

**P.R.I.D.A.E.S.**

Commerce et communications  
maritimes et terrestres  
dans les États de Savoie

Dans la même collection :

- *Pouvoirs et territoires dans les États de Savoie*, Actes du colloque international de Nice P.R.I.D.A.E.S. I (29 nov.-1<sup>er</sup> déc. 2007), contributions réunies par Marc Ortolani, Olivier Vernier et Michel Bottin, 2010, 580 pages.

# Commerce et communications maritimes et terrestres dans les États de Savoie

Actes du colloque international d'Imperia  
9-10 janvier 2009

**P.R.I.D.A.E.S.**  
*Programme de Recherche*  
*sur les Institutions et le Droit des Anciens États de Savoie*

textes réunis par  
Marc ORTOLANI, Olivier VERNIER et Michel BOTTIN

composés et mis en pages par  
Henri-Louis BOTTIN

SERRE EDITEUR  
NICE

### Colloque organisé par



Laboratoire **ERMES**

Centre d'Histoire du Droit –  
Maryse Carlin  
Laboratoire ERMES



L'UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI GENOVA  
POLO UNIVERSITARIO IMPERIESE



### Actes publiés avec le soutien de



LA RÉGION  
PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR



L'UNIVERSITÀ DI TORINO  
Dipartimento di Scienze Giuridiche

### et avec le label de

UNIVERSITÉ  
FRANCO  
ITALIENNE

[www.universite-franco-italienne.org](http://www.universite-franco-italienne.org)

UNIVERSITÀ  
ITALO  
FRANCESE

[www.universita-italo-francese.org](http://www.universita-italo-francese.org)

MÉMOIRES ET TRAVAUX DE L'ASSOCIATION MÉDITERRANÉENNE  
D'HISTOIRE ET D'ETHNOLOGIE JURIDIQUE  
1<sup>ère</sup> série n°8

Le Code de la Propriété Intellectuelle n'autorisant, au terme des alinéas 2 et 3 de l'article L. 122-5, d'une part que les « copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective » et, d'autre part, que les « analyses et courtes citations justifiées par le caractère critique, polémique, pédagogique, scientifique ou d'information de l'œuvre à laquelle elles sont incorporées », « toute reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur, ou de ses ayants droits ou ayants cause, est illicite » (article L. 122-4). Cette reproduction, par quelque procédé que ce soit, y compris la photocopie ou la vidéographie, constituerait donc une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du Code pénal.

© 2011 by SERRE EDITEUR. Tous droits réservés pour tous pays.

ISBN 9782864105497  
ISSN 0993-7374

Ouvrage composé avec  $\text{\LaTeX}$  2<sub>ε</sub>

## PRÉFACE

Il ne fait pas de doute, quelle que soit l'époque, que les voies de communication, leur développement et leur contrôle ont, depuis toujours, constitué l'un des aspects les plus délicats, tant sur le plan politique que militaire, et aussi bien dans les relations internationales qu'au plan interne des institutions étatiques, des rapports entre les pouvoirs existant sur un même territoire. Cela constitue un domaine de recherche particulièrement riche de perspectives, surtout dans une approche comparatiste, et sert à compléter les connaissances techniques inhérentes aux systèmes de communication routiers et maritimes, au moyen de données aussi originales qu'essentiellles, de nature économique, juridique, diplomatique ou sociale.

Au moyen d'une telle approche méthodologique, il est possible d'apprécier à sa juste mesure le contenu de ce volume. Il rassemble en effet les actes d'un colloque tenu à Imperia en 2009, et organisé dans le cadre du P.R.I.D.A.E.S., un programme de recherches dont la finalité est l'approfondissement historique des faits juridiques et institutionnels des anciens États gouvernés par les souverains de la maison de Savoie. La dispersion géographique de ces territoires, étendus des Alpes à la mer, constitue un agrégat auquel seules de longues et complexes vicissitudes historiques, depuis le Moyen-âge jusqu'au XIXe siècle, ont conféré une unité politique. Et dans ce contexte, le choix d'Imperia pour y accueillir ce colloque est particulièrement significatif, dans la mesure où c'est seulement dans les années 1920, que cette cité réunit sous ce nom Oneglia et Porto Maurizio, qui, durant des siècles, ont appartenu respectivement aux États de Savoie et à la République de Gênes, provoquant tant de querelles politiques et militaires.

Le point de départ historique auquel les contributions contenues dans le volume se réfèrent, n'est qu'une unité politique contrastée et souvent éphémère, mais cette fragmentation suscite justement d'utiles réflexions : il s'agit d'une situation historiographique où la thématique des communications maritimes et terrestres invite à éclairer d'autres questions de portée générale à partir d'analyses ponctuelles liées à la mer, au commerce, aux techniques juridiques et aux pratiques administratives.

II

PRÉFACE — PREMESSA

De manière très opportune, la réunion de ces contributions débute par un premier ensemble intitulé « Commerce et communications » : il s’agit de textes qui illustrent de manière concrète la question des « communications », entre le XVIII<sup>e</sup> et le XIX<sup>e</sup> siècle, en parcourant lentement et à grand peine la route du Col de Tende, en se fiant aux premières diligences qui franchissent les Alpes, ou à des structures portuaires et à un cabotage encore très rudimentaires.

Dans ce contexte se développent des politiques et des stratégies commerciales et douanières, et un second ensemble thématique réunit une série de contributions d’où émerge une multitude de traditions administratives et de privilèges persistants : accords douaniers, conventions, régimes dérogatoires, qui sont autant d’articulations d’un système de gouvernement et d’administration, héritier, et presque toujours respectueux, d’autonomies jalousement préservées.

La coexistence de telles articulations politiques, économiques et administratives conduit à rechercher quelles en sont les bases juridiques sous-jacentes et adaptées à chacune de ces situations. Depuis les temps modernes, la science juridique réserve en effet une place grandissante à des secteurs spécialisés, tels que le droit commercial, le droit maritime ou le droit des finances, avec des approches nouvelles, comme dans le cas des assurances, ou profondément renouvelées et revivifiées par rapport aux modèles issus du droit romain. Les politiques normatives suivent avec attention ces changements, mais la jurisprudence des tribunaux demeure le moyen le plus efficace pour en apprécier les transformations et suivre une réalité en constante évolution.

Ce volume éclaire donc toute une série des points essentiels de l’histoire des mutations survenues dans des domaines fondamentaux sur le plan politique et économique, tels que le commerce et les communications, démontrant par ailleurs que les États de la Maison de Savoie constituent un carrefour et un modèle dont la réalité méritait d’être étudiée et approfondie. Aussi, l’histoire juridique, à travers des programmes de collaboration internationale tels que le P.R.I.D.A.E.S., peut légitimement revendiquer une fonction essentielle dans la reconstruction et l’éclaircissement de thèmes historiographiques fondamentaux.

Vito Pierviviani  
Université de Gênes

## PREMESSA

Che le vie di comunicazione e il loro sviluppo e controllo abbiano da sempre rappresentato uno degli aspetti politicamente e militarmente più delicati, sia nei rapporti internazionali sia all'interno degli stessi organismi statuali, fra i diversi poteri presenti in uno stesso territorio, è affermazione che trova riscontri in tutte le epoche storiche. E' un settore di ricerca particolarmente ricco di prospettive, soprattutto in ambito comparativo, e serve a completare il contesto dei fattori tecnici strettamente attinenti al sistema delle strade ed a quello della navigazione, con significativi ed originali dati di tipo economico, giuridico, diplomatico e sociale.

Adottando questa chiave di lettura metodologicamente ampliata è possibile apprezzare compiutamente i contenuti di questo volume. In esso, infatti, si pubblicano gli Atti di un Convegno, svoltosi ad Imperia nel 2009, organizzato all'interno del P.R.I.D.A.E.S., un programma di ricerca finalizzato all'approfondimento storico delle vicende giuridiche ed istituzionali degli antichi Stati governati dai Duchi di Savoia. Il contesto geografico di queste terre, sparse dalle Alpi al mare, è di per se una aggregazione a cui solo lunghe e complesse vicende storiche, dal Medioevo al diciannovesimo secolo, hanno dato un significato politico unitario. E' in questo senso significativa la scelta, come sede del Convegno, di Imperia, città nata con questo nome solo negli anni venti del ventesimo secolo dall'unità di Oneglia e Porto Maurizio, che, per secoli, appartennero rispettivamente ai domini sabaudi ed alla Repubblica di Genova, suscitando spesso dispute politiche e militari.

Il punto di partenza storico a cui i saggi contenuti nel volume fanno riferimento è una unità politica contrastata e spesso effimera, ma questa stessa frammentazione propone importanti suggestioni e spunti di riflessione : è una situazione storiografica che occorre riportare all'oggetto delle comunicazioni marittime e terrestri il quale induce a ricercare altri elementi di valenza generale che emergono dalle singole analisi e che sono identificabili nel mare, nel commercio, nelle tecniche giuridiche e nelle prassi amministrative.

Opportunamente il Curatore ha raccolto un primo gruppo di studi sotto la dizione « Commerce et communications » : si tratta di saggi che consentono di

verificare concretamente cosa voglia significare « comunicare », tra diciottesimo e diciannovesimo secolo, percorrendo lentamente e faticosamente la strada del Col di Tenda o affidandosi alle prime diligenze per superare le Alpi, o al cabotaggio ed a strutture portuali non certo moderne.

E' questo il contesto in cui si sviluppano le politiche e le strategie commerciali e doganali, ed il Curatore ha raccolto in un secondo settore tematico una serie di saggi in cui riemergono elementi di frammentazione con tradizioni amministrative e sacche di antichi e persistenti privilegi : accordi doganali, convenzioni, regimi derogatori sono le concrete articolazioni di un sistema di governo e di amministrazione erede e quasi sempre rispettoso delle autonomie gelosamente custodite.

La convivenza con tali presupposti politici, economici ed amministrativi induce la ricerca e la predisposizione di un diverso strumentario tecnico-giuridico che possa essere più adeguato e funzionale alle singole situazioni locali. La stessa scienza giuridica inizia a dare, dall'Età moderna in poi, sempre maggiore spazio ed a pensare unitariamente settori specializzati come il diritto commerciale, quello marittimo e quello finanziario, con una contrattualistica spesso nuova, come nel caso dell'assicurazione, o rinnovata e rivitalizzata rispetto agli antichi modelli del diritto romano. Anche gli strumenti normativi seguono con attenzione questi fenomeni, ma è la giurisprudenza dei Tribunali il mezzo più efficace e diretto per misurarne l'evoluzione e non rimanere indietro rispetto ad una realtà in veloce cambiamento.

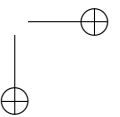
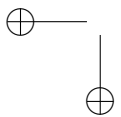
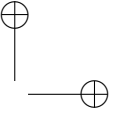
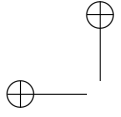
Un volume, quindi, che si sofferma su una serie di punti cruciali della storia dei cambiamenti sopravvenuti in settori politicamente ed economicamente fondamentali come i commerci e le comunicazioni, mostrando come i Domini di Casa Savoia possano rappresentare un crocevia ed un modello da esaminare ed approfondire. Per altro verso è la cultura storico-giuridica che, con iniziative di collaborazione internazionale come il P.R.I.D.A.E.S., può giustamente rivendicare una funzione importante nella ricostruzione e nel chiarimento di fondamentali temi storiografici.

Vito Piergiovanni  
Università di Genova

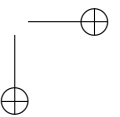
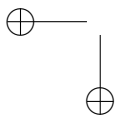
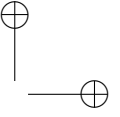
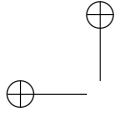


## TABLE DES AUTEURS

- Renata ALLIO**, Professeur,  
Université de Turin.
- Donatella BALANI**, Professeur,  
Université de Turin.
- Bruno BERTHIER**, Maître de conférences,  
Université de Savoie – Chambéry.
- Michel BOTTIN**, Professeur,  
Université de Nice – Sophia Antipolis.
- Karine DEHARBE**, Maître de conférences,  
Université de Nice – Sophia Antipolis.
- Maura FORTUNATI**, Professeur,  
Université de Gênes.
- Alberto LUPANO**, Professeur,  
Université de Turin.
- Silvia MARZAGALLI**, Professeur,  
Université de Nice – Sophia Antipolis.
- Paola MASSA**, Professeur,  
Université de Gênes.
- Lucie MÉNARD**, Doctorante,  
Université de Nice – Sophia Antipolis.
- Marc ORTOLANI**, Professeur,  
Université de Nice – Sophia Antipolis.
- Gian Savino PENE VIDARI**, Professeur,  
Université de Turin.
- Vito PIERGIOVANNI**, Professeur,  
Université de Gênes.
- Luisa PICCINNO**, Chercheur,  
Université de Gênes.
- Alain RUGGIERO**, Maître de conférences,  
Université de Nice – Sophia Antipolis.
- Lorenzo SINISI**, Professeur,  
Université de Catanzaro.



# Commerce et communications



## LES COMMUNICATIONS TERRESTRES ET MARITIMES DE NICE DANS LA SECONDE MOITIÉ DU XVIII<sup>e</sup> SIÈCLE

### UN REGARD DEPUIS GÈNES

SILVIA MARZAGALLI

*Université de Nice – Sophia Antipolis  
CMMC*

**E**N DÉPIT DE L'IMAGE PERSISTANTE d'un déclin irréversible qui affecterait la Méditerranée après les grandes découvertes, un nombre croissant d'études et recherches tendent à nuancer ce tableau et à souligner la vitalité des circulations en Méditerranée à l'époque moderne, ainsi que ses relations intenses et complémentaires avec le monde atlantique<sup>1</sup>. Ces évolutions affectent également les ports moyens, à l'instar de Saint-Tropez, étudié par Gilbert Buti, voire touchent les simples échouages<sup>2</sup>. L'historiographie a néanmoins largement privilégié l'étude

---

1. Voir, notamment, Molly Greene, « Beyond the Northern Invasion : The Mediterranean in the Seventeenth Century », *Past & Present : A Journal of Historical Studies*, [LI] (n° 174, February 2002), ainsi que l'introduction au numéro thématique « La Méditerranée et les circulations atlantiques au XVIII<sup>e</sup> siècle », sous la direction de Arnaud Bartolomei et Silvia Marzagalli, *Revue d'histoire maritime*, 13, (2011), à paraître.

2. Gilbert Buti, *Les Chemins de la mer: Un petit port méditerranéen : Saint-Tropez (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)*, Rennes, P.U.R., 2010 ; Gilbert Buti, « Aller en caravane : le cabotage lointain en Méditerranée, XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles », *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, n° 52-1, janvier-mars 2005, pp. 7-38 ; Annastella Carrino et Biagio Salvemini, « Porti di campagna, porti di città. Traffici e insediamenti del Regno di Napoli visti da Marsiglia (1710-1846) », 2006, *Quaderni storici*, n° 121, p. 209-254.

des grands ports, au détriment des trafics de petit cabotage<sup>3</sup>. Beaucoup reste à faire, notamment, sur Nice<sup>4</sup>.

L'on sait, toutefois, que ce port a bénéficié, dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, d'un ensemble de décisions d'une ampleur inédite prises par la maison de Savoie, visant à améliorer les communications entre les territoires placés sous son contrôle, en particulier la liaison entre Nice et le Piémont. Certes, la Cour de Turin s'était constamment montrée attentive au développement du commerce de sa principale fenêtre maritime depuis l'acquisition du comté, néanmoins l'ampleur des travaux entrepris alors — dont la construction du port de Lympia<sup>5</sup> et l'amélioration de la route du col de Tende constituent les manifestations les plus éclatantes — laissait envisager aux observateurs contemporains l'éventualité d'un détournement d'une partie des échanges traditionnels de Gênes et de Marseille vers le port de Nice<sup>6</sup>.

Si les travaux publics et plus largement la politique économique de la maison de Savoie ont fait l'objet de nombreuses études<sup>7</sup>, cette contribution s'attache à reconstruire les perceptions qu'on pouvait avoir de ces phénomènes depuis Gênes, qui constituait, avec Marseille, l'un de deux principaux grands ports à proximité susceptibles de ressentir les effets d'une éventuelle concurrence niçoise sur les marchés de l'Italie du Nord. Les observations de Carlo Agostino Giorni, consul de Gênes à Nice<sup>8</sup>, fournissent en particulier de nombreuses indications sur les voies de communications de Nice et leur développement. Un total de 378 lettres est

---

3. Voir le numéro thématique sous la direction de Gilbert Buti, « Cabotage et caboteurs de la France méditerranéenne (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle) », *Rives nord-méditerranéennes*, vol. 13, 2003 et celui sous la direction de Gilbert Buti et Gérard Le Bouëdec, « Les petits ports, usages, réseaux et sociétés littorales (XV<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle) », 2010, *Rives Nord-Méditerranéennes*, vol. 35.

4. Sur les relations entre Gênes et Nice en particulier, il n'existe à ma connaissance qu'un seul article : R. Tresse, « Le commerce entre Gênes et Nice de 1792 à 1795 », *Actes du I<sup>er</sup> Congrès historique Provence-Ligurie*, Aix-Marseille et Bordighera, 1966, pp. 253-272, qui s'intéresse essentiellement aux fournitures de guerre.

5. Michel Bottin, « Nice, port de Piémont. La politique maritime des princes de la Maison de Savoie, 1388-1860 », in *Le port de Nice des origines à nos jours*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Nice Côte d'Azur et Acadèmia Nissarda, 2004, pp. 83-101.

6. Pour une synthèse récente sur l'histoire de Nice qui n'oublie pas les aspects économiques, Alain Ruggiero (dir.), *Nouvelle histoire de Nice*, Toulouse, Privat, 2006, pp. 107-154.

7. Sur la route du col de Tende, voir entre autres : Léo Imbert, « La route et le col de Tende dans l'histoire », *Nice Historique*, 1948, pp. 33-41 ; Marc Ortolani, *Tende 1699-1792. Destin d'une autonomie communale*, Breil, Cabri, 1994 ; Christophe Gauchon, « Des réalisations méconnues : les plus anciens tunnels des Alpes », in Christian Desplat (éd.), *Frontières*, Actes du 125<sup>e</sup> congrès national des sociétés historiques et scientifiques, Paris, Éditions du C.T.H.S., 2002, pp. 267-282. Sur le port de Nice, voir le récent *Le port de Nice des origines à nos jours*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Nice Côte d'Azur et Acadèmia Nissarda, 2004.

8. Le consul Giorni avait été accrédité par le Sénat de Nice le 22 juin 1764, après le décès de son prédécesseur, Honoré Falche, et il resta en poste jusqu'à sa propre mort, survenue en 1789. L'ensemble de cette correspondance a fait l'objet d'un mémoire exploratoire sous ma direction : Stéphanie Voelker, *La correspondance du consulat général de Gênes dans le complexe portuaire de Nice Villefranche. Carlo Agostino Giorni, 1764-1788*, Master histoire de la Méditerranée moderne et contemporaine, mémoire de master 1, Université de Nice, 2008, 61 p. + annexes. Ce mémoire évoque au passage la question des communications, que j'ai reprise intégralement à partir des sources ; le mémoire de master 2 a été soutenu à l'automne 2010 après la rédaction de cette contribution.

conservé à Gênes, pour la période de 1764 à 1788, elles permettent de suivre l’avancement des travaux, ainsi que les incertitudes qui l’accompagnent.

Le regard du consul témoigne de la volonté de la part de la République de Gênes de surveiller de près le développement maritime du complexe portuaire de Nice-Villefranche ainsi que la politique routière de la maison de Savoie. Les deux aspects sont liés, car le développement du port va de pair avec le projet d’en faire une voie privilégiée pour l’approvisionnement du Piémont, voire la tête de pont d’un commerce de transit vers la Lombardie et les cantons suisses. En ce sens, l’analyse de l’information consulaire reflète les enjeux autour de la politique de développement des voies de communication de la Maison de Savoie, et témoigne de l’attention prêtée par Gênes à l’essor de toute nouvelle route commerciale pouvant porter ombrage à ses intérêts. Le consul surveille donc, sans toutefois que les craintes ne prennent jamais les dessus : sa vision demeure réaliste, elle n’est jamais alarmiste. La fonction de veille confiée au consul n’est en rien exceptionnelle à cette époque<sup>9</sup> : à titre d’exemple, au début des années 1750, le consul français à Nice avait fourni au ministre de la Marine non seulement des renseignements, mais aussi les plans précis du port de Lympia, alors en construction<sup>10</sup>.

Avant de se pencher sur les informations véhiculées par le consul génois, il convient d’esquisser rapidement les liens maritimes qui unissaient Nice à Gênes en cette deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, dont l’intensité relative contribue par ailleurs à expliquer la présence même d’un consul génois à Nice. Pour ce faire, nous nous appuyerons sur les registres de Santé conservés à Gênes, faute d’avoir pu retrouver à ce jour les états du mouvement hebdomadaire du port de Nice que le consul génois indique pourtant acheminés régulièrement vers Turin<sup>11</sup>. Le trafic entre Nice et Gênes sera donc saisi à partir des dépouillements des registres des entrées de 1770 et des sorties de 1795 rédigés par le Bureau de la Santé du port de Gênes<sup>12</sup>.

---

9. Jörg Ulbert (dir.), *La fonction consulaire à l’époque moderne*, Rennes, P.U.R., 2006 ; sur les consuls étrangers présents à Nice, cf. Silvia Marzagalli, « La mise en place des réseaux consulaires en Méditerranée au XVIII<sup>e</sup> siècle, entre volonté étatique et intérêts économiques », Actes du colloque de Monaco, *L’État et la Mer. Environnement et usages de l’Antiquité à nos jours du Rhône au Golfe de Gênes*, organisé par l’IREP-COME en collaboration avec le CMMC et la commission RAMOGE, à paraître.

10. Mara de Candido, « L’impia, port du Roi, des origines à 1792 », in *Le port de Nice des origines à nos jours*, op. cit., pp. 30-31

11. Archivio di Stato di Genova (désormais A.S.G.), Archivio Segreto, Lettere Consoli, Nizza, 2653, 16 octobre 1767 : « La corte di Torino a cui si spedisce in ogni 7na il stato di tutti i bastimenti qui aprodarono, e di quelli destinati per qui, si specifica il loro pieno ».

12. Les dépouillements ont été effectués dans le cadre du programme A.N.R. Navigocorpus (2007-2011), que je coordonne au sein du Centre de la Méditerranée Moderne et Contemporaine, en collaboration avec Pierrick Pourchasse (CRBC, Brest) et Jean-Pierre Dedieu (LARHRA, Lyon). Le programme vise à réaliser une base de données relationnelle sur la navigation de l’époque moderne et du début de l’époque contemporaine. La réalisation des dépouillements des sources relatives à Gênes et à Marseille a bénéficié de l’aide fournie par l’IREP-COME. Je tiens à en remercier sincèrement son président, M. Jacques Basso.

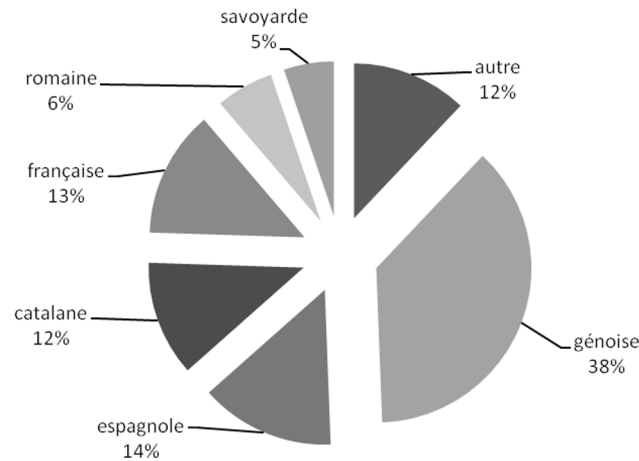


FIGURE 1 – « Nationalité » des patrons assurant la liaison Gênes – Nice, 1770<sup>15</sup>

### Les relations maritimes entre Gênes et Nice

Quelques 250 bâtiments relient Nice à Gênes en 1770, ils sont 299 à prendre le chemin dans le sens inverse en 1795<sup>13</sup>. En 1770, les liaisons entre Nice et Gênes sont assurées par des patrons aux origines diversifiées (Fig. 1) : les marins de la Sérénissime République sont au commandement de presque quatre navires sur dix (38%) alors que les « Savoyards » ne comptent que pour un modeste 5,3%. Espagnols et Catalans, distingués dans les sources, se taillent un quart du marché du transport, ce qui confirme leur importance à Nice, et justifie par ailleurs la présence d’un consul espagnol sur cette place<sup>14</sup>. Les Français, enfin, commandent 13% des embarcations arrivées à Gênes depuis Nice à cette époque. Un quart de siècle plus tard, en revanche, les Génois assurent la totalité ou presque des trajets, profitant de leur neutralité lorsque la guerre oppose France et Espagne jusqu’en juillet 1795, et que les difficultés de navigation persistantes, en raison de la présence de la Marine anglaise, réduisent à néant le cabotage des belligérants.

La typologie de ces bâtiments est tout aussi variée, et elle évolue dans le temps en partie pour les mêmes raisons. Certaines embarcations, comme les tartanes et les *canarios*<sup>16</sup>, sont en effet étroitement associées à un pavillon, le français et le

13. A.S.G., Sanità, filze 398-399 (entrées, 1770) et 1832-1833 (sorties, 1795).

14. Le consulat d’Espagne à Nice a été ouvert, comme d’autres, au lendemain des travaux réalisés pour le creusement du port de Lympia. Voir Marzagalli, « La mise en place des réseaux consulaires », cit.

15. Source : Archivio di Stato di Genova, Sanità, filze 398-399 (entrées, 1770).

16. Le *canario* est indiqué dans les sources génoises comme un bâtiment typiquement catalan. Luciana Gatti, *Navi e cantieri della Repubblica di Genova (secc. XVI-XVIII)*, Genova 1999, p. 249. En 1786 l’affrètement du canario “*Le Anime del Purgatorio*” indique une portée de 800 *cantari* environ, soit 38 tonnes (Archivio di Stato di Genova, Notai di Genova, Not. Nicolò Assereto, f. 153, 1 lug. 1786). Je remercie cordialement Luca Lo Basso et Stefano Gardini pour cette référence.



catalan respectivement, et il donc compréhensible qu’elles disparaissent en 1795 sur la route entre Gênes et Nice.

Au-delà de ces changements, la structure générale de la navigation ne se modifie toutefois pas substantiellement. En se limitant à la typologie des bâtiments qui dépassent, dans au moins l’une des deux années prises ici en considération, le seuil arbitrairement fixé de 10% de la fréquence du total des enregistrements de l’année, force est de constater que les bâtiments les plus gros (tartanes et pinques) constituent de manière stable 15-18% des embarcations. À côté d’eux, une foule de petites embarcations joue un rôle important au quotidien, notamment les *gozzi* — bâtiment typiquement génois — et les *canarios* qui assurent un cinquième des déplacements. Les embarcations de taille moyenne, comme les felouques et les *leuti* assurent la moitié des trajets. Ces deux derniers types de navires constituaient déjà, en 1770, 87% des embarcations commandés par des patrons génois.

Type d'embarcation	De Nice à Gênes, 1770	De Gênes à Nice, 1795	Jauge de l'embarcation
Tartane	12,65 %	4.15%	grande
Pinque	2.77%	14.19%	grande
Felouque	22,53 %	22.41%	moyenne
<i>Liuto / leudo</i>	34,39%	16.96%	moyenne
<i>Canario</i>	19,37 %	–	petite à moyenne
<i>Gozzo</i>	1.19%	20.76%	petite

TABLE 1 – Types principaux de navires entre Nice et Gênes<sup>17</sup>

Les écarts dans la capacité de ces transporteurs sont très amples : en moyenne, les bateaux desservant la liaison entre Nice et Gênes en 1795 jaugeant 41 tonneaux français, mais les extrêmes vont de 8 tx pour le plus petit *leudo* à 141 tx pour une embarcation définie laconiquement comme « *nave* »<sup>18</sup>.

Cette navigation a un caractère saisonnier marqué, avec une activité nettement plus intense entre décembre et juin, et un effondrement prononcé en été (Fig. 2).

Les navires qui partent de Nice assurent, tout d’abord, un service de transport pour de nombreux passagers (Fig. 3) ; les mauvaises conditions des routes

17. Source : Archivio di Stato di Genova, Sanità, filze 398-399 (entrées, 1770) et 1832-1833 (sorties, 1795).

18. Si nous avons adopté le parti de classer les bâtiments en trois grandes catégories, c’est que les sources génoises pour 1770 ne fournissent aucun renseignement sur la capacité de ces navires, et que celles relatives aux bâtiments sortis de Gênes à destination de Nice en 1795, ne mentionnent la jauge que pour un navire sur trois. Les bâtiments étaient mesurés à Gênes en *salme*, mesure de capacité correspondant au poids de 2.35 quintaux ; 12 *salme* correspondent à 1 tonneau français environ. Luciana Gatti, *Un raggio di convenienza. Navi mercantili, costruttori e proprietari in Liguria nella prima metà dell'Ottocento*, Genova, Società ligura di storia patria, 2008, p. 27 ; un tonneau français équivaut à 1,44 mètres cubes.

19. Source : Archivio di Stato di Genova, Sanità, filze 398-399 (entrées, 1770) et 1832-1833 (sorties, 1795).

20. Source : Archivio di Stato di Genova, Sanità, 398.

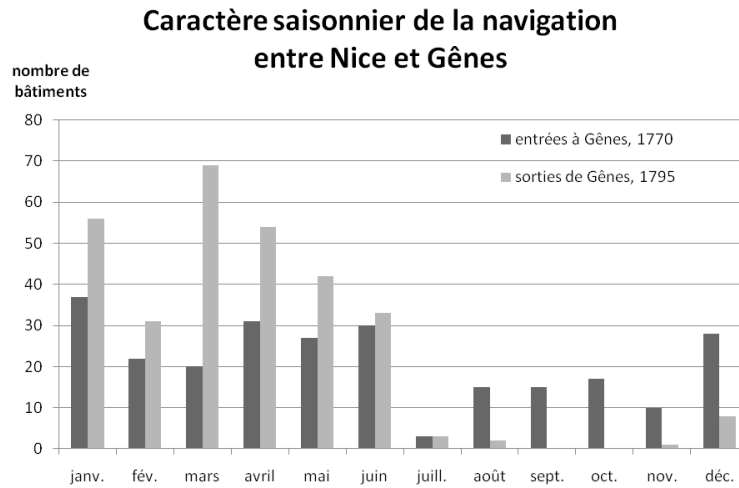


FIGURE 2 – Activité des transporteurs entre Nice et Gênes<sup>19</sup>

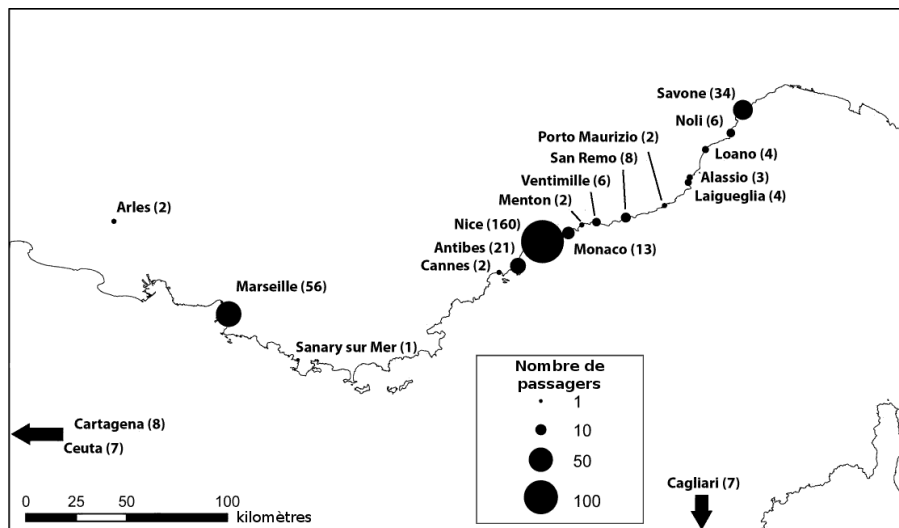


FIGURE 3 – Lieu d'embarquement des passagers arrivés à Gênes sur des bâtiments partis ou transités par Nice, 1770<sup>20</sup>

du Comté de Nice sont suffisamment connues pour qu'on n'y revienne pas : les voyageurs empruntent la route maritime dès qu'il est possible. En 1770, un peu plus d'un navire sur deux qui arrive à Gênes depuis Nice apporte des passagers<sup>21</sup>. Au total, ils ont à bord 436 personnes qui débarquent à Gênes. Un tiers de ceux-ci eux a embarqué à Nice, mais on voit sur la carte la véritable cueillette de passagers le long des côtes — voire le transit par Nice d'un petit nombre de passagers dont le périple a commencé bien plus tôt : les voyageurs doivent se résigner à embarquer en fonction des occasions qui se présentent dans le port où ils se trouvent. Faute d'un passage direct, ils se plient aux contraintes imposées par les circulations marchandes.

En effet, les navires qui arrivent à Gênes depuis Nice accomplissent en général entre 3 et 7 étapes sur les côtes comprises le plus souvent entre le golfe de Marseille et celui de Gênes. Il s'agit ici d'un trafic de cabotage au sens propre du terme, proche de côtes, avec des arrêts fréquents<sup>22</sup>.

Outre les passagers, sur ces bâtiments qui vont de Nice à Gênes en 1770, les produits présents le plus fréquemment sont, en ordre décroissant, le vin (quatre navires sur dix), le poisson (morue, anchois) présent sur un navire sur quatre et, en moindre mesure, l'huile (un navire sur huit). La nature des produits et les conditions propres à la navigation en Méditerranée expliquent largement la saisonnalité de ces trafics<sup>23</sup>.

L'intensité des relations entre Nice et Gênes justifie, à elle seule, la nécessité d'un consul dans le port savoyard pour assister les nombreux patrons de barque génois qui le fréquentent. Néanmoins, si Nice est relié à Gênes par un cabotage soutenu, la place pourrait potentiellement attirer vers elle les courants commerciaux destinés à approvisionner l'Italie du Nord, qui transitent traditionnellement plutôt par Marseille ou par Gênes. En sus de la protection des Génois de passage à Nice, le consul est donc chargé de surveiller toute modification des conditions juridiques, douanières ou matérielles de la place pouvant entraîner un changement allant dans ce sens.

### **La veille génoise sur l'avancement des projets de communication routière de la maison de Savoie**

Tout au long de sa carrière, le consul Giorni revient souvent sur l'attention prêtée par la dynastie de Savoie à l'amélioration des communications et du commerce dans leurs territoires. En juin 1774, « *si osserva la Corte di Torino sempre intenta a sentire progetti per l'aumentazione del commercio* »<sup>24</sup>. En mai 1775, Giorni rappelle à ses supérieurs « *di essersi mostrato pronto il Re Sardo a qualunque spesa, e*

21. Les passagers qui ont transité par Nice ou qui ont embarqué à Nice, mais qui ont débarqué avant d'arriver à Gênes, nous échappent entièrement en raison de la nature de la source utilisée.

22. Malheureusement, les destinations au départ de Gênes n'indiquent jamais plus qu'un port, sans que nous sachions s'il s'agit de la dernière étape prévue, ou de la première, et il est donc impossible d'étudier le cabotage au départ de Gênes par la source ici utilisée.

23. Les cargaisons à la sortie de Gênes ne sont pas mentionnées par la source utilisée ici.

24. A.S.G., Archivio Segreto, Lettere Consoli, 2653, 6 juin 1774.

*a qualunque operazione, a misura che avesse veduto introdursi e aumentato il commercio* »<sup>25</sup>. Parmi les pourvoyeurs de projets, Giorni mentionne le directeur de la douane de Nice, désireux « *di far fiorire il commercio qui ed in Piemonte* » et de montrer à la Cour l'intérêt financier de développer un commerce de transit depuis Nice jusqu'au Tessin. Le point crucial, commun à tous ces projets, réside dans l'amélioration de la route qui permet de franchir les Alpes<sup>26</sup>.

Face à cette propension de la part de Charles-Emmanuel II, puis de Victor-Amédée III à écouter toute proposition susceptible d'accroître le commerce, le consul génois à Nice est attentif à rendre compte à ses supérieurs de différents projets dont il a écho. L'intérêt dont il témoigne n'est jamais détaché de l'appréhension des éventuelles retombées négatives pour le commerce génois. Si, au cours du quart de siècle de son activité, Giorni envoie en moyenne une quinzaine de lettres par an, certaines années son activité redouble de zèle. Les années les plus riches en correspondance sont 1766 et 1768, avec 26 lettres par an, lorsque le consul apparaît inquiet de la possible concurrence qui pourrait représenter, pour les intérêts génois, la compagnie de commerce anglaise qui venait de s'établir à Nice et qui envisageait une desserte maritime régulière de la ligne Londres – Nice, puis l'acheminement des tabacs de Virginie et autres produits britanniques vers le Piémont. En rendant compte des privilèges demandés à Turin par cette compagnie, Giorni fait état de l'éventualité que la compagnie obtienne de la Cour de Turin les travaux d'amélioration de la route :

*« si vede nella Corte sud[dett]a dell'accondescendenza, verso d[ett]i negozianti, quali si vuole siano protetti dall'ambasciatore Inglese residente presso d[ett]a Corte, vedendosi oltre le determinazioni sud[ette], l'aggiustamento delle strade, state spianate e slargate, di più si studia la maniera di trasportare con carri le merci per minor spesa, e tutto quello puole facilitare il commercio per questa parte, il che mi ha posto nel più preciso dovere di tutto sottomettere a VV SS Ser[enissi]me per non mancare in parte benché minima a quanto da me desiderano, sicome quest'affare formera da qui avanti l'oggetto principale d'ogni mia attenzione »*<sup>27</sup>.

Si la menace de cette compagnie anglaise est de courte durée, pendant une vingtaine d'années, le consul Giorni revient régulièrement dans sa correspondance sur les routes et le commerce terrestre entre Nice et le Piémont. Du milieu des années 1770 au milieu des années 1780, en particulier, les travaux projetés, puis entrepris sur la route de Tende retiennent toute son attention.

Cette route avait bénéficié d'un intérêt appuyé de la part des ducs de Savoie depuis la fin du XVI<sup>e</sup> siècle<sup>28</sup>, surtout après sa relative sécurisation obtenue entre 1575 et 1581 grâce à l'incorporation de l'enclave constituée par le duché de Tende.

25. A.S.G., Archivio Segreto, Lettere Consoli, 2653, 19 mai 1775.

26. A.S.G., Archivio Segreto, Lettere Consoli, 2653, 9 juin 1774.

27. A.S.G., Archivio Segreto, Lettere Consoli, 2653, 18 septembre 1767.

28. Léo Imbert, « La route de Nice en Piémont du XV<sup>e</sup>me au XIX<sup>e</sup>me siècle », *Nice historique*, 506, (1938), pp. 104-113, pp. 146-173 ; ici pp. 112-113.

Cette route était essentielle pour acheminer le sel vers le Piémont. À l'époque de Charles Emmanuel I<sup>er</sup> déjà, l'amélioration des voies de communication s'associait à la volonté de développer, par l'octroi du port franc, le commerce des ports de Nice et Villefranche. Ces dispositions auraient dû ainsi permettre de dévier vers les États de Savoie une partie des trafics qui, depuis Marseille et Gênes, permettaient d'approvisionner l'Italie du Nord. Cet objectif avait été par ailleurs clairement énoncé lors de l'acte de fondation de la ville de Fontan, nouvelle étape entre Sospel et Tende : « *havendo noi in grandissima industria e spesa fatto far strade nove carreggiabili dalle marine in Piemonte per introdurre traffico e commercio maggiore nelli stati nostri* »<sup>29</sup>.

L'on sait que les difficultés spécifiques à la route du col de Tende, dont le passage était particulièrement difficile en cas d'intempéries, ont rendu pendant deux siècles ce projet largement illusoire : vers la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, on envisageait des plans pour rendre la route carrossable tout au long de l'année — ce qui indique clairement qu'elle ne l'était toujours pas. Encore au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, la route de Tende ne pouvait être parcourue que par de mulets — quelques 16 000 par an en 1777-1779, transportant vers Cuneo ou vers Turin 3 000 tonnes métriques environ de produits, auxquels il convient d'ajouter 5 500 tonnes de sel<sup>30</sup>. « *Le merci si spediscono con muli sino a Cuneo, et da Cuneo sino a Torino per carri* », explique en 1766 le consul Giorni, de toute évidence bien informé, car les données statistiques disponibles pour 1780 confirment que les 9/10<sup>e</sup> des marchandises transportées depuis Nice par mulet étaient effectivement transbordées à Cuneo sur des charrettes<sup>31</sup>.

Giorni connaissait par ailleurs parfaitement les difficultés de pratiquer la route de Tende en hiver et au printemps : « *da qui a Torino sono indispensabilmente necessarie giornate sei e mezza, e all'inverno di più, secondo que le nevi ed i venti obligano i mulattieri a fermarsi di quà dalla colla di Tenda* »<sup>32</sup>. Quelques années plus tard, la route était tout aussi impraticable que dangereuse, car le consul évoquait « *il rixigho [rischio] nel passare nel inverno la colla di Tenda, ove in questo scorso sono periti diversi* »<sup>33</sup>. Mais c'est dans une lettre de 1781, lorsqu'il évoque les avantages du tunnel alors projeté sur la route de Tende, que les conditions épouvantables de cette route apparaissent avec force :

« *si assicurarebbe bensì il passaggio a viandanti ed ai mulattieri in ogni staggione, fori dal pericolo di esser affogati dalla tormenta come tal volta arriva ne mesi di Xbre e Gennaro, o sepolti dalle valanche al liquefarsi della neve alla cima delle colline collaterali in tempo di primavera, avgnaché staccatasi piccola quantità di essa delle due sommità, rottolando giù inspessa per modo, che formatesi gran palloni, sepelisce chi vi si*

29. *Ibidem*, p. 148.

30. *Ibidem*, pp. 162-164.

31. A.S.G., Archivio Segreto, Lettere Consoli, 2653, 4 septembre 1766 et Imbert, « La route de Nice en Piémont », *op. cit.*, p. 164, rapport de Petiti de Rouret, chef du Conseil royal de Commerce.

32. A.S.G., Archivio Segreto, Lettere Consoli, 2653, 4 septembre 1766.

33. A.S.G., Archivio Segreto, Lettere Consoli, 2653, 6 juin 1774.

*trova, & che tal volta resta impossibile sotrar vivi i sepolti, & i mulatieri non saranno più obligati a fermare per tali raggioni tal volta due o tre giorni a Limone o in Tenda »<sup>34</sup>.*

Tant que la route ne peut être parcourue qu’une partie de l’année, par mulet, et que le trajet Nice-Turin demande presque une semaine à la bonne saison, Gênes n’avait pas excessivement à craindre de la concurrence de Nice. Le coût du transport de Nice jusqu’à Cuneo par mulet, puis jusqu’à Turin par charrette, était estimé, en 1780, à 17 sous par rub, soit 67 lire par tonne métrique<sup>35</sup> ; Giorni indique, quant à lui, un coût de 15 sous par rub dans une lettre de 1783, pour le trajet jusqu’à Cuneo seulement<sup>36</sup>. L’auteur de l’enquête qui livre ces données, élaborée dans le cadre de la préparation des grands travaux visant à rendre carrossable la route de Tende, estimait que ce coût aurait été divisé presque par deux en remplaçant les mulets par de charrettes. S’ajoutant aux avantages du port franc, qui favorisait en particulier le commerce des drogues, l’amélioration de la viabilité de la route de Tende aurait effectivement pu dévier une partie des trafics de Marseille et de Gênes à destination non seulement du Piémont, mais aussi de la Lombardie et du Tessin, même si le franchissement des montagnes depuis Gênes était plus aisé et plus rapide que depuis Nice.

La reprise des projets, puis des travaux majeurs dans les années 1770-1780 afin de rendre la route de Tende carrossable, constituait donc une menace potentielle pour les intérêts génois, dont le consul Giorni se doit de faire part à ses supérieurs.

La reprise des projets est évoquée dans une lettre de juin 1774, dans laquelle Giorni mentionne que :

*« si studia incoraggiare la Corte a procurare ogni maggior introduzione de generi di transito, con facilitazione ne dazij, e principalm[en]te ridurre più comodo e più brieve il camino per questa stradda, rendendola carrettabile [...] il che non è impossibile mediante non pochi milioni, specialm[en]te in formare la stradda entro il scoglio nella colla di Tenda »<sup>37</sup>.*

Au mois de mai 1775, Giorni fait état à ses supérieurs de la présence à Nice du comte de Rubilant, « colonello d’ingegneria ispettore principale de lavori in questo porto e strade », qui accompagne le « novo presidente del Magist[ra]to del Commercio in Torino, venuto per prendere cognizioni di questo, per indi regolare i mezzi a punto farlo maggiorm[en]te fiorire »<sup>38</sup>. Filippo Nicolis de Robilant avait en réalité été envoyé depuis Turin dès 1771 pour diriger la reprise des travaux du port de

34. A.S.G., Archivio Segreto, Lettere Consoli, 2653, 11 février 1781.

35. Le rub du Piémont (*rubbo* en italien) équivaut à 9,221 Kg. Pour les équivalences, Imbert, « La route de Nice en Piémont », *op. cit.*, p. 164.

36. A.S.G., Archivio Segreto, Lettere Consoli, 2653, 8 décembre 1783.

37. A.S.G., Archivio Segreto, Lettere Consoli, 2653, 9 juin 1774.

38. A.S.G., Archivio Segreto, Lettere Consoli, 2653, 19 mai 1775 ; le « Progetto del Conte di Rubilant delli 12 Xbre 1774 per la formazione di detta Strada, che pretende provare essere utile, e necessaria per il Regio Servizio, e pub.co Commercio » est conservé aux Archives départementales des Alpes Maritimes, Archivio di Corte, Materie economiche, Strade e ponti Mazzo 7, fascicolo 14.

Lympia, arrêtés en 1755, puis de celui de Villefranche, et il était donc régulièrement présent à Nice dans les années 1770. Sa mort survient à Turin en janvier 1783. C'était à cet ingénieur qu'on doit le projet de 1774 de l'ouverture d'une route carrossable jusqu'à Cuneo mentionné par Giorni.

Il faut toutefois attendre la fin de l'année 1779 pour que Giorni puisse annoncer la rumeur qui court alors à Nice quant à la réalisation et au financement de ce projet : « *finalm[en]te stata dalla Corte di Torino fissata una somma de spenderi intorno a questa strada che conduce in Piemonte affine de renderla carrettabile sino a Tenda, secono il piano formato da più anni* »<sup>39</sup>. Les lettres patentes relatives à l'ouverture de la route datent du 23 mai 1780. À l'automne suivant, Giorni informe qu'on attend à Nice un bataillon de troupes destiné à surveiller les condamnés aux galères, qui seront employés « *pochi ne' lavori si van facendo intorno all'ingrandimento di questo Porto, e li restanti intorno a quelli si fanno a rendere carrettabile questa strada da qui sino a Tenda* »<sup>40</sup>. Toutefois, les soldats semblent par la suite avoir été aussi utilisés directement pour la construction de la route, car Giorni évoque en septembre 1782, à l'approche de la mauvaise saison, la suspension des travaux « *intorno a questa nuova strada sino a Tenda, ed i soldati, che in numero di 600 o più vi erano stati da 5 mesi impiegati, richiamati ora ai loro rispettivi regimenti, restandovi solo pochi persone per spianare qualche lavoro rimasto imperfetto* »<sup>41</sup>.

Le changement des plans et le projet de construction d'un tunnel est annoncé en février 1781 :

« *Col penultimo corriere qui giunto da Torino, questo Sig.re Intendente ha ricevuto biglietto Reggio con cui S.M. ordina la sospensione della strada si formava intorno alla colla di Tende dalla parte di Ponente, avendone invece ordinata una sotterranea entro d[ett]o colla, alta palmi 36 e larga 16 nella conformità che già fu principiata da Limone dal Duca Carlo Emanuele secondo, Padre del Re Vittorio Amedeo, nato il primo nel 1638<sup>42</sup>, qual sotteraneo fù proseguito appena da 100 circa passi e poi abbandonato<sup>43</sup>; Fin qui s'ignora se tal sotteraneo principierà immediatam[ent]e da Limone e continuerà sino a Tenda, o pure se alle due estremità si debbano spianare le colline collaterali fino a che si trovi il scoglio, ed all'ora principiare il gran buco entro di esso* »<sup>44</sup>.

Les travaux se poursuivent avec alacrité pendant l'été 1781 : Giorni évoque alors l'envoi de 200 hommes supplémentaires pour la construction du trait de

39. A.S.G., Archivio Segreto, Lettere Consoli, 2653, 13 décembre 1779.

40. A.S.G., Archivio Segreto, Lettere Consoli, 2653, 25 septembre 1780.

41. A.S.G., Archivio Segreto, Lettere Consoli, 2653, 5 septembre 1782.

42. Giorni confond ici la date de naissance (1634) avec la date de son accession au trône (1638) après la mort du père (1637) et de son frère aîné (1638, âgé de 6 ans à peine).

43. Giorni semble ignorer que les travaux de creusement d'un premier tunnel avaient commencé en 1614, sous Charles Emmanuel I<sup>er</sup>.

44. A.S.G., Archivio Segreto, Lettere Consoli, 2653, 11 février 1785.

route entre Tende et le col au mois de juin<sup>45</sup>, alors qu'à l'automne suivant il mentionne, comme déjà évoqué, qu'au moins 600 soldats avaient été employés aux travaux pendant l'été.

Les travaux ont en effet un caractère saisonnier marqué. En 1783, ils commencent en avril pour se terminer en octobre. En décembre, Giorni envoie, à la requête des autorités génoises — « *in esecuzione di quanto V.V. S.S. Serenes[si]me si sono compiaciute replicatamente ordinarmi intorno a questa nuova strada di Tenda, per cui si sperano qui dei gran vantaggi al comercio che si crede potersi stabilire in questa piazza* » — une longue lettre qui fait un point très précis de la situation. Le consul présente les gains, sans taire pour autant les inconvénients qui persistent. L'intérêt de ce document en justifie les larges extraits qui suivent. Le consul commence par relater l'avancement de travaux et les éventuels gains du temps de parcours :

« [...] *resta questa tuttavia imperfetta malgrado i lavori intrapresi attorno di essa sino dallo scorso aprile sulla lusinga di renderla traghettabile con carri e sedie per tutto lo scorso mese di 8bre almeno da qui a Tenda, ed ora il tutto sospeso a cagion della corrente stagione.*

*Resta pero' stabilita la strada da qui al luogo detto la Scarena a riserva di alcuni ponti che devonsi stabilire sopra i torrenti che la traversano, mediante i quali sarà praticabile in ogni tempo, ed in sole ore quattro circa, quando in passato non si facea da mulattieri in meno di ore sei.*

*Vien altresì ad esser quasi ultimata dalla Scarena a Sospello ove si puo' giungere in meno di ore quattro, dimodoche una sedia potrà andare da qui a Sospello in ore sette circa.*

*Continua disordinata da Sospello sino a Tenda, e in questo ultimo tratto di strada vien ad essere la stessa allongata di tre ore di più di quello era in passato a cagione dei giri e regiri co' quali vien ordinata né colli tanto di renderla sulli stessi piana onde passarvi ascendere e discendere i carri ».*

Si la route était quasi-terminée, il restait encore à creuser le tunnel :

« *Intorno al sotterraneo, ossia buco che devesi fare a traverso della colla ch'è di là da Tenda, e ch'erasi già cominciato come già altra volta ne ho informato V.V. S.S. Serenis[si]me, questo deve esser dell'estensione di palmi 3600 circa, e della larghezza necessaria a passarsi comodamente due sedie di fronte e nulla di più si è fatto che costruire in attiguità di esso sotterraneo i quartieri per l'alloggio de' minatori e degli altri operaj che vi saran destinati nella ventura estate ».*

Cependant, des doutes légitimes subsistaient quant à la solidité de la route :

---

45. A.S.G., Archivio Segreto, Lettere Consoli, 2653, 18 juin 1781.



« La già detta strada incontra varie opposizioni si intorno alla durata, che a poter reggere al traghetto de' carri, perconché buona parte di essa vien stabilita in un terreno grasso, che prima d'ora si coltivava, & per conseguenza difficile a rassodarsi onde poter reggere alle sedie ed a carri in tempo delle piogge, & nevi che ricoprono pendente l'inverno tutte le strade tra Sospello ed il colle di Tenda, inoltre in certi siti si sono formati dei muri a serro, alcuni dei quali dell'altezza di palmi 50 o 60, per sostenere la quantità di terreno stata necessaria ad eguagliare in d[etti] siti la strada, onde si giudica di poca durata e molto dispendiosa per la sua manutenzione ».

Reste qu'une série d'avantages sont attendus. Le consul compare en particulier les coûts de transport sur cette nouvelle voie de communication à ceux d'un acheminement via Marseille, laissant probablement aux autorités génoises la tâche de calculer si la nouvelle route pouvait être compétitive par rapport à celle de Gênes :

« I vantaggi che speransi per mezzo di questa sono moltissimi, fra quali uno si è il comodo à viaggiatori, che in passato dovevano sottomettersi all'inconstanza dei tempi onde viaggiare per mare, oppure per terra lungo cotesta riviera di ponente, potranno ora servirsi della sedia con passar per Torino ; altro vantaggio da sperasi si è, che spedendosi da qui le merci con carri le spese di vettura possano rendersi compatibili con quelle poche si fanno per cotesta strada della bocchetta.

Altro più osservabile si è che riconducendosi tali spese di vetture a meno di quelle sono necessarie pel trasporto delle merci che si spediscono da Marsiglia per Geneva, per la Svizzera, e Germania, con pagamenti forti alle frequenti dogane di Francia, ed essendo esente da qualunque dazio tutto cio' che passerà per questa strada, li rispettivi negozianti conoscendo di maggior loro vantaggio la spedizione de' loro generi per questa strada, faranno spedir questi da Marsiglia qui per via di mare, e da qui al loro destino coi carri.

La diminuzione intorno alle spese di vettura di desume dal seguente calcolo : per condurre da qui a Cuneo 60 cantara di merci vi abbisognano 25 muli e si pagavan di vettura soldi 15 per rubbo, all'opposto col carro vengon condotte le 60 cantara merci da soli sei muli, e cosi' si pagheranno solo soldi 6 p. rubbo.

Resta a vedere come possa un tal calcolo riuscire in pratica incontrando presso di molti non poche difficoltà »<sup>46</sup>.

La route fut effectivement inaugurée en septembre 1784<sup>47</sup>, bien que le tunnel fût encore en construction. Dans une lettre du 16 septembre, le consul annonçait :

46. A.S.G., Archivio Segreto, Lettere Consoli, 2653, 8 décembre 1783.

47. Mara de Candido, « Limpia, port du Roi », art. cit., p. 48.

« Lunedì scorso alla sera giunsero qui in quattro giorni da Torino una Carozza, ed un Carrozzino, ed il giorno dopo arrivarono cinque carrettoni con merci partiti pure da Torino assieme a d[ett]a Carozza. Sono questi i primi che hanno passato il Colle di Tenda, e fatta la Strada da Limone sin qui »<sup>48</sup>.

Ces chars, tirés par trois mules chacun, avaient été chargés légèrement, et le consul, à l’instar de ses contemporains niçois, n’était pas dupe quant la pérennité de la route « *quale non si crede di durata, e praticabile in tempo di piogge, e delle nevi* »<sup>49</sup>. La route permettait néanmoins des économies, précisées par le consul quelques jours plus tard : le tarif fixé par la Cour de Turin était de 15 sous et deux deniers par rub, pour un transport de Turin à Nice ou dans le sens contraire, contre 19 sous payés auparavant aux muletiers<sup>50</sup>.

Si la route de Tende accapare l’essentiel de l’attention que Giorni consacre aux travaux visant à améliorer les communications de Nice, le consul génois fut aussi attentif aux travaux de construction d’une route sur le front de mer entre le port de Lympia et Nice, dont il rend compte dans une lettre du 6 juin 1774 :

« *ove si continua a formare una strada carrettabile da d[ett]o scaricato [de Lympia] sino in città, per risparmiare il trasporto doveasi fare o con barchi, o con carette, a quali era necessario fare il giro di tute le mura circondano la stessa città [...] e che mediante d[ett]a strada nova, si vienne con d[ett]i carri in pochi minuti* »<sup>51</sup>.

En effet, la liaison entre le port de Lympia et la ville de Nice se faisait en général par mer, jusqu’à la plage des Ponchettes, et elle était assurée par des barques à fond plat, les seules pouvant approcher la plage. La construction de la route qui constitue aujourd’hui le quai Rauba-Capéu, avait commencé en 1771, et elle était presque achevée au moment où Giorni l’évoque dans ce courrier : les premiers chariots l’inaugurent en effet le 17 septembre 1774<sup>52</sup>.

D’autres travaux aussi sont mentionnés par le consul : en 1781, il relate l’arrivée d’un ordre de la Cour de Turin pour la construction d’un mur destiné à contenir « *questo torrente chiamato Paglione* »<sup>53</sup>. Moins exhaustif sur les nombreux projets

48. A.S.G., Archivio Segreto, Lettere Consoli, 2653, 16 septembre 1784. On remarquera que l’inauguration de la route est donc de quelques jours antérieure au 18 septembre, date indiquée par Mara de Candido. Le carrosse appartenait au marquis de San Marzano, gouverneur de Turin, jugé par Giorni comme l’un des principaux artisans de la route (« *ritenendo sempre la sour intendeza di questa nuova Strada, di cui ha sposato e sostenuto l’impégno ad onta di non pochi contrasti, ed essendole riuscito di vederla ultimata in tutta la corrente estate, mediante un considerevole rinforzo di gente accordatagli* »). À bord du carrosse, son neveu, le marquis di Caraglio, qui allait repartir le lendemain pour témoigner à la Cour de la réussite de l’entreprise consistant à « *rendere carrettabile la tanto decantata strada* ».

49. *Ibidem*.

50. A.S.G., Archivio Segreto, Lettere Consoli, 2653, 27 septembre 1784.

51. A.S.G., Archivio Segreto, Lettere Consoli, 2653, 6 juin 1774.

52. Mara de Candido, « Limpia, port du Roi », *art. cit.*, p. 42.

53. A.S.G., Archivio Segreto, Lettere Consoli, 2653, 11 mai 1781.

d’urbanisme visant à la construction d’une nouvelle ville autour du port de Lym pia, Giorni fait quand même état du projet d’aménagement d’une nouvelle porte, d’une « *gran piazza per il mercato* », et de la construction d’édifices de trois étages avec portiques<sup>54</sup>.

Bien que la correspondance de Giorni relate le plus souvent sans commentaire les nouvelles relatives aux différents projets d’infrastructures destinés à accroître le commerce de transit de Nice, son opinion perce parfois. Ainsi, en 1781, il estime que Nice profite surtout d’un certain nombre d’abus qui se sont glissés dans le port franc, « *i quali facilitano più a tirrare il comercio da questa parte, si quello possono contribuirvi le fabbriche [les nouvelles constructions], et il rendere la strada carrettabile intorno a cui si sta attualmente travagliando* »<sup>55</sup>. Deux ans plus tard, lorsqu’il revient en détail sur les avantages de la route de Tende dans le rapport que nous avons largement cité, Giorni pointe à une faiblesse structurelle du négoce niçois, le manque de capitaux :

« *Questo commercio fin qui in altro non consiste che in ricevere quelle poche merci che vengono per via di mare, per conto di negozianti Piemontesi & alcuni di Lombardia, e di ricevere quelle altre che vengono spedite da questi ultimi, e dirigerle al loro destino, senza che vi sia ne pur un magazzino d’alcun genere onde poter far una spedizione a conto proprio* »<sup>56</sup>.

Nice est au plus un port de transit, avec quelques commissionnaires, mais pas une place commerciale pourvue d’entrepôts et surtout de négociants d’envergure, capables de faire des spéculations pour leur compte. Son homologue français ne s’était guère montré plus optimiste quelques décennies plus auparavant, au moment de la construction du port de Lym pia :

« *il paraît depuis deux jours un édit du Roi de Sardaigne, portant établissement d’une Chambre de Commerce sous le nom de Magistrat de la Mer [...] pour faciliter le commerce dans les États de S.M.S. qui ne sera jamais grande chose parce que la consommation de n’y trouve pas qu’il n’y a pas ici un négociant capable, non seulement de rien entreprendre, mais même de rien imaginer* »<sup>57</sup>.

Consciente de cette faiblesse structurelle, la Cour de Turin avait consenti des conditions avantageuses aux négociants, notamment juifs, qui s’installeraient à Nice, sans toutefois réussir à initier une dynamique capable de survivre à la tourmente révolutionnaire<sup>58</sup>. Le consul Giorni n’assista pas à ces développements : il était décédé en 1789, après avoir passé la main à son fils Felice Giovanni Battista.

54. A.S.G., Archivio Segreto, Lettere Consoli, 2653, 8 décembre 1783.

55. A.S.G., Archivio Segreto, Lettere Consoli, 2653, 11 mai 1781.

56. A.S.G., Archivio Segreto, Lettere Consoli, 2653, 8 décembre 1783.

57. Mara de Candido, « Limpia, port du Roi », *art. cit.*, p. 31.

58. Giorni relate entre autres les privilèges octroyés à Costantini dans sa lettre du 8 décembre 1783 (A.S.G., Archivio Segreto, Lettere Consoli, 2653). Sur l’installation de ce négociant juif, voir Mara de Candido, « Limpia, port du Roi », *art. cit.*, p.47-48.

Après l'époque révolutionnaire et l'annexion de Nice à la France, le retour du Comté à la maison de Savoie se fit conjointement à l'annexion par celle-ci de l'ancienne République de Gênes : la dynastie perdit alors tout intérêt pour le développement du port de Nice, puisqu'elle disposait désormais de celui de Gênes, nettement mieux placé pour assurer les liaisons avec le Piémont et la vallée du Pô, et pourvu, surtout, du savoir-faire et des capitaux qui avaient fait cruellement défaut à Nice. Les voies de communication et les travaux initiés dans la seconde moitié du siècle avaient été enfin achevés, sans atteindre pour autant l'objectif qui avait été à leur origine.

## LES DILIGENCES DES « BONAFOUS » SUR LA ROUTE D’ITALIE

RENATA ALLIO

*Université de Turin*

**A**U PIÉMONT, LE NOM BONAFOUS<sup>1</sup> est normalement associé à Matthieu (Matteo), illustre agronome, ou encore à Charles Alphonse (dit Alphonse), dernier de la dynastie, qui, à sa mort, partagea le patrimoine familial en de nombreux legs, dont un à la commune de Turin qui était destiné à fonder l’institut d’études agricoles portant le nom de la famille. Ce patrimoine s’était constitué au fil du temps, grâce au travail de trois générations dans les transports, activité qui avait démarré avec le commerce de la soie entre Turin et Lyon, puis s’était étendue sur un réseau touchant des villes du nord et du centre de l’Italie, de France, mais aussi de Suisse, de Belgique, de Hollande, de Russie et, à travers la Manche, Londres et Manchester.

La famille Bonafous, protestante, était originaire du Quercy et, à une date non précisée, se serait réfugiée dans les Alpes, à Barcelonnette, afin d’échapper aux persécutions religieuses.

L’activité de transport de marchandises commença avec Jacques Antoine qui se convertit au catholicisme et descendit dans la plaine piémontaise. Selon Alfonso Sylva, un collaborateur de la maison Bonafous qui reconstruisit les vicissitudes de la famille, Jacques Antoine se serait établi à Carmagnola, où il se serait lancé dans le commerce de la soie grège vers Lyon, constituant un entrepôt à Turin, via dei

---

1. Les sources archivistiques concernant les Messageries de la famille Bonafous, conservées en différents endroits en Italie et en France, sont très riches, mais aussi très dispersées. Le présent essai rend compte notamment des concessions obtenues par la Maison Bonafous pour “la route d’Italie” et pour les parcours Turin-Milan, Turin- Gênes, Milan-Gênes.

En France, le nom est presque toujours orthographié Bonnafous.

Sette Poggioli<sup>2</sup>. Le *dictionnaire Larousse* (édition de 1869) confirme l’existence à Turin, en 1754-1755, d’une maison de commerce Bonafous et C<sup>ie</sup>, qui apportait des balles de soie à l’Hôpital Général de Chambéry. On ignore quand les Bonafous transférèrent leur résidence et le siège principal de l’entreprise à Lyon, tout en conservant un entrepôt commercial à Turin. En revanche, nous savons qu’en 1760, à Lyon, Jacques Antoine s’associa avec un certain Bourg, donnant ainsi naissance à la société de transports Bonafous, Bourg et Compagnie.

Au cours de la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, les transports de marchandises, notamment de la soie, entre Lyon et Turin, se faisaient totalement, ou en partie, à dos de mulet, en raison des passages difficiles de la Savoie et du Mont-Cenis. En effet, de Novalesa à Lanslebourg, la route, déjà étroite en certains points, se transformait en sentier muletier.

En Savoie, mais aussi dans le Piémont, le service de diligences commença plus tard qu’en France. À partir de la fin des années 40 du XVIII<sup>e</sup> siècle, certains particuliers présentèrent des projets pour effectuer des services réguliers de transport de marchandises en diligence, tant à l’intérieur du pays que vers l’étranger, ou même en transit, mais le Conseil du Commerce donna à ce propos un avis négatif<sup>3</sup> et, en 1751, un Billet Royal soumit au contrôle d’un Bureau central d’expédition, prévu à cet effet, toutes les voitures publiques qui étaient autorisées aux transports en régime de monopole. Quelques années plus tard, entre 1768 et 1776, on assista cependant à une inversion de tendance : une atténuation du régime de contrôle<sup>4</sup> permit, entre autres, à certaines sociétés de transports de commencer de desservir la ligne Lyon-Turin-Gênes, notamment les génois Sepollina (ou Sepolina ou Cepolina) et Travi, la maison Stoppano Castagnino et C<sup>ie</sup>, la Bonafous, Bourg et C<sup>ie</sup>. Ces compagnies utilisaient des charrettes appelées diligences, relayées par le transport à dos de mulet sur le tronçon du Mont-Cenis<sup>5</sup>.

En 1769, la maison Stoppano e Castagnino présenta un recours contre Sepolina e Travi, qui voulait conserver le monopole du trafic de marchandises en provenance de France, via le Mont-Cenis, grâce à un privilège obtenu en 1758, et bloquait à Pontbeauvoisin les colis expédiés de Lyon avec des voitures des Bonafous se rendant à Turin. En effet, les Bonafous faisaient alors les transports conjointement avec la maison Stoppano. Cette dernière, à l’occasion du recours, adressa également au roi une supplique pour obtenir l’autorisation d’effectuer le transport de

2. Ces informations ainsi que les suivantes à propos de la famille, si ce n’est précisé autrement, sont empruntées à Alfonso Sylva, *La famille Bonafous et son commerce de 1760 à tout 1864*, en appendice à Giuseppe Buniva, *Biografia di Alfonso Bonafous* (Turin, Tipografia Eredi Botta, 1869, pp. 23-30) et comparées à l’entrée Bonafous du *Grand Dictionnaire Larousse*, édition de 1869.

3. Archivio di Stato di Torino (A.S.T.), Sez. I, Materie economiche, Vetture pubbliche, mazzo (m) 1 ; sur la situation générale des routes piémontaises au cours de la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, voir in Giuseppe Prato, *La vita economica in Piemonte a mezzo il secolo XVIII* (Torino, Società Tipografico-Editrice Nazionale, 1908) le chapitre consacré au commerce.

4. Le Billet Royal du 9 août 1768 suspendit la précédente réglementation (établie par un Billet Royal du 12 mai 1751), permettant aux négociants et aux expéditionnaires le libre choix du transporteur. Cette possibilité fut éliminée avec le manifeste du 22 mars 1776, qui remit en vigueur les normes établies en 1751. Sur ce sujet, voir également Giuseppe Prato, *op. cit.*, pp. 279-280.

5. A.S.T., Sez. 1, Materie Economiche, Commercio, categoria (cat.) 4, m. 12 : Vetture, fascicolo (fasc.) 12.

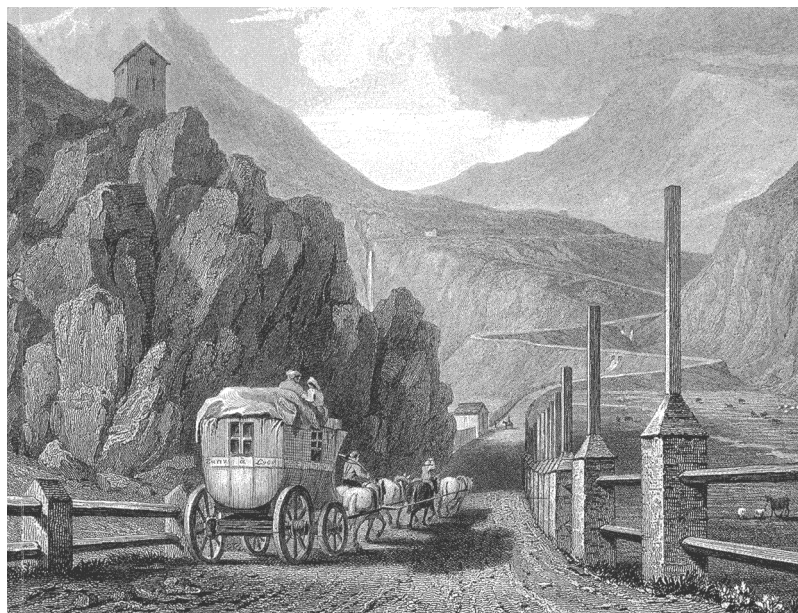


FIGURE 1 – La diligence de Turin à Lyon

marchandises sur l'itinéraire Lyon-Turin à des prix réduits de moitié par rapport à ceux que pratiquaient Sepolina e Travi. Toutefois, le Conseil du Commerce répondit par la négative, sous prétexte de « doversi temere gravi pregiudizi dalla viziosa emulazione che venga tra la Casa degli spedizionieri Sepollina e Travi, e quella di Stoppano e Castagnino colla diminuzione dei prezzi delle vetture »<sup>6</sup>. La crainte était évidemment que la concurrence basée sur le prix puisse réduire sensiblement la qualité du service offert. Un avis tout aussi négatif fut exprimé par le Conseil, toujours en 1769, sur une requête visant à établir une diligence pour le transport des personnes et des marchandises en Savoie. Dans ce cas, les motivations étaient les suivantes : les passagers étaient trop peu nombreux pour permettre d'entretenir une diligence ; les charrettes pour le transport des marchandises faisaient du tort aux muletiers. L'activité de ces derniers fut toujours défendue par le Conseil du Commerce : il s'agissait d'habitants de la région qui complétaient leurs maigres revenus agricoles en conduisant ou en louant les mulets ou même en transportant sur leur dos les colis dans les tronçons les plus rudes du parcours montagnard.

Voulant protéger sa structure de transports, la direction des postes s'opposa elle aussi à l'emploi des charrettes, mais celles-ci, plus rapides et plus économiques que les mulets, parvinrent cependant à s'imposer, provoquant une crise dans le système des transports traditionnels. Les muletiers adressèrent alors à plusieurs

6. A.S.T., Sez. I, Materie Economiche, Commercio, cat. 4, m. 12 : Vetture, fasc. 18.

reprises des suppliques au souverain pour se plaindre qu'ils étaient tombés dans la misère<sup>7</sup>. Le Conseil du Commerce appuya leurs instances et proposa le retour à la législation de 1751, qui prévoyait, entre autres, le *ruolo* (ou *turno*) des mulets et l'obligation d'obtenir la concession d'un monopole pour pouvoir effectuer des transports publics. Le souverain accueillit la suggestion et, en 1776, une fois refermée la parenthèse d'ouverture à l'initiative privée prudemment concurrentielle, le régime des monopoles et du contrôle bureaucratique fut rétabli. Par ailleurs, le Conseil du Commerce donna notamment un avis favorable, visant à la suppression du service de diligences entre Lyon et Turin géré par la maison Stoppano e C. : « onde il trasporto di merci si faccia solo per mezzo di bestie muletine », du moins de Novalesa à la frontière française et vice versa<sup>8</sup>. Il s'agissait d'un tronçon important. En effet, une part considérable de l'exportation des précieux fils de soie piémontaise transitait sur la route de France, à travers le Mont-Cenis<sup>9</sup>.

Jacques Antoine Bonafous, de son côté, suivait personnellement ces transports délicats. En 1771, il tomba malade durant l'un de ses voyages et mourut à Saint-Jean de Maurienne, en laissant 13 enfants. Le dernier d'entre eux avait été appelé Frankin (Franchino) car, à sa naissance, la famille était devenue suffisamment nombreuse pour être exonérée de certains impôts. Frankin reprit l'activité paternelle, montrant un goût prononcé pour les affaires. Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, avant le commencement des grands travaux commandés par Napoléon sur la route du Mont-Cenis, et malgré l'avis contraire de ses frères, préoccupés justement par l'état lamentable de la route, Frankin mit en place un service de messageries pour le transport des personnes à Turin, en faisant construire des voitures spéciales, qu'il appela *berlines*.

La première berline pour Turin, la diligence d'Italie, partit de Lyon en 1801. L'événement est immortalisé sur une lithographie conservée aux Musées d'Art et d'Histoire de Chambéry. La diligence, en tous points semblable à celle que peignit en 1803 Louis-Léopold Boilly (« L'arrivée d'une diligence dans la cour des Messageries rue Notre-Dame des Victoires », tableau conservé au Louvre), est représentée à la Grotte des Echelles. Elle est tirée par cinq chevaux, plus deux bœufs supplémentaires, attelés en tête, afin de vaincre les difficultés de ce chemin malaisé. Ce

7. « Sospeso il Turno, li spedizionieri Cepolina, Travi, Stoppano, Castagnino e Bonafous stabilirono le diligenze, o sia carrette, colle quali facevano condurre le merci sino alla Novalesa, indi si portavano sovra muli sino a St. Gio. [St. Jean], da dove erano trasportate sovra altre carrette sino a Lione, e così viceversa, dimodoché, poco o nulla rimaneva ai Mulatieri Savojardi » : Avis du Conseil du Commerce, 1776, in A.S.T., Sez. I, Materie Economiche, Vetture Pubbliche, m. 1, fasc. 8

8. Avis du Conseil du Commerce du 15 février et 7 mars 1776, in A.S.T., Sez. I, Materie Economiche, Vetture Pubbliche, m. 1, fasc. 8.

9. Quelques suppliques furent adressées au souverain dans les années 80 pour mettre en place des diligences en Savoie, dont celles de François Gabriel et Laurent Bontron, qui demandèrent le privilège pour les transports de personnes et marchandises sur la route de France, proposant l'emploi de voitures à 4 places et de cabriolets à 2 places (excepté le conducteur), ainsi que d'un fourgon couvert à deux roues pour les marchandises. En effet, ils affirmaient que la route, souvent très étroite, les virages et les pentes rendaient risqués les voyages en voiture à 6 places et en cabriolet à 4 places. Ils dénoncèrent aussi la présence abusive de « longues carrettes trainées par des relais qu'on a voulu nommer Diligences » qui nuisaient au travail des muletiers. A.S.T., Sez. I, Materie Economiche, Vetture Pubbliche (1689-1851), m. 1 da inventariare, fasc. 6.





FIGURE 2 – Vue de l’ancienne Grotte des Échelles. 1<sup>er</sup> passage de la diligence d’Italie établi par M. Frankin Bonafous dans l’année 1801.

type de berlines transportait 8 passagers au maximum ; les bagages étaient placés à l’avant et sur le toit, alors que le fourrage pour les chevaux se trouvait à l’arrière<sup>10</sup>.

Après les interventions napoléoniennes, qui, entre 1803 et 1813, rendirent praticable la route du Mont-Cenis, il fut possible, à la belle saison du moins, d’effectuer tout le parcours de Lyon à Turin en diligence et les transports devinrent plus rapides, plus réguliers et moins périlleux<sup>11</sup>. Cela représenta un formidable bond en avant. Auparavant, si un voyageur n’optait pas pour un parcours entièrement à dos de mulet ou à cheval, il était obligé d’interrompre son voyage à maintes reprises. Il en allait de même pour les transports de marchandises. De Lyon les voitures atteignaient Lanslebourg, où elles étaient partiellement démontées pour

10. Voir reproduction, Fig. 2.

11. Même après l’ouverture de la route napoléonienne, en cas d’enneigement important, certains tronçons étaient effectués en traîneau et on se chargeait de démonter et remonter les voitures. Giulio Guderzo, *Vie e mezzi di comunicazione in Piemonte dal 1831 al 1861*, Turin, Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano, 1961, pp. 214-215, cite les prix de ces opérations en 1835.

Le 17 décembre 1837, Camille Cavour partit de Turin, en compagnie de son frère, pour Paris et consigna tous les parcours et tous les frais engagés pendant le voyage. Rien que de Turin à Chambéry le coût, déjeuner compris, fut de 283,50 livres. Au Mont-Cenis le carrosse dut être démonté et Cavour poursuivit en ramasse jusqu’à Lanslebourg : il remit 5 livres « aux garçons qui ont démonté la voiture » et en donna 10 aussi « à deux personnes pour me faire ramasser, loyer de ramasse » (Camillo Cavour, *Diari. 1833-1856*, sous la direction d’Alfonso Bogge, Roma Ministero per i Beni Culturali Ambientali, Ufficio Centrale per i Beni Archivistici, 1991, p. 378).



FIGURE 3 – La ramasse et la chaise à porteurs

qu’elles puissent franchir, à dos de mulet, les passages les plus étroits. C’est par le même moyen que passagers et bagages affrontaient la montée jusqu’au lieu dit « La Ramasse » à 2000 mètres d’altitude. Sur ce tronçon, lorsque le terrain était enneigé, le parcours de retour pouvait être effectué, du moins par les plus téméraires, à l’aide d’un traîneau léger en bois et en cuir, appelé justement *ramasse*, qui, en une vingtaine de minutes, descendait du sommet du col à Lanslebourg, sept cents mètres plus bas. Les *ramasses* étaient conduites par des guides appelés *marrons* et pouvaient transporter une ou deux personnes. De La Ramasse à la Grand Croix, le parcours, quasiment plat, pouvait se faire en voiture, à dos de mulet ou à cheval, et, en hiver en luge également. De la Grand Croix, dans la descente escarpée vers Novalesa, les passagers continuaient en chaise à porteurs<sup>12</sup>, ou à pied, avec l’aide des *marrons*. À Novalesa, hommes, bagages et marchandises éventuelles étaient chargés dans la diligence et pouvaient ainsi poursuivre leur route vers Turin<sup>13</sup>.

À compter de la fin 1801, Frankin Bonafous mit également sur pied un service de messageries de Turin à Genève, via Chambéry<sup>14</sup>. Outre les passagers, les voitures continuaient à transporter de grandes quantités de marchandises. Elles

12. L’estafette de chaque chaise à porteurs était formée de six personnes qui se relayaient, deux à deux, dans le transport.

13. Informations tirées de Wikipedia, *Col du Mont-Cenis* et de Dominique Julia, « “Roumieux”, et “jacquaires” au passage des Alpes : données quantitatives et récits de pèlerinage », in *Le vie delle Alpi : il reale e l’immaginario*, sous la direction de Gilles Bertrand et Maria Teresa Pichetto, Quart, Musumeci Editore, 2001, pp. 180 et s.

14. “Journal de Turin”, 26 et 30 frimaire an X (21 décembre 1801) ; voir aussi Luigi Bulferetti et Raimondo Luraghi, *Agricoltura, industria e commercio in Piemonte dal 1790 al 1814*, Torino, Istituto per la storia del Risorgimento italiano, 1966, p. 219.

acheminaient à Lyon et en Angleterre les soies grèges, filées ou retorses et le riz piémontais.

L'initiative des messageries de Frankin rencontra l'approbation de Napoléon, alors premier consul, qui lui aurait offert la préfecture de Gênes. Selon le biographe Sylva, Frankin aurait refusé, sollicitant plutôt des interventions pour l'amélioration du passage du Mont-Cenis<sup>15</sup>. Frankin entretenait aussi – semble-t-il – de bons rapports avec le Ministère des Finances impériales, ce qui, si cela est vrai, l'aida à obtenir l'exclusivité des messageries sur la route d'Italie<sup>16</sup>. Ce monopole alimenta des jalousies parmi les voituriers concurrents, qui accomplirent à plusieurs reprises des actions de représailles, arrivant même à menacer les voyageurs et à blesser les chevaux de la compagnie, comme le dénonça Bonafous<sup>17</sup>.

De son côté, le Directeur du Passage du Mont-Cenis écrivit, en 1803 et en 1804, au sous-préfet de Saint-Jean pour se plaindre que la berline des Bonafous, mais aussi la voiture du courrier, transportaient chaque jour de nombreux voyageurs et marchandises sans passer « par la direction » et sans se servir des mulets des postes, mettant ainsi en crise les *muletiers*<sup>18</sup>.

En 1807, les Bonafous dotèrent la ligne du Mont-Cenis de voitures légères sans porte-bagages, découvertes en été, couvertes en hiver. En été, les bagages suivaient sur des voitures rapides et, en hiver, à dos de mulet<sup>19</sup>.

En 1811, des *diligences en poste*, des *fourgons accélérés à relais* ou des *voitures ordinaires* partaient quotidiennement de la Maison Bonafous de Lyon. Les messageries employaient trois jours et demi pour rejoindre Turin, alors que les fourgons acheminaient la marchandise en cinq ou six jours<sup>20</sup>.

Au Piémont, après avoir provoqué la crise chez les muletiers et surmonté leurs résistances, les diligences entrèrent en concurrence avec les services de transport du courrier, la poste aux lettres, qui était un monopole d'état et utilisait des courriers de malle sur les routes principales, des estafettes à cheval et à pied sur les autres. Les courriers de malle utilisaient des voitures prévues à cet effet, qui, outre la valise postale (la malle, justement) pouvaient aussi accueillir un nombre limité de passagers<sup>21</sup>. Outre soustraire le transport des personnes aux voitures postales, les berlines privées étaient souvent soupçonnées de faire de la contrebande de

15. Alfonso Sylva, *op. cit.*, p. 26.

16. Patrick Michel, *Contribution à l'histoire des conditions du voyage et des moyens de transport en Savoie du XVIII<sup>e</sup> siècle au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle*, mémoire de maîtrise, sous la direction de B. Grosperin et A. Palluel-Guillard, Université de Savoie, 1982, p. 346.

17. *Ibid.*

18. Archives Départementales de la Savoie (Arch. dép. Savoie) L. 2.366 ; voir aussi Patrick Michel, *op. cit.*, p. 269.

19. “Courrier de Turin”, 7 novembre 1807 ; voir aussi Luigi Bulferetti et Raimondo Luraghi, *op. cit.*, p. 219.

20. Patrick Michel, *op. cit.*, p. 350.

21. Les *bruettes*, véhicules légers à deux roues utilisés par les courriers de malle dans le Piémont de 1817 à 1825, pouvaient transporter, outre le courrier, un seul passager payant. À partir de 1825, en revanche, les courriers utilisèrent des voitures plus grandes à quatre roues. Sur le sujet voir aussi Jean-Pierre Dubrulle, *la poste aux chevaux et les maîtres de poste en Savoie (1814-1860)*, Mémoire de Master 1 d'Histoire, 2007-2008, sous la direction de M. Sylvain Milbach.

correspondance. Le même soupçon pesait, du reste, sur les charretiers, les voituriers et les mulétiers, qui, pour arrondir leurs gains, souvent bien maigres, étaient généralement disposés à transporter abusivement de la correspondance à des prix inférieurs à ceux que pratiquaient les postes<sup>22</sup>.

Avec l'essor de leur activité, l'entrepôt turinois des Bonafous fut transformé en une succursale de la maison mère lyonnaise. C'est un frère de Frankin qui la gère sous la raison sociale Jacques Antoine Bonafous, puis Bonafous Frères<sup>23</sup>.

En 1810, il semble qu'une dispute entre associés ait éclaté au siège turinois, à la suite de laquelle certains neveux de Jacques Antoine (les enfants d'un autre frère de Frankin), qui participaient à l'activité, se séparèrent et ouvrirent leur propre service d'expéditions<sup>24</sup>. En effet, selon une statistique du ministère de l'Intérieur français, en 1812, il y avait à Turin huit maisons de transports, l'une d'elles était la maison Bonafous Frères et une autre était appelée Nipoti Bonafous, puis Bonafous Padre e Figlio. La maison Bonafous Frères gérait des diligences, des messageries et des “fourgons accélérés” pour Lyon et Paris<sup>25</sup>, ces derniers servant au transport des marchandises. La maison Nipoti Bonafous, indiquée plus loin comme Nipote Bonafous, semble avoir exercé plutôt une activité d'expéditionnaire<sup>26</sup>.

Frankin eut trois garçons d'un premier lit, Esprit Frankin, Matthieu et Léon, et deux enfants d'un second lit, Charles Alphonse (Alphonse) et Aline Ursule (Ursule). Tous les garçons restèrent célibataires et Ursule, mariée à Emile Bouniols de Lyon, n'eut pas d'enfant. À la mort de Frankin, en 1813, Esprit Frankin et Matthieu, quoique très jeunes encore, durent prendre les rênes des affaires, avec l'aide de leurs deux oncles. C'est à cette occasion que Matthieu s'installa à Turin.

En 1814, avec le retour des Savoie, les services piémontais de diligence furent placés sous le contrôle de la Direction Générale des Postes, qui, à son tour, dépendait du ministère des Affaires Étrangères. Il semble que, par volonté du roi, initialement les transports des Bonafous aient été suspendus à cause des liens de la famille avec le gouvernement français. Leur comptable, Francesco Bal, raconte avoir recueilli en deux jours les signatures de 700 négociants turinois en faveur d'une pétition au souverain afin qu'il accorde à nouveau aux Bonafous le privilège des transports sur les lignes gérées auparavant<sup>27</sup>. Jusqu'à présent, la pétition n'a pas été retrouvée dans les archives, mais, que ce soit ou non grâce à Bal, de fait, les Bonafous obtinrent la confirmation du privilège et le monopole des diligences

22. Voir à ce propos un rapport d'Eustachio Radicati di Coconato e Villanova (chargé de la direction générale des postes savoisiennes) in A.S.T., Sez. I, Segreteria di Stato puis Ministero degli Affari Esteri, Poste, m. 2.

23. De 1853 à 1864, la dénomination sera Alphonse Bonafous et Compagnie.

24. *Vita di Francesco Bal*, sous la direction de Maria Carla Lamberti, Milan, Franco Angeli, 1994, p. 358 ; sur Francesco Bal et ses rapports avec la Maison Bonafous, voir aussi Maria Carla Lamberti, *Splendori e miserie di Francesco Bal (1766-1836)*, Turin, Rosenberg e Sellier, 1994.

25. Archives Nationales de Paris (A.N.P.) F 1, 1270 ; voir aussi Luigi Bulferetti et Raimondo Luraghi, *op. cit.*, p. 161. Le siège se trouvait dans la Contrada Bogino 13 (ensuite Via Bogino 13) et, à partir des années 40, Via d'Angennes 37.

26. C'est ainsi qu'elle figure dans le Palmaverde des années 30 et 40.

27. *Vita di Francesco Bal*, *op. cit.* p. 360.

sur les 237 kilomètres de la route royale de France de Turin à Pontbeauvoisin<sup>28</sup> et sur la route Turin-Vercelli-Novara jusqu'à la frontière autrichienne, contre le paiement de 5.000 liras pour la licence, plus 20 centimes par cheval et par relais de poste, à verser aux maîtres de poste qu'ils rencontraient sur les différents itinéraires, s'ils ne voulaient pas utiliser l'onéreux relais postal et organiser au contraire leur propre service. Les Bonafous s'engagèrent aussi à ne pas prendre en charge de courrier et à tenir la liste des voyageurs transportés. En mars 1816, l'exclusivité sur les parcours Turin-Gênes et Gênes-Milan s'ajouta aux précédentes<sup>29</sup>.

Le ministère des Finances ayant demandé d'exprimer un avis sur l'instance des Bonafous pour le monopole sur ces nouvelles lignes, Radicati avait affirmé qu'il n'était pas possible d'étendre la concession précédente, vu qu'elle parlait de « ligne d'Italie » au singulier. Mais comme l'accord souscrit en 1814 n'indiquait aucune durée, sa suggestion était d'en demander la résiliation et de souscrire un nouveau contrat (avec ou sans la concession des lignes supplémentaires) en appliquant cependant aux Bonafous toutes les conditions prévues pour les concessionnaires des lignes pour Cuneo, Nizza et Mondovì et en prétendant, comme pour ceux-ci, 25 centimes par cheval de poste et non pas 20 comme le payaient alors les Bonafous<sup>30</sup>. La suggestion fut acceptée, le contrat refait et la redevance totale renégociée à 9.000 liras piémontaises par an, dont la moitié concernait la ligne Turin-Pontbeauvoisin, sur laquelle le service, aller et retour, était bihebdomadaire à l'époque.

S'ils ne se servaient pas des chevaux de poste pour les relais, les Bonafous devaient maintenant verser 25 centimes par cheval et par relais. Cette condition fut également étendue, par le règlement de 1816, aux nouveaux concessionnaires, afin de garantir les revenus des maîtres de poste. La condition était sévère car les relais de chevaux de poste étaient nombreux : 19 entre Turin et Pontbeauvoisin et 11 entre Turin et Gênes<sup>31</sup>. Toutefois, le coût des relais de poste était si élevé qu'il était avantageux d'organiser soi-même le relais et de payer la pénalité.

28. Sur le parcours on traversait, en territoire piémontais, les agglomérations de : Sant'Ambrogio, S. Antonino, Bussoleno, Susa, Giaglione (dans la province de Susa) ; en Savoie, au-delà du Mont-Cenis, les agglomérations de Lanslebourg, Thermignon, Vernais, Modane, St. Michel, St. Jean, Pontamafrey, La Chambre, La Chapelle, Epierre, Aiguebelle, Bourgneuf, Coise (province de Maurienne) ; Planaise, Montmeillan, St. Joire, Chambéry, Cognin, St. Thibaud, Pontbeauvoisin (province de Savoie). Voir à ce propos : Giulio Guderzo, *op. cit.*, pp. 31-32.

29. A.S.T., Sez. I, Segreteria di Stato puis Ministero Affari Esteri, Poste, serie seconda, m. 2.

30. A.S.T., SR, Archivio sistemato, Vetture pubbliche, m. 436.

31. Les relais de poste sur la route de France étaient les suivants : Rivoli, S. Ambrogio, S. Antonino, S. Giorio, Susa, Molaretto, Moncenisio, Lanslebourg, Vervej, Modane, St. Michel, St. Jean, Grande Maison, Aiguebelle, Maltaverne, Montmeillan, Chambéry, St. Thibaud, Les Echelles. (Guderzo, *op. cit.* pp. 123-124) ; les changements auxquels étaient soumis les voyageurs sur la même ligne sont cités par Luigi Bulferetti in « Les communications entre Turin et Lyon au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Cahiers d'histoire*, t. V, vol. 4, 1960. p. 333-334. (Sur les transports à travers le Mont-Cenis voir aussi : Maurice Blanchard, *Les routes des Alpes Occidentales à l'époque napoléonienne (1796-1815). Essai d'étude historique sur un groupe de voies de communication*, Grenoble, 1920 ; Luigi Bulferetti, « Gli itinerari Torino-Lione nel secolo XVIII, dal trasporto sommeggiato al trasporto su carro », *Annali di ricerche e studi di geografia*, XVIII, 1961, pp. 1-16) ; les relais entre Turin et Gênes étaient : Truffarello, Poirino, Dusino, Gambetta, Asti, Annone, Felizzano, Alessandria, Novi, Voltaggio, Campomarone (Segreteria di Stato puis Ministero Affari Esteri, Poste, serie seconda, m. 2).

Le Règlement pour les transports fut signé le 23 février 1816 et notifié par un manifeste caméral trois jours après. D’après ce texte, personne ne pouvait instaurer de diligences pour le transport des personnes ou des choses au sein des États savoisiens ou pour se rendre à l’étranger sans autorisation royale. Si cette autorisation était accordée, le demandeur obtenait le monopole sur la ligne demandée et versait en échange une redevance annuelle, fixée par la Direction des Postes. Cette dernière décidait également des horaires de départ et de retour des diligences, des changements des chevaux, du type de véhicules à utiliser et ceux-ci étaient munis d’une marque prévue à cet effet. Les autorités de poste, de police et fiscales devaient être mises au courant de la présence de compartiments et de « segreti » (cachettes) dans les voitures permettant de mettre à l’abri du vol les objets précieux ou les correspondances particulières. Ces mêmes autorités pouvaient effectuer des contrôles afin de prévenir la contrebande du courrier et l’introduction de livres ou de journaux dont la circulation était interdite dans le Piémont. Pendant le voyage, les diligences ne pouvaient s’arrêter que pour le changement des chevaux et pour l’hébergement des voyageurs, dans les lieux prévus à cet effet. Si la majorité des voyageurs le demandait, des arrêts supplémentaires étaient possibles pour déjeuner, mais cette halte ne devait pas dépasser une heure. Les interdictions étaient nombreuses. Les conducteurs ne pouvaient pas changer les chevaux en dehors des relais, les postillons qui effectuaient le changement ne devaient pas monter dans les diligences, il était interdit de fumer et de mâcher du tabac dans les voitures, ceux qui n’arrivaient pas à temps pour le départ perdaient le prix du billet. Les concessionnaires devaient noter le nom de leurs passagers et remettre cette liste à la police. Les voyageurs avaient droit à un bagage franco de port jusqu’à douze kilos. Au-delà de ce poids, ils payaient en fonction des prix établis pour le transport des marchandises<sup>32</sup>.

Les diligences des Bonafous pouvaient accueillir un maximum de douze personnes, alors que les voitures utilisées par les maîtres de poste pour l’acheminement du courrier avaient une capacité moindre : quatre, six, huit places.

À l’occasion de la concession, la Maison Bonafous rédigea un règlement bilingue (italien et français) extrêmement détaillé, auquel devaient se conformer ses conducteurs de Turin et de Lyon. Leurs tâches prévoyaient aussi le nettoyage des voitures avant chaque départ et le contrôle de l’hygiène et du confort des lieux d’arrêt. Les conducteurs devaient notamment vérifier si les lits étaient « très propres ». Le règlement mentionnait également la liste des objets dont les conducteurs devaient se munir à chaque voyage. Entre autres choses : « un cric pour biller les malles et marchandises sur la voiture, et une forte et longue chaîne pour le billage, un écritoire et plume, une lanterne et des bougies pour le voyage », mais aussi « un briquet portatif », preuve que les voyages n’étaient pas toujours sûrs. Les conducteurs qui se seraient enivrés pendant leur service auraient été licenciés<sup>33</sup>.

32. Le texte du Règlement de 1816 se trouve in A.S.T., Materie Economiche, m. 1 da inventariare : Vetture Pubbliche (1789-1851), fasc 11 ; voir également Giulio Guderzo, *op. cit.*, pp. 153-155.

33. A.S.T., Sez. I, Materie Economiche, Vetture pubbliche (1689-1851), m. 1 da inventariare, fasc. 11.

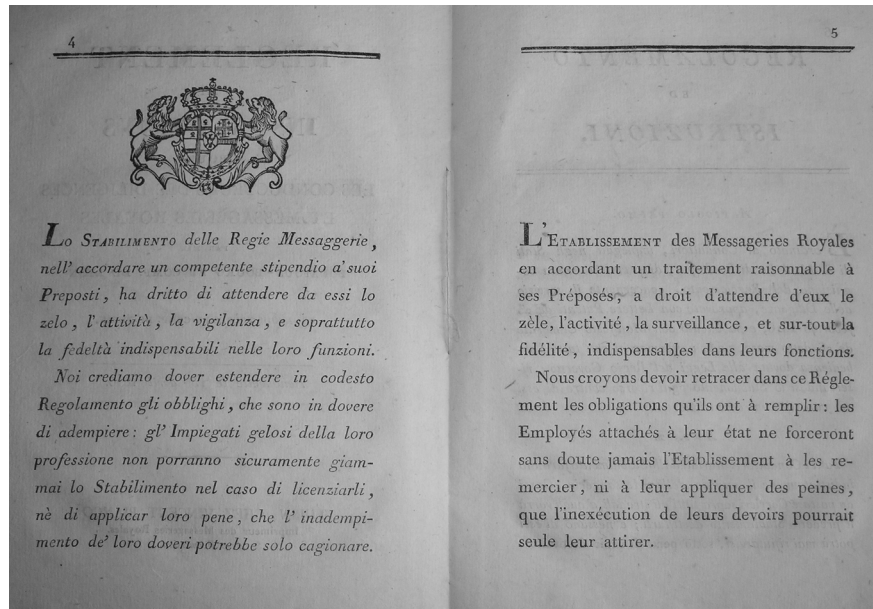


FIGURE 4 – Stabilimento delle Regie Messaggerie dei Fratelli Bonafous

En 1819, les Bonafous ouvrirent des succursales à Milan et à Gênes, confiant leur direction à deux gérants ; le siège de Gênes s'occupait des expéditions à débouché maritime, celui de Milan servait de point de rassemblement des soies lombardes à expédier en France ou en Angleterre, mais aussi à Vienne et en Russie. Esprit Frankin s'occupe de la maison mère lyonnaise et Matthieu, qui s'était installé à Turin, aurait dû prendre soin du siège turinois, mais il préféra toujours les études agronomiques aux activités commerciales et, de fait, abandonna la gestion courante à son frère cadet Léon. Il continua cependant à souscrire les actes de concession et les contrats en qualité de représentant légal.

À compter des années 20, le calendrier royal Palmaverde reporte les horaires des parcours de la maison Bonafous, désignée sous le nom de Stabilimento delle Regie Messaggerie (ensuite Messaggerie Sarde) dei Fratelli Bonafous. Le papier à en-tête du siège français, pour le tronçon France-Italie, porte en revanche l'indication : Messageries Générales d'Italie, puis Messageries Royales d'Italie.

Tant en 1820 qu'en 1828, à l'occasion de la signature et du renouvellement des concessions, c'est le gouvernement qui imposa aux Bonafous une diminution des tarifs<sup>34</sup>. En 1827, Matteo Bonafous signa, pour le compte de ses frères aussi, un acte de soumission qui renouvelait les concessions de janvier 1828 à la fin 1836 et il accepta également, outre la réduction des prix des transports, tant des personnes que des marchandises, la hausse de la redevance à 16.000 livres nouvelles

34. Giulio Guderzo, *op. cit.*, p.162.

du Piémont, dont 8.000 pour la Diligence de France, 3.500 pour celle de Gênes, 2.750 pour celle en direction de Milan et 1.750 pour celle de Gênes à Milan. Une diligence était également prévue de Gênes à Sarzana. Lorsque cette dernière aurait été mise en place, les Bonafous auraient versé annuellement au trésor public un supplément de 1.500 livres<sup>35</sup>. Les diligences devaient prévoir neuf places intérieures et trois extérieures, elles ne pouvaient pas peser plus de deux tonnes et deux cents kilos et, à part les voyageurs et le bagage franco, elles ne pouvaient pas transporter de marchandises pour plus d'une tonne et demie sur la ligne de France et une tonne sur les autres. Les prix du transport, établis par la Direction générale des postes, comprenaient les péages et les pourboires (« bonne main ») aux conducteurs, postillons et palefreniers, des pourboires qui étaient, de fait, obligatoires. Le service aurait été renforcé : en effet, deux jours par semaine, dans les intervalles des jours où on effectuait les courses des diligences, était prévu le départ de voitures plus petites. Un an après, cependant, on revint à la situation précédente, avec le consentement de la Direction Générale des Postes<sup>36</sup>, car, de toute évidence, les voyageurs n'étaient pas nombreux.

En 1828, les vélocifères firent leur apparition dans le Piémont, grâce à Carlo Pollonera, concessionnaire du relais de poste turinois, qui créa près de neuf nouvelles lignes, dont la Turin-Asti sur laquelle les Bonafous avaient aussi le monopole. Les vélocifères étaient de grosses voitures qui pouvaient transporter trente personnes : plus légers que les carrosses, ils pouvaient être traînés par quatre chevaux seulement, conduits par un postillon, alors que les diligences des Bonafous étaient alors traînées par six chevaux conduits par deux postillons<sup>37</sup>.

En 1834, le vélocifère pour Asti effectuait une course quotidienne à 6 livres et 70 centimes pour les meilleures places, alors que la diligence des Bonafous coûtait 7 livres et était plus lente. Cependant, elle avait encore des clients car elle était probablement plus confortable.

Léon mourut très jeune, en 1835, à 33 ans seulement, et fut remplacé au siège turinois par son demi-frère Alphonse, qui n'avait que 24 ans et se destinait au notariat. L'année 1835 fut une année extrêmement difficile pour la maison Bonafous : outre le deuil familial, l'une de leurs voitures de la ligne Turin-Gênes se renversa en traversant un pont. Sur les quinze personnes qui se trouvaient à bord, cinq moururent, six autres furent blessées et quatre contusionnées.

D'autres accidents s'étaient produits auparavant, mais jamais aussi graves<sup>38</sup>. Dans ce cas, l'accident fut suivi d'un procès, au cours duquel la maison fut accusée

35. En 1820, à l'occasion d'une supplique au souverain pour demander la tolérance dans l'application des patentes royales de 1817, qui prescrivaient depuis 1820 des dimensions déterminées des « quarti delle ruote », les Bonafous de Turin soulignèrent qu'ils payaient annuellement 30.000 francs d'impôts, dont ceux versés au Fisc royal, aux Maîtres de poste « per le dovute loro indennità di 25 centesimi, ecc. ecc. » (A.S.T., Sez, I, Materie Economiche, m. 1 da inventariare : Vetture Pubbliche (1689-1851), fasc. 13.

36. Cf. Giulio Guderzo, *op. cit.*, p. 157 et les sources originales qui y sont indiquées.

37. *Ibid.*

38. Au printemps 1825, une diligence avec des personnes et des marchandises à bord s'était renversée dans la commune de Cognin, sans grands dommages aux personnes, semble-t-il. Selon le conducteur et les sept voyageurs qui apportèrent leur témoignage, la cause était imputable au mauvais état de la route. Un fonctionnaire de l'Azienda Economica dell'Interno, appelé pour donner un avis, déclara



d'avoir surchargé la voiture. On parla d'une indemnité de 150.000 liras à verser aux victimes et de la perte du privilège. Les Bonafous firent recours auprès du roi, demandant à pouvoir traiter les dédommagements directement avec les personnes qui avaient été lésées ou avec leurs héritiers. Quant à la perte du privilège, ils s'en remettaient à la clémence du souverain, faisant cependant remarquer que plus de quarante familles vivaient de leur travail au sein de la compagnie. Le 9 juillet, un billet du souverain ordonna la suspension du procès, permettant ainsi aux Bonafous de traiter directement les dédommagements avec les victimes.

À l'époque, le gouvernement discutait de l'opportunité de conserver le système des privilèges et, en 1835 toujours, la réforme générale du système des transports publics fut approuvée, qui mit fin, du moins théoriquement, aux monopoles à partir de 1836. Hormis les concessions qui n'avaient pas encore expiré, à compter de cette date quiconque aurait pu ouvrir des entreprises de transports au Piémont, à condition qu'il se soumette à la réglementation et obtienne l'autorisation du Secrétariat d'État pour les affaires internes, le contrôle des voitures publiques étant transféré de la Direction des Postes au Ministère de l'Intérieur<sup>39</sup>. Le Règlement, établi par lettres patentes du 21 juillet 1835, prévoyait aussi une surveillance plus sévère, justement à la suite des nombreux accidents qui s'étaient produits au cours des années précédentes. Il ordonnait notamment que les voitures destinées uniquement au transport des passagers ne comptent pas plus de vingt places et les voitures mixtes un maximum de douze places : neuf intérieures et trois dans le coupé. L'article 50, qui mentionnait les personnes ne pouvant pas utiliser les diligences, disait : « le persone affette di alienazione mentale, o d'infermità visibili, e tali da recare incomodo ai viaggiatori, non potranno, del pari che i fanciulli lat-tanti essere ammesse alle vetture pubbliche. E' assolutamente vietato d'introdurvi cani ». Enfin, la taxe à payer pour la concession n'aurait plus été fixe, mais calculée en fonction des transports réellement effectués<sup>40</sup>.

Parallèlement à la définition du nouveau règlement des voitures publiques, on discuta également des modifications à apporter au système postal. Le 30 septembre 1835, dans un rapport au roi, Clemente Solaro della Margarita, premier secrétaire d'État pour les Affaires Étrangères (dont dépendaient les postes) se déclara contre l'hypothèse envisagée de confier le service postal aux diligences privées. Parmi les raisons invoquées, le fait que, sur des tronçons importants, la poste aurait été ainsi aux mains des Bonafous, que Solaro accusait de nourrir des opinions républicaines et, à l'occasion, d'exercer de la propagande révolutionnaire. En effet, Solaro pensait que :

---

au contraire avoir eu des « particolari notizie e straordinarie informazioni » montrant que le « reversement » était dû alla natura istessa dei carichi della suddetta diligenza, la cui voluminosissima e straordinaria mole è impossibile « che proceda per lunga via non sempre piana e comoda senza che succedano gli accennati inconvenienti, il che da pure luogo ad infiniti ed alti richiami sia pel timore di danni che produca, come per l'effettivo incaglio ch'essa arreca ai viandanti. » A.S.T., Sez. I, Materie Economiche, Vetture Pubbliche (1689-1851), m. 1 da inventariare, fasc. 17.

39. Lettres patentes du 21 juillet 1835 ; également in A.S.T., Sez. I, Materie Economiche, m. 1 da inventariare : Vetture Pubbliche (1689-1851), fasc. 23. L'accident de 1835 et les vicissitudes qui en découlèrent sont relatés dans la biographie de Francesco Bal (*Vita di Francesco Bal*, cit., pp. 405-406).

40. On trouve une copie du règlement in A.S.T., SR, Archivio sistemato, Commercio, Vetture pubbliche, m. 437.

« rendre une seule Maison de commerce Maîtresse absolue de toutes les communications régulières et lui livrer en même temps les correspondances, n'était ni prudent ni même convenable à la dignité du Gouvernement ; que ces inconvénients devenaient plus graves quand il s'agissait d'accorder un privilège si étendu et les moyens considérables d'influence qui en résultent, à une Maison de Commerce étrangère connue par ses opinions républicaines et à qui un tel privilège donnerait le moyen de servir de mille manières la propagande révolutionnaire. »<sup>41</sup>

Déjà auparavant la maison Bonafous n'avait pas toujours recueilli des sympathies dans le milieu politique piémontais, mais Solaro se montra particulièrement dur et soupçonneux. Et pourtant, malgré l'hostilité de certains membres du gouvernement et malgré la concurrence d'autres entreprises et des courriers postaux, la Bonafous Frères résista.

Peu après l'approbation du règlement de 1835, à travers deux concessions, du 28 août et du 20 septembre, la Bonafous Diligenze e Carrettoni in Posta fut autorisée à gérer les lignes qui partaient de Turin vers Genève, Pontbeauvoisin-Chambéry-Aix, Novara (pour Milan), Gênes, San Martino Siccomario (pour Milan)<sup>42</sup>.

En 1837, leur ligne Turin-Gênes était parcourue en 25 heures, alors que les courriers postaux, depuis peu dotés de voitures plus légères et plus rapides, à la belle saison réussissaient à effectuer la même course en 20 heures seulement<sup>43</sup>. Sur la ligne vers Lyon, en revanche, Pallavicini, directeur général des postes, se plaignait que les courriers postaux ne pouvaient faire face à la concurrence des Bonafous et c'est ainsi que la Direction des Postes s'opposa à l'hypothèse d'un service quotidien des diligences sur ce parcours.

Les Bonafous parvinrent malgré tout à mettre en place trois fois par semaine un service de fourgons pour le transport des marchandises intercalé aux diligences<sup>44</sup> et, en août 1840, ils ajoutèrent au fourgon de marchandises un *coupé* qui permettait de transporter en même temps quelques personnes. L'administration postale dénonça à plusieurs reprises le dommage que lui causait cet « abus », sollicitant l'intervention publique à des fins répressives. Le général Valentino Pallavicini di Priola, inspecteur général des Postes, intervint à plusieurs reprises sur le sujet. Selon lui, d'août 1840 à février 1841, grâce au transport des personnes, les Bonafous auraient causé un dommage de quelque 12.000 liras aux courriers postaux,

« per la semplicissima ragione che partendo il forgone nei giorni in cui non parte la diligenza, ci toglie tutti quei viaggiatori che usano prendere il corriere per non perdere un giorno inoperosi a Torino ad aspettarvi l'opportunità della diligenza.

41. A.S.T., Sez. I, Segreteria di Stato poi Ministero Affari Esteri, m. 19. Le texte est aussi reproduit par Giulio Guderzo, *op. cit.*, pp. 245-247.

42. A.S.T., SR, Archivio sistemato, Vetture pubbliche, m. 438.

43. Palmaverde 1837 ; Giulio Guderzo, *op. cit.*, p. 146.

44. A.S.T., Sez I, Segreteria di Stato puis Ministero Affari Esteri, Serie IV, Poste, m.21.

Né le malle corriere possono in certo qual modo sostenere la concorrenza della casa Bonafous, la quale non avendo dispacci da trasportare, né bisogno di usare una certa celerità, può adottare le ore meglio commode per i viaggiatori, aver legni portanti sino a nove viaggiatori ed una mole di mercanzie dieci volte superiore per lo meno a quella trasportata dai Corrieri.

Ora se si trattasse di far abolire il forgone come veicolo di mercanzie, a ragione potrebbesi addurre l'incepimento che si cagionerebbe al commercio ne' Regii Stati : ma si tratta soltanto d'impedire il contemporaneo trasporto de' viaggiatori, la qual misura non offende per nulla gli interessi del commercio posciaché sono più che abbondanti i mezzi di viaggiare sullo stradale di Francia, e ne sia una prova che tanto le malle corriere, quanto la diligenza dei Bonafous hanno spessissimo piazze vacanti »<sup>45</sup>.

Toujours en 1841, Pallavicini, dans une note confidentielle, se plaint de « vari raggiri » mis en œuvre par les courtiers de la maison Bonafous pour attirer les voyageurs et demanda une nouvelle fois que soit interdit à la maison le transport des voyageurs dans le coupé. Pour rendre efficace cette interdiction, il demanda que les Bonafous soient obligés « a torre dai forgoni i coupé stabili, poiché senza di questo, i viaggiatori monterebbero nei forgoni fuori di Porta Susina, come già succedeva nei tempi andati, onde deludere la provvidenza Governativa »<sup>46</sup>. Par ailleurs, dans un Mémoire destiné au ministre Solaro della Margarita, Pallavicini déplora l'augmentation du nombre d'autorisations pour les voitures publiques et l'abus des fourgons-coupé sur d'autres parcours (Novara et Gênes, par exemple). Mais, nota-t-il, sur ces lignes les concessions avaient été faites à des maîtres de poste, qui connaissaient de réelles difficultés économiques. Ce n'était pas le cas de la maison Bonafous, bien au contraire, car « elle exploite depuis nombre d'années le Pays, elle a l'immense avantage de pouvoir partir et arriver aux heures les plus convenables pour les voyageurs, elle devrait donc se contenter de ce qu'elle a sans prétendre de tout accaparer et ne rien laisser aux autres »<sup>47</sup>.

Les réclamations et les accusations de l'Administration des Postes n'eurent cependant aucun effet, car les Bonafous avaient le droit de transporter deux personnes dans les « carrettoni in posta », ayant obtenu une autorisation en ce sens le 10 octobre 1839, contre le versement de 1/10<sup>e</sup> du produit<sup>48</sup>.

Entre 1840 et 1850 sont enregistrés de nouvelles concessions et des renouvellements de lignes aux Bonafous. La compagnie est appelée différemment selon les cas, créant parfois quelques incertitudes quant à l'attribution de la concession à la

45. *Ibid.*, m. 25. Rapport non signé envoyé à Solaro della Margarita le 24 mars 1841.

46. A.S.T., SR, Segreteria di Stato puis Ministero Affari Esteri, serie IV, Poste, m. 25 : Note confidentielle de Pallavicini du 8 février 1841.

47. A.S.T., SR, Segreteria di Stato puis Ministero Affari Esteri, serie IV, Poste, m. 25 : Mémoire relatif à la multiplication des voitures publiques, s.d.

48. L'acte de soumission est du 14 février 1840. A.S.T., SR, Archivio sistemato, Commercio, Vetture pubbliche, m. 438.

Bonafous Frères ou à la Bonafous Padre e Figlio. En particulier : le 24 septembre 1840 à la maison Bonafous, non spécifiée de manière plus précise, est attribuée la concession pour les transports de Novara à Gênes ; le 24 novembre 1841 la maison Bonafous Padre e Figlio est autorisée à mettre en place un vélocifère entre Alessandria et Stradella, le rachetant à la maison Birò ; à la même date, ils obtiennent une concession de Turin à Gênes ; le 1<sup>er</sup> février 1842 Bonafous Padre e Figlio obtient une concession entre Turin et Susa. En 1846, les concessions pour les lignes de Turin vers Gênes, Alessandria, Novara et Stradella sont au nom de la maison Bonafous, Vertu e Rizzetti (siège via Bogino 5), qui paie au trésor public une redevance annuelle totale de 3.275,32 liras, alors que les Messaggerie Sarde (tronçon pour la France) sont au nom des Fratelli Bonafous, concessionnaires depuis 1835, contre une redevance annuelle de 9.050 liras. Le 13 avril 1850, enfin, la maison Fratelli Bonafous obtient la concession entre Gênes et Novi en payant 1.068,09 liras par an<sup>49</sup>.

Pendant ce temps, dès 1838, d'autres entreprises avaient entamé des services de vélocifères trois fois par semaine sur l'itinéraire Turin-Gênes et Turin-Novara.

Esprit Frankin, qui travaillait à Lyon, mourut en 1841 et Matthieu, qui s'intéressait toujours à la recherche scientifique et dirigeait le jardin expérimental de la Società Agraria, qui devint par la suite l'Accademia di Agricoltura di Torino, resta le seul héritier du premier lit. Pour continuer à se consacrer à ses études, Matthieu fonda une société avec son demi-frère Alphonse (qui travaillait déjà dans la maison à Turin), avec son beau-frère Emile Bouniols (mari d'Aline Ursule) et avec Joseph Billon, cousin d'Alphonse du côté maternel. C'est à cette nouvelle société que fut confiée la gestion de l'entreprise familiale.

Le Fonds Bonafous, conservé auprès de la Bibliothèque Municipale de Lyon, renferme un dossier, cité dans de nombreuses études mais jamais analysé complètement, contenant la comptabilité mensuelle des transports de soie brute, de soie travaillée et des déchets de soie de Turin et Milan vers Lyon, la Suisse, l'Allemagne, la Russie et l'Angleterre, en ce qui concerne les années 1841-1849. Les quantités varient beaucoup, de quelques dizaines de milliers à des centaines de milliers de livres par mois, selon les saisons et les années, mais, dans l'ensemble, il s'agit de volumes considérables. Ce même dossier contient aussi les chiffres relatifs aux mouvements du magasin de soies de Lyon appartenant aux Bonafous.

Pour ce qui est du transport des personnes, dans les années 30-40, les parcours étaient restés les mêmes. Les prix, par contre, augmentèrent. En 1841, rejoindre Venise à partir de Turin coûtait 57 liras, aller de Turin à Rome 138 (au lieu des 136 des années 30), arriver à Chambéry 52 (au lieu des 48 liras des années 30), à Lyon 68 (au lieu de 64), à Paris 133 (au lieu de 119), à Londres 209, à Amsterdam 199. Pour aller de Turin à Milan, il fallait 20 heures, de Milan à Gênes 24, de Turin à Chambéry 32, de Turin à Lyon 50, sans compter les arrêts. Outre les diligences, les Bonafous effectuaient des services réguliers de *condotti celeri*, trois fois par semaine pour la France et l'Angleterre, quatre fois pour l'Italie et l'Allemagne. Des

49. A.S.T., SR, Archivio sistemato, Commercio, Vetture pubbliche, mm. 437 et 348.



FIGURE 5 – Le chemin de fer du Mont Cenis

voitures ordinaires partaient tous les jours<sup>50</sup>. Comme activité mineure, ils louaient des calèches<sup>51</sup>.

En 1851, Bouniols, qui travaillait à Lyon, se retira de la Société. C'est Alphonse qui le remplaça, laissant Billon à Turin.

Mathieu mourut au printemps 1852<sup>52</sup> et, à la suite de son décès, la société Bonafous Frères, prit le nom du survivant : Alphonse Bonafous et Compagnie. C'est à peu près à cette époque-là que des lignes ferroviaires firent leur apparition, créant une concurrence mortelle pour les diligences. En 1853, Alphonse supprima le service entre Turin et Milan et, en 1854, entre Turin et Gênes<sup>53</sup>. La même année, la voie de chemin de fer Turin-Susa fut ouverte à la circulation et les diligences vers la Savoie et la France devaient lutter à la fois contre la concurrence des puissantes messageries impériales françaises. En janvier 1857, celles-ci publièrent une annonce dans le « Courrier des Alpes » faisant savoir que dès lors, sur le parcours Lyon Turin « Les voitures seront transportées par le Chemin de Fer Victor-Emanuel de Chambéry à Saint-Jean et retour. Les voyageurs ne quitteront pas la même voiture pendant le parcours »<sup>54</sup>. L'année suivante, Alphonse opta pour la fusion de sa ligne avec celles des messageries françaises.

50. Palmaverde, 1841.

51. Dans les papiers du Fonds Bonafous conservé à la Bibliothèque Municipale de Lyon est présente la liste des accessoires d'une calèche donnée en location à une date non précisée, probablement dans les années 30-40 du XIX<sup>e</sup> siècle (Fonds Bonafous, Ms 6172).

52. L'inventaire des biens de Matthieu laissés en héritage à son frère Charles Alphonse et à sa sœur Aline Ursule se trouve à l'Archivio di Stato de Turin, SR, Insinuazioni di Torino, 1852, vol. 1, carta 1082, corda 7435.

53. En 1856 l'en-tête complet de la maison était : Messageries Sardes et service général de transports accélérés et ordinaires pour l'Italie, la France, l'Allemagne et l'Angleterre Alphonse Bonafous et Cie.

54. « Courrier des Alpes », 17 janvier 1857. Le tronçon du chemin de fer faisait partie de la ligne St. Jean de Maurienne-Aix et avait été ouvert au trafic l'année précédente.

Billon mourut en 1858 et laissa un testament en faveur d'Alphonse Bonafous, lequel recueillit ainsi l'héritage total de la famille et géra l'entreprise en nommant dans les quatre sièges sociétaires (Lyon, Turin, Milan et Gênes) autant de gérants.

Malgré la réduction radicale des parcours, la gestion resta active — semble-t-il —, tant parce que les diligences continuaient à voyager sur les itinéraires non desservis par le chemin de fer, que parce que les parcours étaient modifiés au fur et à mesure pour relier et compléter les tronçons de chemin de fer. La maison Bonafous commença aussi à associer aux transports d'autres activités. Au milieu des années 50, les différents sièges de la Maison servaient d'agence pour les « Vapori Nazionali » et un volume de correspondance entre le siège génois et le secrétariat du ministère des Affaires Etrangères nous apprend que la Maison effectuait un service d'intermédiation bancaire en encaissant des traites, étrangères mais pas uniquement, pour le compte du Ministère, auquel elle créditait ensuite la contre-valeur sur un compte de la Banca Nazionale à Turin<sup>55</sup>.

Toutefois Alphonse, fatigué et en mauvaise santé, décida d'abandonner l'activité et, à la fin de l'année 1864, il offrit la gestion de l'entreprise au gérant turinois, cet Alfonso Sylva qui, plus tard, rétablira l'histoire de l'entreprise Bonafous. Sylva, âgé désormais, préféra se retirer lui aussi. L'entreprise des Bonafous fut reprise par les gérants de Milan et Gênes, en association avec quelques employés de Turin et Lyon. Le siège turinois resta rue d'Angennes, mais au numéro 14 et opéra sous la raison sociale Carlo Antonio Ratti.

Alphonse Bonafous mourut en 1869 sans descendant, ne laissant que sa sœur Aline Ursule, elle aussi sans héritier.

---

55. A.S.T., Sez. 1 Segreteria di Stato puis Ministero Affari Esteri, Corrispondenza Bonafous.

## LE PASSAGE DU COL DE TENDE À LA FIN DU XVIII<sup>e</sup> SIÈCLE

### JALONS POUR UNE HISTOIRE DU SERVICE PUBLIC DES TRANSPORTS

MARC ORTOLANI

*Université de Nice – Sophia Antipolis*  
*ERMES*

**L**A ROUTE QUI SUIT LA VALLÉE DE LA ROYA et franchit le col de Tende, apparaît comme l'une des plus anciennes voies de communication permettant de relier la Méditerranée à la plaine piémontaise<sup>1</sup>. Très tôt, elle constitue l'une des principales « routes du sel » mettant en relations les salines méditerranéennes avec les États alpins<sup>2</sup> et, en raison de l'importance de cette denrée, un enjeu économique et politique<sup>3</sup>.

Après l'annexion du comté de Nice par le duc de Savoie, à la fin du XIV<sup>e</sup> siècle, et malgré l'importance que revêt encore le col des Fenestres, elle devient l'unique

---

1. Philippe Arbos, « Les communications dans les Alpes françaises », *Annales de géographie*, 1919, pp. 169-170.

2. Enzo Bernardini, Osvaldo Colli, *Lungo le strade del sale dal mar ligure a Ginevra*, Gênes, Sagep, 1982, p. 46 ; Roberto Capaccio, Bartolomeo Durante, *Marciando per le alpi*, Cavallermaggiore, Gribaudo, 1993, pp. 281-287.

3. Rinaldo Comba, R. Sergi, « Piemonte meridionale e viabilità alpina : note sugli scambi commerciali con la Provenza dal XIII<sup>o</sup> au XV<sup>o</sup> secolo », *Provence Historique*, 1977, pp. 123-135.

Les lithographies qui illustrent le présent article sont extraites de *Voyage pittoresque dans le comté de Nice et les Alpes-Maritimes du XVII<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle — gravures et lithographies*, Nice, Acadèmia nisarda, 2005 ; l'auteur tient à remercier MM. Malausséna, Mari et Potron de lui avoir permis de les utiliser.

accès à la mer des États de la Maison de Savoie<sup>4</sup>. Aussi, dès le milieu du XV<sup>e</sup> siècle, sont entrepris d'importants travaux sous l'impulsion du gabelier du sel Paganino Dal Pozzo qui, pour la première fois, fait usage de « poudre à mines » permettant de percer le « chemin neuf » qui doit faciliter la route de Nice en Piémont<sup>5</sup>. Malgré cette succession de travaux, les témoignages du début du XVI<sup>e</sup> siècle rapportent qu'il s'agit encore de « mauvais et perrers chemins, tellement que à peine les asnes et muletz qui portent le sel de la gabelle de Nyce y peuvent passer »<sup>6</sup>. De plus, la présence des comtes de Tende, qui contrôlent le passage du col, constitue toujours un obstacle à la politique commerciale des Ducs de Savoie. Cette question est enfin résolue à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, lorsque le comté de Tende est annexé par la Maison de Savoie : le duc peut alors envisager d'ouvrir une voie plus praticable, corollaire à la réalisation d'un port franc à Nice, tel qu'il a été promis lors de la dédition<sup>7</sup>. Par lettres patentes, Charles-Emmanuel I<sup>er</sup> ordonne l'ouverture d'une « route charriable » entre Nice et Turin, dont les travaux débutent en 1593. L'entreprise est considérable et, face à l'énormité de la tâche, il faut accepter que la voie demeure largement muletière entre l'Escarène et Limone. Néanmoins, l'œuvre accomplie est remarquable et nettement plus moderne que les réalisations précédentes<sup>8</sup>. En 1612, à même lieu une première tentative de percement d'un tunnel à proximité du col de Tende qui se solde par un échec, en raison de la démesure et de la précocité du projet. Durant tout le XVII<sup>e</sup> siècle, la route est régulièrement entretenue et elle connaît un trafic régulier<sup>9</sup> mais difficile : en 1691, Monsieur de la Fare, gouverneur du comté, affirme, dans un excès d'optimisme, que « les chaises roulantes peuvent aller de Nice en Piémont » mais il précise que « seul un homme entendu peut y faire passer des charrettes ».

Par ailleurs, le voyage reste périlleux : le mauvais état des chemins et les aléas climatiques font de la traversée des Alpes une entreprise malaisée voire dangereuse, qui inspire d'ailleurs toute une littérature de récits de voyage<sup>10</sup> et une tra-

4. Yves Renouard, « Les voies de communication entre la France et le Piémont au Moyen-âge », *Bollettino storico bibliografico subalpino*, 1963, p. 251.

5. Léo Imbert, « La route de Nice en Piémont du XV<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle », *Nice Historique*, 1938, p. 104 ; Armando Tallone, « La strada Cuneo-Nizza e Paganino Dal Pozzo nel sec. XV<sup>e</sup> », *Fert*, 1941, pp. 52-86.

6. Jean Signot, *La totale et vraie description de tous les passages, lieux et detroitx par lesquelz on peut passer des Gaules en Ytalie*, Paris, 1515, cité par Rinaldo Comba, « Commercio e vie di comunicazione del Piemonte sud-occidentale nel basso medio evo », *Bollettino storico bibliografico subalpino*, 1976, p. 80 ; Rinaldo Comba, « Lungo la strada del colle di Tenda nei sec. XIII-XVI », *Bollettino della società per gli studi storici, archeologici e artistici della provincia di Cuneo*, 2002, pp. 7-27.

7. Coll. 1388, *La dédition de Nice à la Savoie*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1990.

8. Pour célébrer cet événement, une inscription en l'honneur du duc de Savoie est gravée dans la roche, sur les bords de la Roya : Jean Cabagno, « Les plaques commémoratives de la vallée de la Roya sous Saorge », *Nice Historique*, 1968, p. 73.

9. Beatrice Palmero, *Flussi economici e risorse comunitarie in Valle Roya tra sei e settecento*, tesi di laurea, storia economica, Università di Torino, 1991 ; Beatrice Palmero, « Consenso e contrattazione politica lungo la direttrice del colle di Tenda 1586-1754. I comuni della val Roya e la progettazione della strada », *Bollettino storico bibliografico subalpino*, 1995, pp. 507-546.

10. Véra Ainson, *Le comté de Nice d'après les récits de voyageurs et les documents diplomatiques français du XVIII<sup>e</sup> siècle*, Thèse droit, Aix-en-Provence, 1967.





FIGURE 1 – Jacques Guiaud (dessinateur-lithographe), *Sommet du col de Tende*, extrait de *La Chartreuse de Pesio*, Piémont, Nice, Visconti, 1860, lithographie, Nice Bibliothèque de Cessole.

dition iconographique<sup>11</sup> dramatisant le passage du col de Tende. L'historien Louis Durante rappelle d'ailleurs que « lorsque des affaires importantes forçaient les habitants de Nice à affronter les chemins du col de Tende, ils allaient jusqu'à faire leur testament avant de se mettre en voyage »<sup>12</sup>.

Durant la saison hivernale, le principal obstacle est constitué par l'enneigement. Le col de Tende étant « renommé pour son élévation »<sup>13</sup>, il n'est pas rare d'y rencontrer en hiver « près de vingt pieds d'hauteur de neige ». En cette saison, le chemin se réduit à un étroit sentier creusé dans la neige<sup>14</sup>, mais lors de fortes précipitations, on peut facilement en perdre la trace : « ne pouvant distinguer la route, les voyageurs sont alors exposés à se rouler dans des abîmes affreux »<sup>15</sup>. La neige présente aussi un danger par son apparition, qui se fait parfois par bourrasques accompagnées d'un vent violent. Ces tourbillons de neige, appelés « tourmente », sont si forts « qu'ils entraînent jusqu'à des mulets chargés, et aveuglent

11. Marc Ortolani, « La route royale gravée – pouvoir de la nature et culture du pouvoir », in *Academia nissarda, Voyage pittoresque dans le comté de Nice et les Alpes-Maritimes du XVII<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle – gravures et lithographies*, Nice, 2005, pp. 161-196.

12. Louis Durante, *Chorographie du comté de Nice*, Turin, 1847, p. 433.

13. Le col se situe à 1871 mètres d'altitude.

14. « Le sentier est parsemé d'une infinité de trous plus ou moins profonds, qui sont la trace des pas des mulets ; il est d'ailleurs dangereux de faire ce trajet à cheval car « les chevaux ayant le pas plus long que les mulets, ils sont sujets à mettre le pied à faux et se renverser sur les cavaliers » : Arch. dép. A. M., NI Materie economica, mazzo 2, n°2 : « Mémoire relatif au chemin de Nice », (s. d.), f° 9 v°.

15. Arch. dép. A. M., CE S 16, mémoire de l'ingénieur Sauclières, an X.

les voyageurs par la quantité de neige dont ils les couvrent en un instant »<sup>16</sup>. Albanis Beaumont<sup>17</sup> rapporte avoir été surpris en plein mois de septembre par un de ces terribles orages et avoir été transformé, avec ses mules, « en véritable bloc de glace » (*resembling an ambulating mass of ice*)<sup>18</sup>. Cette « tourmente » est si violente, que tous les témoins concordent à admettre que ni hommes ni bêtes ne peuvent y résister<sup>19</sup>. Les conditions de franchissement du col sont parfois si difficiles qu'il n'est pas rare de voir de « pauvres voyageurs » périr de froid sur la route ; le livre des morts de la paroisse de Tende atteste la fréquence de ces événements<sup>20</sup>. Mais le phénomène le plus brutal, où le relief et le climat conjuguent leurs effets pour rendre le voyage encore plus périlleux, est celui des avalanches : « c'est principalement entre le bourg de Tende et le col que les avalanches font périr le plus de voyageurs et de mulets, par bandes quelquefois de dix, quinze ou vingt ».

Pour autant, malgré ces difficultés, le trafic muletier est important et semble atteindre son apogée à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>21</sup>. Sur le plan économique en effet, cette voie commerciale est susceptible de concurrencer les grandes routes qui, de Marseille ou Gênes, servent communément à échanger des produits entre la Méditerranée et les pays du nord de l'Italie et de l'Europe. Au départ du port de Nice, sont exportés le bois, « les soieries, les chanvres du Piémont, les huiles, les agrumes, les anchois, le riz et les vins ». Pour ce qui est des importations, parviennent à Nice des céréales, le sucre et les épices, la viande et surtout le sel, en provenance des salines d'Hyères ou d'Ibiza<sup>22</sup>. Une part importante de ces marchandises, destinées à l'approvisionnement des provinces septentrionales du royaume doit transiter par le col de Tende. Un rapport rédigé en 1780 établit un

16. Alexandre Baréty, « De Nice à Turin par le col de Tende », in *Le voyage de Nice autrefois*, Nice, 1913, p. 16.

17. J. Brondel, « Albanis Beaumont 1753-1811 », in Acadèmia nissarda, *Voyage pittoresque dans le comté de Nice et les Alpes-Maritimes du XVII<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle – gravures et lithographies*, art. cit., pp. 300-309.

18. Jean-François Albanis Beaumont, *Voyage historique et pittoresque du comté de Nice*, Genève, Baudin, 1787, p. 15.

19. Guillaume Sulzer, *Viaggio da Berlino a Nizza 1775-1776*, Milan, 1819, p. 269.

20. Respectivement A. M. Tende, délibération du conseil ordinaire 29-12-1783, reg. 19, p. 131 et Archives de la cathédrale, registres des morts 1726-1757 et 1757-1800 ; Marc Ortolani, *Tende, destin d'une autonomie communale*, Breil-sur-Roya, Éd. du cabri, 1994, p. 265.

21. D'ailleurs, l'ouverture d'une route entièrement carrossable risquerait de concurrencer cette « économie muletière » : voir sur ce point, « *Offerta fatta da una compagnia di negozianti di stabilire una diligenza per il trasporto delle merci da Torino a Nizza e da Nizza a Torino, mediante il privilegio privativo per anni venti* » 6-2-1774 : Archivio di Stato di Torino, Archivio di corte, materie economiche per categoria, vetture pubbliche mazzo 1, fasc. 7 : Alain Bottaro, *Les sources de l'histoire du comté de Nice à l'Archivio di Stato di Torino*, Nice, Aspeam, 2008, p. 134 ; l'auteur remercie Bénédicte Decourt-Hollender de lui avoir communiqué une copie de ce document.

22. Ernest Hildesheimer, « L'ouverture sur la mer des États de Savoie », *Cahiers de l'Alpe*, 1969, p. 6, s'appuyant sur un mémoire de 1749 ; André Demougeot, « Présentation d'un mémoire sur le commerce de Nice 1747-1749 » *Recherches Régionales*, 1969, p. 32 ; Françoise Hildesheimer, « Entre la Méditerranée et les Alpes, Nice et son port franc », *Provence Historique*, 1977, p. 204 et s. ; Françoise Hildesheimer, *La vie à Nice au XVII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Publisud, 1987, p. 149 et s.

savant calcul des mulets qui transitent chaque année par cette voie<sup>23</sup> ; se fondant sur les données des trois années antérieures, il estime que chaque année 16.740 mulets quittent Nice pour le Piémont : chaque bête transportant une charge de 19 rubs de Nice, soit 148 kg<sup>24</sup>, ce sont près de 2 500 tonnes de marchandises qui transitent annuellement par le col de Tende ; si l'on ajoute à cela une moyenne de 600 000 rubs de sel<sup>25</sup>, soit presque 4 700 tonnes, cela donne un trafic annuel de près de 7 200 tonnes, qui occupe plus de 950 mulets originaires du comté de Nice ou de Limone<sup>26</sup>.

Le XVIII<sup>e</sup> siècle est l'époque également où les ducs de Savoie, devenus Rois de Piémont-Sardaigne, envisagent de creuser à Nice, à l'est de la colline du château, un vaste bassin, pouvant se substituer à la rade de Villefranche-sur-mer d'un accès trop difficile, et constituer l'indispensable débouché maritime du royaume<sup>27</sup>. Les travaux qui se poursuivent de 1749 à 1756 aboutissent à la réalisation d'un bassin entouré de fortes digues et d'un môle extérieur, qui va rapidement contribuer à accroître le commerce.

Bien évidemment, les travaux portuaires impliquent parallèlement de grands travaux routiers permettant d'améliorer la liaison entre Turin, la capitale des États, et Nice, son unique port maritime<sup>28</sup> : en, effet, seul un trafic routier intense peut assurer le bon fonctionnement du port Lympia et l'objectif de la monarchie est bien, cette fois encore, de rendre la route carrossable sur la totalité du parcours. À l'annonce de ce projet, le consul de France à Nice, Le Seurre, écrit en janvier 1780 à Versailles pour informer le gouvernement des conséquences économiques de ces travaux :

« il paraît — écrit-il — que la cour de Turin soit enfin décidée à ouvrir de Coni à Nice, une route qui permette le transport des marchandises

23. Rapport Petitti du Rouret : « *muli partiti ne sottonotati anni da Nizza per servizio del pubblico commercio* », Arch. dép. A. M., NI Materie economiche, mazzo 2 n°1 ; Marc Ortolani, *Tende, destin...*, op. cit. pp. 268-272.

24. Le rub de Nice équivaut à 7,79 Kg tandis que le rub de Piémont correspond à 9,22 Kg : Jean Forien de Rochesnard, F. Lavigne, « Les poids et mesures du comté de Nice, de la Corse et de la principauté de Monaco », *Actes du 90<sup>e</sup> congrès des sociétés savantes*, Nice, 1965, pp. 451-468.

25. Léo Imbert, « La route du col de Tende dans l'histoire », *Nice Historique*, 1948, pp. 37-38.

26. En 1774, les muletiers de Limone se plaignent toutefois d'une diminution du transit des textiles (« *indiene e mossoline* ») débarquant à Gênes plutôt qu'à Nice, et de la diminution du nombre des mulets affectés au transport qui serait passé de 700 à 400 : Archivio di Stato di Torino, Archivio di corte, materie economiche, materie di commercio, professioni, arti e manifatture, cat IV, mazzo 12, fasc. 20 : « *Ricorso di vari mulattieri di Limone in cui implorano un aumento di vetture da Nizza a Cuneo e quindi alla capitale, come pure la suppressione dell'uso de carrettoni* », 1774, : Alain Bottaro, *Les sources de l'histoire du comté de Nice à l'Archivio di Stato de Turin*, op. cit., p. 142 ; Michel Blanchard, *Bibliographie critique de l'histoire des routes des Alpes occidentales sous l'État de Piémont Savoie XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> s. et à l'époque napoléonienne*, Grenoble, Allier, 1920, pp. 28-35 ; l'auteur remercie Bénédicte Decourt-Hollender de lui avoir communiqué une copie de ce document.

27. Voir sur ce point l'étude très détaillée de Mara De Candido, « L'impia, port du roi, des origines à 1792 », in *Le port de Nice des origines à nos jours*, C.C.I. de Nice et Acadèmia Nissarda, 2004, pp. 15-64 ; P. Merlin, C. Rosso, G. Symcox, G. Ricuperati, *Il Piemonte sabauda, stato e territori in età moderna*, Turin, Utet, 1994, pp. 543-548 ; L. Bulferetti, *Agricoltura, industria e commercio in Piemonte nel sec. XVIII<sup>e</sup>*, Torino, Istituto per la storia del Risorgimento italiano, 1963, 449 p.

28. Michel Blanchard, *Les routes des Alpes occidentales à l'époque napoléonienne*, Grenoble, Allier, 1920, p. 57 et s.

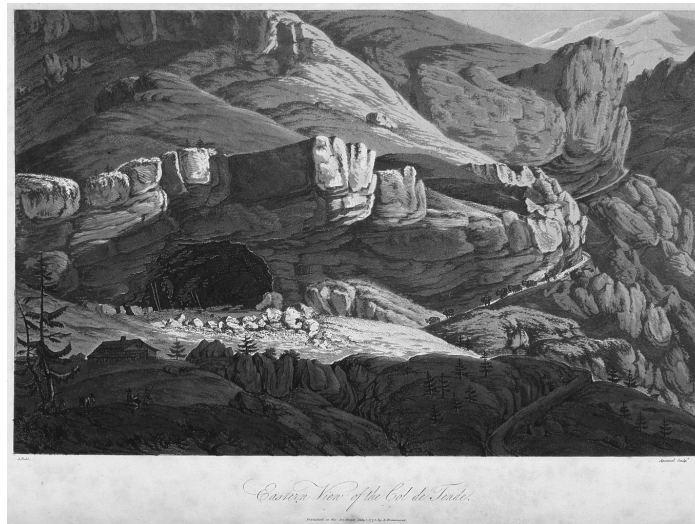


FIGURE 2 – Albanis Beaumont (dessinateur), Cornelis Apostool (graveur), *Eastern view of the col de Tende*, extrait de *Travel through the Maritime Alps*, 1795, Nice Bibliothèque de Cessole.

sur des voitures à roues, au lieu que jusqu'ici, il se fait à dos de mulet. Si la chose s'exécute, Nice deviendra l'embarcadère du Piémont, de la Savoie, de la Suisse, d'une bonne partie de la Lombardie, même de l'Allemagne pour la Méditerranée et l'océan, et son commerce s'en accroîtra considérablement ; mais ce sera principalement aux dépens de Gênes et un peu de Livourne par où les expéditions se faisaient »<sup>29</sup>.

Après une phase consacrée à l'analyse économique et financière d'un projet qui retient « toute la faveur des princes », le choix du meilleur itinéraire et de l'assise foncière, les travaux peuvent débuter et se poursuivent de 1782 à 1788<sup>30</sup>, grâce à une très abondante main d'œuvre de civils, de militaires et de forçats. Sur les pentes du col de Tende, ils donnent lieu à de véritables prouesses techniques qui suscitent l'admiration d'Albanis Beaumont pour les lacets que dessine le tracé de la route, « véritables terrasses, soutenues par des murs et des piliers d'une incroyable légèreté »<sup>31</sup>. En revanche, certains projets, tels que le percement d'un tunnel sous le col de Tende, permettant d'abaisser le point culminant de la route,

29. Cité par Louis Cappati, « Le port de Nice après l'ouverture du col de Tende aux carrosses », *Bulletin mensuel de la chambre de commerce de Nice et des Alpes-Maritimes*, 1939, p. 146.

30. Pour une étude détaillée, Marc Ortolani, *Tende, destin d'une autonomie communale*, op. cit., pp. 272-276 ; Marc Ortolani, « Les travaux routiers sur le territoire de la communauté de Tende au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Bollettino della Società per gli studi storici, archeologici ed artistici della Provincia di Cuneo*, 2002, pp. 45-81 ; Michel Braun, Charles Botton, *Le col de Tende*, Breil, Ed. du Cabri, 1991.

31. Albanis Beaumont, *Travels through the Maritime Alps, from Italy to Lyons, across the col de Tende*, Londres, Bensley, 1795, p. 38.

ne parviennent pas à leur terme<sup>32</sup>. Mais de manière générale, quelles qu'aient été les appréciations portées sur ces ouvrages, on ne peut nier ni leur dimension, ni l'audace de leurs constructeurs : l'histoire retiendra que Victor-Amédée III, « avec une admirable persévérance, a rabaisé la cime très âpre des monts par le fer et le feu, pour la commodité de l'Italie et du monde »<sup>33</sup>. Avant de devenir président des États-Unis d'Amérique, Thomas Jefferson, en voyage dans la vallée de la Roya, ne cache pas non plus son admiration :

« cette route — écrit-il — est probablement le plus grand travail de cette sorte qui ait jamais été exécuté dans les temps anciens et modernes. Et elle n'a pas coûté autant qu'une seule année de guerre »<sup>34</sup>.

Pourtant, la réalité est sans doute un peu différente de ce que ces éloges laissent imaginer, car la route, sur une partie au moins de son tracé, est loin d'être réellement carrossable. Aussi, en toutes saisons, faut-il procéder au démontage des voitures les plus importantes avant d'entamer l'ascension du col. Les pièces du véhicule sont transportées à dos de bêtes, puis il est remonté dès qu'il est en mesure de rouler à nouveau. De telles difficultés, comme le constate La Lande, s'accroissent en période hivernale à cause de l'enneigement :

« On m'assure — écrit-il — que les carrosses et les voitures de tout genre ont été de Nice à Turin et de Turin à Nice depuis le mois d'août jusqu'au mois d'octobre 1784. [Mais] la quantité de neige qui couvrit ensuite la montagne de Tende rendit le chemin impraticable si ce n'est pour les mulets ; on croit qu'il en sera de même tous les hivers, et que les voyageurs, arrivés à Tende d'un côté, et à Limone de l'autre, seront toujours obligés de faire démonter leurs voitures pour les faire transporter par les mulets, pendant trois à quatre mois d'hiver, ou de se faire porter jusqu'à ce qu'on ait percé la montagne »<sup>35</sup>.

Un rapport dressé en l'an XII rappellera une difficulté supplémentaire :

« cette nouvelle route n'est fréquentée que pendant la belle saison ; lors de rigueurs de l'hiver, les muletiers l'évitent [...] à cause des vents impétueux qui s'y font sentir et qui précipitent souvent les mulets chargés et malheureusement aussi quelquefois leurs conducteurs »<sup>36</sup>.

32. Ce projet est défendu par le Chevalier Lovera et le marquis de Saint Marsan ; les travaux sont entamés en 1784, puis ralentis ; en 1791, le capitaine des ingénieurs, Bruco di Ceresole, fait parvenir au roi un rapport s'opposant au projet, qui sera finalement abandonné, pour n'aboutir qu'un siècle après, en 1871 : A. Armand, *Sulla strada da Cuneo a Ventimiglia e sul traforo del colle di Tenda*, Cuneo, Galimberti, 1867.

33. Albin-Louis Millin, *Voyage en Savoie, en Piémont, à Nice et à Gênes*, Paris, 1816, tome 2, p. 78.

34. Lettre à Maria Cosway, 1-7-1787, citée par François Gaziello, « Un homme d'État américain dans les gorges de Saorge », *Nice Historique*, 1966, p. 116.

35. Cité par Alexandre Baréty, « Le voyage de Nice autrefois », art. cit., pp. 14 -15.

36. « Rapport relatif à l'ouverture du passage du col de Tende », an XII, Arch. dép. A. M., CE 02 S 008.

Aussi, en raison des risques naturels qui demeurent importants (glissements de terrain, tempêtes de neige, avalanches, dégradations de la route etc.), il est nécessaire de mettre en place un dispositif de nature à compléter l'effort concrétisé par la réalisation des travaux. Ce dispositif, en grande partie spécifique au col de Tende, tient en quatre points.

D'abord, un arsenal réglementaire destiné à assurer la protection de la route et éviter les dégradations que pourraient provoquer des usagers, des riverains ou des exploitants négligents<sup>37</sup>. Dès 1771, des patentes royales en date du 11 septembre ont adopté un règlement pour l'entretien et la réparation des routes ; puis, lorsque les travaux sont en voie d'achèvement, les règlements se multiplient, avec un édit du 23 mars 1781 relatif à la conservation des bois et forêts bordant la route, de façon à empêcher les avalanches et glissements de terrain<sup>38</sup>, puis les patentes royales du 4 avril 1786, pour l'observation des Royales constitutions dans leurs prescriptions relatives aux routes, et celles du 20 mars 1787 spécifiques à la route de Nice<sup>39</sup>.

On précise ensuite les conditions permettant d'assurer le passage hivernal des marchandises et des voyageurs, moyennant un service concédé à un exploitant. C'est apparemment l'État qui organise ce service et en assure le financement. Par l'intermédiaire de l'agence générale des gabelles royales, il charge ensuite une entreprise spécialisée de sa mise en œuvre, moyennant la conclusion d'un marché d'entretien<sup>40</sup>. Ce marché, établi pour une durée de trois ans, fixe de manière très précise les obligations de l'entreprise contractante, telles qu'elles apparaissent dans l'appel d'offre établi par l'administration des gabelles (*capitoli stati per parte di detta azienda formati*) : elle doit « maintenir la route ouverte et traficable » en entretenant à ses frais deux caravanes de mulets (dites *cobbie*) de neuf bêtes chacune, qui effectuent chaque jour au moins deux voyages à travers le col, de manière à ouvrir une trace dans la neige<sup>41</sup>. L'entreprise est également chargée d'établir le long de la route, dans les passages les plus dangereux, « des barrières et piquets pour la formation de passerelles et d'armatures » (*pontetti ed armatura del colle*). Parallèlement les muletiers contractants s'obligent à faire transporter par leurs bêtes au moins 5 000 rubs de sel par mois<sup>42</sup>, de la banque du sel de Tende

37. Marc Ortolani, *Tende, destin...*, op. cit., pp. 276-280.

38. Bibliothèque de Cessole, Nice, 2008-15 : « *Editto di S. M. portante varie provvidenze dirette alla conservazione delle selve e boschi d'alto fusto che cedui, esistenti a lati della strada di Nizza, sui territorii di Limone e Tenda, per impedire le valache e crollamenti di terra* », 23-3-1781.

39. Felice Amato Duboin, *Raccolta per ordine di materia delle leggi, editti, manifesti ecc. pubblicati dal principio dell'anno 1681 agli 8 dicembre 1798 sotto il felicissimo dominio della Casa di Savoia*, Turin 1826, tome 24, volume 26, livre 12, p. 1843.

40. Arch. mun. Tende, cat. 7, actes divers, carton 7, pièce 12 : « *Sottomissione con cauzione passata dalli Giovanni Viale e Tomaso Beltrando fù Bernardino di Limone, per tener aperta durante trè inverni la strada del colle* », 4-10-1766.

41. Ils « servent à indiquer de leurs empreintes dans la neige déjà piétinée par les hommes qui les précèdent à cet effet, la direction à prendre par les passagers et les bêtes de somme afin que, à cause de l'absence de traces, ils ne tombent dans un précipice » : Arch. dép. A. M., NI Materie economiche, mazzo 2, n°1 : « *Relazione del conte Bruco di Ceresole* », 24-7-1789, et n°2 : « *Mémoire relatif au chemin de Nice* » (s.d.).

42. Soit trente-neuf tonnes ; le prix du transport fixé d'avance est de deux sols huit deniers par rub.

à celle de Limone, quelle que soit la saison. En contrepartie de ces prestations, l'agence générale des gabelles royales verse à l'entreprise 1 250 livres annuelles<sup>43</sup>. Efficace et bien adaptée à la circulation, cette pratique semble se poursuivre de manière régulière jusqu'à la fin du siècle, puisqu'elle est encore précisément rapportée par Albanis Beaumont qui franchit le col dans les années 1780<sup>44</sup>. Avec la Révolution, ce service s'interrompt, mais on garde le souvenir de son efficacité<sup>45</sup>. Aussi, après quelques années de perturbation, il est rétabli par les autorités françaises dans des conditions assez similaires<sup>46</sup>. Du point de vue juridique, ce marché d'entretien, destiné à assurer la continuité du trafic sur la route royale, constitue une véritable délégation de service public dont la charge incombe à une personne privée.

Concernant plus spécifiquement les voyageurs, on trouve sur les pentes du col de Tende une vaste bâtisse, dénommée « la Cà », qui tient lieu de relais et de refuge<sup>47</sup> : elle sert à loger et restaurer les voyageurs, abriter leurs montures et constitue vraisemblablement l'un des points de départ des passeurs du col. D'après les témoignages des voyageurs, ce refuge rustique n'est guère confortable, mais tous en vantent l'utilité, d'autant « qu'on y trouve aussi un corps de garde où, l'hiver seulement, on place un détachement de trente hommes, commandés par un officier, pour y assister les voyageurs et où l'on sonne la cloche pour rappeler les malheureux égarés et les remettre sur la voie »<sup>48</sup>.

Enfin, on envisage d'encadrer précisément le service de transport des voyageurs et de leurs bagages : c'est ce dernier service qui fait l'objet de la présente étude, portant précisément sur un règlement (*Regolamento per il passaggio del colle di Tenda*), approuvé par les patentes royales du 17 juin 1788<sup>49</sup>, en même

43. Tel est le montant qui apparaît dans le marché établi en 1766.

44. « *His Sardinian Majesty, during the winter months, keeps at Limon eighteen mules at its own expence, totally for the use of travellers* « pour frayer le chemin » [en français dans le texte] ; *these mules daily cross the mountain, and are generally followed by travellers* » : Albanis Beaumont, *Travels through the Maritime Alps*, *op. cit.*, p. 47.

45. « Ces moyens consistaient à payer par année une somme déterminée à des muletiers qui étaient obligés de faire tous les jours avec un certain nombre de mulets le voyage de Limon à Tende et de Tende à Limon ; outre la rétribution annuelle, le gouvernement s'obligeait de fournir à ces muletiers arrivés à Tende leur chargement de sel dont le prix de transport à Limon, leur était payé particulièrement. Ces voyages presque continus, en entretenant le chemin battu, faisaient la piste aux voyageurs et leur rendaient possible le passage du col de Tende » : lettre du Ministre de l'intérieur aux administrateurs du département des Alpes-Maritimes, 5 nivôse an V ; *Idem*, proposition du citoyen Charles Antoine Orenge, 14 brumaire an V, Arch. dép. A. M., L 119.

46. Arch. dép. A. M., CE O 2S 008 qui contient de nombreux marchés « pour l'ouverture du passage du col de Tende dans les tems des neiges » : les conditions sont pratiquement les mêmes que sous l'Ancien Régime : un marché de trois ans pour assurer le passage quotidien d'un « escadron de mulets » munis de clochettes, l'enlèvement de la neige « à la pelle » et l'établissement de « garde-fols » dans les passages dangereux.

47. Diverses pièces conservées aux Arch. mun. Tende attestent son existence dès le début du XVI<sup>e</sup> siècle : Catégorie 12 : hospices et cultes, carton 2, pièces 13,14 et 15 : le bâtiment semble géré par un « massier » pour le compte de la communauté.

48. Roland de La Platrière, *Lettres de Suisse et d'Italie*, cité par Alexandre Baréty, « De Nice à Turin par le col de Tende », *art. cit.*, p. 18.

49. Felice Amato Duboin, *Raccolta delle leggi . . . , op. cit.*, tome 24, volume 26, livre 12, p. 1857 et s. ; un exemplaire de ce règlement se trouve également à l'Istituto di studi liguri de Bordighera, Museo

temps qu'un règlement similaire pour le passage du Mont Cenis<sup>50</sup>. Enregistré par la Chambre des comptes<sup>51</sup> le 11 juillet suivant, ce règlement dévoile dans son préambule les trois objectifs que se sont fixés les pouvoirs publics : le premier est de « rendre plus aisé et commode le passage du col de Tende », procurer aux voyageurs et commerçants « les moyens d'être ponctuellement servis » et « promouvoir [ainsi] le commerce de l'échelle de Nice pour le plus grand avantage des sujets » ; le second objectif est de permettre à ceux qui y consacrent leur activité d'en retirer un légitime revenu ; le troisième est de « mettre un terme aux abus, querelles et difficultés », provoqués jusqu'à présent par une organisation « arbitraire »<sup>52</sup>. Il s'agit donc, « par une loi claire, inaltérable et étendue à tous les incidents possibles » de procurer un avantage tant aux voyageurs qu'au « personnel du service ».

Une fois les objectifs précisés, le règlement, auquel est annexé un tarif (*tassa*), permet de décrire l'organisation du service institué pour venir en aide aux voyageurs et détaille de manière précise ses règles de fonctionnement ; mais il dévoile aussi quelle est la nature juridique d'une activité qui s'apparente, par de nombreux aspects, à celle d'un véritable service public.

### L'organisation du service de transport

Le « règlement pour le passage du col de Tende » organise un service structuré reposant sur deux éléments : une direction et de nombreux prestataires de services, auxquels s'ajoutent des conditions tarifaires qui font l'objet d'une annexe spécifique dite *tassa*.

La direction du service constitue l'aspect qui est le moins développé, ce qui laisse supposer qu'une structure de ce type existait déjà et qu'elle est simplement réorganisée par le règlement<sup>53</sup>. Elle repose sur l'existence de deux « directeurs du passage du col de Tende », installés respectivement à Limone et à Tende (art. 1). Ces deux directeurs entretiennent entre eux une correspondance régulière afin d'assurer le respect du règlement et la bonne exécution du service (art. 27)<sup>54</sup>. La transmission de la correspondance se fait par piétons (*pedoni*) aux frais des voyageurs concernés (art. 11). En cas de maladie ou de grave empêchement, ces

Bicknell, IV K Misc. D 18 ; il est également reproduit en partie dans G. Amerio, José Banaudo, « Le règlement des transports au col de Tende à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle », *Le haut pays*, 2002, n°55, p. 8 et s.

50. *Regie patenti d'approvazione di un nuovo regolamento e tassa pel passaggio del Moncenisio* : Felice Amato Duboin, *Raccolta delle leggi...*, op. cit., tome 24, volume 26, livre 12, p. 184.

51. La Chambre des comptes est compétente notamment concernant certains contrats administratifs : F. Gismondi, *Ricerche sui contratti della pubblica amministrazione negli stati sabaudi (sec. XVIII)*, Tesi di laurea, storia del diritto, Università di Torino, 2003, p. 35.

52. « [Il XVIII<sup>e</sup> secolo è] il periodo in cui gli Stati assumono attività impreditoriale nei settori più svariati : basta la constatazione che mancano iniziative private o che queste siano insoddisfacenti [...] affinché ricorra l'opportunità di un'iniziativa pubblica » : M. Severo Giannini, *Il pubblico potere – stati e amministrazioni pubbliche*, Bologne, Il mulino, 1996, p. 32.

53. Giangiorgio Sulzer, qui voyage en 1775, rapporte qu'il a déjà utilisé ce service : Giangiorgio Sulzer, *Viaggio da Berlino a Nizza...*, op. cit., pp. 269-270.

54. « Li direttori [...] manterranno una mutua corrispondenza per somministrare così ai viaggiatori un pronto servizio e procurare a un tempo stesso un'intiera esecuzione del presente regolamento ».



directeurs peuvent, à leur frais, être remplacés par des commis (*commessi*), qui assumeront leurs fonctions. Ces commis feront l’objet d’une approbation préalable de la part des gouverneurs respectifs de Nice et de Cuneo (art. 21). En hiver, ou lorsque la quantité de neige empêche de se déplacer en voiture de Limone à Borgo San Dalmazzo, et qu’il faut étendre le service à cette portion supplémentaire du trajet, le directeur de Limone est assisté d’un commis particulier (*commesso del Borgo*) spécialement nommé par le gouverneur de Cuneo, pour l’assister dans cette extension de son activité (art. 24).

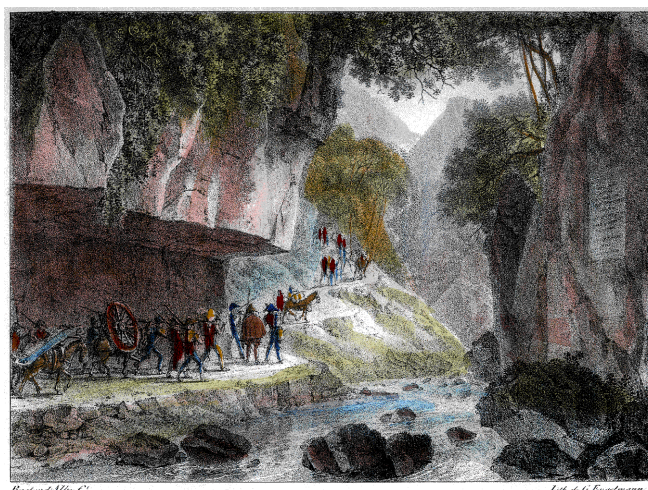
Bien que l’on ignore comment et par qui sont nommés ces directeurs, ils sont, à l’évidence dépositaires d’une part de l’autorité publique, et cela apparaît à travers divers attributs de leur fonction. Pour autant, le périmètre de leur compétence est clairement limité et quatre activités essentielles leur échappent : le transport du sel au-delà du col de Tende, qui est organisé par l’agence des gabelles royales ; « le libre transport des marchandises qui, en application du principe de la liberté du commerce, autorise une négociation des tarifs » (*patteggiare la mercede*) (art. 15) ; la gestion du refuge dénommé « la Cà » qui incombe à la communauté de Tende et est confié à un « massier » (*massaro*) ; le service hivernal de déneigement du col et pour l’ouverture d’une piste, activité assumée par une entreprise adjudicataire liée par contrat à l’agence des gabelles. Les directeurs veillent toutefois à ce que les *cobiali*, qui sont les conducteurs de caravanes de mulets assurant ce service, exercent ponctuellement leurs fonctions, telles qu’elles sont prévues par leur contrat ; dans le cas contraire, les directeurs peuvent les dénoncer auprès des banquiers du sel respectifs de Tende ou de Limone (art.18). Cette vigilance est d’autant plus nécessaire que la piste ouverte par ces *cobiali* va être empruntée par tous les voyageurs, bénéficiaires ou non du service de transport.

Concernant justement ce service dont ils assurent la direction, ils disposent d’un large pouvoir d’organisation qui les conduit notamment à recevoir les demandes des voyageurs, à convoquer les transporteurs, fournir le cas échéant le matériel nécessaire au transport<sup>55</sup>, organiser les convois, établir les factures et percevoir le prix. Ils ont également à l’égard des voyageurs un devoir d’information, puisqu’ils doivent fournir gratuitement aux aubergistes et cabaretiers de Tende, Limone et Borgo un exemplaire du règlement du service de transport, afin qu’ils l’affichent dans les chambres louées aux voyageurs<sup>56</sup> ; en cas de contravention, une amende d’un écu peut leur être infligée (art. 28).

Dans le cadre de leur pouvoir d’organisation, les directeurs exercent également une autorité sur certaines personnes extérieures au service : si un glissement de terrain (*avvallamento*) se produit sur la route, ils doivent avertir l’administration des communautés d’habitants riveraines qui doivent immédiatement solliciter les ordres de l’intendant afin que les réparations soient effectuées (art. 19) ; dans ce domaine (*relativamente al passaggio della montagna di Tenda*), les syndics et

55. « Dovranno pure li rispettivi direttori mantenere e provvedere a loro spese un sufficiente numero di sedie coperte per il servizio dei viaggiatori » (art. 22).

56. C’est la raison pour laquelle on trouve aujourd’hui des exemplaires de ce règlement dans des collections d’archives privées, telles que la collection Amerio à Breil-sur-Roya : G. Amerio, José Banaudo, « Le règlement des transports au col de Tende à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle », art. cit.



*Chemin du Col de Tende,  
taillé dans les rochers des Gorges de Saorge, Comté de Nice.*

FIGURE 3 – Louis Bacler d’Albe (dessinateur), Godefroy Engelmann (lithographe), *Chemin du col de Tende taillé dans les rochers de Saorge, comté de Nice*, extrait des *Souvenirs pittoresques du général Bacler d’Albe, 1819-1820*, collection particulière.

conseillers des communautés devront exécuter ponctuellement les ordres des directeurs, sous peine d’une sanction infligée par l’Intendant selon les circonstances et pouvant aller jusqu’à huit jours de prison (art. 23). De même, les directeurs exercent un contrôle sur l’activité des aubergistes de Tende, Limone et Borgo, « afin que l’on n’exige pas, pour le logement et la restauration des voyageurs, un prix excédent l’usage » (art. 27). Si l’on en croit certains voyageurs, une telle précaution n’est pas inutile. Un voyageur anglais, le docteur Rigby, qui franchit le col durant l’été 1789 nous livre un témoignage éloquent :

à Tende — se plaint-il — « nous trouvâmes la pire auberge et le pire traitement que nous ayons encore rencontré durant notre voyage. La maison était misérable, sans cheminée, sans vitres aux fenêtres, et surtout affreusement sale, et son propriétaire essaya d’abuser de nous de la façon la plus extravagante »<sup>57</sup>.

Mais c’est surtout sur les prestataires de service que les directeurs exercent leur autorité, et, selon les circonstances, un véritable pouvoir disciplinaire : si par exemple ils réclament aux voyageurs un prix plus élevé que celui prévu au tarif, ils peuvent se voir infliger de la part des directeurs une sanction pouvant aller de trois à huit jours de prison (art. 4) ; ils risquent jusqu’à trois jours de prison, plus la perte de leur salaire, s’ils insultent les voyageurs ou tardent à les servir (art. 17), ou bien

57. Cité par Alexandre Baréty, « De Nice à Turin par le col de Tende », art. cit., p. 20.

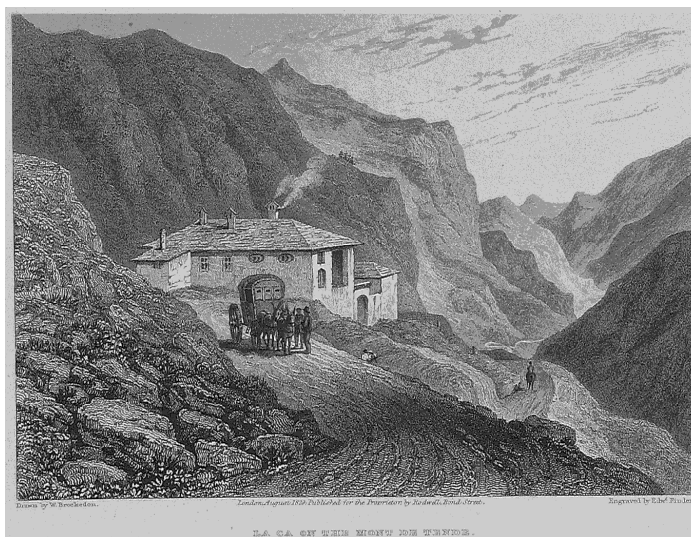


FIGURE 4 – William Brockedon (dessinateur), Edward Finden (graveur), *La Ca on the mont de Tende*, extrait de *Illustrations of the passes of Alps*, 1829, collection particulière.

si surviennent des disputes entre transporteurs en service (art. 16) ; la sanction est de un jour de prison si le prestataire de service a rempli ses fonctions en état d’ivresse (art. 12). Enfin, si par sa négligence un transporteur perd ou détériore un bagage qui lui a été confié, ses mules seront confisquées par le directeur, et vendues pour rembourser le dommage ; si le prix que l’on obtient est inférieur à la valeur de la chose perdue ou détériorée, le muletier sera retenu en prison jusqu’à ce qu’il ait donné satisfaction à la victime (art. 13).

L’organisation du service repose également sur un grand nombre de prestataires<sup>58</sup>, dont les fonctions sont toutes liées au transport des voyageurs et de leurs effets, mais qui peuvent être très variées. Ces fonctions sont énumérées par le règlement qui mentionne expressément les muletiers, porteurs, piétons, conducteurs de luges et « coulants » (*colanti* ou *collanti*) (art. 1). Albanis Beaumont, dans son récit de voyage, rappelle les services que ces derniers rendent aux voyageurs :

« vous trouverez au bourg de Tende les hommes nécessaires, soit pour vous aider à monter la montagne, comme pour vous porter en chaise ou vous mener en traîneau : on les appelle coulans »<sup>59</sup>.

Certains de ces prestataires de services sont muletiers (*mulattieri*), propriétaires et conducteurs de mulets, qu’il s’agisse de « mulets de selle » (*muli da sella*)

58. Nous en ignorons le nombre exact.

59. Jena-François Albanis Beaumont, *Voyage historique et pittoresque du comté de Nice*, op. cit., p. 15.

pour le transport des voyageurs ou de « mulets de bât » (*muli da basto*), pour le transport de leurs bagages ou des pièces de leurs voitures démontées. D'autres sont de simples piétons (*pedoni*) conducteurs d'animaux à main, porteurs de lettres ou d'avis.

D'autres encore, sont qualifiés de « porteurs » (*portantini*) et peuvent rendre deux types de services : il peut s'agir de porter des bagages « à bras d'homme », ou bien de prendre en charge une chaise à porteurs (*portantina* ou *soggiola con soppe-daneo*). Il s'agit d'un simple fauteuil de bois et de paille, soutenu par deux barres latérales, et recouvert d'une toile cirée reposant sur deux cerceaux pour protéger le voyageur du soleil ou de la neige, et à la base duquel se trouve une planche pour y poser les pieds. Deux hommes sont aux brancards et portent également la chaise avec des bretelles, alors que quatre ou six autres retiennent les barres d'une main et relèvent les porteurs de temps à autre<sup>60</sup>. Sulzer, ayant utilisé une chaise pour franchir le col de Tende<sup>61</sup> nous renseigne sur les conditions dans lesquelles progressent ces coulants :

« le sentier étant très étroit et battu par la neige, les coulants qui marchaient sur le côté de la chaise y plongeaient toute la jambe, et comme la journée était chaude, la neige avait tant fondu que, dans le sentier lui-même, l'eau montait à mi-jambe ».

S'ils ne sont pas porteurs, les coulants ont pour tâche essentielle de « frayer le passage aux voyageurs et de les aider à monter et descendre sur la neige glissante et durcie »<sup>62</sup>. La neige étant « si dure et glissante que les mulets eux-mêmes ne peuvent s'y cramponner », leur rôle est donc de faciliter la progression des voyageurs et des bêtes : pour ce faire, chacun d'eux est pourvu d'une « espèce de pioche pour couper la glace et y tailler des marches »<sup>63</sup>. Habités au relief et au climat de la région, ils ont pour qualité essentielle, outre leur force et leur habileté, leur expérience de la montagne et de ses dangers.

Si pour monter jusqu'au col, les voyageurs n'ont guère la possibilité que de marcher ou d'utiliser une chaise à porteurs, la descente peut se faire, en hiver, sur des traîneaux, appelés « laises »<sup>64</sup>. Ces lugues sommaires sont « constituées de quatre pièces de bois fort légères », voire de « quatre branches d'arbre fort

60. Romuald Anderson, *The miscellaneous works of Tobias Smollett m.d. with memoirs of his life and writings*, Edimbourg, 1817, volume V, *Travels through France and Italy*, pp. 543-544, lettre 38, 18-3-1765 ; certaines lettres de Tobias Smollett ont été traduites : Smollett, *Lettres de Nice, sur Nice et ses environs 1763-1765*, Speracèdes, Ed. Tac motifs.

61. « Entrai nella seggiola, portata da due uomini, che vicendevolmente cambiavansi cogli altri quattro, i quali altresì stando ai lati, aiutavano a sostenerla e portarla » : Giangiorgio Sulzer, *Viaggio da Berlino a Nizza*, op. cit., 270.

62. Albin-Louis Millin, *Voyage en Savoie... op. cit.*, p. 15.

63. Léo Imbert, « La route du col de Tende dans l'histoire », art. cit., p. 37.

64. Ces « laises » ou « lèzes » sont également appelées « slittes » par certains auteurs ou « ramasses » en Savoie ; Edmond Reynaud, « De Coni à Nice en 1811 », *Annales du comté de Nice*, 1931, p. 58, mentionne le terme de « leze dette ramasse de paesani » ; Albin-Louis Millin, *Voyage en Savoie... op. cit.*, p. 77 précise que « ceux qui viennent de Tende ou de Limone peuvent descendre sur des laises qui ressemblent aux traîneaux du Mont Cenis et qui servent au même usage. Ceux qui ramassent ainsi les voyageurs s'appellent coulans » ; selon Roland de La Platrière (cité par Alexandre Baréty, « De Nice à

simples » que les coulants emportent avec eux. Elles sont en principe conçues pour ne recevoir, en plus du conducteur, qu'un seul voyageur, mais selon les modèles, elles peuvent transporter jusqu'à quatre personnes, compris le conducteur qui se place à l'avant et un coulant qui se place à l'arrière. Le conducteur, au moyen de crampons ferrés attachés à ses souliers gouverne et ralentit le traîneau, pouvant même l'arrêter quand bon lui semble. Durant la descente, il se penche en arrière, pour retenir le voyageur, tandis que le coulant placé derrière lui, le retient par les épaules<sup>65</sup>.

Pour pouvoir exercer l'une ou plusieurs de ces fonctions, les candidats doivent se faire inscrire auprès du directeur de Limone, s'ils sont originaires de Limone ou de Limonetto, et auprès du directeur de Tende, s'ils sont originaires de Tende, La Brigue ou Saorge (art. 1) : il ne semble pas que des personnes originaires d'autres communautés puissent exercer cette profession<sup>66</sup>. L'accès à cette activité est réservé aux hommes âgés entre dix-huit et soixante ans, considérés comme inaptes dans le cas contraire (art. 1). Chaque directeur tient un registre sur lequel il inscrit le nom, le prénom, le village d'origine et le nombre de mulets de selle et de bât que le transporteur peut mettre au service des voyageurs. Lorsqu'un transporteur veut mettre un terme à son activité, il doit en informer le directeur pour être rayé de la liste sous peine de trois liras d'amende (art. 2) et toute personne non encore recensée qui veut accéder à cette activité, et qui remplit les conditions requises, doit se faire inscrire. Nous ignorons si ces registres sont limités par un *numerus clausus*, mais si ce n'est pas le cas le nombre des prestataires reste néanmoins limité, proportionnellement à la population des villages<sup>67</sup>. On sait en revanche qu'entre ces prestataires de service, le règlement établit une stricte égalité, dans la mesure où ils sont appelés par les directeurs à tour de rôle, dans l'ordre de la liste, sans que celui-ci ne puisse être modifié (art. 3)<sup>68</sup>. Une fois la prestation assurée, il ne leur reste qu'à attendre leur tour, qui viendra lorsque tous les autres inscrits auront accompli leur mission.

Les conditions tarifaires de chaque service sont également fixées de manière extrêmement scrupuleuse, et portées à la connaissance des voyageurs, de manière

Turin par le col de Tende », art. cit., p. 19), « il arrive que l'on ramasse au col de Tende, mais seulement du côté du Piémont. . . [Mais] plusieurs personnes ont tellement été effrayées à la vue de ce spectacle, qu'elles n'ont jamais pu se résoudre — m'ont-elles dit — à se faire ramasser. [En revanche], j'en ai vu d'autres qui en font une partie de plaisir. Un anglais a passé huit jours à Lansbourg pour se faire ramasser deux ou trois fois par jour ».

65. Romuald Anderson, *The miscellaneous works. . .*, op. cit., p. 542.

66. La seule exception concerne les habitants de Borgo, qui peuvent accéder à cette activité lorsqu'elle est organisée par le *comesso del Borgo* et étendue à la portion du trajet située entre Limone et Borgo (art. 24).

67. D'après l'enquête de l'Intendant Joanini, la population s'élève en 1752 à 1 200 habitants à Tende, 1 900 à Saorge et 2 100 à La Brigue.

68. « Verranno comandati a turno di ruolo e così successivamente per servire li viaggiatori e passeggeri, senzachè li direttori non possano giammai variarne l'ordine coll'ammettere gli uni a pregiudizio degli altri ».

à prévenir toute contestation. Le principe posé en tête du tarif (*tassa*) est que celui-ci connaît une variation saisonnière. Entre la « première saison », qui va de mai à octobre, et la « deuxième saison » qui va de novembre à avril inclus, chaque tarif connaît une augmentation qui varie entre trois quarts et deux tiers ; ce faisant, il s’agit simplement d’accorder une meilleure rémunération pour les prestations assurées durant la mauvaise saison, dans des conditions atmosphériques parfois très difficiles.

Concernant les porteurs, un tarif est établi pour chaque tronçon : il est par exemple de trois lires de Tende à Limone durant la belle saison et de quatre lires durant la saison hivernale ; le tarif varie évidemment en fonction de la longueur du tronçon et si le trajet se fait en montée ou en descente. De même, le nombre des porteurs n’est pas le même en fonction de la corpulence du voyageur assis sur la chaise : six pour un voyageur de corpulence moyenne, quatre pour un petit et huit pour un gros, en précisant que si la chaise est couverte, et donc plus lourde, on prévoira deux porteurs supplémentaires et le prix variera en fonction. Il n’est pas nécessaire d’entrer dans les détails concernant toutes les prestations figurant au tarif, mais cet exemple suffit à montrer la précision d’un règlement qui s’efforce de prévoir toutes les éventualités<sup>69</sup>. Notons que le voyageur peut toujours requérir un nombre supplémentaire de coulants s’il estime que cela est nécessaire pour assurer sa sécurité<sup>70</sup>.

Concernant les muletiers, le tarif distingue les mulets de selle des mulets de bât, qui sont à chaque fois accompagnés d’un conducteur ; avant d’être répartis sur les bêtes de somme, les bagages des voyageurs sont pesés au « poids public » établi à Tende et à Limone (art. 5), de manière à ce que chaque bête ne supporte pas un poids supérieur à ce qui est prévu. Mais c’est concernant les véhicules que le règlement est le plus détaillé, puisqu’il distingue jusqu’à vingt-trois catégories de voitures, diligences, carrosses, charrettes, chariots, berlines, coupés, cabriolets ou chaises de poste. Le prix varie essentiellement en fonction du volume mais surtout des amortisseurs qui, lorsqu’ils sont métalliques, alourdissent considérablement le véhicule ; un surcoût est prévu si le voyage doit s’effectuer de nuit. La nature du véhicule conditionne également le coût du démontage et du remontage, assuré par un maréchal-ferrant.

Si, en raison du mauvais temps, les porteurs, piétons ou muletiers en service doivent « séjourner en montagne », un supplément est prévu pour chaque soir et il en va de même pour les mulets ; en revanche, si pour les mêmes raisons, la caravane doit rebrousser chemin, le tarif est réduit proportionnellement au trajet effectué.

Le règlement prévoit enfin les conditions de paiement. Une facture détaillée est établie par chaque directeur avant le départ du convoi : elle indique notamment le nombre de porteurs, de mulets, le poids ordinaire ou excédentaire des bagages en

69. Nous laisserons de côté le tarif des porteurs « à bras d’homme », des conducteurs de chevaux à main et des porte-lettres.

70. « *Sarà in facoltà del viaggiatore, il chiedere la quantità d’uomini che stimerà per la sua maggior sicurezza* ».

précisant « le nombre de caisses, valises et porte-manteaux et autres effets » et en indiquant le tarif de chaque prestation (art. 4). Le paiement se fait dans les mains des directeurs à la remise de la facture et, par conséquent, les transporteurs ne peuvent réclamer aucune rémunération directement auprès des voyageurs. Nous ignorons comment sont rémunérés ces prestataires de service et si le prix payé par les voyageurs leur est intégralement affecté. Mais inversement, ce tarif constitue aussi pour eux une garantie, puisqu'ils connaissent le montant de leur rémunération et jouissent d'un traitement égal ; à n'en pas douter, tant que la route n'est pas carrossable, l'activité peut être lucrative<sup>71</sup>.

### Les règles de fonctionnement du service

Le principal objectif de ce service est d'assurer le transit des voyageurs aussi rapidement que possible et dans les meilleures conditions de sécurité pour les personnes et pour leurs biens. C'est la raison pour laquelle, dès que des voyageurs arrivent à Tende ou Limone, les directeurs respectifs, au plus tard une demi-heure après leur arrivée, doivent s'informer de l'heure de départ souhaitée, du nombre de leurs domestiques, de la nature de leurs équipages, du volume de leurs bagages, et de quelle manière ils souhaitent être servis, puis s'empresse d'organiser le convoi (art. 5). Si les voyageurs veulent éviter d'être ralentis dans leur voyage, et ne pas devoir attendre que l'on réunisse les porteurs nécessaires pour les servir, ils peuvent prévenir les directeurs par lettre en indiquant la date de leur arrivée, le nombre de personnes qui les accompagnent et fournir toutes informations nécessaires pour préparer la poursuite de leur voyage (art. 6).

Une fois que le directeur est en possession de ces informations, il lui appartient de déterminer d'autorité le nombre de porteurs, conducteurs de luges, d'hommes et de mulets nécessaires pour le transport des personnes et des bagages. En fonction de leur qualité et de leur volume, il veillera à unir ceux qui peuvent être transportés ensemble, de manière à parvenir à la charge (*salmata*) prévue pour chaque mulet. Les voyageurs peuvent toujours demander un nombre supplémentaire de porteurs ; en revanche, tous leurs bagages doivent être transportés par les bêtes de somme, et ils ne peuvent garder dans la chaise à porteurs que leurs bagages à main, c'est-à-dire « les petits effets indispensablement nécessaires au passage de la montagne » (art. 7).

Si, en raison de l'importance des chargements, on ne dispose pas, soit à Tende soit à Limone, de transporteurs suffisants, le directeur demandera à son homologue, le nombre de prestataires nécessaires pour compléter l'effectif, et celui-ci devra immédiatement les lui envoyer (art. 8).

71. Tel est l'avis de François Emmanuel Fodéré, qui publie en 1821 son *Voyage aux Alpes-Maritimes* : F.-E. Fodéré, *Voyage aux Alpes-Maritimes*, Paris, Ed. F.G. Levrault, qui estime que « la route a eu toutes les faveurs des princes [qui l'ont] rendue carrossable jusqu'au col de Tende [...] au grand regret des villages qui sont sur la route, dont la profession la plus lucrative était celle de muletier » : cité par Véra Ainson, *Le comté de Nice d'après les récits de voyageurs et les documents diplomatiques français du XVIII<sup>e</sup> siècle*, op. cit. p. 31 ; sur Fodéré, Léo Imbert, « Notes sur le séjour de Fodéré à Nice », *Nice Historique*, 1935, p. 33 ; Léo Imbert, « Fodéré et le Voyage statistique aux Alpes-Maritimes », *Nice Historique*, 1935, p. 68 ; Ernest Hildesheimer, « Un médecin au temps de Bonaparte, Fodéré et son Voyage aux Alpes-Maritimes », *Nice Historique*, 1969, p. 103.



FIGURE 5 – Albanis Beaumont (dessinateur), Cornelis Apostool (graveur), *Southern view of the col de Tende*, extrait de *Travel through the Maritime Alps*, 1795, Nice Bibliothèque de Cessole.

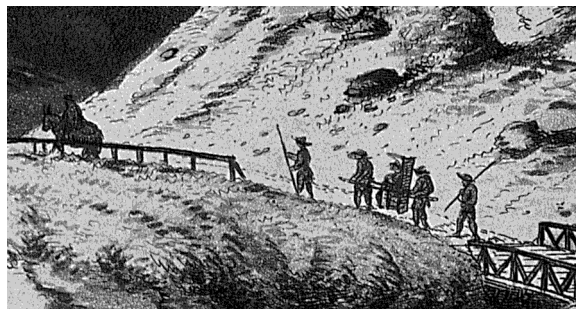


FIGURE 6 – Chaise à porteurs (détail).



Pour ce qui est des obligations des transporteurs, elles s’articulent autour de trois exigences essentielles : promptitude, rapidité et sécurité.

Concernant la promptitude du service, les directeurs « doivent accorder une attention particulière à ce que les conducteurs et coulants nécessaires aux voyageurs ne tardent pas à se présenter à l’heure prévue, de manière à ce qu’ils ne soient pas retardés à cause de leur négligence ». Plus précisément, le règlement prévoit que s’ils ne se présentent pas dans l’heure qui suit leur réquisition s’ils sont de Tende, et dans les deux heures, s’ils sont de Saorge ou La Brigue, ils passeront leur tour et prendront place à la fin de la liste pour attendre d’être à nouveau appelés (art. 3). Toujours pour assurer un départ aussi rapide que possible, le règlement contient un article permettant de concilier l’exécution du service et les obligations religieuses des transporteurs : « si les jours de fête prescrits par la Sainte Église, les voyageurs veulent partir de bon matin, on ne pourra y contraindre les hommes affectés au service qu’après qu’ils aient assisté à la Sainte Messe », et pour ce faire, les directeurs feront en sorte que, moyennant une redevance de deux liras payable conjointement par les voyageurs, un prêtre puisse célébrer une messe anticipée (art. 25).

Une fois la caravane constituée, les porteurs, muletiers ou conducteurs de luge, qui ne sont pas légitimement empêchés, doivent accomplir leur service à l’heure et selon les modalités prévues, sous peine de trois liras d’amende ou, à défaut, d’un jour de prison (art. 9), leur fonction principale étant « d’ouvrir la voie » (*far strada*) et « prêter assistance » (*prestare il loro aiuto*) aux voyageurs. Une fois partis, ils devront accomplir eux-mêmes, jusqu’à destination, le service pour lequel ils se sont engagés, et ne pourront se faire remplacer (art. 10)<sup>72</sup>.

Concernant la rapidité du service, Roland de la Platrière rappelle que les porteurs de chaises « marchent fort vite », et de manière à être plus efficaces, « ceux de derrière mettent le brancard sur leurs épaules dans les montées, tandis que ceux de devant font de même dans les descentes »<sup>73</sup>. Pour ne pas être gênés dans leur progression, ces porteurs ont la priorité en cas de croisement avec les caravanes de mulets (*cobbie*) qui, durant la saison hivernale, permettent de maintenir un passage dans la neige (art. 20)<sup>74</sup>. Pour la descente, si elle s’effectue en luge,

72. « Partiti che saranno o dal luogo di Limone o da quello di Tenda, li portantini, mulattieri od altri dovranno percorrere sino al suo termine la strada loro prescritta, senza poter sostituire alcun altro a loro vece, sotto pena della perdita della paga, ovvero di un giorno di carcere ».

73. Cité par Alexandre Baréty, « De Nice à Turin par le col de Tende », art. cit., p. 16.

74. « Qualora li condottieri de muli detti cobiali incontreranno qualche viaggiatore o passeggiere, dovranno incontantemente trarre in disparte i detti muli e lasciare per tal mezzo libera e aperta la strada agli anzidetti viaggiatori, comunque essi si ritrovino o in portantina od a cavallo » ; Smollett évoque également cette hypothèse : « Si nous sommes partis de si grand matin pour notre dernière étape, c’était pour éviter les inconvénients et les dangers inhérents au passage de la montagne. Le premier est la rencontre qu’une longue caravane de mulets chargés dans un chemin glissant qui n’a guère plus d’un pied et demi de large. Comme il est absolument impossible à deux mulets de se charger dans un sentier aussi étroit, les muletiers ont ménagé des garages en certains points, et lorsque deux caravanes se rencontrent, la moins nombreuse est obligée de se ranger pour laisser passer l’autre. Pour éviter cet inconvénient très gênant [...], les voyageurs commencent l’ascension de très grand matin, avant que les mules de transport n’aient quitté leurs écuries » : Romuald Anderson, *The miscellaneous works...*, op. cit., pp. 542-543.

elle peut aussi être très rapide : Smollett explique que « dans un tel équipage, il descendit avec une telle vélocité qu'en une heure il arriva à Limone », alors qu'il faut plus de deux heures pour y parvenir par la voie normale<sup>75</sup>. Pour souligner cette même impression, Roland de La Platrière rapporte que, lors de la descente, « la neige durcie et brisée par la rapidité du traîneau s'élève quelquefois et s'élance contre le visage à en affecter la vue, ce qui, joint à la résistance de l'air condensé et froid, fait qu'on n'y tient guère dans ces instants sans fermer les yeux ».

Pour ce qui est enfin de la sécurité du voyage, tous les témoins soulignent l'habileté et la fiabilité des guides auxquels ils sont confiés. Tobias Smollett, est surpris par leur facilité à marcher sur la neige avec fermeté et sécurité (*they walk upon the snow with great firmness and security*)<sup>76</sup>, tandis que leur expérience leur permet « d'indiquer les mauvais pas que l'on rencontre sur le col, en cas de neige ou de vent »<sup>77</sup>.

Les prestataires de services qui assurent le transport des voyageurs et de leurs bagages engagent leur responsabilité ; aussi, risquent-ils des sanctions en cas d'inexécution de leur mission ou de manquements dans leur prestation. Ils doivent veiller, bien entendu, à ce que les voyageurs parviennent à destination dans les meilleures conditions de sécurité ; c'est la raison pour laquelle ils sont sanctionnés s'ils assurent leur mission en état d'ivresse (art. 12). De manière générale, les relations entre transporteurs et voyageurs se limitent pour les premiers à assurer la prestation qui leur est demandée, sans qu'il y ait directement entre eux de relation financière. Le paiement se fait directement auprès des directeurs sur la base du tarif officiel annexé au règlement ; s'il arrive qu'un transporteur demande « une somme plus élevée que celle prévue, même à simple titre de pourboire, il sera irrémédiablement châtié par le directeur de trois jours de prison, extensibles jusqu'à huit jours s'il s'est montré « importun ou insolent » (art. 4). Enfin, les transporteurs sont également responsables des bagages et des effets qui leur sont confiés (*saranno tenuti per le cose state loro rispettivamente consegnate*). Concernant les objets égarés (*effetti smarriti*) sur la route, et trouvés par des transporteurs, ceux-ci sont obligés de les déposer auprès du juge local, à Tende ou Limone, « sous peine du paiement du double de la valeur de l'effet retrouvé et non consigné, et subsidiairement d'une peine de prison pouvant aller, selon les circonstances, jusqu'à deux mois » (art. 14).

Outre la perte de leur salaire et les sanctions disciplinaires évoquées plus haut, qui peuvent leur être infligées par les directeurs du service, les transporteurs peuvent aussi être déférés devant les juges locaux en cas de graves manquements à leurs obligations. Les juges sont en effet autorisés par le règlement « à condamner sommairement et sur le champ les contrevenants » aux peines pécuniaires et subsidiairement aux peines de prison prescrites par le texte. La moitié

75. « *Such accomodated, we descended the mountain with such a rapidity, that in an hour we reached Limon. . .* » : Romuald Anderson, *The miscellaneous works. . .*, op. cit., p. 542.

76. Romuald Anderson, *The miscellaneous works. . .*, op. cit., p. 541.

77. Délibération 1-1-1750, registre 14, p. 224, Arch. mun. Tende.

du montant de l’amende sera distribuée aux pauvres et l’autre moitié aux bas-officiers des détachements concernés (art. 29). De telles sanctions peuvent être infligées aux transporteurs en cas de substitution d’un prestataire par un autre (art. 10), en cas de perte ou de détérioration des bagages qui leurs sont confiés (art. 9), mais surtout en cas de différent (*contrasto*) les opposant aux voyageurs : s’il s’agit de simples injures, elles relèvent de la juridiction disciplinaire des directeurs ; mais si en découlent « des blessures ou effusions de sang, après l’arrestation des coupables, on avisera le juge qui procédera conformément aux royales constitutions » (art. 16)<sup>78</sup>. Inversement, il faut signaler que ces transporteurs disposent aussi d’une protection contre les injures ou agressions éventuelles de la part des voyageurs.

« Lorsque les injures et désordres ont pour origine les voyageurs, les directeurs en aviseront les gouverneurs respectifs, [de Nice ou de Cuneo] afin qu’ils puissent procéder proportionnellement aux manquements. En cas de blessure ou de grave délit, les directeurs feront arrêter le coupable et aviseront le juge ordinaire afin qu’il procède conformément aux Royales constitutions » (art. 17).

Tant les principes d’organisation que les multiples règles de fonctionnement qui encadrent le service montrent bien qu’il ne s’agit pas d’une simple relation privée de nature contractuelle entre un voyageur et celui qui assure son transport, mais bien d’un service plus complexe, dont de nombreuses règles s’apparentent à celles du service public.

## La nature juridique d’un service public

Notre objectif est ici d’essayer de déceler, dans l’organisation et le fonctionnement du service institué par le « Règlement pour le passage du col de Tende », des principes exorbitants du droit commun, en relevant ce qui peut le rapprocher des services publics contemporains<sup>79</sup>.

En ce qui concerne tout d’abord la création de ce service, même si une organisation présentant d’ailleurs quelques dysfonctionnements existait antérieurement, il est institué par des patentes royales, expression de « la science, de l’autorité » (*di nostra certa scienza e regia autorità*) et du « bon vouloir » du souverain (*poichè tale è il nostro volere*). Pour autant, le fait que ce service soit institué par une autorité publique ne suffit pas pour qu’on le considère d’emblée comme un service public,

78. Lois et constitutions de Sa Majesté, volume II, livre IV, titre XXXIV, chapitre VII : « de l’insulte faite de propos délibéré ».

79. Nous avons utilisé notamment, G.-J. Guglielmi, G. Koubli, G. Dumont, *Droit du service public*, Paris, Montchrestien, 2<sup>e</sup> éd. 2007 ; G.-J. Guglielmi, *Introduction au droit des services publics*, Paris, L.G.D.J., 1994 ; S. Braconnier, *Droit des services publics*, Paris, P.U.F., 2003 ; A.S. Mescheriakoff, *Droit des services publics*, Paris, P.U.F., 1997 ; José Carbajo, *Droit des services publics*, Paris, Dalloz, 1997 ; Xavier Bezançon, *Les services publics en France du Moyen-âge à la Révolution*, Paris, Presses de l’Ecole nationale des ponts et chaussées, 1995.

d'autant que la notion elle-même est passablement complexe. Mais ce « critère organique » constitue déjà un signe non négligeable, et cela même dans l'hypothèse où le service n'est pas explicitement rattaché à une personne publique et que des personnes privées sont associées à son accomplissement<sup>80</sup>. En effet, dans le cas du service de transport des voyageurs sur le col de Tende, des prestataires privés assurent matériellement l'organisation d'un service rattaché à — et organisé par — une autorité publique. Soulignons cependant que ce sont des patentes royales qui entérinent le règlement confiant explicitement à des particuliers l'exécution de cette mission. Mais ce qui paraît plus important, est l'activité prise en charge par ce service, qui fait aujourd'hui de celui-ci un service public lorsqu'il s'agit d'une activité d'intérêt général : la spécificité de la fin poursuivie par les pouvoirs publics est à l'évidence un critère déterminant. Or, il semble difficile de ne pas reconnaître l'intérêt public lorsqu'il s'agit d'assurer le transport des voyageurs sur l'une des principales voies de communication du royaume. Il ne fait pas de doute que les prestations assurées par ce service ont pour but de satisfaire un besoin collectif, en d'autres termes, l'intérêt général, qui plus est dans des conditions où l'accomplissement du service semble primer sur la réalisation de profits.

Toujours concernant la création de ce service, il faut évoquer également — bien que nous disposions de peu d'éléments relatifs à cette question — le fait que celle-ci intervient pour mettre un terme aux dysfonctionnements d'une activité préexistante et probablement privée. C'est bien en partie pour « ôter les abus et les fréquentes querelles et difficultés causées par l'arbitraire et l'indiscrétion », comme le rappelle le texte de la patente royale, que ce service de transport est institué. Par ailleurs, le fait même que le règlement revienne à plusieurs reprises sur les disputes des transporteurs (art. 16), leurs retards (art. 3), leurs tarifs abusifs (art. 4), leur ivresse (art. 12), les différends et les insultes qui les opposent aux voyageurs (art. 17), les pertes et détériorations de bagages (art. 13), est une preuve de l'existence, par le passé, de tels troubles. Nous sommes donc en présence d'un service institué en partie pour pallier la carence qualitative — en d'autres termes la défaillance — de l'initiative privée dans le domaine essentiel du transport des voyageurs, un domaine où la demande est avérée et où l'on ne peut tolérer que la continuité ou la qualité du service soient compromises. Dans ces conditions, l'intervention de l'autorité publique apparaît indispensable voire obligatoire. Inversement, le règlement confirme le respect du principe de la « liberté du commerce » dans les secteurs où il ne semble pas poser de difficultés, comme c'est le cas pour le transport des marchandises pris en charge par les muletiers (art. 15).

En revanche, le « Règlement pour le passage du col de Tende » nous fournit de nombreux éléments relatifs au mode de gestion du service. Nous disposons de peu d'informations concernant les « directeurs du passage du col de Tende » et nous ignorons notamment leur statut, comment s'effectue leur nomination ou

---

80. Xavier Bezançon, *Deux mille ans d'histoire du partenariat public privé pour la réalisation des équipements et services collectifs*, Paris, Presses de l'École nationale des ponts et chaussées, 2004, pp. 120-123 et p. 160.

quel est leur mode de rémunération. Nous savons par contre quelle est l'étendue de leur autorité qui s'exerce sur les prestataires de service, mais également les aubergistes, et même sur les communautés d'habitants. Concernant les transporteurs, les directeurs disposent d'un véritable pouvoir disciplinaire leur permettant d'infliger des amendes, d'ordonner l'arrestation des contrevenants et de saisir la justice en cas de délit. En considération de l'étendue de leurs pouvoirs, on peut estimer que ces directeurs qui ont la charge d'organiser et diriger le service, sont des officiers publics.

Concernant l'exécution matérielle du service, elle incombe à des « muletiers, porteurs, coulants ou conducteurs de luges » qui sont en revanche de simples particuliers. Le lien de droit qui les unit au service n'est pas un lien contractuel, comme c'est le cas pour le service hivernal de déneigement du col et d'ouverture d'une piste, activité assumée par une entreprise adjudicataire à l'issue d'un appel d'offres<sup>81</sup>, et liée par contrat<sup>82</sup> à l'agence des gabelles. Le lien juridique qui unit les agents chargés du transport des personnes à l'administration s'apparente davantage à un acte unilatéral, dans la mesure où il s'agit d'une simple habilitation individuelle accordée à la demande d'un pétitionnaire : le règlement précise en effet que « les habitants des lieux de [...] qui exercent [déjà] la profession de porteurs [...] doivent, dans les huit jours suivant la publication du présent règlement, se déclarer (*consegnarsi*) aux directeurs » (art. 1) et que « ceux qui voudront à l'avenir entreprendre le métier de servir les voyageurs dans le cadre de l'une des fonctions susmentionnées, devront pareillement se déclarer, comme ci-dessus, aux directeurs » (art. 2) qui les inscriront sur le registre des personnes habilitées à exercer cette fonction. Rappelons que cet agrément est conditionnel, limité par des critères d'âge et d'origine du pétitionnaire.

Par ailleurs, ce n'est pas l'ensemble du service qui est concédé à des personnes privées : on se limite à leur confier des tâches d'exécution qui, par leur nombre et leur technicité, ne peuvent être assurées par une gestion publique. Il ne s'agit donc pas d'une délégation ou d'une concession de service public, mais simplement de l'association de personnes privées à l'exercice de la prestation fournie par le service auquel elles sont attachées.

Enfin, le « Règlement pour le passage du col de Tende » fournit de nombreuses informations concernant les principes de gestion qui régissent le service et qui en fixent le régime juridique. Ces règles concernent tant l'activité elle-même que les organes qui en assurent la gestion ou les prestations, ainsi que les personnes qui y ont recours, que l'on peut qualifier d'usagers. La première d'entre elles est que

81. « *Sottomissione con cauzione passata dalli Giovanni Viale e Tomaso Beltrando fù Bernardino di Limone, per tener aperta durante trè inverni la strada del colle* », 4-10-1766 : « *sia stato detto partito dalla predetta azienda del sale accettato come l'unico che fù trovato conveniente, con essersi per tale effetto dalla medesima ordinato al predetto signor banchiere Guidi [...] d'intervenire a nome d'essa al nuovo contratto da stipularsi...* », Arch. mun. Tende, cat. 7, actes divers, carton 7, pièce 12.

82. Sur le cadre général des rapports contractuels avec l'administration : Coll. Società italiana di storia del diritto, *I rapporti contrattuali con la pubblica amministrazione nell'esperienza storico-giuridica*, colloque Turin 1994, Naples, Jovene, 1997.

le service est établi sur le principe du monopole pour le transport des voyageurs et de leurs bagages. Cette réalité apparaît à deux niveaux : monopole du service et monopole des prestataires de service. Bien évidemment, un particulier est libre de s'aventurer seul sur la route, mais s'il décide de se faire assister, il ne peut recourir qu'à ce service ; de même, les seuls transporteurs pouvant assurer le service sont ceux agréés par les directeurs : ils jouissent d'un monopole qui exclut tout transporteur indépendant et non inscrit. Enfin, il va sans dire que les transporteurs agréés n'assurent leurs prestations que dans le cadre du service, et il leur est interdit d'exercer leur activité en dehors de celui-ci et à des tarifs qui ne seraient pas ceux prévus par le règlement (art. 15)<sup>83</sup>.

L'un des principes généraux qui déterminent le régime juridique des services publics et régissent leur fonctionnement est le principe d'égalité<sup>84</sup>, qui est ici doublement affirmé, puisqu'il s'agit à la fois de l'égalité entre usagers et entre prestataires de service. Pour ce qui est des bénéficiaires du service, ils sont pareillement informés de ses conditions, y ont tous pareillement accès, sont traités sans discrimination et soumis à un tarif identique, qui varie simplement en fonction de la saison et du poids des voyageurs, de leurs voitures et de leurs effets. Ces variations de traitement en cas de différence de situation ne sont pas en contradiction avec le principe d'égalité d'autant plus qu'elles sont à la fois prévues à l'avance et susceptibles d'une évaluation objective. Concernant les prestataires de service, ils partagent de manière égalitaire le monopole du transport des voyageurs puisqu'ils assurent les prestations à tour de rôle et ne sont à nouveau appelés qu'une fois que tous les autres transporteurs inscrits sur le registre ont également effectué leur mission.

Un autre principe général qui constitue pratiquement la raison d'être du service de transport sur le col de Tende est celui de continuité<sup>85</sup> : c'est en effet pour ne pas interrompre le voyage, notamment durant la saison hivernale et préserver la continuité territoriale — pour ainsi dire « ultramontaine »<sup>86</sup> — que le règlement a organisé ce service<sup>87</sup>. Relève également de cette exigence de continuité, la possibilité d'un accès immédiat au service, et l'impératif de promptitude qui le caractérise : diverses dispositions rappellent que les voyageurs doivent être servis ponctuellement (*fare strada all'ora che verrà prescritta*) (art. 9), rapidement, et sans qu'une trop longue attente ne soit préjudiciable à la continuité de leur voyage (art. 3, art. 5<sup>88</sup>, art. 17, art. 20, art. 25). De même, les directeurs doivent

83. « *Resta proibito a tutti li portantini, mulattieri od altri di convenire coi viaggiatori e passeggeri per il trasporto delle persone ed equipaggi* ».

84. Jean-Louis Mestre, *Introduction historique au droit administratif*, Paris, P.U.F., 1985, p. 270.

85. « La continuation du service » est une exigence essentielle puisqu'il s'agit de « satisfaire en permanence les besoins » des usagers : Jean-Louis Mestre, *Introduction historique...*, op. cit., p. 270 ; ce principe de continuité est parfois qualifié de « loi du service public ».

86. Dans la langue administrative piémontaise, on distingue les territoires « en deçà des monts » (*al di quà dai monti*) des territoires « au-delà des monts » (*al dilà dei monti*) dont fait partie le comté de Nice.

87. Le service hivernal de déneigement du col et pour l'ouverture d'une piste, qui fait l'objet d'un marché public, répond à la même exigence.

88. L'article 5 est relatif à certaines dispositions permettant « d'éviter les pertes de temps ».

veiller à ce qu’il y ait en réserve suffisamment de chaises à porteurs, pour ne pas faire attendre les voyageurs (art. 22). Cette exigence de continuité apparaît aussi, d’une certaine façon, à travers une prestation qui doit être rendue par la même personne : les transporteurs doivent accomplir eux-mêmes, sans discontinuité, le service pour lequel ils ont été requis et sans se faire remplacer par quiconque (art. 10). Enfin, relève aussi de cette idée la continuité dans le traitement auquel peuvent prétendre les usagers, c’est-à-dire, à conditions égales, avec toujours les mêmes prestations et toujours au même tarif. En revanche, on admet que des circonstances particulières, énumérées à l’avance, puissent interrompre la continuité du service, mais elles donnent lieu à un aménagement tarifaire. Tel est le cas notamment pour « ces voyageurs qui, partant de Limone, ne peuvent franchir la montagne à cause du mauvais temps »<sup>89</sup> et auxquels on fait rebrousser chemin : ils ne paieront qu’une part de la « taxe » prévue, proportionnelle au chemin parcouru.

Ces remarques nous conduisent à évoquer le prix de ces prestations. Sans doute, il n’existe pas de principe général de gratuité des services publics, et sous l’Ancien Régime les perspectives de solidarité sociale n’entrent guère dans les préoccupations des pouvoirs publics. Pour autant, dans le cas d’espèce, le service n’a pas été institué dans l’objectif de générer des profits, mais avant tout pour répondre à un besoin des usagers, moyennant des tarifs adaptés et contrôlés. Certes, les prestataires de service doivent y trouver une source de revenus équitable<sup>90</sup>, mais le règlement proscrit aux transporteurs de négocier les tarifs (art. 15), de réclamer une rémunération supérieure à ce qui est prévu (*una più forte paga della stabilita*) ni même un pourboire (*mancia*) (art. 4), et aux aubergistes de pratiquer des prix excédent les usages (*prezzi eccedenti l’usato*) (art. 27). Le tarif qui accompagne le règlement prévoit un prix fixe, imposé et dont les éventuelles variations sont prévues à l’avance en fonction de paramètres objectifs et aisément évaluables.

Parmi les derniers critères qui contribuent à préciser le régime de ce service public, on peut ajouter aussi, afin d’assurer la « bonne marche du service », une nécessaire mutabilité ou adaptabilité des prestations<sup>91</sup> et une garantie d’efficacité qui se traduit par des obligations déjà évoquées ci-dessus, telles que la promptitude et la rapidité du transport, notamment en ayant recours aux luges qui permettent un gain de temps appréciable. Pour autant, la sécurité du service reste une priorité : elle est assurée par le règlement<sup>92</sup> et par l’habileté des coulants qui apparaît dans les témoignages de nombreux voyageurs.

Enfin le règlement assure la garantie des droits des usagers : outre la garantie que leur accorde un tarif fixe et connu à l’avance, ils sont protégés contre les éventuelles exactions de la part des transporteurs (art. 4 et 28) et les dommages

89. « *Viaggiatori che, partendo da Limone, non possono tragittare la montagna, per motivo dell’insorto cattivo tempo, ritornandosene addietro* ».

90. « *Procurare a coloro che prestano la loro opera e fatica una equitativa mercede* » : Patentes royales approuvant le règlement.

91. On pense notamment à l’évolution du nombre des porteurs en fonction de la corpulence des voyageurs.

92. On pense à la priorité des caravanes de voyageurs sur les caravanes de mulets chargés de sel ou de marchandises à l’occasion de leur croisement (art. 20).

ou préjudices qu'ils subiraient dans leur personne (art. 17) ou leurs biens (art. 13, 14 et 15).

Sans doute, l'expression « service public » n'est pas explicitement employée par le « règlement pour la passage du col de Tende », alors qu'elle est déjà amplement usitée à la même époque<sup>93</sup>. Mais si les termes n'apparaissent pas précisément, ceux qui sont employés s'inscrivent dans une perspective clairement identique : il s'agit — affirment les patentes royales — « de procurer aux voyageurs les moyens opportuns pour être parfaitement servis », et à cette époque des services présentant une telle nature juridique sont fréquents, tant dans le royaume de Piémont<sup>94</sup> que dans le royaume de France<sup>95</sup>.

Par ailleurs, si dans le cas d'espèce l'expression « service public » fait défaut, on en retrouve tous les caractères et toute l'ambiance spécifique : celle de prestations organisées par les pouvoirs publics avec le concours de personnes privées, mais pour répondre à un besoin public et selon les multiples règles du service public, qui sont autant de critères convergents témoignant de l'existence de cette forme juridique que l'on pourrait croire anachronique. Sans entrer dans un débat dont l'ampleur dépasse le cadre étroit de cette étude<sup>96</sup> et si « le concept de service public est sans doute de création récente » dans son approche théorique<sup>97</sup>, l'exemple retenu montre bien que sous l'Ancien Régime la pratique et les principes du service public<sup>98</sup> sont déjà une réalité solidement établie.

93. Jean-Louis Mestre, « L'emploi de l'expression service public sous l'Ancien Régime », in G.-J. Guglielmi, *Histoire et service public*, Colloque, Versailles, 2002, Paris, P.U.F., 2004, pp. 21-36.

94. Michel Bottin, « Passer le Var à Saint-Martin ou les vicissitudes d'un service public mal réglé XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles », *Provence Historique*, 2001, pp. 509-522.

95. Xavier Bezançon, *Les services publics en France...*, *op. cit.*, pp. 253-262 : « les transports publics » ; Anne Sophie Condette-Marcant, « Réflexion sur un couple célèbre : service public et travaux publics dans la généralité d'Amiens au XVIII<sup>e</sup> siècle », in G.-J. Guglielmi, *Histoire et service public*, Colloque, *op. cit.*, pp. 253-272.

96. Débat sur l'existence d'un droit administratif sous l'Ancien Régime, simple « formation ébauchée » selon François Burdeau, *Histoire du droit administratif*, Paris, P.U.F., 1995, p. 38 et s. ; François Burdeau, *Naissance d'un droit*, in « Nonagesimo anno – Mélanges Gaudemet », P.U.F., 1999, pp. 521-540 ; Grégoire Bigot, *Introduction historique au droit administratif depuis 1789*, Paris, P.U.F., 2002, p. 18 et s. et pp. 42-43, note 26 ; S. Cassese, *Le basi del diritto amministrativo*, Milan, Garzanti, 2000 ; Luca Mannori, B. Sordi, *Storia del diritto amministrativo*, Rome, Laterza, 2001, p. 386 et s. ; d'un avis contraire, Pierre Legendre, « La royauté du droit administratif », *Revue historique de droit français et étranger*, 1974, pp. 696-732 ; François Monnier, « Les débuts de l'administration éclairée », *Nouvelles de la République des Lettres*, 1985-II pp. 49-147 ; Cédric Glineur, *Genèse d'un droit administratif sous le règne de Louis XV – les pratiques de l'intendant dans les provinces du Nord 1726-1754*, P.U. Orléans, 2005.

97. Jean-Jacques Chevallier « Regards sur une évolution », *Actualité juridique de droit administratif*, 1997, numéro spécial : *Le service public, unité et diversité*, p. 8.

98. « Les principes du service public se rencontrent dans l'Ancien droit » : Philippe Jourdan, « La formation du concept de service public », *Revue de droit public*, 1987, p. 103.



## PORTI E STRADE DELLA LIGURIA DURANTE LA DOMINANZA FRANCESE

LUISA PICCINNO

*Université de Gênes*

### **Le caratteristiche del territorio ligure e lo stato delle vie di comunicazione in età moderna**

**L**A CONOSCENZA DELLO STATO DELLE VIE DI COMUNICAZIONE di uno specifico ambito territoriale in una determinata epoca storica e la sua evoluzione nel corso del tempo consente di comprendere appieno le dinamiche che caratterizzano lo sviluppo economico dell'area di riferimento e le problematiche che lo caratterizzano. La storiografia economica ha a lungo privilegiato una tipologia di analisi incentrata sugli scambi a lunga distanza, condotti da compagnie internazionali che operano in ambiti territoriali decisamente ampi (dal contesto europeo, a quello transoceanico), privilegiando sovente, per motivi legati ad una maggiore accessibilità delle fonti, il commercio marittimo rispetto a quello terrestre. Solo più di recente si è registrata un'inversione di tendenza con il tentativo di spostare verso le società locali il fulcro dell'analisi, attraverso indagini volte a delineare il ruolo del commercio a breve raggio e le rotte regionali dei traffici a media distanza, con l'obiettivo di dimostrare la capillarità degli scambi che caratterizza la «rivoluzione dei consumi» del XVIII secolo<sup>1</sup>. Come noto, però, specialmente durante l'età moderna, l'efficienza dei trasporti costituisce un vincolo non indifferente che determina le fortune di uno stato ma anche di unità territoriali minori, quali, ad

---

1. Angelo Torre, « Introduzione », in *Per vie di terra. Movimenti di uomini e di cose nelle società di antico regime*, Milano, Franco Angeli, 2007, pp. 10-11.



Figura 1: La morfologia del territorio ligure

esempio, una città e il suo retroterra, favorendo o ostacolando i commerci a breve raggio<sup>2</sup>.

Per la morfologia del suo territorio e per la sua posizione geografica, l'economia della Liguria è sempre stata naturalmente proiettata verso il mare e ciò ha determinato la nascita di innumerevoli porti e approdi lungo tutto l'arco costiero, mentre lo sviluppo delle vie terrestri ha trovato un ostacolo difficilmente superabile nella catena montuosa che separa la regione dalla pianura padana. Per tale ragione, come sottolinea Gino Redoano Coppedé<sup>3</sup>, il sistema viario ligure dell'età moderna presenta una struttura simile a un grande pettine rovesciato, il cui dorso è costituito dalle strade che rasentano il litorale marino da est a ovest e viceversa collegando tra loro le località costiere, mentre i denti rappresentano le diverse vie che con direzione nord-sud uniscono la costa al retrostante versante padano. Tale schema è valido nell'area compresa tra Ventimiglia e il Passo del Bracco, situato nei pressi dell'attuale confine tra le province di Genova e La Spezia, mentre per quanto concerne l'estremo levante della regione, le vie di comunicazione presentano invece una struttura a lisca di pesce, in quanto la strada litoranea in tale tratto non transita lungo la costa ma più nell'interno, lungo la media e bassa valle del fiume Vara, ed è intersecata in ambo i lati da vie che portano da un lato verso il mare e dall'altro verso la Pianura Padana<sup>4</sup>.

Quella che oggi è conosciuta col nome di via Aurelia percorreva il territorio ligure per tutta la sua estensione (ovvero da Ventimiglia a Sarzana), presentando

2. Sul problema delle vie di comunicazione negli stati dell'Italia preunitaria si veda Franco Borlandi, « Il problema delle comunicazioni nel sec. XVIII nei suoi rapporti col Risorgimento Italiano », *Collana di Scienze Politiche [dell'Università di Pavia]*, X, Pavia, Soc. An. Treves-Treccani-Tumminelli, 1932, pp. 7-13.

3. Gino Redoano Coppedé, *Il sistema viario della Liguria nell'età moderna*, Genova, Bozzi, 1989, p. 10.

4. Gino Redoano Coppedé, « Le vie di comunicazione nell'estrema Liguria orientale nell'età moderna e contemporanea », *Annali della Facoltà di Scienze Politiche [dell'Università degli Studi di Genova]*, VIII-X, 1980-82, pp. 181-252.

una lunghezza complessiva di 257 km, di cui 152 km a ovest di Genova e 105 a est ; solo una modesta porzione di tale percorso consentiva però il transito di carri e carrozze, ovvero il tratto compreso tra Nervi e Voltri, lungo circa 23 km e pari a poco meno del 9% dell'intero tragitto, che per la maggior parte della sua estensione era quindi una semplice mulattiera, destinata al solo passaggio di pedoni e animali<sup>5</sup>. Per tale ragione, per tutta l'età moderna e fino all'entrata in funzione della linea ferroviaria da Ventimiglia a Sarzana (completata nel 1874)<sup>6</sup>, il mare che lambisce la costa ligure rappresenta a tutti gli effetti un'ulteriore arteria viaria alternativa all'Aurelia stessa, alla quale sottrae una percentuale consistente di traffici sia locali, tra i numerosi piccoli centri abitati disseminati nella regione, che di transito, poiché destinati a proseguire verso la Provenza o la Toscana, grazie all'imponente sviluppo del piccolo cabotaggio<sup>7</sup>. Ogni centro abitato della costa era infatti dotato di numerose imbarcazioni da impiegare per le comunicazioni con Genova e con le altre località rivierasche e di un piccolo porto (generalmente un semplice approdo privo di infrastrutture fisse) che rappresentava il naturale sbocco verso il mare anche per il retroterra locale<sup>8</sup>.

5. Massimo Quaini, *La conoscenza del territorio ligure fra il Medioevo e l'Età Moderna*, Genova, Sagep, 1981, pp. 188-190.

6. In tale anno viene infatti inaugurato l'ultimo e più complesso tratto della ferrovia destinata a congiungere Sestri Levante a La Spezia, attraverso i piccoli paesi delle Cinque Terre, che finalmente escono dal loro plurisecolare isolamento. In precedenza erano già entrati in funzione nella Riviera di Ponente i collegamenti tra Sampierdarena e Voltri (aperto già nel 1856 in quanto diramazione della linea che univa Genova a Torino), il prolungamento fino a Savona (1868) e poi fino a Ventimiglia (1872), oltre alla galleria tra le due stazioni genovesi di Brignole e Piazza Principe (1872) ; nella Riviera di Levante quelli tra Sarzana e La Spezia (1864), tra Genova Brignole e Chiavari (aperto nel 1868 e prolungato due anni dopo fino a Sestri Levante) ; si veda Gino Redoano Coppedè, « La Liguria e la strada ferrata », in *La Casana*, XXIX, n. 3, luglio-settembre 1987, pp. 4-10 ; Giuseppe Felloni, « La rivoluzione dei trasporti in Liguria », in *Scritti di Storia economica*, *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, n.s., XXXVIII, 1999, pp. 881-894.

7. Secondo quanto afferma Redoano Coppedè, è alquanto difficile stimare quantitativamente la concorrenza fatta dalla navigazione di cabotaggio al transito lungo l'Aurelia, ma è altrettanto innegabile che buona parte della marina di piccolo cabotaggio trovava un'importante fonte di sostentamento nel trasporto delle persone e delle merci che ritenevano non conveniente utilizzare la via terrestre litoranea a causa dei gravosi costi di trasporto, dei maggiori pericoli e dei più lunghi tempi di percorrenza (Gino Redoano Coppedè, *Il sistema viario della Liguria ... op. cit.*, p. 39).

8. Gino Redoano Coppedè, « Navi, marittimi e maestranze cantieristiche da Capo Novi al Corvo tra il 1815 ed il 1830 », in *Bollettino dei Musei Civici Genovesi*, VI, fasc. 16-18, 1984, pp. 65-68 ; Venanzio Amoroso, *Viaggiatori stranieri in Liguria*, Genova, Unioncamere Liguri, 1988, pp. 3-8, 53-59, 73-74. All'inizio del XVII secolo la Repubblica di Genova presentava un'estensione territoriale di circa 382 kmq, ovvero poco più della metà rispetto all'attuale estensione della Regione Liguria. Nella Riviera di Levante il confine correva all'incirca dalla valle del Bisagno al monte Gottero lungo lo spartiacque principale dell'Appennino, per poi proseguire fino al mare (con l'esclusione di alcuni feudi) ; alle spalle di Genova il confine di stato superava largamente lo spartiacque principale dell'Appennino, includendo i territori di Montoggio, Novi Ligure, Gavi e Ovada ; nella Riviera di Ponente il territorio posseduto dalla Repubblica non aveva caratteristiche così continuative come nel resto della regione, ma ciononostante il dominio genovese si estendeva sulla maggior parte dell'area di riferimento. Nel corso dei decenni successivi l'espansione territoriale della Repubblica prosegue e arriva a raggiungere la quasi totalità dei territori che attualmente fanno parte della Regione Liguria. Sull'espansione territoriale della Repubblica nel corso del XVI secolo si veda Claudio Costantini, « La Repubblica di Genova nell'età moderna », in *Storia d'Italia* diretta da Giuseppe Galasso, vol. IX, Torino, Utet, 1978, pp. 40-43 ; Gino Redoano Coppedè, *Il sistema viario della Liguria ... op. cit.*, pp. 12-15 ; più di recente vedi Andrea

Nel corso dell'età moderna e almeno fino alla metà del XIX secolo i traffici della regione, povera di risorse agricole e di attività industriali, risultano essenzialmente costituiti dal commercio di importazione delle derrate alimentari necessarie per il sostentamento della popolazione, delle materie prime per le manifatture locali (tra cui la seta grezza, gli stracci, il minerale di ferro) e di diversi manufatti; ad esso si aggiungeva un rilevante commercio di transito riguardante le merci sbarcate nel porto di Genova dirette verso l'entroterra padano e, infine, un modesto flusso di esportazione di pochi prodotti agricoli in eccedenza e di alcuni manufatti<sup>9</sup>.

Si tenga peraltro presente che in seguito alla politica fortemente accentratrice perpetrata dal governo della Repubblica durante l'intero l'arco della sua esistenza, volta a convogliare tutti i commerci via mare nel porto di Genova, relegando quindi gli scali rivieraschi ad un ruolo minoritario<sup>10</sup>, il sistema viario della regione subisce una modificazione artificiale delle correnti di traffico che lo caratterizzano: le vie che collegano i porti minori al retroterra sono impiegate pressoché esclusivamente per il trasporto delle merci prodotte localmente, mentre gli ingenti flussi di merci derivanti dal commercio marittimo transitano unicamente lungo le direttrici che si sviluppano alle spalle di Genova. Non a caso, infatti, per tutta l'età moderna l'unica strada carreggiabile di collegamento tra la Liguria e la Pianura Padana è quella che transita per il Passo della Bocchetta (realizzata nel 1585 e resa percorribile dai mezzi a ruota almeno dall'inizio del XVIII secolo). Le merci sbarcate nello scalo genovese raggiungono la Valpolcevera utilizzando il percorso carrozzabile dell'Aurelia fino a Sampierdarena, per poi arrivare a Pontedecimo e da qui salire al passo per giungere a Gavi, Serravalle e, infine, proseguire lungo la pianura per Milano, Piacenza e Torino. Tale via, sicuramente la più frequentata tra quelle alle spalle della Superba (non a caso viene utilizzata anche dai corrieri postali), è oggetto nel corso degli anni di numerose opere di miglioramento volte a garantirne la percorribilità da parte di carri e carrozze<sup>11</sup>; allo stesso tempo, invece, gli altri tracciati di collegamento tra il litorale ligure e il retroterra padano risultano in genere poco curati e scarsamente utilizzati, ad eccezione di quelli posti ai due estremi della regione, che, rispettivamente, portano a occidente verso il

Zanini, « Tra pubblico e privato : la politica territoriale della Repubblica di Genova nel Levante ligure (secoli XVI-XVIII) », in *Memorie della Accademia Lunigianese di Scienze Giovanni Capellini*, LXVIII, 2008, pp. 163-169.

9. Giuseppe Felloni, « La rivoluzione dei trasporti in Liguria », *op. cit.*, p. 881.

10. Secondo quanto decretato già nel 1416 dal doge Tommaso Fregoso tutte le navi di portata superiore a 400 cantari, ovvero circa 20 tonnellate, dovevano obbligatoriamente sbarcare le merci trasportate nel porto della Superba. Tale divieto nel corso dei secoli viene inasprito grazie alla creazione di un sistema di leggi fiscali-doganali, valide per tutta la costa da Ventimiglia a Capo Corvo, che, di fatto, rendevano l'accentramento nel porto di Genova di tutti i traffici marittimi ancora più evidente. Solo nel corso del XVIII secolo tale monopolio a favore dello scalo genovese inizia ad attenuarsi, grazie all'emanazione di nuovi provvedimenti legislativi di stampo riformista e ciò contribuisce allo sviluppo di un modesto flusso di traffici facenti capo agli scali di Chiavari, Sestri Levante e Savona (Gino Redoano Coppedé, *Il sistema viario della Liguria . . . op. cit.*, p. 16).

11. Ad esempio, nel 1773 il Doge della Repubblica Giovanni Battista Cambiaso ordina l'esecuzione di lavori di miglioria a tale percorso nel tratto tra Sampierdarena e Pontedecimo che finanzia tramite l'impiego di capitali propri (Gino Redoano Coppedé, *Il sistema viario della Liguria . . . op. cit.*, pp. 117-118).

passo di Tenda e a oriente verso quello della Cisa, in quanto posti al di fuori dei limiti territoriali del sistema doganale della Repubblica<sup>12</sup>.

Per tutta l'età moderna il sistema viario della Liguria risulta quindi essenzialmente composto da vie cosiddette « naturali », ovvero da percorsi sorti spontaneamente in seguito al transito di viandanti e mulattieri, senza preventivi studi e progetti per la scelta del tracciato e senza opere murarie o di sbancamento<sup>13</sup> : una percentuale consistente del territorio risulta ancora difficilmente accessibile e, come narrano alcuni viaggiatori dell'epoca, la città di Genova appare come un'entità separata rispetto al resto della regione<sup>14</sup>. Bisogna attendere infatti l'annessione all'Impero francese prima, e al Regno sabauda poi, per assistere ad una trasformazione del sistema viario regionale grazie ai radicali cambiamenti portati dalla rivoluzione dei trasporti, che vivrà un primo momento importante con la scelta preventiva dei tracciati e lo sviluppo delle tecniche di costruzione e che troverà il suo apice con l'avvento della strada ferrata.

Come noto, la lunga vita della Repubblica di Genova termina nel 1797 sotto la spinta delle forze rivoluzionarie francesi e al suo posto nasce la Repubblica Ligure Democratica. Il nuovo stato presenta un'estensione territoriale relativamente più ampia rispetto al precedente, comprendendo anche i possedimenti liguri dei Savoia (tra cui Oneglia e alcune valli alle spalle di Savona e Finale) e i territori dei feudi imperiali delle valli d'Aveto, Trebbia e Scrivia, in precedenza compresi giuridicamente entro i confini del Ducato di Milano<sup>15</sup>.

12. La via che collegava Sarzana al Parmigiano attraverso la Cisa era infatti alimentata dal traffico delle merci che venivano sbarcate a Bocca di Magra, e quindi al di fuori dei limiti territoriali della Repubblica; lo stesso discorso valeva per la via che conduceva al Piemonte attraverso il Tenda, alimentata dalle merci sbarcate a Nizza (Gino Redoano Coppedè, « Le vie di comunicazione... » *op. cit.*, pp. 237-238 ; sulle vie di comunicazione tra la Liguria e il Piemonte vedi Franco Borlandi, *op. cit.*, pp. 95-97).

13. Redoano Coppedè sottolinea inoltre il fatto che le vie naturali seguivano generalmente il crinale dei monti, unendo i centri abitati nella maniera più semplice e diretta offerta dalla morfologia del territorio e per tale ragione in genere non necessitavano di rilevanti opere di manutenzione, in quanto, essendo costituite di sola terra, si rigeneravano autonomamente con il semplice passaggio di animali e persone (Gino Redoano Coppedè, « Le vie di comunicazione... » *op. cit.*, pp. 20-21).

14. Alla fine del XVIII un anonimo autore così evidenzia la frattura tra Genova e il resto del territorio della Repubblica : « Cette maison renferme des trésors immenses et ses revenus sont très considerables, outre les produits Douane, qui vont aussi très loin [...] elle a ses Loix, ses Magistrats, ses Assemblées, et l'on peut à bien egards la considerer comme une sorte de République formée au sein de la République » (*Description des Beautés de Gênes et de ses environs. Ornée de différent vues, de tailles douces et de la Carte topographique de la Ville*, Genova, Yves Gravier-Libraire sous la Loge de Banque, 1781, p. 33). A tale riguardo si veda Salvo Torre, *Alle origini della città contemporanea. Rendita fondiaria urbana e processi di accumulazione a Genova nel XIX secolo*, Catania, c.u.e.c.m., 2004, pp. 37-39.

15. La nuova Repubblica ottiene sotto la sua giurisdizione anche alcuni territori posti alle spalle di Savona e di Finale (tra cui Oneglia e l'alta Valle Bormida), in precedenza feudi indipendenti o appartenuti al dominio dei Savoia ; restano invece esclusi dal dominio la media e l'alta valle del Magra a oriente della regione e, a occidente, la media e dell'alta valle del Roja, la valle del Vermenagna (poste oltre lo spartiacque principale delle Alpi Marittime meridionali) e la Contea di Nizza (anch'essa in precedenza appartenuta ai Savoia e poi annessa al Dipartimento delle Alpi Marittime). Sui mutamenti territoriali che riguardano la Repubblica Ligure si veda Gino Redoano Coppedè, « Le vie di comunicazione... » *op. cit.*, pp. 161-162 ; Salvo Torre, *op. cit.*, pp. 47-54 ; con riferimento alle vicende

Nel corso della breve esistenza della nuova Repubblica, ovvero fino al 1805, anno di annessione formale all’Impero napoleonico, la situazione viaria all’interno della regione resta sostanzialmente immutata rispetto ai decenni precedenti, se si eccettuano alcuni lavori volti a rendere temporaneamente carreggiabili alcune mulattiere al fine di favorire il passaggio delle truppe. Per la scarsa cura posta nell’esecuzione di tali opere e per l’esiguità delle risorse finanziarie a disposizione dell’amministrazione statale destinate alla manutenzione, è indubbio che la situazione delle strade alla fine di tale periodo storico si presenti piuttosto critica: le vie rese percorribili dai carri si riducono in breve tempo in condizioni peggiori rispetto a quelle registrate in precedenza, ritornando ad essere destinate al solo transito dei muli e dei pedoni, con una conseguente diminuzione del movimento per finalità commerciali. Ad esempio, tra il 1803 e il 1804 lungo la già menzionata strada della Bocchetta che unisce Genova a Novi (definita da un anonimo viaggiatore alla fine del secolo precedente «la migliore che vi sia nelle montagne appenniniche») <sup>16</sup> il 99,44% dei transiti con carichi mercantili avviene a dorso di muli e asini, mentre solo lo 0,56% vede l’impiego di carri <sup>17</sup>. Per molto tempo, forse troppo, la Repubblica di Genova si era dimostrata totalmente disinteressata a perseguire un miglioramento organico della viabilità all’interno del proprio territorio (presumibilmente per motivi strategico-militari ma non solo) e i rivolgimenti politici alla fine del XVIII secolo e all’inizio del successivo non contribuiscono certamente a modificare tale situazione <sup>18</sup>.

### L’evoluzione dei trasporti durante la dominazione francese: le rilevazioni statistiche

Con l’annessione formale all’Impero francese e la suddivisione del territorio ligure in dipartimenti (Dipartimento di Genova, degli Appennini e di Montenotte) <sup>19</sup>, il problema delle comunicazioni sia all’interno della regione, che, più in generale, tra quest’ultima e il resto dell’Impero viene posto come prioritario dal

inerenti l’estrema Liguria occidentale e la Contea di Nizza vedi André Compan, *Histoire de Nice et de son comté*, Nice, Serre, 1990, p. 226; Paul Castela, *Nice, Une Capitale Historique*, Nice, Gilletta, 2002, p. 154. Più in generale sul difficile periodo di vita della Repubblica Ligure vedi Giovanni Assereto, *La Repubblica ligure. Lotte politiche e problemi finanziari (1797-1799)*, Torino, Fondazione Luigi Einaudi, 1975; Antonio Ronco, *Storia della Repubblica Ligure*, Genova, Sagep, 1986.

16. Anonimo, «Descrizione delle montagne appenniniche [1736 c.a.]», in Massimo Quaini (a cura di), *La conoscenza del territorio ligure fra medio evo ed età moderna*, Genova, Sagep, 1981, p. 183.

17. Massimo Quaini, «Una regione in via di trasformazione: la Liguria occidentale nell’età napoleonica», in *Atti e Memorie della Società Savonese di Storia patria*, n.s. V, 1971, p. 81.

18. Durante la vita della Repubblica, ad esempio, tutti i lavori di manutenzione alle strade o di trasformazione delle mulattiere in strade carrabili venivano eseguiti senza impiegare appositi stanziamenti di bilancio, ma devolvendo a tal fine somme di denaro provenienti da donazioni o lasciti, senza quindi alcuna soluzione di continuità. Sovente erano gli stessi mulattieri liguri che provvedevano autonomamente alla manutenzione delle vie che percorrevano, al fine di agevolare il transito delle loro carovane (Gino Redoano Coppedè, «Le vie di comunicazione...» *op. cit.*, p. 163).

19. Per quanto concerne il territorio dell’estrema Liguria occidentale, dopo il tentativo attuato dal governo parigino nel 1803 di riunificare la Riviera di Ponente da Loano a Ventimiglia attraverso l’istituzione della Giurisdizione degli Ulivi (con capoluogo Oneglia), nel 1806 il Dipartimento delle Alpi Marittime (nato nel 1793 e suddiviso nei tre distretti di Nizza, Mentone e Puget-Théniers) viene esteso

governo parigino: Napoleone riconosce infatti il ruolo strategico della Liguria dal punto di vista sia militare che commerciale, considerando quindi le vie di comunicazione del territorio non più come un sistema autonomo, ma come parte integrante di una rete che comprendeva tutto il dominio. Per motivi militari, ma anche per le necessità contingenti provocate dal blocco marittimo attuato dagli Inglesi alle coste liguri e a quelle degli altri domini napoleonici, il governo francese è subito costretto ad operare concretamente sul sistema viario della regione, allo scopo agevolare i trasporti interni attraverso l'impiego di mezzi di trasporto a ruota. I controlli britannici alle navi che solcano il mare delle Riviere non consentono più alla marina di piccolo cabotaggio la sua tradizionale funzione di trasporto di persone e merci lungo la costa, servizio che nei secoli passati aveva contribuito ad alleggerire il traffico terrestre lungo la via Aurelia, le cui cattive condizioni avevano influito fino a quel momento in maniera limitata sulla viabilità regionale. Allo stesso tempo, il blocco continentale proclamato da Napoleone nel 1806 provoca una generale contrazione dei traffici marittimi, mentre la marineria ligure si dedica essenzialmente alla guerra di corsa<sup>20</sup>.

Proprio la crisi del cabotaggio ligure, ostacolato sia dalla marina britannica che dalle normativa doganale imposta da Napoleone, è oggetto di un'interessante relazione compilata nel 1806 dal Direttore delle fortificazioni del Dipartimento di Genova, il quale, dopo aver delineato le caratteristiche dell'economia ligure e dopo aver sottolineato il ruolo cruciale dei commerci marittimi sia a breve che a medio raggio per il sostentamento della popolazione e per l'economia del territorio, analizza l'annoso problema della difesa della navigazione costiera, specialmente in un periodo storico particolarmente difficile quale era quello che si stava vivendo in quegli anni<sup>21</sup>. Egli, riferendosi in special modo al cosiddetto piccolo cabotaggio (ovvero alla navigazione effettuata in prossimità della costa con imbarcazioni di portata fino a 200 tonnellate), ritenuto indispensabile per i rifornimenti alle località rivierasche, precisa come le due feluche destinate dalla Marina al pattugliamento della costa non fossero sufficienti, nonostante la presenza a terra di batterie armate, e auspica il potenziamento di tali strumenti, a cui si sarebbe dovuto aggiungere un sistema di segnalazione telegrafica continuo (tramite una serie

fino a Sanremo, cioè al confine col Dipartimento di Montenotte, arrivando quindi a comprendere una porzione del territorio ligure. A questo riguardo si veda Nino Lamboglia, *Le unità storico-amministrative della Liguria Occidentale*, Bordighera, G. Bessone, 1943, pp. 21-22.

20. Come noto, nel 1806, in risposta al blocco marittimo imposto dagli Inglesi, Napoleone adotta il blocco continentale, con il quale vieta alle navi provenienti dalla Gran Bretagna e dalle sue colonie l'accesso a tutti i porti dell'Impero, cercando al contempo di intensificare gli scambi all'interno del continente. Nilo Calvini, « Dall'assalto alla Modesta al blocco di Genova », in *Il porto di Genova nella Mostra di Palazzo San Giorgio*, Milano, Alfieri, 1953, pp. 221-222 ; Gino Redoano Coppedé, *Il sistema viario della Liguria... op. cit.*, pp. 170-171.

21. *Mémoire sur le cabotage de la ci devant Ligurie*, le 25 décembre 1806, Archives Nationales de Paris [A.N.P.], Séries moderne et contemporaine, F/20/191, pp. 2-5. Al momento dell'annessione all'Impero i tre dipartimenti liguri di Genova, Montenotte e degli Appennini erano stati compresi nella ventottesima Divisione militare, al cui comando era stato posto François Chasseloup de Laubat, uno dei più brillanti ingegneri militari di Napoleone, il quale fornì un contributo fondamentale al miglioramento delle opere di difesa del territorio ligure (Leone Carlo Forti, *Fortificazioni e ingegneri militari in Liguria : 1684-1814*, Genova, Compagnia dei librai, 1992, pp. 285-286).

di postazioni denominate semafori) che avrebbe dovuto coprire tutta la costa da Tolone a La Spezia. A suo parere, solo « quand ce travail sera terminé, que les signaux et bâtiments côtiers seront établis, il ne manquera plus rien à la défense de la côte, qui offrira alors au cabotage toute la protection qu'il peut désirer »<sup>22</sup>.

Con l'annessione all'Impero francese inizia una nuova era per le strade liguri, almeno sotto il profilo della progettazione e della programmazione. A partire da questo momento, infatti, ogni opera viaria viene programmata secondo un piano di priorità stabilito dal governo parigino, il quale si affida ad un apposito organismo dipendente dall'amministrazione centrale (il *Corps des Ponts et Chaussées*, presente con un ufficio in ciascun dipartimento), composto da ingegneri e tecnici competenti, deputato a studiare la morfologia del territorio al fine di stabilire il tracciato migliore per ogni strada da costruire e le relative opere necessarie, oltre che a farsi carico della manutenzione e controllo delle via già esistenti<sup>23</sup>.

I prefetti posti a capo dei singoli dipartimenti, coadiuvati da ingegneri e tecnici dell'ufficio dei *Ponts et Chaussées*, iniziano ad effettuare una serie di rilevazioni statistiche al fine di verificare lo stato di agibilità e le condizioni operative di porti e strade, per programmare poi gli opportuni interventi di manutenzione: essi sono infatti concordi nell'affermare che tutta la Liguria aveva urgente necessità di migliorare il proprio sistema interno di trasporti, in quanto esistevano solo brevi tratti di strade carrozzabili spesso uniti tra loro da sentieri ripidi e pericolosi<sup>24</sup>. A tale proposito, è doveroso innanzi tutto precisare che, nonostante i buoni propositi del governo parigino, i numerosi progetti presentati volti a migliorare la viabilità all'interno della regione e ad incrementare l'operatività dei porti restano per la maggior parte inattuati, a causa soprattutto dell'esiguità dei fondi messi a disposizione dei singoli dipartimenti da parte dell'amministrazione centrale, ma anche per la durata relativamente breve della dominazione francese, salvo poi venire in parte realizzati successivamente in epoca sabauda. Era infatti di competenza del governo centrale di Parigi solo l'individuazione e la costruzione delle grandi strade di interesse imperale (ovvero le comunicazioni della Liguria con la Francia orientale e con il Piemonte), mentre ai consigli generali dei dipartimenti spettava l'onere di provvedere alla costruzione delle strade di interesse locale su richiesta delle singole comunità. Inoltre, molte richieste di attuazione di progetti inerenti il sistema trasportistico dipartimentale vengono presentate intorno agli anni 1812-1813, quando la caduta dell'Impero è ormai troppo prossima per vederne la realizzazione<sup>25</sup>.

Attraverso l'analisi della documentazione prodotta a tal fine da prefetti, consiglieri e funzionari amministrativi facenti capo ai singoli dipartimenti, in gran parte conservata presso gli Archivi Nazionali di Parigi, è possibile quindi ottenere

22. *Mémoire sur le cabotage de la ci devant Ligurie*, le 25 décembre 1806, A.N.P., Séries moderne et contemporaine, F/20/191, pp. 6-7.

23. Gino Redoano Coppédé, « Il sistema viario della Liguria... » *op. cit.*, pp. 164-165.

24. Danilo Presotto, « Aspetti dell'economia ligure nell'età napoleonica: i lavori pubblici », in *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, n.s., VII, 1967, p. 154.

25. G. Redoano Coppédé, *Il sistema viario della Liguria...*, *op. cit.*, p. 166.



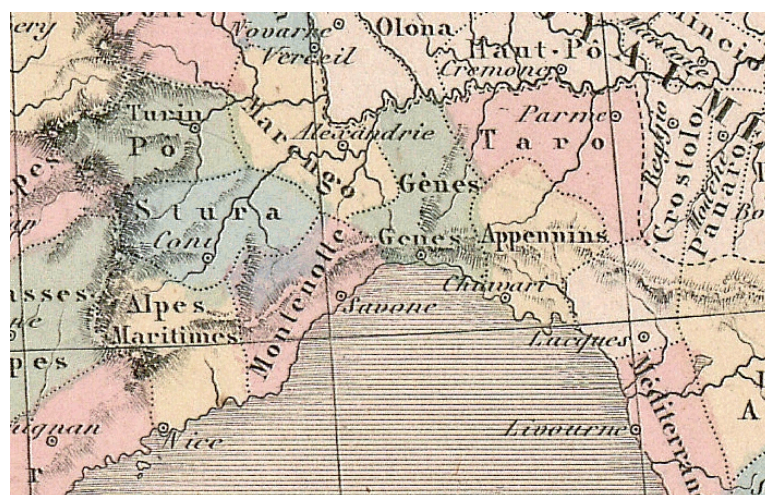


Figura 2: La divisione della Liguria in dipartimenti<sup>27</sup>

un quadro relativamente dettagliato dello stato delle vie di comunicazione all'interno del territorio ligure in questo importante periodo storico e dell'incidenza degli interventi effettuati dal governo parigino sull'economia locale<sup>26</sup>.

## Il Dipartimento di Genova

Il primo dipartimento che è opportuno prendere in esame è quello di Genova. Esso presentava un'estensione di circa 600.000 ettari, una popolazione di 411.000 abitanti, ed era suddiviso in cinque *arrondissements*, ovvero circondari: Bobbio, Tortona e Voghera, che prima dell'annessione facevano parte del territorio piemontese, oltre a Genova (capoluogo) e Novi<sup>28</sup>. A capo del dipartimento viene inizialmente posto La Tourette, richiamato poi a Parigi e sostituito nel marzo del 1809 da Bourdon de Vatry, un uomo attivo ed energico, che, appena giunto a Genova, mette in atto una serie di misure al fine di riorganizzare al meglio ogni aspetto della vita economica e sociale del capoluogo e degli altri circondari. In quest'ottica, il consigliere della prefettura Joseph Dattili e l'ispettore delle finan-

26. Tale indagine è tuttora in corso. I risultati finali confluiranno in un lavoro di più ampio respiro sull'economia della Liguria durante la dominazione francese, con particolare riferimento alle problematiche inerenti le comunicazioni marittime e terrestri.

27. Fonte : *Empire français (i) Allemagne*, 1867 / Mr & Mrs. Driox et Ch. Leroy ; gravé par Jenotte, Institut Cartogràfic de Catalunya, RM. 41940.

28. Il dipartimento era delimitato a nord dal fiume Po, che lo separava dal Regno d'Italia, a est dal dipartimento degli Appennini, a nord-est da quello di Taro e a ovest dai dipartimenti di Marengo e Montenotte (*Organisation du Département de Gènes*, le 2 février 1808, A.N.P., Séries moderne et contemporaine, F/20/191).

ze Pierre Bianchi vengono immediatamente incaricati di effettuare un'indagine statistica che viene pubblicata nell'ottobre dello stesso anno<sup>29</sup>.

La relazione in oggetto si presenta alquanto ricca e dettagliata, anche se in alcuni passi risulta ripetitiva e eccessivamente enfatica nel lodare i risultati dei primi anni di amministrazione del territorio da parte del governo parigino. Lo schema delle tematiche affrontate è quello classico delle statistiche dipartimentali promosse dall'amministrazione francese per conoscere a fondo le condizioni economiche e sociali dei territori conquistati<sup>30</sup>. Per quanto concerne lo stato delle vie di comunicazione, oltre alle notizie riportate in una apposita sezione della relazione denominata *Ponts et chaussées*, peraltro alquanto coincisa, ulteriori informazioni sulla transitabilità delle stesse, sui lavori effettuati e su quelli in programma si trovano anche laddove gli autori descrivono le attività agricole, industriali e commerciali presenti sul territorio.

Il quadro che ne scaturisce, nonostante l'entusiasmo con il quale vengono riportati i risultati dei lavori intrapresi dal nuovo governo, è quello di una situazione generale che non subisce modificazioni sostanziali rispetto al passato. Facendo seguito all'editto imperiale del 1806 che predisponne il piano di ristrutturazione del sistema viario italiano, ritenuto inadeguato per rispondere agli obiettivi del governo parigino, anche nel Dipartimento di Genova era stato varato un vero e proprio progetto viario, basato sull'individuazione di quattro grandi strade, destinate a collegare il capoluogo a Nizza, a Roma e a Piacenza (quest'ultima attraverso Bobbio) e Voltri ad Alessandria, per le quali ancora nel 1808 si dice che i relativi cantieri fossero in attività e che nel giro di pochi anni sarebbero state « libres et commodes ». Al momento della compilazione della suddetta relazione gli unici lavori portati a compimento erano però quelli riguardanti la strada n. 210 della Bocchetta (lungo l'itinerario tra Genova e Milano), prontamente riparata in quanto ritenuta « en très mauvais état » e addirittura « autrefois funeste aux voyageurs »<sup>31</sup>. In linea generale, però, sia questo che gli altri lavori effettuati sulle principali direttrici di collegamento del capoluogo ligure con l'oltregiogo si rivelano poco più che « interventi tampone », alquanto dispendiosi e soprattutto non risolutivi : gli stessi

29. La relazione presentata al Prefetto risulta composta da due distinte memorie : la prima, redatta da Bianchi, dal titolo *Notices Historico-Statistiques ou Aperçu de la Situation du Département de Gênes dans les diverses branches de l'Administration Préfectorale au Mois de Mars 1809* ; la seconda, firmata da Dattili, porta invece la dicitura *Notices sur la Statistique du Département de Gênes* (*Ibid.*, le 22 octobre 1809).

30. Tra gli argomenti affrontati figurano l'organizzazione amministrativa, le condizioni della popolazione, dell'agricoltura, delle industrie e del commercio, la descrizione del territorio e del clima, lo stato delle infrastrutture. Sulla statistica dipartimentale si veda Marie-Noelle Bourguet, « L'inchiesta e il territorio : la statistica dipartimentale nel periodo napoleonico », in Gilbert Chabrol de Volvic, *Statistica delle Province di Savona, di Oneglia, di Acqui e di parte della provincia di Mondovì, che formavano il Dipartimento di Montenotte*, a cura di Giovanni Assereto vol. I, Savona, Comune di Savona, 1994, pp. 39-63.

31. *Notices Historico-Statistiques ou Aperçu de la Situation du Département de Gênes ...*, A.N.P., *Séries moderne et contemporaine*, F/20/191, p. 31 ; sul progetto viario riguardante il Dipartimento di Genova si veda Danilo Presotto, *op. cit.*, pp. 159-161; sulla strada della Bocchetta vedi Roberto Palumbo, *La strada dei Givi e il passo della Bocchetta: percorsi storici tra Genova e Novi Ligure*, La Spezia, Luna Editore, 2003, p. 36.

ingegneri francesi nelle loro relazioni segnalano ripetutamente le difficoltà che si incontravano nel percorrere queste strade<sup>32</sup>.

Secondo quanto riportato da Joseph Dattili in una relazione compilata nel 1809, le vie del circondario di Genova erano complessivamente poche e per la maggior parte costituite da mulattiere: si poteva percorrere in carrozza solo il tratto di strada da Genova a Voltri e Campomorone; uscendo dalla città attraverso la porta orientale, alcune mulattiere attraversavano la Valbisagno, proseguivano verso Bobbio attraverso il passo della Scoffera e raggiungevano il Dipartimento degli Appennini se si usciva invece dalla porta occidentale, la cosiddetta strada maestra terminava il suo percorso pianeggiante per inerpicarsi sulle montagne per raggiungere il circondario di Novi<sup>33</sup>. La valle Scrivia era attraversata da una strada che univa Genova a Serravalle, passando per Pontedecimo e il colle dei Giovi. Questa via, disegnata nel 1802 dall'ingegnere Giacomo Brusco e dall'architetto Gaetano Cantoni, presentava però problemi dovuti alla sua eccessiva pendenza e ai forti venti, anche se il fatto che il Passo dei Giovi fosse situato ad un'altitudine inferiore rispetto a quello della Bocchetta presentava indubbi vantaggi, specialmente nei mesi invernali<sup>34</sup>. Esistevano inoltre una serie di sentieri e mulattiere generalmente transitabili solo nei mesi estivi che attraversavano i circondari di Novi, Bobbio, Tortona, Voghera, oltre ad alcune strade parzialmente carrozzabili che si interrompevano bruscamente ai piedi delle montagne che separano la pianura dal capoluogo ligure. Secondo il consigliere prefettizio, però, non bisognava sottovalutare l'importanza della navigazione lungo il fiume Po, definito come una sorta di filo conduttore per i traffici commerciali (specialmente derrate alimentari e vino) con il Regno d'Italia; a suo parere, incentivando la navigazione lungo tale direttrice si sarebbero favorite le attività manifatturiere del territorio dipartimentale d'oltregiogo e specialmente dei circondari di Tortona e Voghera, compensando, almeno in parte, la già menzionata crisi del commercio marittimo e le difficoltà di trasporto terrestre verso lo scalo genovese<sup>35</sup>.

Nel periodo tra il 1806 e il 1813 vengono complessivamente effettuati lavori di costruzione e manutenzione alle strade del Dipartimento per circa 1.700.000 franchi, di cui oltre la metà risultano impiegati per la costruzione della strada litoranea, con risultati peraltro assai modesti<sup>36</sup>; 282.000 franchi vengono spesi

32. Più precisamente, il Dipartimento di Genova era direttamente interessato ai lavori eseguiti sulla strada n. 14 di collegamento tra Parigi e Napoli, attraverso Nizza-Genova-La Spezia; sulla n. 205 tra Torino e Piacenza via Tortona-Voghera; sulla n. 210 bis tra Genova e Vercelli attraverso Pontedecimo, il Passo dei Giovi e la Valle Scrivia.

33. *Notices sur la Statistique du Département de Gênes ...*, A.N.P., *Séries moderne et contemporaine*, F/20/191, pp. 42-43.

34. I lavori per rendere tale tracciato carrozzabile, iniziati in epoca napoleonica, verranno portati a termine solo nel 1821.

35. *Notices sur la Statistique du Département de Gênes ...*, A.N.P., *Séries moderne et contemporaine*, F/20/191, pp. 42-47, 76-77.

36. Alcuni resoconti dell'epoca precisano infatti che all'estremo ponente del dipartimento la strada litoranea era stata portata a termine sino al sobborgo di Sampierdarena ma risultava in buono stato solo per un breve tratto di 4 km, mentre il resto del percorso era talmente disagiata da invogliare i viaggiatori a seguire il vecchio percorso, anch'esso però in pessime condizioni. Anche a levante la situazione era altrettanto difficile: la strada litoranea risultava interrotta all'altezza di Nervi a seguito

per il nuovo tracciato che doveva unire Genova a Piacenza, ma alla fine del 1813 dei 93 km previsti solo sei risultano completati e si riferiscono al tratto compreso tra la città e l'alta Valbisagno ; infine, circa 212.000 franchi risultano impiegati per la costruzione di un ponte sul fiume Scrivia e la somma restante per le vie di collegamento con la pianura attraverso i passi dei Giovi e della Bocchetta<sup>37</sup>.

Come già precisato, i collegamenti marittimi hanno sempre ricoperto un ruolo cruciale nell'ambito della rete trasportistica regionale e per tale ragione l'amministrazione francese dimostra un certo interesse anche verso questo settore, promuovendo una serie di indagini volte a verificare le condizioni e le capacità operative degli scali presenti in ciascun dipartimento.

Con riferimento al Dipartimento di Genova, è possibile delineare un quadro relativamente dettagliato della situazione grazie ad memoria redatta dall'architetto Tagliafichi inviata al governo di Parigi nel 1806 (riguardante però solo il porto di Genova)<sup>38</sup>, ad una rilevazione statistica realizzata nel 1810 dal prefetto Bourdon de Vatry, contenente una breve descrizione di tutti gli approdi presenti lungo il tratto di costa di competenza (ovvero tra Voltri e Camogli)<sup>39</sup>, oltre che ad un rapporto del 1811 di un funzionario dei *Ponts et Chaussées* relativo ai lavori che sarebbe stato utile intraprendere per migliorare l'efficienza dei porti dipartimentali<sup>40</sup>.

Per quanto concerne il porto di Genova, il governo napoleonico si trova a dover affrontare alcuni problemi di natura tecnica, mai risolti nel passato, che ne limitavano l'operatività, quali l'insufficienza delle aree di approdo e di movimentazione dei carichi e, soprattutto, la scarsa profondità dei fondali. Quest'ultimo aspetto costituisce l'oggetto principale della relazione del Tagliafichi, il quale spiega che l'inconveniente era determinato sia dalla localizzazione dello scalo, posto tra due ampi torrenti (il Polcevera e il Bisagno), che, alimentati dalle piogge, aumentavano la loro portata e sfociavano in mare riversandovi ingenti quantità di detriti e di terra, che con il passare del tempo causavano un innalzamento del fondale, ma anche dalla scarsa manutenzione che veniva effettuata alla rete fognaria cittadina, che, spesso ostruita, scaricava in mare ulteriori detriti e acque torbide<sup>41</sup>.

---

del crollo di un ponte appena costruito e riprendeva quindi il suo percorso a Recco per ulteriori 19 km, di cui metà composti da selciato e la restante parte da massiciata di pietre (Danilo Presotto, *op. cit.*, p. 164).

37. Con riferimento alla strada della Bocchetta, i lavori di manutenzioni erano particolarmente complessi in considerazione del fatto che si trattava di una strada molto frequentata (lungo questa via transitavano presumibilmente oltre 250.000 muli all'anno), con pendenze che in alcuni tratti toccavano il 14% e che raggiungeva la quota di 777 metri d'altitudine (Danilo Presotto, *op. cit.*, p. 165).

38. *Memoria dell'Architetto Tagliafichi, corrispondente dell'Istituto di Parigi e membro dell'Accademia delle Scienze e Belle Arti di Genova al servizio della Marina Imperiale*, doc. 16 marzo 1806, A.N.P., *Séries moderne et contemporaine*, F/1/81.

39. *Notion statistiques sur le littoral de la mer dans le Département de Gênes, depuis et y compris Voltri faisant la limite du Département au Ponent, jusqu'à Camogli inclusivement autre limite au Levant*, le 20 avril 1810, A.N.P., *Séries moderne et contemporaine*, F/20/191.

40. *Rapport général sur le service des Ponts et Chaussées dans le Département de Gênes, Travaux qu'il serait utile d'entreprendre*, doc. 20 settembre 1811, A.N.P., *Séries moderne et contemporaine*, F/14/991

41. *Memoria dell'Architetto Tagliafichi ...*, doc. 16 marzo 1806, A.N.P., *Séries moderne et contemporaine*, F/1/81, pp. 9-11.

Tra il 1806 e il 1809 il governo cerca di porre rimedio al problema, anche per le implicazioni di natura sanitaria che ne derivavano, spendendo complessivamente circa 22.000 franchi in lavori di manutenzione, senza però ottenere risultati degni di nota <sup>42</sup>.

<i>Porto</i>	<i>Popolazione</i>	<i>Naviglio in entrata e in uscita in media per anno</i>	<i>N° bastimenti inferiori a 30t. per la navigazione di cabotaggio</i>
Voltri	6478	1350	38
Prà	3249	450	12
Pegli	2756	700	1
Sestri Ponente	3129	800	39
Cornigliano	2696	– <sup>a</sup>	26
Sampiardarena	2000	– <sup>a</sup>	71
Genova	79264	10350	500 <sup>b</sup>
La Foce	1302	– <sup>a</sup>	12
Boccadassino	600	250	21
Nervi	2993	350	–
Bogliasco	1433	100	4
Sori	1727	250	17
Recco	3842	400	24
Camogli	4031	800	80 <sup>c</sup>

<sup>a</sup>. si trattava di spiagge prive di infrastrutture per consentire l'approdo dei bastimenti, che utilizzavano il vicino porto di Genova

<sup>b</sup>. alcune imbarcazioni presentavano un tonnellaggio superiore

<sup>c</sup>. tali bastimenti erano impiegati sia per la pesca che per il cabotaggio

Tabella 1: Traffico mercantile dei porti e approdi del Dipartimento di Genova nel 1810 <sup>43</sup>

Un'ulteriore questione affrontata con enfasi dal Tagliafichi riguarda la necessità di spostare l'arsenale militare dal porto di Genova : a suo parere, infatti, « guerra e commercio si escludono scambievolmente, né potranno unirsi in perfetta amicizia ». Lo scalo del capoluogo, caratterizzato da una cronica carenza di aree di approdo e di ricovero per i bastimenti, aggravata dalla decisione del governo parigino di destinare le due darsene esistenti ad uso esclusivo della Marina Imperiale, avrebbe dovuto essere riservato ai soli traffici mercantili, mentre il golfo spezzino viene individuato come il luogo ideale per accogliere un'armata navale grazie alle difese naturali di cui era dotato <sup>44</sup>. Come noto, però, anche tale

42. Danilo Presotto, *op. cit.*, p. 156.

43. Fonte: *Notion statistiques sur le littoral de la mer dans le Département de Gênes ...*, le 20 avril 1810, A.N.P., *Séries moderne et contemporaine*, F/20/191.

44. Secondo il Tagliafichi, infatti, « un porto capace di contenere una armata navale non è opera dell'arte, ma bensì della natura. Oltre le grandi somme necessarie a un tale lavoro, è impossibile che l'arte vi riunisca tutte quelle condizioni che si richiedono perché sia comodo, sicuro e presenti alle navi

progetto troverà attuazione solo alcuni decenni più tardi per iniziativa di Cavour. Con riferimento all'esigenza di miglioramento delle infrastrutture dello scalo genovese, egli presenta un progetto basato su alcuni interventi fondamentali, che andavano dalla creazione di una nuova darsena e di un bacino per le costruzioni navali, al prolungamento con forma circolare dei due moli di protezione esistenti, ma anche in questo caso nulla viene fatto. Negli anni seguenti solo tre pontili di approdo risultano pienamente funzionanti, ovvero il ponte della Legna, il ponte Spinola (destinato allo sbarco di calce, mattoni e degli altri materiali da costruzione) e il ponte della Mercanzia (per lo sbarco di tutte le altre merci) e nel 1809 così scrive il funzionario del *Ponts et Chaussées* :

« dans son état actuel, le port de Gênes est un des plus mauvais ports de la France ; aucun des ports de l'Empire n'a probablement fourni matière à plus de discussions et de controverses . . . »<sup>45</sup>.

Nei programmi napoleonici il porto di Genova non si può dire che godesse di scarsa considerazione, ma è indubbio che ad esso viene attribuita una funzione complementare, secondo una visione più generale del sistema degli scali liguri, nell'ambito del quale ciascun approdo riveste una funzione specifica: ad esempio, secondo i piani napoleonici, Savona doveva ricevere le merci destinate al Piemonte, Lerici e Camogli avrebbero servito l'entroterra appenninico, mentre La Spezia avrebbe dovuto ospitare la Marina Militare. Per tale ragione, vengono ad esempio intrapresi nel 1810 alcuni lavori di prolungamento del molo esistente nel piccolo approdo di Camogli, a quanto sembra ben eseguiti e con un esborso ragionevole, mentre nello stesso periodo le spese sostenute dall'amministrazione francese per la cura e la manutenzione del porto di Genova sono decisamente modeste e del tutto insufficienti. Solo tra il 1811 e il 1812 vengono finalmente autorizzati e finanziati i lavori più urgenti di cui necessitava questo scalo, ma se si confrontano i fondi ad esso destinati con quelli impiegati per gli altri porti liguri si evidenzia la perdita di centralità del porto della dominante all'interno dei domini napoleonici: tra il 1808 e il 1813 vengono spesi circa 46.000 franchi per lo scalo genovese, 79.000 per quello di Savona e circa 11.000 ciascuno per i piccoli approdi di Camogli e Lerici<sup>46</sup>. Tale politica, se trova una giustificazione nella necessità di sviluppare in maniera organica tutto il territorio ligure, all'interno del quale i porti minori, relegati per molti secoli ad un ruolo minoritario per una precisa scelta politica del governo della Repubblica, avevano un'importante funzione propulsiva per lo sviluppo economico della regione, appare comunque miope di fronte alla rilevanza che lo scalo genovese ancora rivestiva, nonostante la generale contrazione dei traffici. Come evidenziato dalla Tab.1, il traffico mercantile facente capo al porto

in ogni tempo un tranquillo ricovero » : solo il porto di La Spezia a suo parere rispondeva a tali requisiti (*Ibid.*, pp. 3-4).

45. Relazione di Roussigné del 20 settembre 1809 (Danilo Presotto, *op. cit.*, p. 158).

46. *Rapport général sur le service des Ponts et Chaussées dans le Département de Gênes présenté à M. le Maître des Requêtes Fabbioni, chargé spécialement du service des Ponts et Chaussées au-delà des Alpes, par M. Littardi auditeur au Conseil d'État, attaché à l'administration des Ponts et Chaussées, le 20 septembre 1811*, A.N.P., *Séries moderne et contemporaine*, F/14/991.

di Genova non era nemmeno minimamente paragonabile a quello degli altri porti, che venivano essenzialmente utilizzati dalle barche da pesca o da quelle impiegate per il piccolo cabotaggio.

## Il Dipartimento di Montenotte

Il Dipartimento di Montenotte, che presenta un'estensione di 3800 kmq e una popolazione di quasi 300.000 abitanti, viene diviso in quattro circondari: Porto Maurizio, Savona (capoluogo), Ceva e Acqui, comprendendo quindi anche una significativa porzione del Piemonte<sup>47</sup>. Il governo francese aveva voluto infatti conferire compattezza amministrativa a zone che nei secoli precedenti avevano instaurato intensi rapporti economici. Il territorio si presenta infatti relativamente uniforme e prevalentemente montuoso, con poche aree coltivabili ma situato in una posizione geografica particolarmente favorevole per lo svolgimento di traffici commerciali. Le valli e i sentieri che da Savona portano oltre l'Appennino e verso la Pianura Padana vengono infatti studiati, percorsi e misurati anche dallo stesso Napoleone, che aveva ben compreso le potenzialità strategiche ed economiche del territorio. Già prima dell'annessione il savonese è oggetto di relazioni di diplomatici francesi che ne apprezzano le risorse naturali e l'intraprendenza della popolazione, ma che sottolineano già la necessità di dotare il territorio delle opportune infrastrutture.

La guida del Dipartimento viene affidata al noto prefetto Gilbert Chabrol de Volvic, il quale si dimostra un amministratore dinamico, dotato di grande senso del dovere, capace di creare un forte legame tra la popolazione locale e l'autorità centrale<sup>48</sup>. Nel corso della sua attività effettua personalmente studi e rilevazioni sul territorio e per tale ragione le sue rilevazioni statistiche risultano più accurate e soprattutto maggiormente veritiere rispetto alla documentazione prodotta dagli altri funzionari<sup>49</sup>.

Egli riconosce l'importante ruolo delle vie di comunicazione per la circolazione delle merci, per stimolare la produzione agricola e manifatturiera e quindi, più in generale, per perseguire la crescita economica del dipartimento. Poco tempo dopo il suo insediamento, infatti, il piano concernente le costruzioni stradali è già

47. Per la divisione amministrativa del territorio ligure e la costituzione dei singoli dipartimenti si veda *Ligurie*, Milan, le 17 prairial an XIII, A.N.P., *Séries moderne et contemporaine*, F/1/81, fasc. 2.

48. Nominato prefetto nel gennaio del 1806 al posto di Hugues Pomme Raisin Nardon (già prefetto del Dipartimento di Maine et Loire e successivamente inviato a guidare quello di Taro), è probabilmente una delle figure più rappresentative della presenza francese in territorio ligure. Per un profilo biografico di questo personaggio si veda Marie-Vic Ozouf-Marignier, « Chabrol de Volvic : profilo biografico di un grande funzionario », in Gilbert Chabrol de Volvic, *op. cit.*, vol. 1, pp. 21-38 Per un'analisi dettagliata dell'economia del Dipartimento dei Montenotte e dell'operato dello Chabrol vedi Giovanni Assereto, « Il dipartimento di Montenotte : amministrazione, economia e statistica », in *Ibid.*, vol. 1, pp. 64-85.

49. Nell'ambito della vasta documentazione prodotta si segnala, oltre alla nota Statistica pubblicata in due volumi nel 1824 (*Statistique des provinces de Savone, d'Oneille, d'Acqui et de la partie de la province de Mondovì, formant l'ancien département de Montenotte*, Paris, Imprimerie de Jules Didot, 1824), anche *l'État de la situation du Département de Montenotte par le Préfet, Monsieur Chabrol de Volvic*, le 2 mai 1807, A.N.P., *Séries moderne et contemporaine*, F/20/226.

largamente abbozzato, grazie al lavoro svolto dai tecnici del *Ponts et Chaussées* che vagliano con attenzione le proposte presentate dagli amministratori e dai notabili locali, e l'amministrazione francese ha ben chiari gli obiettivi da perseguire e le direttrici principali da tracciare. Egli si adopera per individuare e suggerire al governo francese gli interventi più efficaci e più facilmente realizzabili, cerca di velocizzare le procedure burocratiche per avviare i lavori in tempi rapidi e si occupa personalmente di coordinare gli interventi : non a caso, infatti, il Dipartimento di Montenotte è quello che nell'arco di tempo considerato fa registrare i maggiori investimenti in tale ambito rispetto alle altre unità territoriali liguri (4.671.000 franchi spesi contro 1.737.000 nel dipartimento di Genova e 1.691.000 in quello degli Appennini)<sup>50</sup>.

Fin dall'annessione, il governo francese, l'amministrazione dei *Ponts et Chaussées* e lo stesso prefetto prendono in considerazione l'assestamento delle strade già esistenti, al fine di renderle carrozzabili, attraverso le quali si effettuava un redditizio commercio di transito : una partiva da Savona e giungeva ad Alessandria attraverso la Valbormida ; un'altra iniziava a Porto Maurizio e, attraverso il Colle di Nava e la valle del Tanaro, arrivava a Ceva, Mondovì e Torino. Solo successivamente viene decretata la già menzionata costruzione di una strada litoranea per collegare la Francia con l'Italia e l'apertura di una strada per unire i comuni di Carcare e Ceva, entrambi in territorio piemontese. Complessivamente, il progetto viario del Dipartimento risulta basato sulla predisposizione di cinque nuovi tracciati che si dovevano intersecare con le vie già esistenti:

- Strada n. 14 : Parigi-Napoli per Nizza, Genova, La Spezia (strada litoranea). Il tratto di interesse del dipartimento iniziava a Taggia e terminava ad Arenzano, al confine col dipartimenti di Genova, per una lunghezza di 125 km.
- Strada n. 110 : Grenoble-Savona per Briançon. Il tratto dipartimentale era Mondovì-Ceva-Millesimo-Carcare (44 km), da dove poi si univa alla strada n. 209 Savona-Alessandria.
- Strada n. 206 : Torino-Savona, che si univa a Mondovì alla strada n. 110 (47 km).
- Strada n. 207 : Torino-Porto Maurizio, che si univa a Ceva alla strada n. 110 (86 km), ritenuta molto utile per i viaggiatori diretti dalla costa dell'estremo ponente ligure verso il Piemonte e viceversa, ma anche per l'approvvigionamento del territorio.
- Strada n. 209 : Savona-Alessandria per Carcare-Acqui (110 km).

Nonostante l'abilità del prefetto, anche in questo caso, però, solo una parte dei progetti viene portata a compimento. La strada litoranea, terminata nel 1813 per il tratto di competenza del dipartimento in oggetto, risultava interrotta in alcuni tratti, come ad esempio tra Spotorno e Vado e tra Varazze e il torrente Luvara<sup>51</sup>

50. Danilo Presotto, *op. cit.*, p. 174 ; Giovanni Assereto, « Il dipartimento di Montenotte. . . » *op. cit.*, p. 83.

51. Gli ingegneri francesi avevano deciso di costruire il nuovo tracciato litoraneo il più possibile vicino al mare in modo da evitare i numerosi cambi di pendenza che caratterizzavano la vecchia via



; la Torino-Porto Maurizio, che all'altezza di Ceva avrebbe dovuto ricongiungersi con la n. 110 Grenoble-Briançon-Savona, viene completata solo per 30 km da Carcare a Millesimo e da questa località a Ceva. Risultano invece interamente costruite (casi unici nella regione) la strada n. 209 Savona-Alessandria (inaugurata nel 1812) e il tratto Savona-Ceva della n. 210<sup>52</sup>.

Le coste del dipartimento, ricche di punti elevati e prominenti, offrivano numerosi approdi riparati dai venti : ogni centro abitato possedeva infatti almeno una piccola rada o una spiaggia sicura dove poter ancorare o tirare in secca le imbarcazioni. I principali porti erano quello di Savona, la rada di Vado, Alassio, Laigueglia e Porto Maurizio. Il primo era un porto naturale che però, soprattutto a causa della lunga oppressione e trascuratezza che ne aveva caratterizzato l'esistenza durante la Repubblica di Genova, necessitava di ingenti opere di manutenzione : secondo il prefetto si rendeva necessario il dragaggio di 90.000 metri cubi di terra per ottenere un'adeguata profondità dei fondali, il prolungamento del molo di circa 300 metri per aumentare la superficie di acque sicure, un costante lavoro di mantenimento delle banchine ; la vicina rada di Vado era invece considerata la più sicura di tutta la Liguria, in quanto era l'unica in grado di offrire riparo con qualsiasi vento. La contiguità dei due approdi e le facili comunicazioni con il Piemonte (grazie anche alla nuova strada di collegamento con Alessandria) rendevano Savona un importante nodo commerciale e una città strategicamente rilevante per i domini napoleonici (viene infatti presa anche in considerazione l'ipotesi di utilizzare una parte del porto per l'ancoraggio di una flotta militare)<sup>53</sup>. A metà strada tra Savona e il confine occidentale del dipartimento si trovavano gli approdi di Laigueglia e Alassio, ben protetti dai venti (ad esclusione di quelli provenienti da est sud-est), frequentati ogni anno in media da oltre 2000 imbarcazioni. Fino a Porto Maurizio non si incontravano altri approdi sicuri e per tale ragione Chabrol riteneva di fondamentale importanza la realizzazione di una vera e propria struttura portuale in questa località, con l'obiettivo non solo di accogliere i bastimenti carichi di olio che transitavano lungo questo tratto di costa, ma anche le navi provenienti da Genova e dirette a Marsiglia. Nella sua Statistica egli afferma che si poteva ottenere un riparo abbastanza sicuro nella baia esistente tra la collina di Porto Maurizio e una sporgenza di roccia presso la spiaggia di Oneglia, provvedendo alla costruzione di due moli (uno dei quali sarebbe stato la continuazione di quello esistente) con un esborso complessivamente limitato, grazie anche alla possibilità di reperire in loco le pietre e la calce necessarie. L'analisi del prefetto prosegue poi con una sintetica ma efficace descrizione di tutte le spiagge o approdi che si incontravano lungo la costa del dipartimento, con l'indicazione per ciascuna delle caratteristiche del fondale, del regime dei venti ai quali erano esposti e delle possibili migliorie che

Aurelia, che passava invece da una valle all'altra con ripide salite e altrettante discese scoscese ; per evitare tale inconveniente si sarebbero dovuti aprire dei passaggi nella roccia ad un'altezza il meno elevata possibile dal livello del mare. Il nuovo percorso studiato differiva quindi parzialmente da quello tradizionale, ma per gli inconvenienti tecnici incontrati e per la carenza di fondi a disposizione viene completato solo in minima parte (Gino Redoano Coppedé, *Il sistema viario della Liguria ... op. cit.*, pp. 175-176).

52. *Ibid.*, p. 177 ; vedi inoltre Danilo Presotto, *op. cit.*, pp. 161-165.

53. Gilbert Chabrol de Volvic, *op. cit.*, vol. II, pp. 373-374.

sarebbe stato opportuno effettuare : a tale riguardo, non di rado (ad esempio con riferimento alla spiaggia di Celle e a quella di Varazze) egli dichiara di non richiedere alcun tipo di intervento in quanto troppo oneroso rispetto ai vantaggi che ne sarebbero derivati<sup>54</sup>.

## Il Dipartimento degli Appennini

Il Dipartimento degli Appennini, con un'estensione di circa 3400 kmq e una popolazione di 205.000 abitanti, viene suddiviso nei tre circondari di Chiavari (capoluogo), Sarzana e Borgotaro ; il territorio, quasi interamente montuoso ad eccezione dell'ampia valle del fiume Magra, comprendeva la Riviera ligure di Levante nel tratto compreso tra Portofino e Sarzana e parte della Garfagnana<sup>55</sup>. La carica di prefetto viene attribuita Thomas André Rolland de Villarceaux<sup>56</sup>, con Giuseppe De Ambrosis in qualità di segretario generale, a cui viene demandato il compito di effettuare una serie di indagini statistiche, i cui esiti danno origine a numerose memorie e relazioni particolarmente ricche di dati e notizie sulle condizioni economiche e sociali del Dipartimento.

Questo personaggio, noto per le importanti cariche pubbliche ricoperte e per il suo impegno per la ricostituzione della prestigiosa Società Economica di Chiavari (della quale diviene poi segretario)<sup>57</sup>, è autore di una memoria intitolata *Tableau analytique et statistique du département des Appennins*<sup>58</sup>, inviata nel 1806 al governo francese, che per la ricchezza di contenuti e per la chiarezza espositiva suscita l'interesse del Ministro degli Interni Champagny, con il quale inizia una fitta corrispondenza avente ad oggetto le informazioni trasmesse attraverso il suddetto documento; nel 1807, inoltre, egli invia al funzionario di Parigi *l'Annuaire du Département des Appennins*<sup>59</sup> (che non differisce molto dalla statistica precedente) e un trattato di carattere storico-economico intitolato *Precis de l'histoire économique et naturelle du Département des Appennins*<sup>60</sup>. Queste relazioni, però, pur se forniscono una descrizione molto dettagliata del territorio e dell'economia del Dipartimento, affrontano il tema dello stato delle vie di comunicazione solo marginalmente e in maniera piuttosto schematica, mentre una maggiore attenzione viene dedicata ai trasporti marittimi e alle condizioni dei porti del dipartimento<sup>61</sup>.

54. *Ibid.*, pp. 316-333, 375-378.

55. *Tableau analytique et statistique du département des Appennins*, Chiavari, le 12 juillet 1806, A.N.P., *Séries moderne et contemporaine*, F/20/160.

56. Già prefetto del Dipartimento del Tanaro.

57. Su questo personaggio si veda Luisa Piccinno, « La riflessione economica in Liguria tra scienza e pratica (secoli XVI-XIX) », in *Storia economica*, IV, 2001, n. 2, pp. 307-310.

58. Chiavari, le 12 juillet 1806, A.N.P., *Séries moderne et contemporaine*, F/20/160.

59. Chiavari, le 17 septembre 1807, A.N.P., *Séries moderne et contemporaine*, F/20/161.

60. Chiavari, le 15 novembre 1807, A.N.P., *Séries moderne et contemporaine*, F/20/161.

61. Egli dedica solo alcune righe della sua indagine statistica alla descrizione delle strade del dipartimento e, dopo aver segnalato l'impraticabilità della via Emilia nei mesi invernali e il generale cattivo stato degli altri tracciati, auspica la predisposizione di lavori di miglioramento per i quali dichiara che gli abitanti locali sarebbero anche stati disposti a prestare la loro opera (*Tableau analytique ...*, Chiavari, le 12 juillet 1806, A.N.P., *Séries moderne et contemporaine*, F/20/160, p. 9).

I trasporti terrestri nella riviera di Levante erano sempre stati particolarmente difficili e al momento dell’annessione all’Impero la situazione risulta ulteriormente peggiorata. Molte località della costa sono pressoché isolate dall’entroterra lombardo ed emiliano, in quanto le mulattiere esistenti erano divenute impraticabili a seguito della diminuzione dei transiti causata dalla contrazione dei traffici. Gli abitanti delle località costiere preferivano quindi inviare le loro merci a Genova, facendosi quindi carico degli oneri per il trasporto via mare, piuttosto che affrontare i disagi e i rischi del trasporto terrestre, ostacolato anche dalla presenza di numerose bande di briganti.

Lo scarso interesse dimostrato dal prefetto Rolland e dal segretario De Ambrosis nei confronti di tale problematiche trova un chiaro riscontro nella scarsa incisività dei progetti viari presentati e nell’esiguità della somma complessivamente impiegata a tal fine, pari a 1.691.000 franchi, la più bassa rispetto agli altri dipartimenti liguri<sup>62</sup>. I nuovi tracciati studiati dagli ingegneri francesi aventi ad oggetto il territorio dipartimentale, se si eccettua la già citata strada litoranea Nizza-Genova-La Spezia (riguardante il dipartimento per il tratto compreso tra il promontorio di Portofino e il confine con il Dipartimento di Taro), sono solamente due: la strada n. 213 Sarzana-Parma- Mantova/Piacenza attraverso la valle del Magra, il passo della Cisa e la valle del Taro (121 km) e la n. 214 Sarzana-Portovenere, attraverso La Spezia e il litorale occidentale del golfo (12 km)<sup>63</sup>. Al termine della dominazione napoleonica, però, solo alcuni tratti della litoranea risultano percorribili da carri e carrozze e in particolare quelli tra Chiavari e Sestri (carrozzabile già dal 1807), tra Lerici e il fiume Magra e infine tra Sarzana e Avenza; per il resto, i lavori iniziati avevano avuto scarso esito e le opere realizzate erano in molti casi state cancellate dalle intemperie dei mesi invernali<sup>64</sup>.

Notizie piuttosto puntuali in merito allo stato dei porti del dipartimento sono contenute nella relazione compilata dal prefetto Rolland nel 1809 dal titolo *Rapport sur les ports et les atterages qui se trouvent dans ce Département*<sup>65</sup>. Egli, partendo dal piccolo porto di Portofino e arrivando fino a Sestri Levante, fornisce per ciascun approdo una descrizione schematica contenente la posizione geografica, le condizioni di accessibilità sia via terra che via mare, le tipologie di traffico, il numero di bastimenti in transito annualmente (suddivisi per tipologia e per portata), oltre ad alcune indicazioni relative al numero di maestranze impiegate nel comparto marittimo, il tutto corredato da un interessante raffronto tra la situazione dei traffici prima e dopo il blocco continentale, dal quale risultano con chiarezza gli effetti negativi di tale provvedimento sui commerci facenti capo al territorio ligure.

Secondo quanto riferisce Rolland, il litorale del dipartimento, lungo circa 67 miglia, era suddiviso in due aree principali: la prima, rappresentata dal Golfo di

62. Danilo Presotto, *op. cit.*, pp. 152, 174.

63. Il tratto Sarzana-La Spezia era in comune con la strada n. 14; il nuovo tratto di 12 km avrebbe dovuto congiungere La Spezia a Portovenere.

64. Danilo Presotto, *op. cit.*, p. 164.

65. *Rapport sur les ports et les atterages qui se trouvent dans ce Département*, Chiavari, le 27 novembre 1809, A.N.P., *Séries moderne et contemporaine*, F/20/286.

Rapallo, che iniziava a Portofino e terminava a Sestri ; la seconda, caratterizzata da un susseguirsi di rocce a strapiombo sul mare intervallate da minuscole spiagge, che terminava nell'ampio e protetto Golfo di La Spezia. Affermare che ogni località costiera fosse dotata di un porto è forse un po' azzardato: secondo la descrizione del Prefetto, infatti, molte di esse avevano a disposizione solo brevi tratti di arenile privi di infrastrutture di approdo, utilizzati dai pescatori per tirare in secca le loro imbarcazioni e quindi non in grado di accogliere bastimenti. Solo il Golfo di Rapallo viene ritenuto adatto dall'amministrazione francese per costruire una serie di scali destinati a finalità commerciali in grado di offrire riparo anche a imbarcazioni di grosse dimensioni e per tale ragione si individuano negli approdi di Portofino, Santa Margherita e Rapallo (a cui si aggiunge il porto di Sestri, distante solo poche miglia) quelli più adatti a tal fine. Proprio con riferimento a Portofino, una delle poche località dotate di una rada protetta già in grado di accogliere bastimenti di portata superiore alle 300 tonnellate, Rolland fornisce alcuni dati significativi in merito agli effetti negativi della guerra commerciale con l'Inghilterra sui traffici facenti capo a tale scalo. Prima della « guerra marittima » il porto ospitava mediamente 24 imbarcazioni, di cui la metà erano destinate alla pesca, mentre la restante parte comprendeva leudi, pinchi e brigantini commerciali con una portata che andava da 20 a 140 tonnellate ; le maestranze impiegate nel comparto marittimo erano 235 tra patroni, capitani e marinai. Nel 1809, invece, le imbarcazioni presenti nello scalo sono ridotte a 9, di cui solo una destinata ad attività commerciale, mentre le maestranze classificate come « gente di mare » sono ridotte a 163 unità <sup>66</sup>.

Per quanto concerne invece il Golfo di La Spezia, anche Rolland è pienamente favorevole alla già citata decisione di Napoleone di destinarlo a finalità militari, anche in considerazione del fatto che, pur essendo adatto ad accogliere bastimenti commerciali di qualsiasi portata, le difficili comunicazioni con il retroterra erano comunque di forte ostacolo allo sviluppo dei traffici ; inoltre, l'economia locale (per quanto concerne sia l'agricoltura che il comparto manifatturiero) non era sufficientemente sviluppata a giustificare la presenza di uno scalo commerciale di vaste dimensioni <sup>67</sup>. Come noto, i tecnici francesi, facendo seguito al decreto imperiale dell'11 maggio 1808 che dichiarava La Spezia porto militare, si attivano immediatamente per tracciare un piano per la costruzione delle nuove installazioni e per l'erezione della nuova città che sarebbe dovuta sorgere alle spalle dell'arsenale. Si trattava infatti di un progetto enorme, che vede la mobilitazione e l'intervento dei più importanti funzionari francesi, i quali redigono studi di fattibilità, piani operativi, relazioni su come si sarebbe dovuta trasformare la città, ma che, come già precisato, verrà realizzato solo in epoca sabauda. Lo stesso Chabrol, prefetto di Montenotte, viene coinvolto nell'iniziativa e fornisce un importante contribu-

66. *Ibid.*, pp. 7, 35-36.

67. *Ibid.*, pp. 30-31 ; lo stesso De Ambrosis, all'interno della memoria del 1806, afferma che i golfi di Rapallo, di Lerici e di Spezia erano i più importanti del dipartimento e sottolinea come quest'ultimo, grazie ad una posizione particolarmente privilegiata e con interventi opportuni sarebbe potuto diventare il porto più bello ed efficiente del Mediterraneo (*Tableau analytique . . .*, Chiavari, le 12 juillet 1806, A.N.P., *Séries moderne et contemporaine*, F/20/160, pp. 8-9).

to realizzando una Memoria nella quale riesce a coniugare le finalità militari con quelle industriali, gli aspetti tecnici con quelli economici, le esigenze marittime con quelle abitative e sociali<sup>68</sup>.

Con l'annessione della Liguria all'Impero napoleonico si può affermare che inizi una nuova era per le vie di comunicazione della regione, almeno sotto l'aspetto progettuale e della programmazione : ogni intervento viene pianificato secondo un piano di priorità stabilite in precedenza dal potere centrale, da realizzare con criteri e modalità innovative già manifestatesi in altre parti d'Europa. I tecnici degli uffici dei *Ponts et Chaussées* svolgono un lavoro minuzioso e coordinato, non limitandosi a pensare di modificare le mulattiere esistenti per trasformarle in strade carrozzabili, ma individuano nuovi tracciati da realizzare secondo tecniche innovative, pur tenendo conto dei limiti imposti dalla morfologia del territorio da attraversare. Un discorso analogo vale per quanto concerne le strutture portuali, per alcune delle quale vengono predisposti piani di ampliamento e di manutenzione al fine di migliorarne la funzionalità. Certo la rete di comunicazioni marittime e terrestri della Liguria perde la sua autonomia e parte delle proprie finalità originarie in quanto viene inglobata del sistema generale delle comunicazioni dell'Impero, che ha interessi economici e militari completamente differenti rispetto a quelli che avevano caratterizzato la vita della Repubblica. E' anche vero, però, che, come afferma Giovanni Assereto,

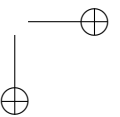
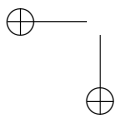
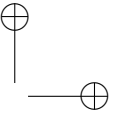
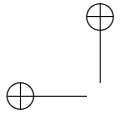
«la politica stradale è un po' il perno intorno al quale ruota tutta la presenza francese in Liguria. Da essa dipendono i destini dell'economia, il consenso delle popolazioni, la collaborazione delle classi dirigenti ; ed è soprattutto guardando ad essa che si può tracciare un bilancio di quegli anni. . . »<sup>69</sup>.

Anche se le tracce sul territorio degli interventi effettuati in epoca napoleonica sono complessivamente scarse, non per questo il giudizio deve essere negativo : è infatti proprio in tale periodo che vengono poste le basi per quella trasformazione che avverrà nei decenni successivi e che costituirà un'importante premessa per l'avvio del processo di industrializzazione e per lo sviluppo dell'attuale configurazione della regione e delle sue città<sup>70</sup>.

68. *Mémoire sur La Spezzia*, le 5 août 1808, A.N.P, *Séries moderne et contemporaine*, F/14/1119. Si veda inoltre Gilbert Chabrol de Volvic, *op. cit.*, vol. 2, p. 408.

69. Giovanni Assereto, « Il dipartimento di Montenotte . . . *op. cit.*, p. 82.

70. Gino Redoano Coppedé, *Il sistema viario della Liguria . . . op. cit.*, p. 164 ; Giorgio Simoncini, « Aspetti della politica napoleonica dei lavori pubblici in Italia », in *Villes et territoire pendant la période napoléonienne (France et Italie)*, Roma, Ecole Française, 1987, pp. 1-21.



## NICE, PORT DE TRANSIT ÉPHÉMÈRE <sup>1</sup>

ALAIN RUGGIERO

*Université de Nice – Sophia Antipolis  
CMMC*

**C**ETTE COURTE COMMUNICATION est destinée à attirer l’attention sur une activité niçoise moins bien connue au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle que la vie de saison. Celle-ci commençait seulement à concerner un nombre réduit d’habitants qui profitaient de la présence d’hivernants, en lente augmentation d’année en année.

Nice est certes une ville côtière, pourtant ses traditions maritimes avaient connu une éclipse depuis la glorieuse époque des galères du duc de Savoie au XVI<sup>e</sup> siècle et l’armement niçois, tout comme les constructions navales n’avaient plus représenté que quelques cas exceptionnels depuis le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle. La topographie, malgré la présence d’une cité de 15 à 20 000 habitants selon que l’on prenne en compte ou non les habitants des paroisses rurales, n’était guère favorable : au cours des siècles, la Baie des Anges s’était progressivement comblée et Villefranche-sur-mer, dont la rade fournissait un abri sûr, était trop peu peuplée, trop mal reliée à l’ensemble niçois et, surtout, avait une bande littorale bien trop étroite pour fournir une alternative.

Le commerce maritime, malgré des franchises successives qui manifestaient les espoirs commerciaux des ducs de Savoie, n’était donc guère actif car les navires

---

1. L’étude de l’activité du port de Nice pendant cette période doit beaucoup à : Jean Devun, par sa remarquable présentation de la série Z des Archives Départementales des Alpes-Maritimes dans plusieurs articles de *Recherches Régionales* parus à partir de 1967 ; René Tresse pour notamment le fascicule édité par le CRDP d’Aix-Marseille (s.d.) sur *Le transbordement des huiles au port de Nice* ; William Caruchet, *Relations économiques du comté de Nice à la France entre 1814 et 1860*, Thèse de Doctorat en Droit, Aix, 1961, pour son analyse de la correspondance commerciale des consuls de France à Nice.

d'un certain tonnage devaient, dans l'anse Saint-Lambert de moins en moins profonde, s'ancrer devant la plage et les marchandises étaient débarquées grâce au va et vient des barques. Pendant longtemps, cela n'avait guère posé de difficultés, en raison de la faible quantité de marchandises et de leur nature, tissus, vins, produits divers<sup>2</sup>.

Ce n'est qu'au début de la période de paix qui fit suite à la guerre de succession d'Autriche, que les souverains savoyards — qui avaient entre temps reçu une couronne royale par l'île de Sicile d'abord, par celle de Sardaigne ensuite — purent s'occuper de la mise en valeur de ce territoire, et que les travaux de creusement du port furent entrepris à partir de 1749. Il est d'ailleurs probable que les considérations commerciales n'étaient alors pas les seules, ce qu'avaient relevé les agents français, plus ou moins secrets auteurs de plusieurs rapports envoyés au Dépôt de la Guerre, qui soulignent qu'un port à Nice pourrait fournir un point d'appui non négligeable en cas de nouveau conflit, car pour l'allié britannique, débarquer à Villefranche-sur-mer avait montré ses limites en 1744<sup>3</sup>.

Renforcée par des franchises très mal perçues par le puissant voisin français, notamment la possibilité pour les négociants faillis de s'installer à Nice, une certaine activité s'était néanmoins développée jusqu'à la Révolution française. Quelques navires commençaient même à exporter des produits locaux, citrons, huile. Pour la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, Fodéré, auteur des documents statistiques envoyés à Paris, estimait dans la version imprimée par la suite à huit navires ceux qui pouvaient pratiquer les navigations au long cours « bricks et bombardes de la portée de cent vingt tonneaux expédiés sous la bannière de Savoie dans les parages de la France et de l'Angleterre ». Il ajoutait que « le petit cabotage, c'est-à-dire le voyage des côtes depuis Agde jusqu'à Cette consistait en vingt bâtiments, felouques, tartanes et bateaux, allant partie à rame, de la portée de huit à cent-vingt tonneaux »<sup>4</sup>. Ces notations soulignent le caractère modeste de l'activité maritime niçoise, même si on y ajoute celle des marins de Villefranche-sur-mer.

1787 est, signe probable de la mauvaise conjoncture du temps, une date qui marque cependant à la fois le départ du dernier brick vers les Amériques et surtout la faillite de la maison de négoce Vierne-Veillon, importante à l'échelle d'une ville comme Nice.

La Révolution Française se marque d'abord par l'arrivée d'immigrés, surtout à partir de 1791, ce qui finit par entraîner en septembre 1792 l'entrée des troupes françaises, l'annexion du comté sous le nom de « département des Alpes-Maritimes », et la région niçoise suivit le sort des départements français méridionaux jusqu'en 1814. Sur le plan commercial, l'ensemble de cette période est plutôt marquée par les conséquences du blocus anglais et ce n'est évidemment pas à ce moment que les activités pouvaient se développer. Néanmoins, le rapport envoyé

2. Luc Thévenon, *Du château vers le Paillon : le développement urbain de Nice de la fin de l'Antiquité à l'Empire*, Nice, Serre, 1999.

3. Vincennes, Archives du Service Historique de l'Armée de Terre, (frontières Sud-Est) carton 1360, pièces 62 et surtout 105 (dépôt de la guerre).

4. Fodere, *Voyages aux Alpes-Maritimes*, Paris, Levrault, 1821, p. 383.



en 1807 par le préfet des Alpes-Maritimes, comme l’avait fait chaque préfet sur les ports du département qu’il administrait, fournit quelques indications sur l’activité maritime qu’animent une soixantaine de bâtiments de moins de cent tonneaux, huit de cent à deux cents tonneaux. Les six cents marins de Nice et de Villefranche pratiquent essentiellement le cabotage entre Gênes et Marseille (et, précise-t-il, en temps de paix jusqu’à la Corse, l’Espagne et la Sicile, grâce à la solide expérience des capitaines)<sup>5</sup>.

La constitution, à la suite du Congrès de Vienne, d’un nouvel ensemble territorial piémontais, incluant non seulement le port de Gênes mais aussi de nombreux ports secondaires tels que Savone ou Oneglia, retirait par là le principal atout des ports niçois. Les liaisons Turin-Gênes seront désormais l’objet de la sollicitude du gouvernement d’autant plus que, malgré l’Apennin ligure, les liaisons de la capitale avec la mer étaient tout de même plus faciles et plus rapides que par le col de Tende.

Les difficultés de la fin de l’Empire avaient également provoqué la raréfaction des échanges et le trafic ne reprit que lentement après le retour de Nice et son comté à la monarchie sarde sous le regard attentif des consuls de France, Bertrand de Candolle, puis après le décès de ce dernier, son frère Benoît<sup>6</sup>. Quatre éléments finissent par caractériser progressivement ce commerce.

1. Le développement de l’industrie marseillaise, les savonneries notamment mais aussi d’autres activités qui, dans les premières années de la Restauration, font encore appel massivement à l’huile d’olive ; de plus l’industrie textile, en plein essor, est une importante consommatrice, et Marseille le port d’importation.
2. D’une façon générale, à part quelques mauvaises années, la production d’huile des côtes italiennes devient particulièrement importante au début du XIX<sup>e</sup> siècle ; l’offre, incluant les huiles du comté de Nice, également exportées, rejoint ainsi la demande.
3. Avec le retour de la paix, la navigation de cabotage, si bien analysée par Gilbert Buti pour le XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>7</sup>, reprend vigoureusement et connaît même une sorte d’âge d’or dans une zone où elle constitue l’essentiel des rotations de navires.
4. Dans leur volonté de ne pas laisser s’étioiler le commerce niçois, alors que le comté ne représente désormais qu’une petite fraction de la façade maritime avec le rattachement au royaume de l’ancienne République de Gênes, les souverains avaient confirmé les franchises, et un commerce, qui s’appuyait sur les avantages qu’offrait alors Nice, s’est développé.

En 1825, le consul Bertrand de Candolle décrit ainsi le mécanisme de ce trafic :

5. *Rapport du préfet Dubouchage* : AN, F-20-159.

6. Rapports notamment étudiés par William Caruchet, *op. cit.*

7. Notamment après ses études sur Marseille ou Saint-Tropez, son article de synthèse : Gilbert Buti, « Le cabotage dans tous ses états dans la France d’Ancien Régime », *Rives nord-méditerranéennes*, n°13, 2003, *Cabotage et réseaux portuaires en Méditerranée*, mis en ligne le 20 octobre 2005 : <http://rives.revues.org/document159.html>. Consulté la dernière fois le 21 octobre 2009.

« L'activité du port est grande en ce moment. La cause est étrangère de quelque façon au commerce de Nice car cette année il n'y a pas eu de récolte d'huile dans le pays et nous avons déjà exporté une grande quantité. C'est au port franc que nous devons le mouvement et voici comment. Il y a à Marseille une maison de commerce appelée Rocca qui fait venir une immense quantité d'huiles du Royaume de Naples. Pour diminuer les droits de sortie, elle fait charger son huile par des bâtiments napolitains qui sont dirigés sur Nice. Arrivés dans le port, comme sa marchandise ne doit aucun droit, attendu la franchise, ils transbordent leur huile sur nos bâtiments et par ce moyen payent un droit moindre en arrivant dans nos ports que si elles y arrivaient sous pavillon étranger »<sup>8</sup>.

La croissance de ce trafic est sensible, souvent irrégulière pendant les années 1830 en raison des épidémies et des quarantaines qu'elles provoquent mais à la fin de la décennie, les risques sanitaires diminuent et le commerce devient plus régulier. Le nombre de navires finit par dépasser les 2 000 entrées chaque année jusqu'à la fin des années 1840. Les années 1844, 1845 et 1846, années record de la demande française en huile, sont particulièrement notables.

Les exportations d'huiles vers la France, Marseille presque exclusivement, se montaient alors à plus de 9 000 tonnes par an, huiles venues de Naples, de Toscane, de la Rivière de Gênes alors que les expéditions vers des pays européens du Nord n'allaient que de 40 à 400 tonnes.

C'est donc bien le rôle de relais vers Marseille que jouait le port de Nice, même si au transit de l'huile se mêlaient les exportations car stimulée par la forte demande marseillaise, la production locale avait également fortement augmenté. Cette présence dans les huiles arrivant à Marseille d'huiles produites sur place pour lesquelles des droits d'importation réduits étaient perçus depuis 1835 et d'huiles qui ne faisaient que transiter par Nice avait d'ailleurs été à l'origine de plusieurs fraudes qui avaient été bien analysées en 1961 par William Caruchet, récemment disparu. En 1835, une affaire compromettant les deux experts du Consulat de France avait même éclaté<sup>9</sup>.

Les huiles ne sont d'ailleurs pas l'unique produit transitant par Nice. à part des marchandises diverses qui ne représentaient que de petites quantités, on doit surtout noter les cargaisons de blé, de Sicile et surtout de Crimée, qui étaient également transbordées sur des bâtiments français : en 1845, plus de 800 000 hectolitres étaient arrivés à Nice, 750 000 étaient repartis vers Marseille, l'approvisionnement local n'ayant besoin que du reste<sup>10</sup>.

8. Lettre du 2 juillet 1825 (cet extrait est également cité par René Tresse, *Le transbordement des huiles au port de Nice*, *op. cit.*, p.5), Archives du Ministère des Affaires Étrangères, Sardaigne Nice, tome 22.

9. William Caruchet, *op. cit.*, p.186 et s.

10. À partir de la correspondance consulaire et de William Caruchet, *op. cit.*, p.229 et s., plusieurs tableaux du nombre de bâtiments et des produits en transit avaient déjà été proposés dans une précédente étude : Alain Ruggiero, « Aspects de l'économie niçoise 1814-1860 », *Annales de la Faculté des Lettres et Sciences Humaines de Nice*, n°25, 1975, pp. 40-46.

La part de l’armement niçois restait tout à fait négligeable dans ce trafic. Les derniers véritables armateurs, les frères Gioan, qui avaient commandité et équipé le brick « Général d’Osasque » dernier bâtiment de cette taille à être lancé à Nice, avaient fait faillite en 1838 ce qui, compte tenu de l’étroitesse du marché, avait eu des répercussions importantes sur la place niçoise au point qu’il était difficile pour le consul de France de faire parvenir à Paris le montant des recettes du consulat<sup>11</sup>. Après cette faillite, l’armement niçois ne sera plus guère représenté que par des négociants et des patrons s’intéressant au cabotage avec des felouques et des tartanes. Dès les années 1840, l’agence Adrien Gilly permet d’utiliser les services des compagnies de navigation ligures et marseillaises qui desservent Nice : l’initiative des échanges a donc définitivement échappé à Nice.

Peu de niçois participaient ainsi directement au trafic, malgré une augmentation du nombre de marins. Le port de Nice, lieu de passage du cabotage sous pavillon sarde, napolitain, toscan ou français n’avait donc pas engendré la fixation d’activités maritimes importantes : l’approvisionnement des navires en transit entraînait certes la présence de métiers annexes, voiliers, cordiers, calfats... Il ne faudrait pas oublier dans ces métiers les portefaix, ancêtres des dockers, dont la profession avait été réglementée de façon précise, car chaque opération de manipulation des barriques avait été tarifée.

L’ensemble des métiers liés aux activités maritimes était cependant loin d’égaliser, entre 1830 et 1850 qui furent les années du plus grand développement du commerce de transit, l’effectif des seuls agriculteurs vivant en ville (en excluant de cette comparaison ceux des quartiers ruraux périphériques).

Mais le transit des huiles, et à un degré moindre celui du blé, jusqu’aux mesures françaises moins favorables à ces importations, ne se traduisait pas que par l’augmentation du trafic : certains négociants niçois, au début cantonnés dans des activités de courtiers au service des maisons marseillaises sont devenus de plus en plus autonomes autour de 1840 à l’instar de la société Sasserno, Castel et Martin. Même si on ne peut parler à leur endroit de réussite spectaculaire, leur prospérité est bien assurée comme le montrent, le long de la rue Cassini, qui joint la place royale au port, plusieurs bâtiments, à la fois résidence du négociant, siège social de l’entreprise et entrepôt d’huile en sous-sol. La prospérité du port, et au-delà de la ville, semblait donc dépendre de cette activité de transit, ce qui explique les vives réactions lors de la suppression des franchises en 1851.

À partir du milieu des années 1840, les conditions qui ont permis le développement de ce commerce avaient cependant changé et le condamnaient à terme.

Ce fut tout d’abord la demande en huile d’olive qui devint moins forte, concurrencée par les huiles de palme, de coco, d’arachide et de coprah déjà présentes dans les savonneries autour de 1820, l’huile de sésame étant également utilisée. La fin des années 1840 se marque par une réduction des importations d’huile d’olive à Marseille.

---

11. *Correspondance consulaire*, Archives du Ministère des Affaires Étrangères, Nice, volume 24, folio 94.

Un autre élément a provoqué une modification des lignes commerciales dans cette zone de la Méditerranée, c'est le développement de la navigation à vapeur dont Marseille est alors le principal lieu d'armement : la capacité des vapeurs et les économies réalisées sur le transport sont telles qu'il n'est plus nécessaire de passer par un transbordement des barriques d'huile à Nice. Les vapeurs marseillais vont chercher l'huile directement dans le royaume de Naples ou en Toscane.

C'est ensuite la réglementation douanière qui favorise moins l'entrée à Marseille. L'assimilation faite sur le plan du tarif d'entrée pour les importations de blé, entre les navires français et étrangers en 1845, rend moins indispensable le transbordement des marchandises à Nice, ce qui est déjà très sensible à la fin des années 1840.

L'élément qui a été le plus mal perçu par les Niçois a pourtant été la suppression des franchises, décidée dans le cadre d'une uniformisation des tarifs dans le royaume, et d'une politique de libre échange qui concerne au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle nombre de pays européens, comme les îles britanniques ou la France de Napoléon III. L'annonce de la suppression des franchises provoqua de vives protestations et même le rappel « de la foi des traités » en insistant sur le fait que la « dédition de 1388 » devait être considérée comme un contrat. Le manifeste intitulé « à la Nation, aux Chambres, au Roi » se terminait même, dans le cas où la mesure serait appliquée, par la formule « à défaut, le Peuple de Nice, plaçant le Droit au-dessus de la Force serait conduit à considérer le contrat d'annexion comme rompu par le Gouvernement lui-même et à revendiquer son indépendance »<sup>12</sup>.

Sans doute, ce manifeste émanait-il des personnes les plus impliquées dans le commerce maritime mais il ne faut pas sous-estimer ce que la suppression des franchises portuaires niçoises a provoqué comme sentiment d'abandon dans une bonne part de la population niçoise, et a finalement permis en 1860 un changement de souveraineté plus facile qu'aucun des acteurs impliqués, à l'époque, ne pouvait encore imaginer<sup>13</sup>.

L'économie niçoise put cependant se passer des franchises portuaires (qui, du reste, par le bas prix de marchandises venues d'ailleurs, avaient gêné le développement d'activité de fabrication à Nice), ainsi que du commerce de transit qu'elles avaient fixé artificiellement à Nice. En effet, la vie de saison, dont les profits pour les loueurs de maisons ont dépassé rapidement ce qui pouvait être retiré d'un commerce maritime local relativement modeste, est en rapide augmentation et, sur le plan strictement portuaire, la très rapide croissance de la ville fixe très vite d'autres activités.

12. La description des événements de 1851 est notamment faite par Jean-Baptiste Toselli, *Précis Historique du comté de Nice de sa fondation à 1860*, Nice, 1869 ; le texte de la protestation du « Peuple de Nice à la Nation, aux Chambres, au Roi », est notamment reproduit dans le numéro spécial du centenaire de *l'Armanac Nissart*, 1960, pp. 46-47.

13. Une très bonne analyse de la suppression du port-franc et de ses conséquences est notamment présentée par Hervé Barelli, « L'abolition du Port Franc éclairée par les débats parlementaires à la Chambre des députés de Turin 1850-1851 » in *Le Port de Nice des origines à nos jours*, Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur, 2004, pp. 103-105.

Le transport de passagers se développe tout d’abord car le port de Nice, qui est toujours qualifié de 1<sup>ère</sup> classe par l’administration sarde, est un de ceux qui, au début de la navigation à vapeur dans le golfe de Gênes, est avec une centaine de vapeurs par an un des plus fréquentés, tout au moins avant que le port de Savone ait complété ses aménagements, lui permettant de recevoir des unités de plus fort tonnage<sup>14</sup>.

Ces navires, qui jaugent pour la plupart plus de deux cents tonneaux, représentent une part de plus en plus importante du trafic de voyageurs. Ils offrent des rotations régulières vers Gênes, Livourne, Civitavecchia et Naples par les « paquebots à vapeurs sardes » deux fois par semaine, ou vers Marseille et le Languedoc, par les navires de la compagnie Marc Fraissinet une fois par semaine, d’abord en utilisant les services de l’agence Adrien Gilly, puis en ayant leurs propres bureaux, dont la présence est attestée par les annuaires ou indicateurs.

C’est ensuite par l’augmentation des importations, dès 1850, pour fournir et alimenter la population, les bâtisseurs et les riches hivernants. Peu de fret de sortie est emporté et les bâtiments repartaient souvent sur lest. Ce type d’activité portuaire se développe d’ailleurs dans les décennies suivantes, après que la ville et le comté furent devenus territoires français, jusqu’au rééquilibrage après la Grande Guerre par les exportations des cimenteries de la vallée du Paillon ; mais il ne s’agissait plus alors d’un commerce de transit comme au cours des décennies les plus fastes dans cette activité, entre 1830 et 1850. Ce qui était une fonction essentielle du port de Nice depuis sa création, le trafic d’approvisionnement de l’agglomération, reprend donc toute son importance. La suppression des franchises n’a donc pas fait baisser de manière significative le tonnage des navires fréquentant le port de Nice et les marchandises importées sont en augmentation constante en dehors des périodes de guerre<sup>15</sup>.

Ces importations sont avant tout stimulées par la fièvre de construction qui marque l’agglomération niçoise après le milieu des années 1870. Les matériaux de construction affluent, comme les biens d’équipement. Enfin, la très rapide croissance urbaine entraîne une forte demande en matière d’approvisionnement ; une partie des produits, notamment dans le domaine alimentaire, est d’ailleurs souvent conditionnée ou fabriquée sur place, en profitant des matières premières importées par le port. Cette transformation se fait sur le port même, comme dans le cas de la grande minoterie qui alimente une bonne partie des boulangeries de la région, ou à proximité, comme dans le cas des brasseries, des fabriques de pâtes. Le quartier utilitaire de Riquier est, dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, le siège d’une activité de ce type : matières premières et produits à redistribuer viennent et partent du port grâce au tramway dont les voies équipent les quais depuis le début du XX<sup>e</sup> siècle.

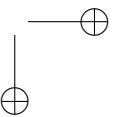
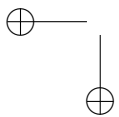
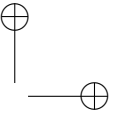
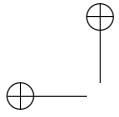
Des conditions particulières qui s’étaient progressivement mises en place avaient donc fait de Nice une étape, un lieu de transbordement entre les côtes

14. *Movimento della Navigazione nazionale ed estera*, Torino, Stamperia Reale, 1851, p. 15.

15. Suzanne Berton, *Le port de Nice depuis l’annexion de 1860*, D.E.S. géographie, Aix-en Provence, 1949, p. 31 et la contribution de Jean-Bernard Lacroix, « Le Port de Nice depuis l’annexion à la France à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle », in *Le Port de Nice des origines à nos jours*, op.cit. pp. 109-151.

italiennes et Marseille, un passage obligé pour nombre de petits bâtiments ; la modification de l’environnement technologique et douanier intervenue entre 1840 et 1850 a rendu progressivement cette étape inutile ; voilà pourquoi était inscrit, dans le titre de cette communication, l’expression de « port de transit éphémère ».

# Politiques et stratégies commerciales et douanières





## LE SYSTÈME DOUANIER DES ÉTATS DE SAVOIE ET LE RÉGIME DÉROGATOIRE NIÇOIS

MICHEL BOTTIN

*Université de Nice – Sophia Antipolis*

*ERMES*

« **O**N EST VRAIMENT EFFRAYÉ, en s'enfonçant dans l'étude de ces droits, lorsqu'on en découvre le nombre et la diversité ». C'est ainsi que Necker présentait le système français des douanes, traites et droits similaires à la fin de l'Ancien Régime. « Cette législation, poursuivait-il, est tellement embrouillée qu'à peine un ou deux hommes par génération parviennent-ils à bout d'en posséder complètement la science »<sup>1</sup>. L'affirmation aura sans doute fait sourire rue Bouloi à Paris dans les bureaux de l'Hôtel de la Ferme générale où nombreux étaient ceux qui connaissaient très bien le fonctionnement — et les dysfonctionnements — de ce système. Il n'empêche. La position de Necker était tellement radicale qu'elle rendait d'ailleurs même complètement inutile toute tentative d'explication historique. « Je ne tracerai point ici, avertit Necker, l'aride et confus historique de ces diverses disparités et de toutes les modifications qu'elles ont éprouvées »<sup>2</sup>. La critique de Necker est bien connue. Avec quelques nuances on la retrouve dans toutes les analyses postérieures. Était-elle véritablement fondée ? La présente étude n'a pas l'ambition d'apporter de réponse directe. Elle souhaite plus simplement éclairer la question au moyen d'une comparaison avec le système douanier des États de Savoie.

Un système douanier<sup>3</sup> est constitué d'un ensemble complexe d'impositions d'origine et de nature très diverses. On peut distinguer très schématiquement trois

1. Jacques Necker, *De l'administration des finances de la France. Œuvres complètes*, tome IV, Paris, 1821, p. 538.

2. *Ibidem*, p. 532.

3. Entendu ici lato sensu : droits intérieurs et extérieurs à l'importation, à l'exportation et pour transit. Pour la clarté de la présentation, on a écarté les impositions sur le sel, les poudres, les tabacs et autres droits semblables.

couches de perceptions. La première est constituée des péages, tonlieux et taxes de toutes sortes qui se sont multipliés au Moyen âge et dont certains éléments se sont renforcés au point de devenir de véritables systèmes douaniers régionaux comme, par exemple, en France, le péage de Jougue ou la douane de Valence. Le deuxième ensemble est formé de taxes établies aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles afin de limiter les exportations de marchandises jugées indispensables ; elles portent le nom générique de traites. Le troisième ensemble, les douanes, est formé à partir du XVI<sup>e</sup> siècle par les droits perçus à l'importation dans le but de protéger l'économie de l'État<sup>4</sup>.

Ces trois ensembles ont subi par la suite d'importantes déformations et se sont souvent entremêlés au point qu'il est parfois devenu difficile de percevoir les institutions originelles sous les couches accumulées. Le système douanier français présente en effet de telles caractéristiques. L'enchevêtrement des douanes intérieures et frontalières après les réformes entreprises par Colbert en 1664 et 1667 en est la meilleure illustration<sup>5</sup>.

Rien ne permet cependant a priori d'étendre ces particularités françaises à d'autres États. L'histoire douanière de l'État sabaudo-piémontais montre par exemple que la transposition est peu fondée. Nonobstant les complexités inhérentes à la matière, le système douanier y apparaît plus logique et mieux coordonné. Les raisons sont diverses : elles tiennent aux dimensions de l'État, à la moindre résistance des provinces face aux réformes. . . et à l'action réformatrice de quelques monarques centralisateurs particulièrement efficaces comme Emmanuel-Philibert et Victor-Amédée II. La présentation du système douanier des États de Savoie en est facilitée<sup>6</sup>.

Les péages constituent l'élément ancien. Ils sont nombreux<sup>7</sup> et leur intérêt est souvent purement local. Trois d'entre eux, profondément réformés sous Emmanuel-Philibert, doivent être qualifiés de « douaniers » en raison de leur importance et de leur fonction frontalière interne ou externe : le dace de Suse au passage du Mont-Cenis entre Piémont et Savoie, le péage de Verceil aux confins du Piémont et du Milanais et le droit de Villefranche sur la circulation maritime au large de Nice et aux frontières du Comté de Nice vers la Provence, la République de Gênes et la Principauté de Monaco. Ces péages, à l'origine contreparties de services, sont complexes : leurs bureaux de perception et de contrôle sont disséminés sur de vastes espaces et leurs tarifs sont intégrés dans le système douanier général.

4. Gaston Zeller, « Aux origines de notre système douanier. Les premières taxes à l'importation au XVI<sup>e</sup> siècle », in *Mélanges* publiés par la Faculté des Lettres de Strasbourg, pp. 165-207, Les Belles Lettres, Paris, 1947. Michel Bottin, « Douane », in D. Alland et S. Rials (dir.), *Dictionnaire de la culture juridique*, Quadrige/ Lamy-P.U.F., Paris, 2003.

5. Jean-Claude Boy, *L'administration des douanes en France sous l'Ancien Régime*, Association pour l'histoire de l'Administration des douanes, Neuilly-sur-Seine, 1976.

6. Explications introductives de Duboin dans son recueil de lois et règlements, volume 24, consacré aux douanes, traites et tributs analogues, Felice-Amato Duboin, *Raccolta per ordine di materie delle leggi, editti, manifesti, ecc. . . , publicati dal principio dell'anno 1681 sino agli 1798 sotto il felicissimo Dominio della Real Casa di Savoia in continuazione a quella del Senatore Borelli*, Torino, 26 volumes, 1827-1860, au volume 24.

7. *Ibid.*, volume 24, titre XL, pp. 1228 sq.

Le second élément du système douanier sabaudo-piémontais est la traite foraine — *tratta foranea* —, ensemble d'impositions perçues à l'exportation. La traite est établie en 1560 mais supprimée dès 1561<sup>8</sup> puis définitivement mise en place en 1570<sup>9</sup> pour toutes les marchandises sortant des États du duc. L'imposition est perçue à l'occasion de l'opération de vente.

Le troisième élément de ce système est la douane proprement dite, la *dogana*. Elle est établie en 1563 au tarif de sept pour cent<sup>10</sup>. Le tarif était trop élevé. Elle disparut rapidement. Elle est définitivement établie pour l'ensemble des États<sup>11</sup> en 1594 au tarif de six pour cent, réduit quelques mois plus tard à trois pour cent<sup>12</sup>. L'imposition est perçue au passage de la frontière.

Toutes ces réglementations doivent être replacées dans le cadre de la reconstruction financière et économique de l'État sabaudo-piémontais entreprise par le duc Emmanuel-Philibert à partir de 1558 puis par son fils Charles-Emmanuel I.

La construction initiale a subi plusieurs transformations, particulièrement pour des raisons géographiques. Les Alpes forment en effet une délimitation intérieure séparant les provinces « en deçà des monts » et les provinces « au-delà des monts ». Dans bien des domaines cette distinction sert de frontière administrative, particulièrement entre la Savoie et le Piémont. Ce n'est pas le cas, du moins à l'origine, pour les impositions douanières. Les premières réglementations du XVI<sup>e</sup> siècle ignorent cette distinction<sup>13</sup>.

Par la suite les franchises et les inapplications creuseront progressivement la distinction « *di quà – di là da' monti* » : 1<sup>er</sup> février 1597, exemption de la douane pour le Duché d'Aoste<sup>14</sup> ; 6 mai 1599, suppression de la douane pour le Comté de Nice<sup>15</sup>. La Savoie obtient à son tour le report de la *dogana* sur les Alpes. Le règlement du 8 novembre 1641 précise que les marchandises originaires de Savoie, Aoste, Nice et Oneglia acheminées *di quà da' monti e colli* payent la *dogana* au premier poste à l'entrée en Piémont<sup>16</sup>. à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, la *dogana* ne concerne ainsi que les importations en Piémont.

L'évolution de la traite présente des caractéristiques assez semblables. Si on met à part les réglementations générales qui concernent quelques produits soumis à un contrôle particulier, tabac, sel, blés, etc., la traite proprement dite ne concerne

8. 10 juillet 1561, Felice-Amato Duboin, *Raccolta per ordine di materie delle leggi, op.cit.*, volume 24, p. 242.

9. 30 janvier 1570, *Ibid.*, p. 251 ; Michel Bottin, *Le Droit de Villefranche*, Thèse droit, Nice, 1974, pp. 26 sq.

10. *Ibid.*, p. 27.

11. 24 février 1594, « *Tanto di quà che di là da' monti* » et dans le Duché d'Aoste, le Marquisat de Saluces, le Comté de Nice et la Seigneurie d'Oneglia. Felice-Amato Duboin, *Raccolta per ordine di materie delle leggi, op.cit.*, volume 24, p. 1709.

12. Michel Bottin, *Le Droit de Villefranche, op.cit.*, p. 27.

13. Par exemple, le règlement pour la traite du 18 juillet 1601, art. 1 où il est question des marchandises « *che si cavanno dalli stati di SAS per condurlo in alieno dominio* », Felice-Amato Duboin, *Raccolta, op. cit.*, volume 24, p. 1739.

14. *Ibid.*, volume 24, p. 756.

15. Michel Bottin, *Le Droit de Villefranche, op.cit.*, p. 29.

16. Felice-Amato Duboin, *Raccolta, op. cit.*, volume 24, p. 1656.

guère que le Piémont. D’après l’ordre caméral du 8 mai 1702, la traite n’est applicable qu’aux marchandises qui sortiront « *fuori di nostri Stati di quà da’ monti* » tant par terre que par mer ainsi qu’à celles qui seraient acheminées vers le Duché de Savoie, le Comté de Nice, les vallées d’Oneglia et le Marquisat de Dolceacqua<sup>17</sup>. Elle est donc impossible pour toute exportation externe mais aussi intérieure.

À la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, l’unification douanière voulue par Emmanuel-Philibert n’a donc pu être réalisée. Les contraintes géographiques ont été trop fortes. Par contre, l’unification douanière du Piémont a été réussie. Les obstacles provinciaux internes, Marquisat de Saluces, Marquisat de Montferrat et autres ont été vaincus les uns après les autres.

Le report des douanes aux frontières de l’État est réalisée par l’édit de réforme générale du 14 janvier 1720 et constitue donc un événement majeur : l’article 1 du règlement de la *dogana* étend l’imposition à toutes les marchandises exportées « *si di quà, che di là da’ monti, cioè nel ducato di Savoia e Piemonte* »<sup>18</sup>. Cette disposition met un terme aux controverses et aux inapplicables répétées des mesures visant à imposer la douane en Savoie, comme l’édit du 2 décembre 1698 resté sans suite pour cause de guerre et d’occupation<sup>19</sup>. Elle marque la victoire de Victor-Amédée II sur la Chambre des comptes de Savoie<sup>20</sup>. On notera que le Comté de Nice et les territoires adjacents restent toujours placés hors du champ d’application de la douane.

En ce qui concerne la traite de Piémont, l’édit du 14 janvier 1720 n’apporte aucun changement important. Il maintient la perception de la traite dans les « *antichi stati di quà da monti e colli* »<sup>21</sup>.

Ce double mouvement, report de la douane vers les frontières de l’État et maintien de la traite en Piémont, accompagne une transformation progressive des tarifs : hausse des droits de douane, baisse des droits de traite. On peut y suivre la progression des politiques mercantilistes. « Réduire les droits à la sortie sur les denrées et sur les manufactures du royaume ; diminuer les droits sur tout ce qui sert aux fabriques ; repousser par l’élévation des droits les produits des manufactures étrangères », disait Colbert<sup>22</sup>.

Les premières réglementations étaient simples : les marchandises étaient imposées à des taux généraux de sept, puis six, puis trois pour cent. Avec la réforme du

17. *Ibid.*, p. 2038.

18. *Ibid.*, p. 2087.

19. *Ibid.*, p. 1659, en note et édit du 14 janvier 1720 concernant la douane en Savoie pp. 2193 sq. art. 6 : on n’a pas appliqué l’édit du 2 décembre 1698 « à cause des troubles de la dernière guerre ».

20. Guido Ratti, « Douanes, gabelles et contrebande en Savoie au XVIII<sup>e</sup> siècle », in *L’Histoire en Savoie. Douanes et contrebande, jadis*, n°11, 1968, pp.1-27, p. 3. La revue porte essentiellement sur la contrebande.

Arch. dép. Savoie, C1705, édit de Victor-Amédée II concernant les douanes du 14 janvier 1720 ; tarif manuscrit des matières sujettes aux droits de douane (1717-1725). C 1706, enregistrement des droits par le receveur de Chambéry (1777). C1707, contrôle des produits de la douane au bureau de Chambéry. C1708 livre journal de la douane de Chambéry pour 1789.

21. Felice-Amato Duboin, *Raccolta, op. cit.*, volume 24, p. 2132.

22. Léon Say (dir.), *Dictionnaire des Finances*, Paris-Nancy, Berger-Levrault, 1889, entrée « Douanes », p. 1530.

22 janvier 1633, 280 catégories de marchandises sont spécifiquement tarifées, les autres étant imposées à trois pour cent ; avec celle du 8 mai 1702, le tarif concerne six cents produits, vingt-neuf sont à trois pour cent, neuf à six pour cent<sup>23</sup>. Le nombre augmente encore avec le tarif du 14 janvier 1720. Inversement, les impositions à l'exportation présentent progressivement de moins en moins d'intérêt. Les taux baissent et le nombre de prohibitions de sortie se réduit.

Ces réformes rappellent évidemment les mesures prises en France à la même époque pour repousser les frontières douanières aux frontières du royaume. On en connaît les difficultés d'application. L'entreprise paraît ici plus aboutie. Sans doute était-elle plus facile. On notera tout de même que l'unification douanière du Piémont n'allait pas de soi et qu'il ne fut pas aisé de venir à bout des résistances savoyardes.

C'est à la lumière de cette globalisation douanière qu'il faut présenter l'exception douanière niçoise<sup>24</sup>. Elle ne doit pas être considérée comme un vestige d'anciennes franchises qui auraient plus ou moins bien résisté aux assauts de la centralisation administrative. Bien au contraire ! Le régime de franchise se renforce à mesure que le système douanier s'unifie. Il est le résultat d'une politique constante.

Ces franchises occupent en effet dans la législation douanière des États de Savoie une place importante. Avec ce régime d'exceptions, le pouvoir souverain organise le cadre douanier de sa seule ouverture maritime. Il le fait dès 1612 au moyen d'un port franc<sup>25</sup>. Derrière les avantages douaniers, les motivations économiques sont apparentes. Le port franc répond aux besoins de la politique mercantiliste de l'État sabaudo-piémontais : il attire les marchandises dont on a besoin et favorise celles qu'on souhaite exporter. Sans ce cas, la franchise fait partie du système. Elle y est intégrée.

Mais on n'a pas toujours compris les choses ainsi. On a pendant longtemps considéré à Nice, mais aussi à Turin, que la franchise était une sorte de compensation accordée à une province économiquement à part. La franchise moderne, d'inspiration mercantiliste, est ici interprétée comme un privilège local. Elle marque une séparation. Le législateur a beaucoup hésité entre ces deux approches. Les politiques douanières ont balancé entre des solutions de séparation et d'intégration.

Il y a toutefois entre le mercantilisme protecteur d'un système douanier bien organisé et le mercantilisme attractif d'une franchise portuaire quelques contradictions. Le second constitue une sorte de brèche dans le premier. Il revient au législateur d'assurer la coordination des deux logiques. On ne peut pas dire que les solutions furent toujours cohérentes tant les intérêts commerciaux locaux avaient tendance à réinterpréter, à travers le port franc, la législation douanière générale. Les politiques ont balancé entre des solutions d'isolement douanier et des solutions d'intégration.

23. Felice-Amato Duboin, *Raccolta, op. cit.*, volume 24, p. 1657.

24. Michel Bottin, « Port franc et zone franche. Les franchises douanières du pays niçois », *Recherches Régionales, Côte d'Azur et contrées limitrophes*, n°1, 1976, pp. 1-23 ; Jean-Michel Bessi, *Le port franc de Nice-Villefranche-Saint Hospice aux XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles*, Mémoire maîtrise Lettres, Nice, 1971.

25. La réglementation du port franc est au volume 17 du recueil de Felice-Amato Duboin.

## Un régime douanier séparé

La franchise dite du port franc est une composition complexe d'exceptions accumulées et combinées au long d'une période de près de deux siècles. On doit distinguer deux strates de franchises ; l'une est antérieure à l'établissement du port franc par l'édit du 1<sup>er</sup> janvier 1612, l'autre est postérieure.

La première strate est formée de trois franchises accordées par les ducs de Savoie lors de la mise en place du système douanier durant la seconde moitié du XVI<sup>e</sup> siècle.

Dès l'automne 1562 la Ville de Nice obtient, pour ses seuls citoyens, l'affranchissement du droit de deux pour cent de Villefranche à l'importation et à l'exportation<sup>26</sup>. Le reste de la province n'est pas concerné.

L'affranchissement de la traite foraine est obtenu en 1575. Il concerne Nice et « son territoire », pas l'ensemble de la province<sup>27</sup>. La franchise est étendue en 1594 aux commerçants étrangers domiciliés à Nice au moyen d'un rachat de 30 000 florins<sup>28</sup>. Nice obtenait là un avantage économique décisif. Les productions de la province niçoise, soumises à la traite donc, pouvaient être exportées en franchise à condition d'être commercialisées à Nice. Ceci explique que Nice n'ait jamais demandé la suppression de la traite foraine dans la province. L'avantage était trop intéressant ! Si les exportations ne passaient pas par Nice, ce qui était le cas d'une bonne partie du commerce entre la montagne niçoise, la Provence, Gênes et la Principauté de Monaco, la traite était exigible. On notera qu'elle n'était pas perçue sur les importations en Piémont.

L'affranchissement de la douane fut obtenu au mois de mai 1599 après de longues négociations. C'est la ville de Nice qui en fit la demande mais elle agissait ici pour l'ensemble du Comté<sup>29</sup>. La ligne douanière était reportée sur la crête des Alpes. On remarquera ici que Nice n'avait aucun avantage à demander la mise en place de la frontière douanière aux limites de son territoire communal, vaste au demeurant. Elle se serait coupée de ses débouchés vers le reste de la province. On notera aussi que la perception de la douane au passage des cols pour tous les produits, y compris niçois, explique et justifie qu'on ne perçoive pas la traite sur les importations de produits niçois vers le Piémont. Ceux-ci auraient été imposés deux fois !

Ces faveurs ont toutes été justifiées par des motifs économiques. Appliquer ces impositions aurait provoqué la ruine du commerce local. La position niçoise est toujours la même. Au-delà de ces arguments, on ne peut s'empêcher de considérer que Nice avait réussi à construire avec patience un système de franchises

26. Michel Bottin, « Port franc et zone franche », art. cit., p. 9. et note 29 pour les exceptions.

27. Exemple : Felice-Amato Duboin, *Raccolta, op. cit.*, volume 24, p. 2132, règlement de la traite 1720 : « *E similmente saranno sottoposti al pagamento della tratta tutti li frutti e bestiami nascenti nel detto contado di Nizza e terre del marchesato di Dolceaqua e altre robbe ivi manifatturate che si estraheono de detti contado e marchesato per fuori stato* ».

28. Michel Bottin, *Le Droit de Villefranche, op. cit.*, p. 28.

29. *Ibid.*, p. 29.

parfaitement cohérent et très avantageux pour elle. Dans une optique plus générale on constatera par contre que ces franchises constituent un régime d'exception complètement en marge du régime général. Dès 1599, la province niçoise se trouve pratiquement en situation d'« étranger effectif » selon l'expression utilisée en France pour qualifier ce type de situation<sup>30</sup>.

Les franchises qui se développent dans le cadre du port franc à partir de 1612 sont d'une autre nature et poursuivent d'autres objectifs : elles visent à attirer à Nice, Villefranche et Saint Hospice, c'est-à-dire dans les ports, criques et abris de la plus grande partie de la côte niçoise, un commerce de niveau international. On ne parlera pas ici des avantages accordés aux commerçants étrangers s'établissant dans le cadre du port franc sous le régime du droit d'asile<sup>31</sup>. On s'en tiendra aux franchises fiscales.

Celles-ci portent principalement sur l'exemption du droit de Villefranche pour importation. Cela concerne trois situations : les marchandises transportées sur des bâtiments d'une portée supérieure à deux cents tonneaux ou de provenance lointaine<sup>32</sup> ; les marchandises vendues ; les marchandises ayant fait l'objet d'une exposition en vente dans les conditions prescrites par les règlements du port franc et restées invendues.

Aucune franchise n'est prévue à l'exportation. Le droit de Villefranche reste exigible pour les commerçants étrangers et pour certains produits. La traite le serait aussi sans les franchises acquises en 1575 et 1594. On peut s'étonner d'une pareille restriction. En fait une telle faveur n'entre pas dans la logique mercantiliste du port franc telle qu'on la conçoit encore au début du XVII<sup>e</sup> siècle. L'institution cherche encore sa véritable finalité<sup>33</sup>. Dans le cas du port franc de Nice, il s'agit simplement d'attirer des marchands et des marchandises, pas tellement de développer une activité locale et encore moins d'organiser un débouché.

Mais, inévitablement, les privilèges du port franc vont se combiner avec les anciennes franchises : celle du droit de Villefranche pour les Niçois, celle de la traite pour les Niçois et les Étrangers, celle de la douane pour toute la province. L'édit de 1652 intègre cette situation dans la réglementation du port franc<sup>34</sup>. Cette consolidation détourne la franchise portuaire de ses objectifs initiaux et accentue l'isolement douanier. Le port franc est essentiellement lié au commerce local.

30. Le système favorise évidemment la contrebande. Michel Bottin, « Un commerce parallèle : La contrebande niçoise du XVII<sup>e</sup> au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle », *Annales Méditerranéennes d'Histoire et d'Ethnologie juridiques*, Nice, 1976-1977, pp. 3-36. Donatella Balani, « Confini violati. Problemi d'ordine pubblico e controllo del territorio alle frontiere occidentali degli stati sabaudi (secolo XVIII) », *Bollettino storico-bibliografico subalpino*, 2009, pp. 137-227.

31. Bessi, *Le port franc, op. cit.*, et « Les étrangers et le port franc aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles », *Nice Historique*, 1972, pp. 17-32.

32. Michel Bottin, *Le Droit de Villefranche, op. cit.*, p. 28.

33. Sur l'évolution des ports francs, Louis Dermigny, « Escales, échelles et ports francs au Moyen âge et aux temps modernes », in *Recueils de la Société Jean Bodin. Les grandes escales*, Bruxelles, 1974, pp. 213-643.

34. Felice-Amato Duboin, *Raccolta, op. cit.*, volume 17, p. 374 et M. Bottin, « Port franc et zone franche », art. cit., p. 14.

Le fermier du droit de Villefranche se défend comme il peut contre cette dilata-tion de la franchise. Il surveille, contrôle, toujours prêt à plaider pour une application rigoureuse de la franchise, pour contester la réalité d’une intention de vendre, pour faire expertiser la capacité d’un bâtiment afin de prouver que sa car-gaison est soumise au droit de deux pour cent, pour discuter la portée du droit de Villefranche à l’exportation, etc.<sup>35</sup>.

Les difficultés soulevées par Casa, fermier du droit de Villefranche et de la traite dans le Comté<sup>36</sup> à partir de 1720, illustrent bien cette pression permanente. L’article 31 du règlement de la traite de 1720<sup>37</sup> prévoyait l’imposition du droit de Villefranche pour la réexportation des marchandises importées par le port franc. La mesure concernait les produits réexportés en l’état et les produits transformés, pas les produits originaires de la province qui étaient, eux, affranchis ainsi qu’on l’a vu. Casa appliqua la disposition. L’affaire fit grand bruit car elle perturbait considé-rablement un florissant commerce assuré par plusieurs dizaines de commerçants originaires de la Riviera de Ponant, d’Alassio, de Porto Maurizio, de la Lingueglia et autres ports.

Les démarches des commerçants niçois et les procès firent reculer Casa. L’im-position était parfaitement contraire à l’esprit du port franc. Elle cessa en 1731<sup>38</sup>. Ce succès du commerce local sur le fisc marque la dernière étape du processus de séparation douanière. Présenté ainsi, le port franc de Nice apparaît comme une zone affranchie d’impositions douanières ou assimilées. Aucune barrière ne le sé-pare du reste de la province niçoise où subsiste un régime résiduel d’impositions sous la forme du droit de Villefranche à l’entrée et à la sortie et de la traite, au tarif aménagé, pour éviter la superposition du droit de deux pour cent et de la traite. La province se trouve presque totalement en dehors de l’État.

## Un régime douanier intégré

Le port franc est devenu au fil du temps le symbole d’une sorte d’autonomisme commercial. L’affaire Casa montre que cela est déjà vrai au début du XVIII<sup>e</sup> siècle. Cette approche est encore aujourd’hui celle de l’historiographie niçoise. Elle ne correspond pas à la réalité et encore moins à l’intention du législateur. Pour celui-ci le port franc est d’abord une institution au service de l’État avant d’être un ou-til de développement local. On trouve dans les réglementations douanières assez d’éléments pour éclairer cette position. Le système n’est pas aussi séparé qu’on le pense. Il est relié par plusieurs points au système général. Ici encore, la construc-tion est progressive et parsemée de contradictions. Trois réglementations éclairent la question.

La première concerne le transit international empruntant la route de Tende. Quatre sortes d’impositions frappent la circulation des marchandises traversant

35. Michel Bottin, *Le Droit de Villefranche*, *op. cit.*, p. 122.

36. *Ibid.*, p. 188.

37. Michel Bottin, « Port franc et zone franche », *art. cit.*, p. 15.

38. *Ibid.*



l'État sabaudo-piémontais : le dace de Suse, le transit de la traite en Piémont, le péage de Verceil et le droit de Villefranche. Ces impositions sont cumulables. Il est remarquable de constater que dès 1613 les règlements du port franc et du droit de Villefranche aménagent les perceptions de façon à limiter les effets du cumul. Ainsi les marchandises provenant d'Italie du Nord ou d'Allemagne sont soumises au transit de la traite en Piémont<sup>39</sup> et exemptes du droit de Villefranche ; celles provenant de France acquittent le dace de Suse et pas le droit de Villefranche. En sens inverse c'est le droit de Villefranche qui est perçu et pas les autres transits<sup>40</sup>.

La deuxième réglementation concerne la traite. La traite de Piémont est due pour toute importation dans le Comté de Nice. La mesure n'a pas été respectée. On a considéré à Nice, en application des franchises de 1575 et 1594, qu'une marchandise piémontaise achetée par un commerçant niçois puis exportée, par mer ou par terre, bénéficie de la franchise des Niçois en matière de traite.

Les fermiers de la traite de Piémont ont évidemment protesté. Ils ont prétendu faire payer la traite pour tout produit destiné au Comté de Nice. La ville de Nice a multiplié les procès et fait reculer les fermiers<sup>41</sup>. Charles-Emmanuel I, très protecteur des avantages niçois, menaçait en 1627 d'une amende de cents écus d'or tout percepteur contrevenant<sup>42</sup>. Mais pour les fermiers de la traite de Piémont cette franchise pouvait couvrir une infinité de fraudes tant il était facile de passer par un intermédiaire niçois. Le contrôle était impossible.

Les fermiers de la traite en Piémont se montrèrent souvent très rigoureux. Il y eut des incidents jusqu'à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle. En 1697 Victor-Amédée II, considérant que les fermiers n'avaient pas toujours tort ordonna la perception de la traite pour tous les produits destinés au Comté. L'opération rapporta jusqu'à 30 000 livres par an<sup>43</sup>. Trois ans plus tard, il revenait sur sa décision. En échange la ville de Nice se désistait dans un procès qu'elle avait engagé contre le fisc ducal<sup>44</sup>. En 1702, nouveau changement de position. L'ordre caméral du 8 mai 1702 précisait clairement que la traite de Piémont était applicable aux marchandises qui seraient exportées « *per la scala di Nizza non ostante il privilegio del Porto franco* »<sup>45</sup>. Il ne semble pas que la disposition ait été respectée. L'édit du port franc du 12 mars 1749 officialise l'application coutumière dans son article 5<sup>46</sup>. Mais, une nouvelle fois, l'administration fit obstacle et prétendit lever un droit « *d'uscità* » sur les marchandises piémontaises introduites à Nice. Un rescrit du Consulat de mer,

39. Au tarif de un pour cent.

40. Michel Bottin, *Le Droit de Villefranche*, op. cit., p. 38.

41. *Ibid.*, p. 35, note 80.

42. *Ibid.*, note 81.

43. *Ibid.*

44. *Ibid.*, note 86.

45. Felice-Amato Duboin, *Raccolta*, op. cit., volume 24, p. 2038.

46. *Ibid.*, volume 17, p. 398.

conservateur des privilèges du port franc<sup>47</sup>, en date du 29 avril 1756 confirma la franchise<sup>48</sup>.

Le troisième élément d'intégration concerne *la dogana*. En cette matière, la province niçoise était effectivement en situation séparée. Rien dans les anciennes franchises ou dans les premiers règlements du port franc n'atténuait la rigueur de la barrière douanière séparant la province niçoise du reste de l'État.

L'édit du port franc du 22 janvier 1667 introduisit une innovation majeure en diminuant d'un quart le droit de douane perçu à l'entrée en Piémont. La mesure ne concernait que les marchandises entrées en franchise de port franc, pas les produits locaux donc. Le règlement exceptait les draps, les soieries et les laines de qualité<sup>49</sup>.

La mesure donnait une dimension nouvelle au port franc. La réduction compensait les frais du déplacement sur une route très difficile. Nice devenait le port du Piémont tant à l'exportation, grâce à l'interprétation laxiste de la franchise de la traite, qu'à l'importation.

L'intérêt fiscal reprit pourtant l'avantage. L'édit du 14 janvier 1720 réformant la traite et la douane supprima l'avantage. Son article 21 permettait au fermier d'exiger la douane entière, sans considération pour le privilège du port franc pour toutes les marchandises importées en Piémont « *per la scala di Nizza* », sauf celles en transit<sup>50</sup>.

Quatre ans plus tard, la diminution des droits de douane était rétablie par l'édit du 30 janvier 1724, mais la faveur était étendue à Oneglia<sup>51</sup>, ce qui montre bien que le législateur n'était pas particulièrement préoccupé par l'amélioration de la franchise du port franc.

L'édit du port franc de 1749<sup>52</sup> renoue avec la logique de la diminution des droits de douane : réduction de moitié pour les produits les moins imposés, réduction de dix et vingt sous pour les plus imposés. Cette solution sera appliquée jusqu'à la Révolution puis reprise en 1814 avec le retour des princes de Savoie et la restauration du port franc<sup>53</sup>.

On voit que l'aménagement des droits de douane dans le cadre de la franchise du port franc n'a pas été accepté sans importantes réticences par le législateur douanier. Il est vrai qu'en l'absence de véritable route<sup>54</sup>, il était difficile de

47. Sur cette juridiction commerciale et maritime, Michel Bottin, « Le Consulat de Mer de Nice. 1613-1855. Perspectives de recherches », Actes du Colloque organisé par l'Association française d'histoire de la justice sur *Les tribunaux de commerce. Histoire du modèle français*, Bordeaux, décembre 2001, Paris, La Documentation française, coll. Histoire de la justice, n° 17, 2007, pp. 87-110.

48. Felice-Amato Duboin, *Raccolta, op. cit.*, volume 17, p. 398, en note.

49. *Ibid.*, p. 389.

50. Felice-Amato Duboin, *Raccolta, op. cit.*, volume 24, p. 2095.

51. *Ibid.*, p. 2223. quatre lires par balle par la route de Nice (col de Tende) et trois lires cinquante par celle d'Oneglia (col de Nava).

52. *Ibid.*, volume 17, p. 393.

53. Michel Bottin, « Port franc et zone franche », art. cit., p. 19.

54. Marc Ortolani, « La route royale gravée. Pouvoir de la nature et culture du Pouvoir », in *Voyage pittoresque dans le Comté de Nice et les Alpes-Martimes du XVII<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle. Gravures et lithographies*, pp. 161-195, Acadèmia Nissarda, Nice, 2005 ; Michel Bottin, « Nice, port de Piémont. La politique maritime des princes de la Maison de Savoie, 1388-1860 », in *Le port de Nice des origines à nos jours*, Chambre de Commerce et d'Industrie de Nice Côte d'Azur et Acadèmia Nissarda, 2004, pp. 83-101.

prendre conscience de l'intérêt d'une réglementation douanière favorable faisant réellement de Nice le port du Piémont. Les choses n'ont changé qu'à partir du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle.

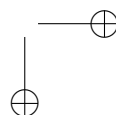
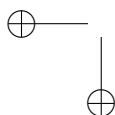
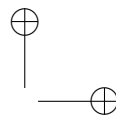
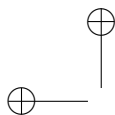
Les réformes des années 1820-1830 rompent avec cette logique. Dès 1822, le pays niçois est soumis au régime général en matière de droits d'importation sur les grains<sup>55</sup>. Le tarif douanier de 1830 maintient les réductions douanières à l'entrée en Piémont. Mais comme la franchise est fixée en valeur, et non en pourcentage, l'augmentation considérable des tarifs douaniers limite progressivement l'avantage à peu de choses. Le Président de Cessole, qui fait une analyse précise de ces changements, constate qu'il y a de moins en moins d'avantages à utiliser la route de Tende pour les importations en Piémont. La situation, explique-t-il, est grave. Le lien qui unissait Nice au Piémont est rompu alors que le système de franchises favorise les exportations vers la Provence. Ceci revient, conclut Cessole, « à placer Nice hors de l'État »<sup>56</sup>. Le développement des relations économiques a ainsi été favorisé avec la Provence alors qu'il était pénalisé avec le Piémont.

Ainsi déconnecté du régime général, le système de franchises se trouvait en quelque sorte délégitimé. Il n'y avait aucune raison de laisser subsister une situation qui rapprochait toujours davantage Nice de la France. Turin résolut de normaliser la situation en procédant d'abord à l'abolition de la franchise portuaire en 1851 puis en reportant, en 1854, la frontière douanière sur le Var-Estéron, frontière de l'État. Les Niçois furent partagés. Certains applaudirent une mesure qui libérait ainsi complètement la route de Tende, mais aussi celle de Gênes, de toute imposition. D'autres virent dans ces réformes la ruine de leur commerce avec la France. La fin du régime douanier privilégié servira ainsi efficacement l'argumentation des partisans d'un rattachement de Nice à la France.

---

55. Michel Bottin, « Port franc et zone franche », art. cit., p. 19.

56. Hilarion de Cessole, *Réflexions sur le port franc de Nice. Mémoire présenté en 1838 au gouvernement par le comte Hilarion de Cessole, ancien premier président du Sénat de Nice*, Nice, 1850, 32 p., p. 13.



**STRATEGIE COMMERCIALI E PROBLEMI DI ORDINE PUBBLICO  
AI CONFINI OCCIDENTALI DEGLI STATI SABAUDI  
(XVIII SECOLO)**

DONATELLA BALANI  
*Université de Turin*

«**I**L COMMERCIO DEI REGI STATI, e principalmente del Piemonte coi Paesi forestieri si riduce sostanzialmente alle seguenti scale<sup>1</sup>: a quella del Moncenisio, per cui s'introducono dalla Francia, e da Geneva tutte le merci sottili e bijouteries inservienti al lusso indipendentemente dai vari articoli che possono rimirarsi di necessità, ed in parte in supplemento a quelli che non può totalmente provvedere il paese [...]. A quella di Novara per le provenienze di Germania e dell'Italia per le due scale di Milano, e del Lago maggiore, li di cui articoli principali consistono in telerie, grassine<sup>2</sup> e seterie [...]. A quella di Genova per la Bocchetta e per Finale, e Savona, per le quali s'introduce ogni sorta di mercanzie, drogherie e salumi [...]. A quella di Nizza, per cui s'introducono le merci d'Inghilterra, e la massima parte delle droghe, ed altre produzioni del Levante [...]. E finalmente alla scala di Oneglia, da considerarsi un'addizione all'altra di Nizza e per cui s'introducono egualmente li grani di Levante, le droghe, i corami di Barcellona, salumi, ed altri articoli »<sup>3</sup>.

1. Il termine deriva presumibilmente dal latino *scala*, che nel medioevo era usato anche con il significato di luogo di sbarco, scalo. Nel caso specifico designava quei percorsi obbligati di accesso ad una regione o ad uno stato in continua e graduale salita.

2. Con il termine « grassine » si indicavano le carni salate, i salumi e il lardo.

3. *Memoria sul commercio . . . 1780*, A.S.T., Corte, Materie Economiche, Commercio, Cat.III, m.3, n. 10. Il termine salumi indica in genere i prodotti conservati sotto sale (pesci, carni, capperi, olive).

Il saggio è frutto di ricerche finanziate da MIUR, nell'ambito del PRIN 2005/07 sul tema *Frontiere, ceti, territori e culture nell'Italia moderna*.

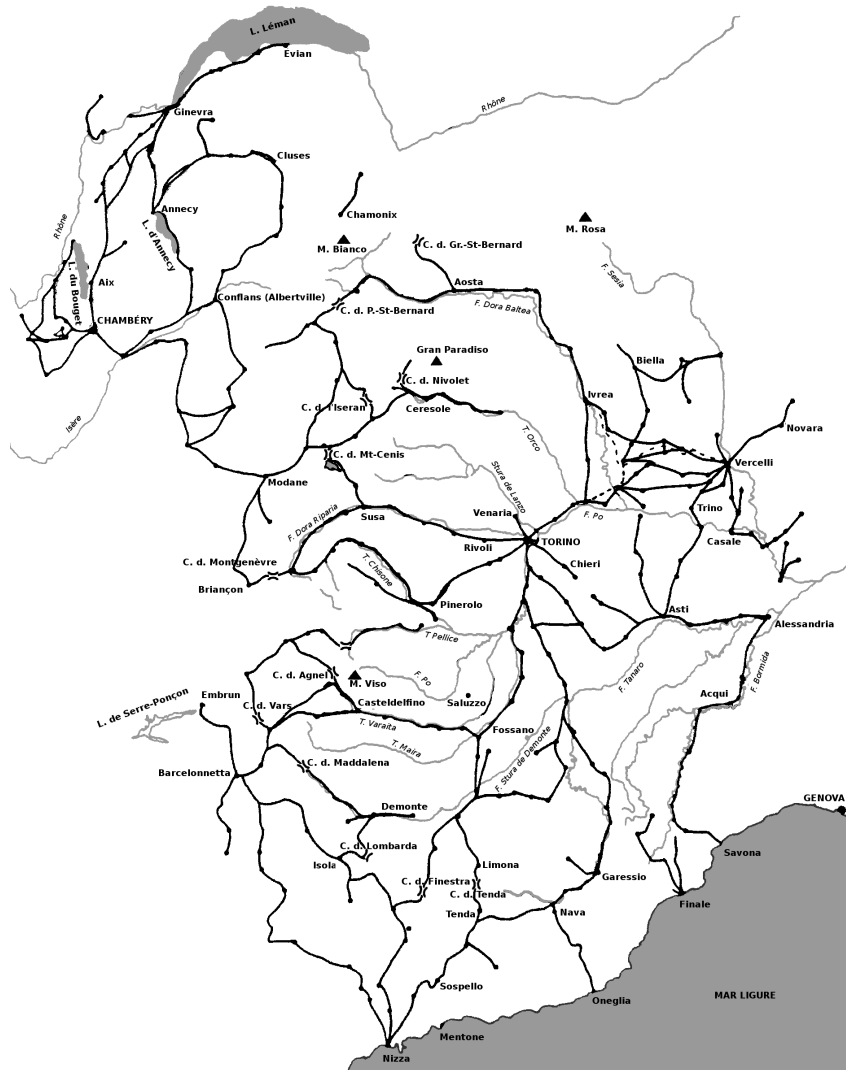


Figura 1: Rete stradale nei domini sabaudi (metà XVII Secolo)

Così scriveva nel 1780 il conte Corte di Buonvicino, primo segretario degli interni, in una *Memoria sul commercio che si fa negli stati sabaudi e sui mezzi per farlo progredire*, che illustrava l'andamento dei traffici internazionali, per poi analizzare la situazione degli stati sabaudi (Figura 1). Il commercio si era mondializzato, i consumi voluttuari erano cresciuti in quantità, ma soprattutto in varietà, per l'aumento dei consumatori di prodotti raffinati e costosi e per l'influenza delle mode. In passato, i guadagni che provenivano da questi traffici erano stati monopolizzati dalle nazioni che più precocemente si erano messe in gioco sul mercato internazionale; ma su tale terreno avevano fatto la loro comparsa altri stati, sempre più impegnati a conquistare qualche spazio per i propri scambi.

Il governo sabaudo si era mosso attivamente, approfittando del periodo di pace seguito al trattato di Aquisgrana, che aveva tentato di comporre equilibri politici più sostenibili. Aveva avviato indagini sistematiche sulla situazione produttiva del paese, su quella degli stati vicini attivi sul piano commerciale, richiesto pareri per far fiorire gli scambi, avviato accordi diplomatici per potenziare le attività manifatturiere ed incrementare i traffici. Qualche risultato era stato raggiunto con l'utilizzo delle consuete strategie mercantilistiche: concessione di monopoli e di esenzioni fiscali, opportunamente accordate a chi esercitava il commercio. Ma nel settore manifatturiero, pur non mancando i progetti, scarseggiò il sostegno finanziario e le realizzazioni furono complessivamente modeste.

A fronte di un commercio di importazione abbastanza diversificato, le esportazioni si riducevano infatti all'organzino e alla seta grezza e semilavorata, che garantivano peraltro entrate molto consistenti<sup>4</sup>, ed a pochi altri prodotti. Minoritaria, ma non irrilevante, era l'esportazione di prodotti agro-alimentari (riso, ortaggi, agrumi, vini, olio d'oliva, carni, cuoio, latticini), di canapa, di cordami e di tele, di stoffe di lana, di legnami che, accanto alla seta, contribuivano ad equilibrare il forte afflusso di merci — spezie, tabacco, caffè e cacao, zucchero provenienti dalle colonie — e di manufatti di pregio<sup>5</sup>, soprattutto francesi e sviz-

4. La bilancia commerciale piemontese verso la Francia fu per tutto il XVIII secolo in attivo proprio grazie all'esportazione dei filati serici a Lione soprattutto, come documentato da Giuseppe Prato, *La vita economica in Piemonte a mezzo del XVIII secolo*, Torino, STEM, 1908, pp. 316 sgg. (a metà Settecento l'esportazione di seta rappresentava il 78,7% delle esportazioni). A simili conclusioni giungevano Luigi Einaudi, *La finanza sabauda all'aprirsi del secolo XVIII e durante la guerra di successione spagnola*, Torino, STEM, 1908 e Luigi Bulferetti, « Les communications entre Turin et Lyon au XVIII<sup>e</sup> siècle », in *Cahiers d'Histoire* (C.H.), V (1960), pp. 329-344. Su questi temi Roberto Tolaini, « Per la storia delle relazioni finanziarie e commerciali tra Lione e Torino. La corrispondenza commerciale della casa Guerin tra XVIII e XIX secolo », in *Il Piemonte e la frontiera*, a cura di Renata Allio, Torino, Centro Studi piemontesi, 2008, pp.155-161, Giuseppe Chicco, *La seta in Piemonte (1650-1800)*, Milano, Franco Angeli, 1995, pp.235-240 e più recentemente Alain Becchia, « Approche quantitative du commerce franco-sarde à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle », in *Bollettino storico bibliografico subalpino* (BSBS), CIV (2006), pp. 627-647; Id., « Evaluation du commerce entre le Piémont et la France au XVIII<sup>e</sup> siècle », in *Il Piemonte e la frontiera*, cit., pp.191-216.

5. Dalle ricerche di Pierre Leon risulta che negli anni ottanta del Settecento i manufatti rappresentavano i due terzi delle esportazioni francesi verso il regno sardo ( Pierre Leon, « Structures du commerce et évolution de la France à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle », in *Conjoncture économique et structures sociales. Hommage à Ernest Labrousse*, Paris, La Haye, Mouton, 1974, pp. 407-43).

zeri : tessuti di seta, di lana, di cotone, mercerie, *bijouteries*, articoli alla moda<sup>6</sup>. Merci e prodotti di cui gli europei erano diventati larghi consumatori.

Nella *Memoria* il Corte non mancava poi di rilevare che le scale tra la Repubblica di Genova ed il Piemonte, da sempre frequentatissime dai convogli diretti alle province piemontesi, negli ultimi decenni avevano perso terreno rispetto alla strada del Tenda. La scala di Nizza era infatti « la più considerevole per quantità di mercanzie che s'introducono in Piemonte [...] massimamente se vi si uniscono i generi del contado, cioè olio, salumi, pesci freschi ed agrumi »<sup>7</sup>; l'incremento era stato rilevante soprattutto dopo gli interventi di ammodernamento della rete viaria, che resero la strada del Tenda interamente carrozzabile<sup>8</sup>.

La *Memoria* era accompagnata da una serie di tabelle che documentavano l'entità e la natura dei traffici — di import-export e di transito — sulle diverse scale negli anni settanta e ottanta. Netta vi appariva la preminenza dei transiti sul tracciato Torino-Cuneo-Nizza<sup>9</sup>, che assorbiva la metà di tutto il commercio che si svolgeva lungo le varie scale verso il Piemonte; quasi un terzo di quello in uscita, un quarto di quello in transito<sup>10</sup>. In seconda posizione vi era la scala del Moncenisio, percorsa da un terzo delle merci dirette in Piemonte, da un altro terzo di quelle in uscita, e da una buona metà di quelle in transito<sup>11</sup>.

Le mercanzie in transito costituivano dunque una discreta fetta dei traffici lungo le strade del regno: un 12% di tutte le merci trasportate legalmente sugli assi

6. « Nous achetons les épices, les aromates, quantité de vin étranger, quelque peu de poisson, des limons, des oranges, et quelques autres fruits que la Rivière de Gènes produit », si legge in una memoria degli anni settanta, e tra i manufatti entravano negli stati sardi « étoffes en soie brochées de fleurs et en or, et en argent, tous les draps fins d'Angleterre, de Hollande, et de France en laine et en poil » e ancora « rubans, galons d'or et d'argent, et autres dorures, tous les toiles fines, mouchoirs, toiles de Marseille, les toiles de coton, indiennes, la mousseline, la batiste, le cambrai; quantité de chapeaux, beaucoup de cuirs pour les souliers, le tabac d'Espagne, le rapé de Hollande, de Paris e Saint Germain, les dentelles, les bijoux [...] ; les porcellaines, les bouteilles, cristeaux artificiels, glaces à miroir, couleurs pour la teinture, des aiguilles, des epingles, jouelleries et horlogeries ». (*Dissertation sur le Commerce*, A.S.T., Corte, ME, Commercio in generale, Cat. III, m. 2° di addizione, n. 17).

7. A.S.T., Corte, ME, Commercio in generale, Cat. III, m. 3°, n. 10.

8. Parzialmente carrozzabile fin dal Seicento (tra Nizza e l'Escarène e tra Limone e Torino), nell'ultimo quarto del XVIII secolo *la route royale* fu sottoposta a massicci interventi di riqualificazione che la resero carrozzabile anche nel tratto montano, con importanti riflessi sui traffici. Si iniziarono anche gli scavi per realizzare un tunnel sotto il passo, ma l'opera non fu condotta a termine. Su questi temi Maria Luisa Sturani, « Inerzie e flessibilità: organizzazione ed evoluzione della rete viaria sabauda nei territori "di qua dai monti" (1563-1798) », in *BSBS*, LXXXIX (1991), pp. 485-541; Marc Ortolani, « Les travaux routiers sur le territoire de Tende au XVIII<sup>e</sup> siècle » e Federica Paglieri, « Dalla strada del sale alla strada reale », in *Nell'antica contea di Tenda. La strada e i traffici*, a cura di Rinaldo Comba, Cuneo, SASTE 2002, pp. 45-80 e 81-88 rispettivamente.

9. *Dimostrazione del quantitativo di mercanzie [...] che fanno entrata, uscita, e transito per gli Stati di S. M., 18 maggio 1780*, A.S.Torino, Corte, ME, Commercio in generale, Cat. III, m. 3°, n.11. La preminenza riguardava sia le importazioni/esportazioni sia le merci in transito nei domini sabaudi.

10. Dal confronto tra le tre principali scale (di Genova, di Nizza e del Moncenisio) risulta che passassero per la strada del Tenda il 53% delle merci in entrata, il 32% di quelle in uscita, il 27% di quelle in transito (*Ibid.*).

11. Considerando solo i traffici sulle tre principali scale, la strada del Moncenisio immetteva in Piemonte il 32% delle merci importate; per quella via scorreva il 35% di tutte le merci esportate, il 56% di quelle in transito.



viari principali<sup>12</sup>. Ma le cifre riportate in tabella non documentano le reali dimensioni del movimento di merci tra le varie province dei domini sabaudi e tra queste ed i paesi esteri, dal momento che la documentazione fiscale da cui originano non registra — né potrebbero farlo — il passaggio illegale delle merci.

Ma anche tenendo conto dei soli traffici leciti, i dati di cui disponiamo testimoniano che i commerci legali sulle strade del Tenda e del Moncenisio avevano guadagnato terreno — perlomeno in termini quantitativi — rispetto a quelli attivi sulle scale di Genova.

### La « scala » di Nizza

Diversi fattori possono aver favorito la preminenza della via del Tenda. Anzitutto il lento declino della repubblica genovese, la cui economia usciva duramente provata dalla sfortunata partecipazione alla guerra di Successione austriaca e dalle rivolte popolari che si svilupparono durante il conflitto<sup>13</sup>. Senza contare che le vicende belliche e le scelte di campo fatte dalla Repubblica avevano ridotto i traffici commerciali da e per Genova e offerto spazi insperati alla concorrenza<sup>14</sup>. Le distruzioni e l'impoverimento provocato dall'occupazione del territorio genovese da parte dell'esercito austro-piemontese e dai bombardamenti inglesi dovevano segnare profondamente la vita politica della Superba ; mentre la debolezza sui mari, aggravata dalle scorribande dei pirati corsi, avrebbe consentito la penetrazione francese in Corsica, poi formalizzata dall'annessione dell'isola alla Francia.

Ma i traffici genovesi via terra erano stati danneggiati anche dalle iniziative sabaude : anzitutto dal miglioramento della strada che da Nizza, attraverso Sospello, raggiungeva la valle della Roja e, attraversato il passo, scendeva su Cuneo dirigendosi verso Torino. Una volta completati i lavori sul tratto montano di tale strada, che aveva ancora passaggi inadatti al transito dei carri, i tempi di viaggio, i rischi di incidenti e i costi di trasporto si sarebbero ridotti sensibilmente<sup>15</sup>. A questo punto il percorso del Tenda, più breve di quello che, attraverso il passo della Bocchetta, univa Genova a Torino, sarebbe diventato ancor più appetibile (Figura 2).

Proprio su di esso facevano perno le speranze di collegare stabilmente i domini sabaudi di terraferma al Mediterraneo e di dare nuovo impulso all'economia del paese grazie ai traffici marittimi, che si contava di incrementare con la creazione

12. La percentuale, calcolata su dati del 1775, si riferisce alla quantità di balle (di nove rubbi ciascuna) — di tutti i generi di merci — condotte lungo le tre principali scale (Genova, Nizza e Moncenisio) perché questi erano i parametri usati dagli uffici doganali (*Ibid.*).

13. Sulle vicende di Genova durante e dopo la guerra di Successione austriaca e sui contraccolpi politici di tale partecipazione si veda la magistrale ricostruzione fattane in Franco Venturi, *Settecento riformatore*, I, Torino, Einaudi 1969, pp. 200-266.

14. Si erano infatti interrotti i traffici verso la pianura padana, la Lombardia ed il Piemonte, mentre l'alleanza dei Savoia con gli Asburgo aveva favorito la concorrenza piemontese, incrementata anche dai buoni rapporti con la Gran Bretagna.

15. E' quanto sperava l'estensore della Memoria, che riteneva si potesse dimezzare il prezzo del trasporto : dalle attuali 18-19 soldi ai 10-11 soldi al rubbo.

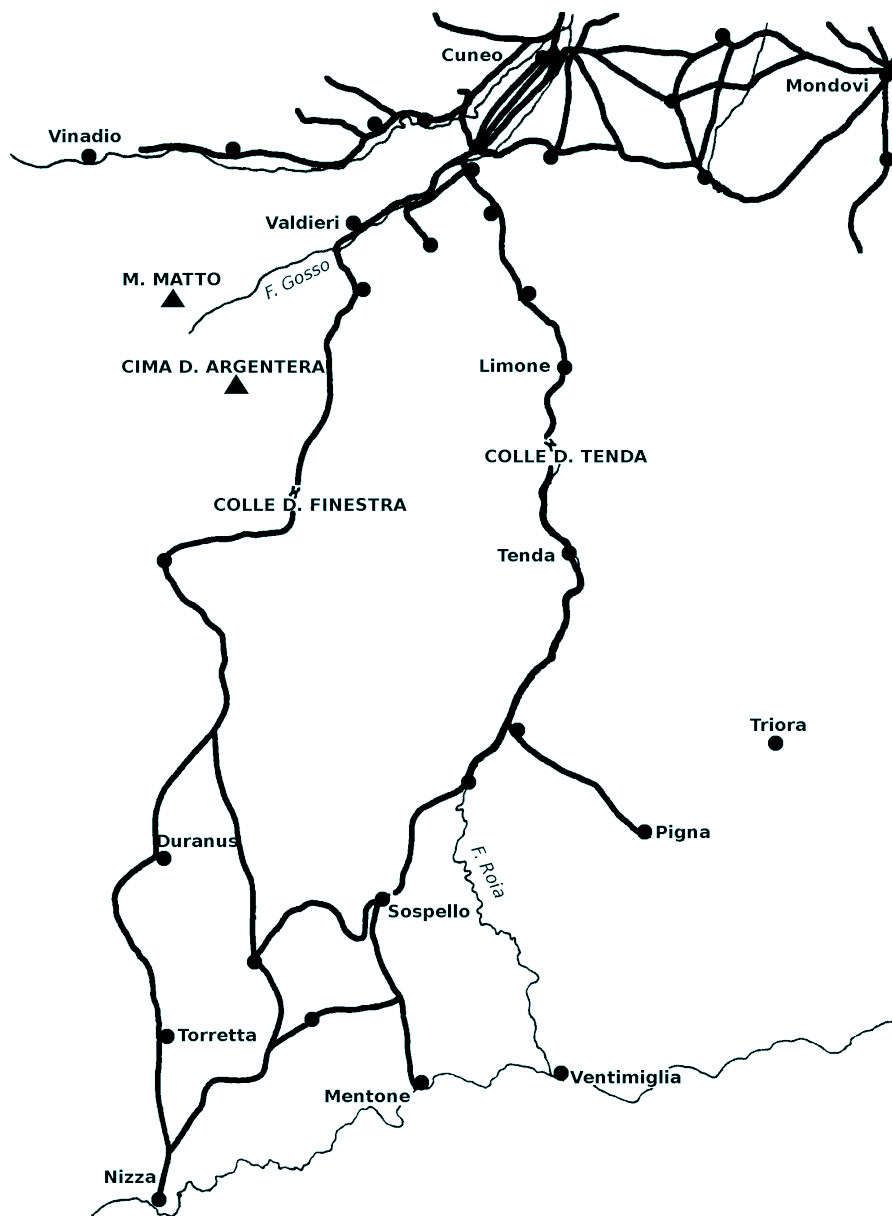


Figura 2: Rete stradale nella Contea di Nizza (XVIII Secolo)

a Nizza di un porto capace di accogliere navi di grosso tonnellaggio<sup>16</sup>. Il nuovo bacino portuale, costruito nel 1750 nella darsena di Limpia, appena fuori le mura della città, colmava un vuoto assai dannoso per la città e per l'intera Contea. Non disponendo di una darsena con acque profonde adatta all'attracco delle navi, i vascelli diretti a Nizza erano costretti a sbarcare le loro merci nel porto di Villefranche, sottraendo spazio alle regie galere<sup>17</sup>. A questo punto del viaggio le merci andavano trasferite a Nizza via terra, su una malagevole e stretta strada costiera<sup>18</sup>; oppure via mare, su piccole imbarcazioni a chiglia poco profonda che erano in grado raggiungere le spiagge di Nizza, o entrare nella darsena. Qui le mercanzie venivano scaricate, controllate dagli agenti delle dogane e condotte nei magazzini, da cui sarebbero poi partite per le diverse destinazioni.

Stando così le cose non è difficile immaginare che, con la costruzione del porto di Limpia e con il miglioramento della strada del Tenda, l'appetibilità commerciale di Nizza fosse aumentata. Ma le premesse erano state poste ben prima e risalivano al complesso di esenzioni accordate dal governo torinese ai mercanti, nizzardi ma anche stranieri, che gestivano i traffici di merci: via mare lungo la costa tra Cap Ferrat e il Varo, via terra verso la Provenza e il nord Italia. Di talune franchigie i nizzardi godevano da lungo tempo; fin dall'atto di dedizione ai Savoia negoziato dalla città di Nizza nel XIV secolo, con cui i duchi si erano assicurati la fedeltà dei nuovi sudditi in cambio di numerosi privilegi; altre si sarebbero aggiunte nel XVI secolo col ritorno dei Savoia in Piemonte.

Su questo insieme di franchigie sedimentate nel tempo, si innestarono le facilitazioni introdotte dal regime di porto-franco, creato nel 1612, in concorrenza con le analoghe iniziative assunte a Genova, a Marsiglia, a Livorno<sup>19</sup>. Nei regolamenti che accompagnavano l'atto istitutivo del porto-franco le agevolazioni di cui già godevano i nizzardi e gli stranieri residenti nella città vennero estese a quanti avessero avviato attività commerciali a Nizza e a Villefranche, qualunque fosse la loro nazionalità e le motivazioni di tale scelta. Le merci giunte via mare, in seguito ad ordinativi fatti dai negozianti presenti in città, erano esentate dal pagamento

16. Sui progetti di potenziamento del traffico commerciale su Nizza, che meriterebbero una trattazione a parte, A.S.T., Corte, ME, Commercio, cat. III, m. 3°, nn. 2.3, 7, 11; si veda anche Giacomina Calligaris, « Alla ricerca di un mercato. Progetti commerciali in Piemonte nei secc. XVII e XVIII, in Mercati e consumi » (*I Convegno nazionale di Storia del Commercio in Italia -1984*), Bologna, Analisi 1986, p. 101 sgg.

17. Si era fatta strada l'esigenza di un vero porto a Nizza a conclusione della guerra di Successione austriaca, quando si era affidato ad un Congresso di tecnici (architetti, ufficiali di Marina, piloti delle galere) la stesura di alcune proposte. *Sentimento del Congresso tenutosi a Villafranca. 6 ottobre 1749 e Disegni della darsena di Nizza*, A.S.T., Corte, ME, Commercio in generale, Cat. I II, m. 1° di addizione, n. 33.

18. Tra le proposte formulate dal Congresso nel 1749 per incrementare il commercio, vi era quella di rendere carreggiabile la strada fra Villafranca e Nizza (*ibid*).

19. Il porto-franco di Genova fu creato nel 1595, ma limitato ai grani ed esteso ad altre derrate tra il 1613 ed il 1623; quello di Livorno fu creato a metà del Cinquecento, ma perfezionato nel 1591-93; quello di Marsiglia nel 1669. Sulle differenze tra i rispettivi regimi di porto-franco cf. Michel Bottin, « Port-franc et zone franche », in *Recherches régionales* (R.R.) 1976, I, p.11.

dei diritti di importazione (diritto di Villefranche<sup>20</sup>), di esportazione dei prodotti locali<sup>21</sup>, di riesportazione (tratta foranea)<sup>22</sup> e di transito<sup>23</sup>. Inoltre i mercanti attivi a Nizza e nei centri vicini usufruivano dei vantaggi del diritto d’asilo concesso nella forma più ampia<sup>24</sup>.

Ma nel corso del XVIII secolo tali agevolazioni daziarie in vigore nelle località costiere tra Nizza e Cap Ferrat, vennero estese all’*arrière pays* e riguardarono anche le merci giunte per le vie di terra<sup>25</sup>. Avveniva perciò che le derrate trasportate a Villefranche e a Nizza per mare o per terra non godessero solo delle esenzioni dai dazi nell’area portuale e negli annessi magazzini; qualora proseguissero il loro viaggio lungo la route royale del colle di Tenda<sup>26</sup> o per altra strada dell’ *arrière pays*, infatti, non pagavano diritti doganali in uscita da Nizza, né diritti di transito,

20. Diritto corrispondente al 2% del valore delle merci, del tutto uguale a quello in vigore a Marsiglia. A tale pagamento erano soggette anche le imbarcazioni che transitavano dinanzi al porto. Le navi che scaricavano merci acquistate da negozianti con attività a Nizza o a Villafranca erano tenute a pagare soltanto l’esiguo diritto di ancoraggio (*Dimostrazione del quantitativo di mercanzie che fanno entrata, uscita, e transito per gli Stati di S.M., 18 maggio 1780, A.S.T., Corte, ME, Commercio in generale, cat. III, m. 3°, n. 11*).

21. L’olio del Contado di Nizza era il primo oggetto del commercio della Città, essendo molto apprezzato dagli stranieri. Secondo il parere del Console nizzardo, tale commercio avrebbe potuto assumere dimensioni maggiori se si fosse impedita la vendita dell’olio di Oneglia ai commercianti di Porto San Maurizio, che si occupavano di smerciarlo. Importante la produzione degli agrumi, anche per l’esportazione, dei vini, apprezzati in Inghilterra e in Olanda; in crescita la produzione di organzino locale, molto esportato a Lione, a Marsiglia e a Londra (*Memoria [...] del Presidente capo del Consolato al conte Corte, 8 agosto 1774, Ibid., m 2° da inv.*).

22. Tale esenzione — concessa nel 1731 — riguardava le merci che, entrate in regime di franchigia, venivano riesportate via terra e via mare; visto il modesto stato delle strade soprattutto verso oriente, non era raro che le merci rimaste invendute a Nizza venissero riesportate via mare senza pagare alcun diritto (verso i porti francesi o verso la costa ligure), caricate spesso su piccole imbarcazioni. Queste esenzioni favorivano anche le frodi doganali ai danni degli stati vicini ove vigevano dazi di importazione.

23. Nel 1702, fu stilata una serie di articoli « per le gabelle unite di dogana, tratta foranea e transito », inserite nel regolamento del 1720 (Michel Bottin « Port-franc... », cit., p.15). Sulle merci esportate si pagavano il diritto di transito (se estere) e di tratta foranea (per i prodotti locali delle sole terre di qua da monti e colli). Il diritto di porto-franco di Nizza era pagato per le merci che vi facevano scalo provenienti dall’estero o dirette all’estero, mentre il diritto di Villafranca (per le merci che transitavano dalla Riviera di levante a quella di ponente e viceversa per terra e per mare) si era trasformato in una sorta di pedaggio su vie di terra e di mare per merci importate, esportate e in transito, come il dazio di Susa, in Piemonte. La dogana invece era applicata alle importazioni e si pagava alle frontiere, insieme ad altri dazi locali. Cfr. Enrico Stumpo, *Finanza e stato moderno nel Piemonte del Seicento*, Roma, ISI, 1979. Sulle franchigie attribuite al porto-franco di Nizza, che giungevano anche ad una detassazione totale cfr. Michel Bottin, « Port-franc... », cit., pp.7-12.

24. Fino agli ultimi decenni del Settecento il diritto d’asilo venne concesso con larghezza, perfino ai sudditi di uno stato nemico ed agli autori di bancarotta fraudolenta; nel tardo Settecento si sarebbe negato il salvacondotto per gravi reati finanziari (Felice Amato Duboin, *Raccolta per ordine di materie delle leggi, editti, manifesti della Real Casa di Savoia*, Torino, 1832, vol. 17, pp. 405-410).

25. Il Regolamento di porto-franco emanato nel 1749 e completato da alcune integrazioni tra il 1755 ed il 1756 avrebbe riorganizzato il sistema delle esenzioni tariffarie via mare e via terra. Pur essendovi differenze di franchigie tra i percorsi di mare e di terra, nella pratica doganale vigeva una totale libertà di traffici sia nella zona costiera sia nell’ *arrière pays*.

26. La strada, usata fin dalla prima metà del Seicento, in alternativa a quelle che superavano le Alpi al colle delle Finestre o a quello della Lombarda, sarebbe stata migliorata da lavori di ampliamento e di manutenzione straordinaria solo negli ultimi decenni del Settecento (Michel Bottin, « Nice, port de Piémont », in *Le port de Nice des origines à nos jours*, Nice, p.92).

almeno finchè restavano nel territorio della Contea. Un regime molto vantaggioso, che non aveva eguali in altre città ove vigeva il porto-franco. Come rileva Michel Bottin, « l'absence de ligne douanière séparant le territoire de la ville de Nice du reste du Comté [...] faisait de Nice une porte ouverte sur la mer pour toutes les productions du Comté »<sup>27</sup> ; di analoghi vantaggi godevano anche quelle estere che vi entravano più o meno legalmente.

Ma non era tutto : la franchigia doganale estesa fino alla cresta delle Alpi consentiva la più ampia libertà di traffico lungo la valle della Roja<sup>28</sup>, soprattutto in concorrenza con i carichi che, partendo dal porto-franco di Genova e procedendo nell'entroterra ligure, erano soggetti al pagamento di numerosi pedaggi ; ma anche con le merci che sbarcavano a Livorno o a Marsiglia e di lì proseguivano via terra verso le città padane o verso il nord della Francia. La rivalità con Genova era d'altronde antica: dai conflitti per i confini, che ne avvelenavano i rapporti fin dal Cinquecento, alle violazioni dei mercanti genovesi in materia di dazi, alle più recenti interferenze commerciali per i traffici tra Corsica e Sardegna. Competere con la Superba era dunque un'aspirazione che si percepiva in tutte le memorie e nei numerosi progetti per potenziare i traffici nizzardi.

Gli sforzi del governo torinese sembravano aver sortito buoni risultati, se il Corte rilevava con soddisfazione :

« Le mercanzie che da Nizza si spediscono alla Lombardia, e Svizzera sono a termini dell'Editto di porto-franco di Nizza esenti dal pagamento di ogni dacito, e gabella dovuti sì a S.M. che ai particolari, vantaggio che produce già in oggi l'effetto, che sebbene il prezzo della vettura sia attualmente di soldi 18 a 19 per rubbo da Nizza a Torino, la massima parte delle drogherie dirette alla Lombardia e alla Svizzera costano meno per la scala di Nizza che per quella di Genova, onde approdano adesso a Nizza »<sup>29</sup>.

Anche i mercanti inglesi, che in passato si erano serviti dell'intermediazione genovese per procurarsi i pregiati organzini prodotti nei domini sabaudi, dopo gli scontri e le tensioni seguite all'entrata in guerra della Repubblica a fianco dei Borbone, avevano modificato le loro abitudini, accogliendo le facilitazioni offerte dalla scala nizzarda.

« 30 in 40 anni fa — scriveva ancora il Corte nel 1780 — gl'Inglese s'indirizzavano a genovesi per comprare le sete, quando essendosi inteso da rispettivi negozianti la convenienza di provvedersi di prima mano si fecero spedizioni dirette, ed essendosi pure aperto il traffico

27. *Id.*, *Port-franc* cit., p.10.

28. Come scrive Michel Bottin, « la symbiose entre le port-franc et son arrière-pays est presque totale et entraîne un telle extension du régime de franchises que l'expression de port-franc [...] paraît singulièrement inadaptée pour une franchise étendue à un territoire de 3000 Km2 » (*Ibid.*, p.12).

29. *Memoria concernente l'attuale commercio di Nizza*, 8 agosto 1774, A.S.T., Corte, ME, Commercio in generale, Cat.III, m. 2°, n. 4.

per la via di Nizza, ne è derivato che tutti li organzini per Londra [...] vanno tutti a dirittura sovra navi che partono da Nizza, onde non ne passa più una balla a Genova, anzi li negozianti Piemontesi hanno trovato il mezzo, prevalendosi delle esenzioni accordate dall'Editto del porto-franco di Nizza di far passare anche per questo porto le sete della Lombardia, e di Bergamo che prima si spedivano per Genova e Livorno »<sup>30</sup>.

Quello degli organzini era un mercato particolare, le cui caratteristiche poco si prestano alle generalizzazioni. Ma le navi mercantili inglesi avevano disertato anche il porto di Marsiglia, a causa delle rivalità con la Francia, inasprite dagli scontri della guerra dei sette anni e di quella nelle colonie americane. Il vento sembrava ora spirare a vantaggio del piccolo porto nizzardo<sup>31</sup>.

A sfavore dei nizzardi tuttavia giocava l'assenza di un valido cetto mercantile e imprenditoriale autoctono. Come scriveva il Presidente del Consolato di Nizza Cesare Lovera di Maria nel 1774 :

« La maggior parte dei negozianti di Nizza sono semplici commissionari e si accontentano di quel tanto per cento, che si suol dare di beneficio, questo guadagno è senza rischio [...]. I negozianti di Nizza non hanno navi proprie, e non sono portati al traffico, ove si rischia, e vi è fortuna di mare. Quelli, che cominciano ad avere facoltà sufficienti per vivere di reddito, cessano per lo più di negoziare a ciò indotti dal non essere i commercianti abbastanza considerati »<sup>32</sup>.

Nonostante ciò, le condizioni vantaggiose offerte ai mercanti — sia nazionali che stranieri — dal regime di porto-franco e dal salvacondotto concesso a quanti fossero disposti ad investire consentirono un discreto sviluppo dei traffici. Un tassello sembrava ancora mancare al successo dell'operazione : la creazione di una flotta mercantile autoctona, per ridurre l'intermediazione delle navi di altra bandiera, che sottraeva ricchezze al paese e faceva crescere i costi delle merci<sup>33</sup>.

30. « Da Nizza per andare in Elvezia vi sono due strade, la prima traversa il Contado di Nizza, e passando il colle di Tenda viene a Cuneo, Centallo, Savigliano, Racconigi, Carignano, e Torino, da dove va per mezzo del Moncenisio alla Savoia ed a Ginevra [...]. L'altra strada che tende pure alla Lombardia va da Torino a Chivasso, Cigliano, S. Germano, Vercelli, Novara, da dove se si vuole andare alla Lombardia si passa il Ticino, indi Milano e se alla Svizzera si prende per Arona, ove s'imbarcano sul Lago Maggiore, e si va all'Elvezia ». In alternativa da Carignano le merci potevano essere dirottate su Carmagnola e qui imbarcate sul Po fino a Casale, da dove su carri potevano raggiungere Novara e proseguire lungo il Lago Maggiore per essere condotte in Svizzera (*Dimostrazione cit.*, *Ibid.*, m. 3°, n. 11).

31. Nel caso dell'Inghilterra poi contavano i buoni rapporti che Londra intratteneva con il governo piemontese, resi più stretti dall'acuirsi delle rivalità con la Francia negli anni della guerra di secessione americana. L'Inghilterra evitava dunque Marsiglia a vantaggio di Nizza.

32. *Memoria [...]* 8 agosto 1774, cit., A.S.T., Corte, ME, Commercio in generale, cat. III, m. 2°, n. 4.

33. In una memoria anonima del 1758, si ipotizzava lo sviluppo di una discreta marina mercantile in un arco di tempo lungo, anche grazie alle entrate provenienti dalle lotterie : portando alla costruzione

I traffici si sviluppavano dunque, ma sotto l'ombrello protettivo degli interventi statali. A reggerne le fila erano soprattutto i mercanti stranieri, ma se ne avvantaggiava tutta l'economia locale, dalla produzione dell'olio, a quella del pesce salato, dei cereali, degli agrumi e della lana, che si giovavano delle esenzioni fiscali; alle attività di facchinaggio nel porto e di trasporto delle merci, ai servizi di ristoro lungo le strade (cabarets e locande, stallaggio per animali e custodia delle merci), che davano sostentamento ad una parte della popolazione, altrimenti costretta ad emigrare.

Ma l'ampiezza delle franchigie, che faceva dire ai Consoli francesi che a Nizza « il n'y a pas de douane »<sup>34</sup>, oltre a incrementare il commercio e a migliorare le condizioni di vita di una parte della popolazione, favoriva l'illegalità.

Le merci, infatti, quando lasciavano la Contea erano soggette alle imposizioni doganali in vigore nelle regioni in cui transitavano: pagavano il dacito di Susa se entravano in Piemonte<sup>35</sup>, o i diritti doganali della *Ferme* — che per talune merci potevano raggiungere il 20-25% del loro valore<sup>36</sup> — se prendevano la via della Francia. Per sfuggire ai controlli ed evitare le onerose imposizioni, c'era la strada del contrabbando; esso aveva assunto dimensioni considerevoli, al punto da indurre lo scozzese Tobias Smollet a scrivere nel 1764 che « le principal commerce de cette localit  [Nice] est un trafic de contrebande pratiqu  au détriment de la France »<sup>37</sup>.

I nizzardi non negavano l'importanza dei traffici *en fraude*; lo stesso Presidente del Consolato di Nizza considerava il contrabbando una pratica normale:

« quanto alle mercanzie, che si spediscono per mare, al fine sieno introdotte altrove per contrabbando si fa anche questo commercio, perch  ogni nazione pu  cercar di vendere ad altre, e sta a quella che vuol impedire la compra di certi generi d'essere cauta ad impedirne l'introduzione »<sup>38</sup>.

---

di cinque vascelli grossi, sette fregate, una bombarda o delle scialuppe. Altre proposte erano state avanzate in quegli anni: la costruzione di un Lazzaretto in prossimit  del porto di LImpia per la quarantena dei marinai e delle merci, la creazione di una Compagnia di commercio e la stipula di nuovi accordi commerciali soprattutto con alcuni stati del Levante e del nord Europa (*Memoria ... 1758* cit. *Ibid.*, m. 2° di addizione, n. 12).

34. Michel Bottin, « Nice. Port de Piémont », cit., p.94.

35. Il dacito grande di Susa andava versato per le merci in transito lungo tutte le strade delle province piemontesi, che avevano un regime doganale meno privilegiato di quello delle aree periferiche. Vi erano soggette anche le derrate provenienti dalla strada di Genova e dalle altre scale. Sulle merci esportate si pagavano il diritto di transito (se estere) e di tratta foranea (per i prodotti locali delle sole terre di qua da monti e colli). La dogana invece era applicata alle importazioni e si pagava alle frontiere, insieme ad altri dazi locali. Enrico Stumpo, *Finanza e stato moderno*, cit.

36. Una corrispondenza consolare del 1755 indicava Nizza come « l'entrepôt de tous les draps d'Angleterre qui se consomment en Piémont. Il en passe beaucoup en France par bâtiments espagnols ou français ». A.N.F., Affaires  trang res 6 B.1916 (1752-56).

37. Tobias Smollet, *Lettres de Nice, sur Nice et ses environ:1763-1765*, Nice 1919 (il passo   riportato da Michel Bottin, « Un commerce parallèle: la contrebande niçoise du XVII  au milieu du XIX siècle », in *Annales Méditerranéennes d'histoire et d'ethnologie juridique*, 1 (1976), p. 21).

38. *Memoria concernente l'attuale commercio di Nizza... 8 agosto 1774*, A.S.T., Corte, ME, Commercio in generale, cat.III, m.2° da inv.

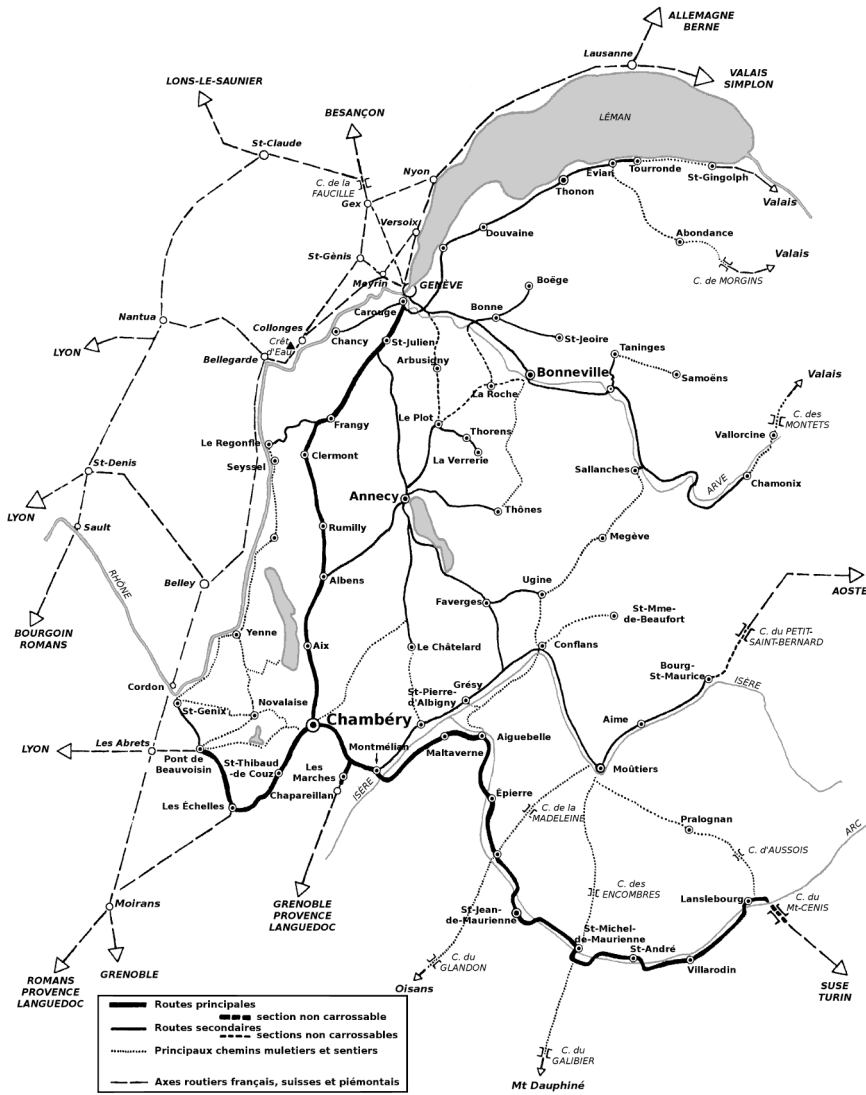


Figura 3: Rete stradale in Savoia (XVIII Secolo)



Il Corte andava oltre, sostenendo che il commercio di transito poteva arrecare « un vantaggio anche maggiore per le mercanzie che si spediscono per mare in contrabbando » ; per il buon esito di tali traffici consigliava di « ovviare all'inconveniente delle molte spie, che sono in Nizza e nel porto di Lìmpia, le quali danno avviso del loro [delle merci] imbarco ; per cui [esse] sono al loro arrivo intercette, e confiscate con grave danno de' proprietari, e de padroni che le trasportano »<sup>39</sup>.

### La via del Moncenisio

Molto trafficata era anche la scala del Moncenisio — uno dei valichi alpini più usati fin dal medioevo — che collegava Torino alla Svizzera, alla Francia, e di lì alle Fiandre e all'Olanda ; grazie alla rete viaria del Piemonte meridionale, essa univa i paesi mediterranei al nord Europa. La strada risaliva la valle di Susa, entrava in Savoia, valicando il Moncenisio e percorrendo la Moriana, e dopo aver superato Montmélian raggiungeva Chambéry. Proseguiva poi attraversando il Rodano a Pont-de-Beauvoisin e di lì raggiungeva Lione, l'ovest e il sud della Francia<sup>40</sup>. In senso inverso, la percorrevano mercanti e convogli provenienti dalle Fiandre e dall'Olanda e diretti nel nord Italia (Figura 3).

Le merci giunte in Savoia, dal Piemonte o dalla Francia, se dirette verso oriente, imboccavano la *route de la traverse*, che percorreva la regione da ovest ad est, raggiungendo Ginevra. Ma la percorrevano da est ad ovest anche i carichi destinati ai consumatori francesi lungo l'asse Ginevra-Chambéry-Grenoble, da dove si immettevano sulla strada Valence-Marsiglia<sup>41</sup>. In senso inverso, la percorrevano le merci in transito tra la Francia centro-meridionale da un lato, la Svizzera e la Germania dall'altro<sup>42</sup> : potevano attraversare il Guiers a Les Echelles e proseguire per Chambéry, da cui raggiungevano Ginevra, grazie ad una mulattiera ; oppure superare il Rodano più a nord, a Seyssel, inserendosi poi sulla strada Chambéry-Ginevra. Quello di Seyssel era un nodo importante, perché proprio lì, ove il grande fiume riceveva le acque dell'Usses, il Rodano cessava di essere navigabile e le merci che giungevano da Lione per via fluviale dovevano essere scaricate nel porto di

39. *Dimostrazione cit., Ibid.*, m. 3°, n. 11.

40. Una clausola del Trattato di Utrecht aveva stabilito che il commercio per terra tra Italia e Francia dovesse farsi « par la chaussée de Lyon à Turin par le Pont-de-Beauvoisin, les Echelles, Chambéry, le Montcenis et Suse » ( Roger Devos, Bertrand Grosperin, *La Savoie de la Riforme à la Revolution française*, Rennes, Ouest France, 1985, p.527).

41. Nel corso del Settecento tale via (che dopo Chambéry raggiungeva Ginevra passando da Rumilly o da Annecy) e quella proveniente da Bordeaux avevano in larga misura sostituito quella che passava per Lione, ove i pedaggi erano molto elevati. Assai importante per Ginevra era tale commercio di transito tra la Francia, i cantoni svizzeri e la Germania, ma anche con il Piemonte e l'Italia. Transitavano soprattutto tessuti e cotone grezzo che andavano ad alimentare l'industria ginevrina di *toiles peintes*, ma transitavano anche molte derrate alimentari : Anne-Marie Piuz, «Affaires et gens d'affaires», in *Genève et autour de Genève aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, Lausanne, Payot 1985, pp.219-232.

42. Molti carichi provenienti da Marsiglia attraversavano la Savoia lungo la *route de la traverse* fino a Ginevra : era infatti il percorso più breve per la Germania. Il passaggio a Seyssel consentiva di raggiungere la Francia da Ginevra, abbreviando il percorso in Savoia : Paul Guichonnet, « L'espace storico-géographique », in *Bâtir une ville au siècle des Lumières : Carouge, modèles et réalité*, (Catalogue d'exposition), Torino, A.S.T., 1986, pp.104-111.

Regonfle<sup>43</sup>, da dove proseguivano via terra verso Ginevra, la Svizzera e la Germania. Sempre a Regonfle giungevano le carovane di merci svizzere e tedesche da inviare nel sud della Francia per la via fluviale.

Su questo reticolo di strade si innestavano le *routes obliques* che convogliavano i prodotti della Savoia e delle regioni vicine (del Delfinato, della Provenza e del Lyonnais) su Ginevra<sup>44</sup>, e di lì verso la Svizzera.

Il transito delle merci di passaggio in Savoia era stato molto ingente fin dal XVI secolo : sale del sud della Francia e spezie in quantità ; più tardi tessuti e articoli di lusso in movimento tra Fiandre ed Italia, e ancora *draperies* del Delfinato e della Linguadoca destinate al mercato svizzero<sup>45</sup>, e grano delle aree mediterranee. In senso inverso procedevano gli organzini piemontesi e lombardi destinati alle manifatture lionesi<sup>46</sup>, i formaggi svizzeri diretti nel Midi, i tessuti preziosi e gli articoli di lusso svizzeri (orologi, dorature, tessuti fini, pizzi) assai apprezzati dalla clientela cittadina e soprattutto dai parigini.

A favorire la Savoia era la posizione, all'incrocio tra centri a vocazione manifatturiera-mercantile, — come Ginevra e le città svizzere — province francesi a vocazione agricolo-pastorale, sia di antico che di recente dominio con regimi fiscali diversificati, regioni con centri manifatturieri e sedi amministrative dagli elevati consumi. I Savoia ne avevano approfittato, cercando di trarre vantaggio dalle caratteristiche produttive di Ginevra, dipendente sul piano alimentare, ma attivissima su quello finanziario e manifatturiero ; accantonando le velleità di conquista e stipulando accordi commerciali con la Repubblica. Già all'indomani della vicenda dell'Escalade<sup>47</sup>, la città di Calvino si era accordata con i Savoia nel trattato di Saint-Julien-en-Genevois (1603), per instaurare un regime di libertà commerciale tra i due stati, da cui erano esclusi solo i prodotti che il governo sabauda gestiva

43. Il nome di Regonfle richiama il fatto che, incontrando l'Usses, le acque del Rodano rimontavano nell'affluente rigonfiandolo.

44. Sul mercato cerealicolo di Ginevra i cereali venivano prevalentemente dai Pays de Gex francesi e dalla zone vicine della Savoia : « C'est la Savoie qui nourrit Genève en lui procurant, les bonnes années, entre 40.000 e 60.000 coupes des blé dont la qualité est jugée excellente. Les paysans des bailliages de Terrier et Gaillard, du Chablais et du Faucigny dépendent également du débouché genevois pour vendre leurs récoltes et se procurer l'argent nécessaire au paiement des impôts » ; Laurence Wiedmer, *Pain quotidien et pain de disette. Meuniers, boulangers et état nourricier à Genève (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)*, Genève, Passe présent, 1993, pp. 41-111. Ma nel XVIII secolo, i cereali del Piemonte e del milanese coprivano spesso le carenze del mercato ginevrino. In caso di necessità però Ginevra faceva arrivare grano dai grandi centri del commercio cerealicolo, quali i porti di Livorno, di Genova e di Marsiglia e si trattava in genere di grani che provenivano dalla Sicilia, dalla Sardegna, dalla Toscana e talvolta anche dall'Africa settentrionale. Sul commercio ginevrino, Anne-Marie Piuze, « Recherches sur le commerce de Genève au XVII<sup>e</sup> siècle », in *Mémoires et documents publiés par la Société d'histoire et d'archéologie de Genève*, XLII, Paris-Genève 1964, pp. 1-264 ; *Id.*, *Affaire et gens d'affaires cit.*, pp. 155-246.

45. Soprattutto « en blanc » dirette a Ginevra per esservi tinte e apprettate.

46. Per disincentivare le importazioni di « draperies » francesi, i Savoia elevarono le tasse di entrata di tali tessuti, provocando l'irritazione della Francia e non poche tensioni ; mentre incrementarono l'esportazione della seta grezza verso la Francia : Laurence Fontaine, *Histoire du colportage en Europe (XV<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*, Paris, Albin Michel, 1983, pp. 51-58.

47. Sul tentativo fatto dal governo torinese per riconquistare Ginevra e sulle successive vicende diplomatiche cfr. Dino Carpanetto, « Il regno e la repubblica. Conflitti e risoluzione dei conflitti tra stato sabauda e Ginevra », in *Confini e frontiere nell'età moderna*, a cura di Alessandro Pastore, Milano, Franco Angeli, 2007, pp. 157-204.

in regime di monopolio<sup>48</sup>. In particolare, si era stabilito che le merci prodotte o commercializzate da ginevrini, che uscivano dalla Repubblica in direzione della Francia, lungo le savoiarde *route de la traverse* e *routes obliques*, fossero esentate dal pagamento dei diritti e dei pedaggi che lo stato sardo normalmente percepiva su tutte le merci in transito.

Approfitando delle concessioni e contando sulla connivenza degli amministratori savoiarda, i ginevrini ottennero che tale privilegio fiscale venisse esteso ad altre mercanzie che per loro natura (non prodotte nella Repubblica né commercializzate dai ginevrini) non avrebbero dovuto godere delle esenzioni concordate. Era perciò sufficiente che le merci in transito lungo le strade savoiarde provenissero dai magazzini di Ginevra, abbondantemente riforniti anche da mercanti inglesi e olandesi, perché usufruissero delle esenzioni pattuite<sup>49</sup>. La presenza di enclaves ginevrine in territorio savoiarde consentiva poi altre violazioni, che in più occasioni erano state segnalate alle autorità.

C'erano ragioni politiche che spingevano il governo torinese ad ingraziarsi i ginevrini: i Savoia contavano infatti sull'appoggio della Repubblica<sup>50</sup> per veder riconosciuta la neutralità della Savoia — altrimenti in balia delle iniziative militari francesi. Le loro speranze sarebbero state deluse e la Savoia avrebbe continuato ad essere attraversata ed occupata dagli eserciti francesi; ma gli accordi commerciali con la città di Calvino rimasero in vigore, in considerazione dei vantaggi che ne traeva l'economia savoiarda.

Evidenti le analogie con la situazione nizzarda. Tutte le merci che percorrevano la Savoia provenienti dalla Repubblica ginevrina infatti erano esenti dal pagamento dei diritti doganali finché restavano entro i confini della regione. Solo quando entravano in Francia oppure, valicato il Moncenisio, scendevano in Piemonte — magari per proseguire il viaggio verso altri stati italiani — erano soggette al pagamento del dacito di Susa e di altri pedaggi.

Ad equilibrare le perdite impositive vi erano i vantaggi economici derivanti dall'intenso transito di convogli sulle strade della Savoia. Il complesso di attività secondarie ad esso connesse costituiva un'importante fonte di guadagno per le

48. Sale, tabacco, acquavite, cera, polvere da sparo.

49. Nel 1748, l'Intendente di Savoia Goybet scriveva che i ginevrini eccellevano nella produzione e nel commercio di « orologes et jouelleries, de toiles peintes, de galons, de dentelles d'argent, d'argenterie ». Ma oltre ad essere un centro manifatturiero e commerciale, Ginevra « serve d'entrepot pour une quantité de toiles de toute especes, mousselines de Zurich et des Indes [attraverso le Compagnie inglesi e olandesi], une infinité de petites étoffes que l'on tire de France [...], des draps d'Angleterre et d'Hollande » (*Progetto dell'Intendente Goybet per far fiorire il commercio della Savoia 1748 in A.S.T., Corte, M.E., Commercio in generale, Cat. III, m. 2°, n. 4*).

50. La concessione sarebbe stata rinnovata nel tempo, anche perché i Savoia in varie occasioni — sia nel Seicento che nel Settecento — cercarono di ottenere dalla Confederazione svizzera il riconoscimento dello stato di neutralità per la Savoia. Questo era lo scopo della missione diplomatica del Mellarède a Ginevra durante la guerra di Successione spagnola, che non diede i risultati sperati dal governo piemontese, e delle trattative, del pari infruttuose, intavolate durante le guerre di Successione polacca e austriaca. Dino Carpanetto, *Divisi dalla fede. Frontiere religiose, modelli politici, identità storiche nelle relazioni tra Torino e Ginevra (XVII-XVIII secolo)*, Torino, Utet, 2009, pp. 194-226.

popolazioni locali, e indirettamente per l'erario<sup>51</sup>. Ad usufruirne erano coloro che fornivano servizi ai mercanti ed i lavoratori che prestavano la loro opera nel trasporto delle merci : dai gestori di *cabarets*, locande, rimesse per carri e animali, ai proprietari di chiatte per il trasporto fluviale, ai cocchieri, scaricatori, conduttori di bestie da basto, traghettatori. Nelle retrovie contadini e artigiani erano impegnati a produrre tutto quanto serviva ai viaggiatori ; ai vertici stavano nobili, funzionari, possidenti che investivano nelle attività commerciali e le proteggevano nelle sedi istituzionali. Gli accordi con la Repubblica ginevrina, inoltre, avevano influito positivamente sull'economia delle province savoiarde al confine svizzero, in quanto Ginevra assorbiva una grossa fetta della produzione agricola e zootecnica delle aree vicine<sup>52</sup> e dava lavoro a molti savoiardi.

Le risorse agricole della Savoia, benchè più elevate di quelle del nizzardo, erano infatti abbastanza modeste, se si escludono le zone collinari del Faucigny e del Chablais, ove si producevano cereali, vino, frutta e verdura in abbondanza. In tutta la regione era diffuso l'allevamento bovino e la produzione di formaggi pregiati, oggetto di esportazione insieme ai cereali, alle carni e al pellame. Importante il patrimonio boschivo, sul quale tuttavia permanevano numerosi vincoli, a salvaguardia di una risorse fondamentali per le attività edilizie sia civili che militari, per quelle artigianali e manifatturiere. Queste ultime erano poco sviluppate ed i prodotti, di qualità modesta, erano per lo più consumati in loco<sup>53</sup>. Il transito delle merci estere costituiva, dunque, un importante fonte di reddito per tutta la regione, che né gli amministratori locali nè il governo torinese avevano interesse a deprimere<sup>54</sup>. L'avrebbero anzi favorito, mostrando anche una larga tolleranza nei confronti del contrabbando, soprattutto quando questo danneggiava gli stati vicini, avvantaggiando i sudditi.

Ma la rete delle complicità coinvolgeva le popolazioni sia al di qua e sia al di là dei confini tra i due stati, perché avvantaggiava un po' tutti. Lo denunciava nel 1730 l'intendente del Delfinato Fontanieu, facendo riferimento proprio alle bande di contrabbandieri che avevano le loro basi in Savoia :

51. Quando le merci toccavano un'area qualsiasi dei due stati erano soggette ai pedaggi di Lyon e di Valence per la Francia ; di Susa per il Piemonte (antico privilegio ducale, legato al controllo del passo del Moncenisio e delle strade d'accesso al colle, che colpiva anche le merci che avevano dovuto percorrere strade diverse dalla *route du Montcenis*). Normalmente, l'esazione del tributo si effettuava a Susa ; le merci passavano poi in Savoia, subendo nuovi controlli fiscali all'uscita dal Ducato, ai posti di frontiera di Pont-de-Beauvoisin o delle Echelles ; di qui venivano convogliati su Lione per le operazioni di sdoganamento, dopo di che potevano proseguire per la destinazione prefissata. Ogni altro percorso era considerato illegale sia dalle autorità savoiarde che da quelle francesi : perciò ben 34 stazioni doganali erano state erette in Savoia all'entrata e all'uscita delle valli maggiori, per controllare il transito ed esigere il pagamento del pedaggio : Anne-Marie Piuze, *Recherches* cit., pp.144 -212 e Guido Ratti, « Dogane, gabelle e contrabbando in Savoia nel secolo XVIII », in *Rivista della Guardia di Finanza*, XXIV (1975), 5, p. 604 sg.

52. Molto richiesti dai ginevrini la legna e i minerali.

53. Sull'economia savoiarda, Jean Nicolas, *La Savoie au XVIII<sup>e</sup> siècle*, I, Paris, Maloine, 1977.

54. Occorre inoltre tener conto delle pressioni che i mercanti "ginevrini" radicati in Torino, finanziatori dello stato, potevano fare nei confronti del governo torinese. Cfr. Gian Paolo Romagnani, « I mestieri del denaro tra norma e trasgressione », in *Le regole dei mestieri e delle professioni*, a cura di Mario Meriggi e Alessandro Pastore, Milano, Franco Angeli, 2000, pp. 152-175.

« Les contrebandiers payent bien partout où ils prennent leur subsistance ; ils laissent des marchandises à bas prix ; les fermiers trouvent leur compte à leur fournir azile pour les marchandises ou à se joindre à eux. Les valets de campagne obtiennent de leurs maîtres permission de s'absenter pour quelques jours, pendant lesquels ils font un profit considérable. Les propriétaires des terres en sont mieux payés ; on voit même par cette raison des gentilshommes les recevoir dans leurs châteaux »<sup>55</sup>.

L'occupazione spagnola subita dalla Savoia durante la guerra di Successione austriaca avrebbe sconvolto i consueti percorsi commerciali e moltiplicato i traffici illegali, favoriti dalla penuria delle derrate, dai prezzi gonfiati artificialmente, dall'assenza di controlli. Con il ritorno sotto i legittimi sovrani, si avviarono anche in Savoia numerose iniziative per dare nuovo impulso alle attività produttive della regione, rovinata dalle distruzioni belliche e dall'occupazione militare. Il governo torinese raccolse informazioni e richiese pareri ad amministratori e funzionari locali, per combattere lo spopolamento e riavviare i commerci. Si guardava a Ginevra come ad un modello da imitare, da cui trarre insegnamenti per evitare gli errori del passato ed avviare la ripresa economica della regione.

« C'est la misère et la nonchalance qu'empêche à nos marchands de Chambéry de tirer les toiles peintes de la première main », scriveva l'intendente della Savoia Goybet nel 1748<sup>56</sup>. Facendo eco a quanto scrivevano i funzionari da Nizza, lamentava l'assenza di un ceto imprenditoriale autoctono, capace di mettersi in gioco con capitali e strumenti adeguati. Per ridurre il costo delle merci occorreva infatti acquistare direttamente dai produttori, saltando gli intermediari ginevrini<sup>57</sup>. Era quanto stava progettando il governo francese, che nel corso della guerra dei sette anni avrebbe posto un blocco ai traffici con Ginevra, come rappresaglia contro la politica dei *représentants*<sup>58</sup>. Per sottrarre ai ginevrini i benefici derivanti dal passaggio delle merci, il governo parigino si attivò per migliorare la rete viaria tra il sud ed il nord del paese, con l'intento di dirottare il traffico commerciale lungo strade ad occidente del Rodano ed indirizzarlo verso la Svizzera e la Germania passando a nord del lago Lemano. Diede pertanto impulso alla trasformazione del piccolo borgo di Versoix, sul lato francese del lago a pochi chilometri da Ginevra, in centro di deposito e di smistamento delle merci in transito verso la Svizzera e la Germania.

55. Guido Ratti, *Dogane cit.*, p. 625.

56. *Progetto dell'Intendente Goybet cit.*, A.S.T., Corte, ME, Commercio in generale, Cat. III, m. 2°, n. 4.

57. Si poteva far arrivare le tele di cotone *plus grossieres* da Zurigo al porto di Belleville sul Lago Lemano (*Ibid.*).

58. Sui rapporti franco-ginevrini degli anni sessanta influì anche il rovesciamento delle alleanze che avvicinò Francia e Austria : Dino Carpanetto, « Carouge, foyer marchand et district de tolérance face à Genève », in *Bâtir une ville cit.*, pp. 77- 89.

I Savoia avrebbero risposto con il potenziamento di Carouge, piccolo borgo alle porte di Ginevra<sup>59</sup> che, grazie ad un generoso regime di porto-franco, si sperava potesse intercettare parte dei traffici che arricchivano la Repubblica ginevrina. L'iniziativa avrebbe sortito risultati significativi, anche grazie alla grave crisi commerciale e politica di Ginevra : la popolazione di Carouge crebbe considerevolmente, anche per la larga tolleranza politica e religiosa concessa, ed i savoardi trovarono nelle botteghe, nei mercati e nelle fiere di cui Carouge fu dotata le merci ed i manufatti che in precedenza erano soliti acquistare a Ginevra. I traffici continuarono tuttavia ad essere gestiti da negozianti e imprenditori stranieri ; nella città appena fondata stentò infatti a svilupparsi un ceto mercantile autoctono, capace di vitalizzare l'economia di tutta l'area.

### Gli scambi con la Francia

Gran parte dei traffici *en fraude* organizzati da bande di contrabbandieri con basi operative in Savoia o nella contea di Nizza era diretta in Francia ; non solo e non tanto per ragioni di contiguità territoriale. A contare era soprattutto la presenza di sistemi impositivi differenti e di diverse politiche, talora conflittuali, dei due governi, a difesa delle rispettive produzioni e traffici : divieti ad importare o ad esportare certe merci, imposizione di alti dazi sui manufatti esteri in entrata, facilitazioni per l'acquisto di materie prime dall'estero, monopoli sulla produzione e sulla commercializzazione di talune merci, privilegi e franchigie per talune province e città<sup>60</sup>. Il governo sabauda, che fin dal Seicento aveva adottato provvedimenti protezionistici, limitando l'esportazione di certe merci e introducendo alti dazi di importazione su talune derrate estere, a difesa della produzione interna, nei primi decenni del Settecento avviò un processo di razionalizzazione del sistema delle imposizioni indirette, lasciando però molti privilegi ai territori di confine<sup>61</sup>.

Negli stessi anni anche il governo parigino si era attivato per dare omogeneità impositiva al regno, senza però annullare le differenze tra le regioni di più antico possesso, al centro della Francia, soggette al sistema impositivo delle *cinq grosses fermes*<sup>62</sup>, e le province periferiche di recente acquisizione, *réputées étrangères*, che

59. André Corboz, *Une ville piémontaise*, cit., pp. 3-13.

60. André Ferrer, *Tabac, sel, indiennes... Douane et contrebande en Franche-Comté au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Les Belles Lettres, 1994, pp. 11-25

61. Sul mercantilismo seicentesco, Luigi Bulferetti, *Assolutismo e mercantilismo nel Piemonte di Carlo Emanuele II. (1663-1675)*, Torino, Accademia delle Scienze, 1953, 300 p. Sul sistema impositivo settecentesco che gravava sul commercio all'interno ed all'esterno degli stati sabaudi (merci importate, esportate e semplicemente in transito), Marco Battistoni, « L'amministrazione sabauda e i transiti commerciali nel secolo XVIII », in *Per vie di terra. Movimenti di uomini e di cose nelle società di antico regime*, a cura di Angelo Torre, Milano, Franco Angeli, 2007, pp. 109-132.

62. L'unificazione doganale delle *cinq grosses fermes* riguardava le seguenti regioni francesi : Aunis, Beaujolais, Berry, Boulonnais, Anjou, Bourgogne, Bugey, Champagne, Dombes, Maine, Normandie, Picardie, Poitou, Ile de France, Orléanais e Touraine.

conservavano radicati privilegi e numerose esenzioni fiscali<sup>63</sup>. Ciascuna di queste ultime costituiva un'entità doganale a sé, e mentre commerciava liberamente con talune regioni vicine, anche straniere<sup>64</sup>, era separata da quelle soggette alle *cinq grosses fermes* da una linea doganale<sup>65</sup>. Oltre a ciò, tali province avevano mantenuto una notevole autonomia in campo produttivo e commerciale; non erano perciò tenute a rispettare i divieti imposti dal protezionismo parigino<sup>66</sup>.

Le stesse merci potevano dunque avere prezzi molto diversi a seconda delle limitazioni alla produzione ed alla commercializzazione vigenti nelle varie regioni e dell'entità degli oneri fiscali imposti. In un regime di libero scambio ciò avrebbe favorito correnti di traffico che muovevano dalle aree ove i prodotti erano più abbondanti e più a buon mercato verso quelle ove vigevano prezzi più alti. In un regime regolato da direttive mercantilistiche invece i governi alzavano barriere, rafforzando i divieti di importazione o di esportazione e raddoppiando le sanzioni, nel tentativo di garantire l'approvvigionamento e livellare i prezzi in tutto il paese, senza danno per le casse dello stato. Il governo parigino aveva fatto un ulteriore passo avanti in direzione di un'omogenea ed efficace esazione delle imposte indirette, affidando l'appalto di gran parte delle gabelle, dei diritti doganali e di altre imposte del regno ad un'unica compagnia di *financiers*, la *Ferme générale*<sup>67</sup>. Questo organismo garantiva allo stato il versamento delle quote concordate per le singole tipologie di imposizioni, provvedeva a sue spese ai controlli e alla repressione dell'illegalità lungo le vie di traffico e ai confini, con interventi che apparivano, almeno sulla carta, uniformi e coordinati. Aveva alle sue dipendenze un numero consistente di impiegati (controllori, ispettori, ricevitori), cui spettava riscuotere le gabelle, i diritti doganali e le imposizioni di varia natura, mentre le

63. Tra Cinquecento ed inizio Seicento, il ministro Sully aveva tentato di unificare il prelievo delle gabelle con l'accorpamento delle *cinq grosses fermes*, in vigore solo nelle province di antico possesso al centro del regno, che vennero a costituire una zona di unificazione doganale. Con Colbert poi si sarebbero unite in un solo appalto le gabelle di Francia, i diritti di entrata e uscita dal regno, le dogane di Lione e di Valence, le *convois* di Bordeaux, le *traites* di Charente, la *patente* di Languedoc. Ciascuna delle regioni periferiche, *réputées étrangères*, costituiva invece un'entità doganale a sé, e mentre commerciava liberamente con talune regioni vicine, anche straniere, era separata da quelle soggette alle *cinq grosses fermes* da una linea doganale. Dopo la costituzione della *Ferme générale* nel 1680, vi furono numerosi interventi del governo parigino volti all'unificazione impositiva, ma essi trovarono ostacoli e sortirono modesti risultati (Yves Durand, *Finance et mécénat. Les fermiers généraux au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Hachette 1976, pp. 16-17).

64. Solo in caso di guerra tutto il reame doveva essere chiuso ai prodotti delle terre nemiche.

65. Nel corso del Settecento il governo parigino aveva cercato di uniformare il sistema, annullando o almeno riducendo le diversità impositive, ma aveva trovato ostacoli e sortito modesti risultati.

66. Era il caso della Franca Contea, per esempio, in cui si coltivava e si lavorava liberamente il tabacco, la cui produzione e vendita (in regime di monopolio statale) in altre province era gestita e regolamentata dallo stato: André Ferrer, *Tabac, sel*, cit., pp. 32-44).

67. Istituita nel 1680 e sciolta dopo la caduta del Law, la *Ferme* fu ricostituita nel 1726 e successivamente potenziata. Avrebbe infatti rastrellato capitali da centinaia di migliaia di privati investitori, che avrebbero legato le loro fortune a quelle della *Ferme*. Dal 1730, essa acquisì anche l'esazione delle gabelle del tabacco, prima affidata alla Compagnia delle Indie. Nel 1737, avrebbe gestito centralmente la maggior parte delle contribuzioni indirette del reame. Ad essa facevano capo le varie *fermes*, da cui dipendevano i vari settori appaltati: « Aires et structures du commerce français au XVIII<sup>e</sup> siècle », (*Colloque national de l'Association française des historiens économistes* – 4-6 octobre 1973), s. d. Pierre Léon, Paris-Lyon 1975, *passim*.

sue guardie procedevano alle perquisizioni, requisivano le merci *en fraude* ed arrestavano gli evasori<sup>68</sup>. La Compagnia era dotata di ampi poteri normativi, amministrativi e di controllo ramificati in tutto il territorio francese ed operava a stretto contatto con gli intendenti, i magistrati e le forze di polizia locale<sup>69</sup>. L'efficacia repressiva della *Ferme* era tuttavia inficiata dalla moderazione con cui i tribunali giudicavano e punivano tal genere di reati. In seguito alle pressanti denunce della Compagnia, che da tempo accusava i giudici ordinari di comminare pene troppo lievi nei confronti delle bande di *fraudeurs*, per connivenza con chi tirava le fila del commercio illegale, il governo parigino finì col cedere alle richieste dei *fermiers*. Negli anni trenta del Settecento fu dunque deciso che le competenze giudiziarie sui reati di attrupamento di uomini in armi e di contrabbando organizzato passassero ai magistrati di alcune *Commissions spéciales* - appositamente istituite a Valence, e nei decenni successivi a Reims, a Saumur, a Caen e a Parigi<sup>70</sup>. I giudici delle *commissions spéciales* erano per lo più membri del Parlamento parigino e/o dei Parlamenti e delle Corti provinciali, ma erano retribuiti dalla *Ferme*, che aveva dunque un notevole ascendente su di loro. In tal modo la Compagnia poté contare su un solido sistema repressivo, la cui efficacia intimidatoria era garantita dalla rapidità dei giudizi e dalla severità delle pene.

In ragione della sua complessa struttura amministrativa e delle sue numerose ramificazioni<sup>71</sup> — legate alle varie categorie di imposizioni appaltate — la *Ferme* finì tuttavia per appesantire la pressione fiscale, col duplice risultato di avvantaggiare gli stati ove le tariffe import/export erano meno elevate e di rendere le frodi più remunerative, oltre che molto rischiose.

Gli interventi centralizzatori sarebbero proseguiti per gran parte del Settecento<sup>72</sup>, con l'obiettivo di estendere a tutte le province le norme in materia di produzione, di import/export, di imposizioni vigenti nelle regioni di antico possesso. Nel contempo vennero decise pene più rigorose contro grassatori, contrabbandieri, vagabondi e si andò progressivamente rafforzando la presenza dei *bureaux de la Ferme* e delle *brigades des fermes* nelle regioni periferiche più frequentate dalle bande di « sfrosatori ». L'insieme di queste misure avrebbe sortito effetti imprevisi

68. Gli arrestati potevano essere custoditi nelle prigioni della *Ferme*, in attesa del giudizio. Marc Vigié, *L'Herbe à nicot*, Paris, Fayard, 1989, pp. 387.

69. Ai giudici locali spettava il giudizio di primo grado; mentre nei casi più gravi e in appello la competenza passava ai Parlamenti o alle Corti di giustizia.

70. La prima *Commission* fu installata a Valence nel 1733 con giurisdizione su Dauphiné, Lyonnais, Bourgogne, Provence, Languedoc, Auvergne, a cui tra 1762 e 1776 si aggiunsero il Rouergue, il Quercy, la généralité de Limoges e il Roussillon. La sua competenza, che era inizialmente limitata a tutti i casi di attrupamenti armati, fu poi estesa ai reati di contrabbando e alle relative complicità. Nel 1740, fu creata quella di Reims, nel 1742 quella di Saumur e nel 1768 quella di Caen, sotto la cui giurisdizione passò una parte delle province prima affidate alla competenza della *Commission* di Reims. Nel 1775, fu istituita la *Commission de Paris et Versailles*, che assunse le funzioni fino a quel momento svolte dal *Lieutenant générale de la police* e da quattro consiglieri della *Cour des aides*. Le *Commissions* vennero abolite dall'Assemblea nazionale costituente (Marc Vigié, *L'Herbe à nicot* cit., p. 395 sgg.).

71. In tutta la Francia, il personale dipendente dalla *Ferme* raggiungeva a metà del Settecento la bella cifra di quasi 30.000 persone (Yves Durand, *Finance et mécénats* cit., p. 19).

72. André Ferrer, *Tabac, sel*, cit., pp. 15-21. Tale sistema doganale rimarrà in vigore fino al 1790.



: l'uniformità impositiva e la crescente pressione fiscale da un lato, i divieti di importazione a difesa dei prodotti nazionali, accompagnati dai più efficaci controlli dei *fermiers*, dall'altro, avrebbero favorito l'aumento dei prezzi in tutta la Francia, proprio mentre l'elevata domanda faceva crescere il costo di talune merci : di prodotti coloniali, di tabacco, di *toiles peintes*, di articoli di lusso, in particolare, a cui i ceti elevati non sapevano più rinunciare, sull'onda di mode pilotate dalle corti e dalle élites cittadine. A calmierare i prezzi contribuì inizialmente il contrabbando interno alla Francia, che i differenti regimi impositivi rendevano molto fiorente tra regioni periferiche e regioni centrali del regno. Nel corso del Settecento, tuttavia, tal genere di traffici fu messo in crisi dagli interventi del governo volti a ridurre le esenzioni ed i privilegi di cui godevano le province periferiche e dall'accresciuto rigore dei controlli. Ciò aprì la strada all'azione di contrabbandieri provenienti da stati esteri, confinanti e dotati di maggiori facilitazioni : era proprio il caso della Contea di Nizza e del Ducato di Savoia.

Ma il rigore repressivo della *Ferme*, combinandosi con l'alta redditività delle merci *en fraude*, avrebbe prodotto un mutamento nella tipologia delle attività illegali : a partire dagli anni trenta del Settecento si sarebbe infatti affermato un contrabbando di grandi dimensioni, esercitato da professionisti, in bande numerose e ben armate.

## Contrabbando e contrabbandieri

Il contrabbando era endemico lungo tutte le frontiere, sia che esse separassero entità statali diverse, sia che all'interno di uno stesso stato delimitassero aree con giurisdizioni e regimi fiscali differenti. In antico regime si sviluppava spesso in violazione di ambedue le tipologie di confine, soprattutto se veniva esercitato da bande numerose ed organizzate, che disponevano di capitali ed avevano un raggio d'azione ampio.

Teatro di questo genere di attività furono sia la contea di Nizza che il ducato di Savoia, regioni di frontiera al massimo livello<sup>73</sup>. La prima, infatti, confinava con il principato di Monaco, con la repubblica di Genova e con la Francia, ed era incuneata tra due rigorosi cordoni doganali — quello piemontese ad oriente e quello francese ad occidente — ambedue destinati a filtrare le merci e a caricarle di onerosi diritti. Simile la situazione della Savoia, stretta tra i differenti regimi impositivi delle province francesi con cui confinava, il sistema doganale piemontese, la labile frontiera ginevrina.

Non può dunque stupire se, in una realtà così composita, le popolazioni residenti in prossimità delle frontiere si dedicavano al contrabbando, di modeste quantità di merci per uso privato o per farne un piccolo guadagno, ma anche su larga scala, con esiti assai redditizi. Per chi conosceva bene il territorio in cui si muoveva era agevole sottrarsi ai controlli : si evitavano le strade più frequentate, si prendeva la via dei boschi e si attraversava il confine lungo sentieri appartati,

<sup>73</sup>. Cfr. Donatella Balani, « Confini violati. Problemi d'ordine pubblico e controllo del territorio alle frontiere occidentali degli stati sabaudi (sec.XVIII), in *BSBS*, CVII (2009), I, pp. 137-227.

preferendo i guadi ai ponti, il buio della notte alla luce del giorno. D'altro canto, la morfologia delle due regioni, strette tra alti monti, profonde gole, declivi boscosi, fiumi ramificati, baie appartate, si prestava bene ai traffici en fraude.

Ma capitava anche che, per avidità di denaro o per bisogno, il contrabbando diventasse una scelta di vita : a spingere sulla china dell'illegalità era sovente l'estrema miseria che dominava le campagne, come testimoniato dall'incremento delle frodi durante e dopo le guerre. Tra tardo Seicento e prima metà del Settecento, la Contea di Nizza e la Savoia avevano subito gli effetti devastanti del passaggio degli eserciti e dell'occupazione militare franco-spagnola, che si protrasse per lunghi anni, con la serie consueta di requisizioni, devastazioni, soprusi, blocco dei traffici<sup>74</sup>. Durante e dopo i conflitti, le frodi servirono a garantire la sopravvivenza delle fasce povere della popolazione, che potevano acquistare le merci *en fraude* a prezzo più basso di quello del commercio legale, integrare con il contrabbando il modesto reddito familiare, ma anche esercitarlo come professione preminente.

La pace ed il ritorno del legittimo sovrano non cancellavano d'un sol colpo quanto avvenuto ; occorreva del tempo per risanare l'economia, ripristinare le strade, tornare alle normali attività e ridare autorevolezza alle istituzioni spazzate via dagli occupanti. La guerra, oltre ad impoverire le popolazioni, che avevano perso la casa, il lavoro e talora tutti i loro beni, provocava lo sradicamento di individui e famiglie, fuggite o costrette a lasciare le loro comunità. Il ripristino della legalità era complicato dalla presenza di una massa di uomini senza occupazione e senza risorse che gli eventi e le avversità avevano costretto al vagabondaggio e all'illegalità: contadini e artigiani impoveriti<sup>75</sup>, ma anche ex-soldati, disertori, pregiudicati, banditi dagli stati vicini, che negli anni di guerra e di occupazione militare avevano trovato rifugio oltre i confini della loro patria, ove sbarcavano il lunario come potevano, anche con mezzi illegali. Per lungo tempo, durante e dopo le occupazioni militari, i villaggi alle frontiere tra i due stati o le enclaves inglobate in territorio straniero avevano fornito un supporto logistico ai trafficanti di frodo, ma anche protezione ai fuggitivi, per molti dei quali il rimpatrio sarebbe stato fatale.

A compattare la massa eterogea di questi poveri, vagabondi, emarginati, delinquenti, provenienti da esperienze e patrie differenti, avrebbe giocato l'alta redditività dei traffici clandestini. Come si è detto, a favorirlo era anzitutto il protezionismo dei governi che, mediante divieti e imposizioni, determinava marcate differenze di prezzo tra merci lecite e merci en fraude ; ma contava anche la forte

---

74. La Contea di Nizza e la Savoia furono occupate dai francesi durante la guerra della Lega d'Augusta tra il 1689 e 1696, nuovamente durante la guerra di successione spagnola (tra 1705 e 1713 con una breve interruzione per la contea di Nizza) e dai gallo-ispatici durante la guerra di successione austriaca (tra il 1742 ed il 1749).

75. Le indagini condotte da Michèle Perillat e da Corinne Townley sui contrabbandieri operanti in Savoia nel Settecento rivelano la presenza di molti salariati agricoli, di tanti piccoli commercianti o artigiani rovinati dal blocco delle attività ordinarie, dall'interruzione degli scambi, dalla rapacità degli occupanti e dalla fiscalità di guerra : Michèle Perillat, *La contrebande en Savoie au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Mémoire pour le Diplôme d'Etudes Supérieures, Lyon 1967, p. 32 sg., *Id.*, «Contrebande et contrebandiers en Savoie au XVIII<sup>e</sup> siècle », in *L'histoire en Savoie*, 3° (1968), pp. 6-12.

domanda di taluni prodotti (tabacco, cacao, caffè, libri, tessuti di pregio, oggetti di arredamento, gioielli), che il mercato clandestino rendeva accessibili ad un maggior numero di consumatori.

E' proprio nei decenni di pace seguiti alle guerre della prima metà del Settecento che, nonostante il rafforzamento della *Ferme* e la creazione delle *commissions spéciales*, il contrabbando crebbe di dimensioni e di frequenza ; favorito anche dalla modesta collaborazione prestata dal governo torinese, che era disposto a combattere l'illegalità solo se danneggiava i sudditi o se produceva disordini.

A mano a mano che la redditività dei traffici *en fraude* aumentava e l'efficacia repressiva accresceva i rischi, le attività illegali assumevano forme nuove. Solo le grandi bande, organizzate militarmente, ben addestrate ed armate di tutto punto, dotate di veloci cavalcature, al comando di capi famosi per audacia e spregiudicatezza, potevano avere la meglio sulle guardie della *Ferme* e sui distaccamenti dell'esercito inviati a presidiare i confini<sup>76</sup>. Erano in grado di aggregarsi in compagnie più o meno numerose a seconda delle necessità, di operare con efficacia, pronte a disaggregarsi con altrettanta facilità, al termine della campagna. Organizzavano le spedizioni autonomamente, con capitali propri, oppure mettendosi al servizio di imprenditori e mercanti specializzati in attività *en fraude*. L'intendente del Delfinato Fontanieu così illustrava le modalità di azione di una di queste squadre, soprannominata la banda d'Orange<sup>77</sup>, composta da ben ottanta uomini. « Les chefs de cette troupe font leur commerce de deux manières : en achetant les marchandises prohibées et les débitant pour leur propre compte, ou en les assurant, à raison de tant pour cent du prix depuis Genève jusques au lieu de leur destination »<sup>78</sup>. Nel primo caso, tutte le fasi della transazione erano gestite dai contrabbandieri ; nel secondo caso invece, le merci restavano di proprietà di mercanti, che retribuivano i contrabbandieri con una percentuale sul ricavo delle vendite. L'intendente aggiungeva che l'organizzazione del trasporto era complessa e la redditività di ogni trasferta notevole, tanto che « cette bande ne fait communément que deux voyages par an », quasi sempre in coincidenza con importanti fiere, ove si poteva vendere la merce in fretta e con un buon guadagno ed era facile procurarsi un altro carico da riesportare *en fraude*.

Nella seconda metà del secolo sarebbe mutata anche la tipologia delle merci oggetto dei traffici illegali, in linea con gli sviluppi del mercato. L'attività di queste bande infatti era sostenibile solo se i guadagni erano elevati, se le merci trasportate si vendevano facilmente, se non erano troppo ingombranti, pesanti o facilmente deteriorabili. Il sale, che per gran parte dell'età moderna aveva dominato il commercio clandestino, nel corso del XVIII perse parte della sua appetibilità agli occhi degli « sfrosatori » professionali : anzitutto perchè l'ampia offerta di tale prodotto

76. L'incremento delle forze repressive portò all'invio di brigate dell'esercito per controllare i confini. Guido Ratti, *Dogane* cit., pp. 618-635.

77. Così chiamata perché trovava rifugio nel contado di Orange.

78. *Mémoire de Fontanieu*, in appendice al saggio di Ed. Esmonin, « Contrebande et contrebandiers en Dauphinée au XVIII<sup>e</sup> siècle », in *CH*, ix (1964), p. 201. Sull'attività delle bande radicate in Savoia, Marie-Hélène Bourquin, Emmanuel Hepp, *Aspects de la Contrebande au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, P.U.F., 1968, pp. 3-37, Corinne Townley, *La véritable histoire*, cit., *passim*.

e la stabilità dei prezzi riducevano i margini di guadagno. Il commercio clandestino del sale finì così con l'essere esercitato dai piccoli contrabbandieri<sup>79</sup>. Altri prodotti avrebbero invece dominato i grandi traffici legali ed illegali: il tabacco<sup>80</sup>, i tessuti di seta, le mussoline, le indiane,<sup>81</sup> i libri, le spezie, le lacche e le cineserie in generale, per effetto di una crescente domanda che faceva lievitare i prezzi.

Molte delle bande attive lungo i confini, composte da uomini di diversa nazionalità (soprattutto piemontesi, savoiani e nizzardi, ma anche liguri, provenzali e originari del Delfinato), avevano le loro basi negli stati sabaudi, dove le frodi nel commercio erano maggiormente tollerate ed ove gli stranieri potevano godere di un generoso diritto di asilo<sup>82</sup>. Ne forniva un'eloquente testimonianza il governatore della Savoia, conte Picon, in un rapporto del 1732 sull'attività di una di queste bande:

« Ils marchent quarante, ou cinquante ensemble, montés et bien armés, leur rendez-vous est ordinairement aux Echelles. Ils s'emparent de ce bourg comme s'il leur appartenait et dont la plupart des habitants exercent le même commerce. Le châtelain du lieu tremble, il n'y a que deux gardes des gabelles, qui demandent leur congé actuellement, en crainte d'être assassinés selon la menace que cette canaille leur a faite »<sup>83</sup>.

Dopo ogni campagna, che durava parecchie settimane, faceva ritorno in Savoia anche la banda di Louis Mandrin,<sup>84</sup> così famosa da rasentare il mito, composta di un centinaio di contrabbandieri, che tra il 1754 ed il 1755 facevano le loro incursioni lungo tutta la frontiera tra stati sabaudi e Francia, dalla Provenza alla

79. C'è in proposito ampia concordia tra gli storici che hanno affrontato tali temi. Cfr. per la Francia, André Ferrer, *Tabac, sel*, cit., pp. 183-200; Bernard Briais, *Contrebandiers du sel: la vie des faux-sauniers au temps de la gabelle*, Paris, Aubier, 1984; Georges Livet, « La Suisse, carrefour des sels européens », in Guy Cabourdin (s. d.), *Le sel et son histoire*, (actes du Colloque de l'Association interuniversitaire de l'Est: Nancy, 1-3 octobre 1979), Nancy, Publications de l'Université de Nancy 1981, pp. 405-433.

80. La bibliografia è molto vasta. Si rimanda al libro di Marc Vigié, *L'herbe à nicot* cit., pp. 89-124 e all'annessa bibliografia.

81. I tessuti di seta provenivano soprattutto da Lione, i panni dalla Provenza, le *toiles peintes*, a disegni floreali, da Ginevra e in genere dalle città svizzere e tedesche, ma anche da Avignone.

82. Ciò valeva sia per Villefranche e Nizza, sia per le aree vicine a Ginevra, ove sarebbe sorta Carouge. Nel 1749, un regio editto aveva istituzionalizzato le immunità di cui, fin dal Seicento, godevano gli equipaggi delle navi forestiere che attraccavano lungo le coste del Nizzardo, i mercanti e gli imprenditori stranieri che impiantavano commerci e manifatture nel territorio adiacente. Ampio salvacondotto era concesso a tutti costoro « per qualsivoglia causa, debito o delitto contratto o commesso fuori de' nostri Stati, a riserva di quelli di lesa Maestà, falsa moneta, assassinio, grassazione sulle strade... e pochi altri reati di particolare gravità. L'asilo non era invece previsto per i disertori, gli schiavi ed i forzati (Regio editto 12 marzo 1749; Istruzione al Consolato di Nizza 6 luglio 1750, in Felice Amato Duboin, *Raccolta* cit., lib. IX, tit. III, pp. 393-41, 857). Di analoghi vantaggi godettero mercanti ed imprenditori stranieri che stabilirono le loro attività a Carouge appena rifondata (André Corboz, « Une ville piémontaise en Suisse: Carouge (1772-92) », in *Bâtir une ville*, cit., pp. 3-13).

83. cfr. Corinne Townley, *La véritable histoire* cit., p. 22.

84. Sulle vicende di Mandrin la bibliografia è infinita. Mi limito a segnalare Corinne Townley, *La véritable histoire* cit., *Ibid.*, « Louis Mandrin et le grande contrebande en Savoie », in AA.VV., *Louis Mandrin* cit., p.58.

Languedoc, dal Delfinato alla Franca Contea, dalla Borgogna all’Auvergne, dal Lyonnais alla Bresse e al Bugey.

A vantaggio di queste — come delle altre bande attive lungo il confine<sup>85</sup> — giocava anche la larga impunità di cui esse godevano, per timore o per interesse. Quando qualche contrabbandiere veniva catturato, infatti, l’istruzione del processo aveva tempi lunghi, anzitutto perché la paura di ritorsioni e di vendette condizionava i testimoni, i funzionari impegnati nelle indagini e gli stessi giudici. « Le juges que l’on envoie [nelle zone di frontiera] y vont avec toutes les peines du monde, craignant d’être insultés et maltraités par les dits contrebandiers. Les particuliers qui doivent déposer ne l’osent pas [...] ». Così scriveva il governatore della Savoia in una missiva alla Segreteria degli interni torinese nel 1754, « en insistant sur la peur qui obsède tous les habitants »<sup>86</sup>. Una conferma veniva anche da una lettera al governatore di Savoia scritta dallo *châtelain* delle Echelles che ammetteva la sua impotenza nei confronti di un noto contrabbandiere savoiaro (Jean-Francois Dhuet Saint Pierre) : « il m’est du tout impossible de le faire arrêter par les paysans qui ne veulent point s’exposer à l’arreter », che si giustificavano sostenendo di non possedere armi. E aggiungeva di non poter fare alcun conto della famiglia di giustizia « attendu que dans ce malheureux endroit les officiers du lieu sont des esclaves et n’osent agir d’aucune autorité contre ces sortes de gens sans craindre pour leur vie »<sup>87</sup>. E ancora nel 1762 l’intendente della Moriana, Matton, scriveva all’intendente generale di Savoia che « la force des grandes bandes qui passent pour aller en France est telle qu’on ne peut aisément les brider, malgré le fort débit en tabac et en poudre qu’ils font dans leur passage »<sup>88</sup>.

Squadre di contrabbandieri, se pur numericamente più esigue di quelle attive negli anni centrale del secolo dovevano tenere in scacco le forze dell’ordine ancora per qualche anno : finché la riapertura dei confini francesi all’importazione di talune merci<sup>89</sup> e la stipula di accordi commerciali<sup>90</sup> tra i due paesi finirono col

85. Negli anni trenta si segnalava la presenza di un’altra banda di *contrebandiers dauphinois* attiva tra il massiccio del Giura e la Savoia. La comandava Jean La Pipe, nativo del Bugey, ma residente a Cote-Saint-André, sulla frontiera savoiarda. Poco più tardi sarebbe stata la banda d’Auvergne a spadroneggiare lungo il confine con la Savoia, muovendosi tra Franca Contea, Delfinato, Savoia e spingendosi fino alla Linguadoca e all’Auvergne.

86. La *lettre du Gouverneur septembre 1754* è citata in Corinne Townley, « Louis Mandrin et le grande contrebande » cit., p. 58.

87. La *lettre du châtelain au Gouverneur de Sinsan 21 juillet 1754* è riportata in Corinne Townley, *La véritable histoire* cit., p. 169. Jean-Francois Dhuet, soprannominato Jambon, fu catturato insieme a Louis Mandrin dai francesi e venne condannato al supplizio della ruota dal tribunale di Valence.

88. *Lettre de l’Intendente Matton, 25 juillet 1762*, Arch. dép. Savoie, C 428.

89. Tra il 1759 e il 1760, il governo francese avrebbe ristabilito la libertà di fabbricare le indiane nel regno e consentito l’importazione di *toiles peintes* e di mussoline dall’estero, previo però il pagamento di diritti assai elevati. In ragione di questi dazi onerosi il contrabbando continuò a prosperare. Nel 1785 dunque il governo parigino sarebbe tornato sui suoi passi : per incrementare la produzione interna ed ostacolare la concorrenza svizzera e alsaziana, proibì nuovamente l’importazione di mussoline, *toiles peintes* e *toiles blanches* dall’estero. André Ferrer, *Tabac*, sel cit., p. 193 sg.

90. Tra le convenzioni tra Francia e stati sardi, concordate dopo la conclusione della guerra di successione austriaca, va ricordata quella relativa all’esenzione dai diritti di Villafranca concessa dal governo torinese alle merci francesi che sbarcavano lungo la costa del Nizzardo, in cambio del pagamento di una cifra forfetaria. Tali convenzioni, a durata prefissata, vennero più volte rinnovate per tutta la se-

ridurre sensibilmente la redditività del contrabbando. Le bande avrebbero allora imboccato altre strade, alternando spedizioni di merci *en fraude* con imprese delittuose : si prendevano in ostaggio i ricevitori delle gabelle per vendetta, ma anche perché si riteneva che fossero nelle condizioni di pagare un riscatto o perché si sapeva che avevano fatto qualche cospicuo incasso. In altri casi ci si impadroniva di qualche notevole per estorcere denaro o per vendicare torti subiti e non era raro che un agguato o un regolamento di conti coinvolgesse vittime innocenti. Per tali ragioni l'attività di questi contrabbandieri-briganti era giudicata con severità anche da chi in passato aveva sminuito la gravità del loro operato o addirittura li aveva favoriti e protetti. L'impunità di cui sembravano godere si traduceva poi in un duro atto di accusa contro gli amministratori locali, impotenti a reprimere i reati, e contro il governo sabaudo lontano e sordo alle richieste delle periferie.

C'era infatti un limite alla tolleranza anche per le autorità sabaude, che non potevano accettare le violenze, le violazioni ed i disordini provocati dalle bande, né ignorare le vibrante proteste del governo francese e gli incidenti diplomatici che complicavano le relazioni tra i due stati.

L'aggravarsi delle pene decise contro tal genere di reati e l'invio sui confini di distaccamenti dell'esercito, francesi in un primo tempo e poi anche piemontesi<sup>91</sup>, avrebbero messo a dura prova le bande di contrabbandieri. Fin dall'inizio degli anni trenta la Francia aveva inviato lungo i confini l'esercito regolare in appoggio agli esigui corpi di guardia locali, ma si era trattato di interventi mirati alla soluzione di problemi specifici e circoscritti nello spazio e nel tempo. Non appena le truppe si spostavano, le bande che si erano sciolte per sfuggire ai controlli, tornavano ad aggregarsi e riprendevano le loro attività. Le misure decise dal governo parigino negli ultimi decenni del secolo, creando un cordone militare stabile lungo i confini, avrebbero impresso una maggiore incisività.

Il governo sardo si rivelò complessivamente meno determinato, sia perché le frodi colpivano più duramente la potente nazione vicina, sia perché il traffico illegale di merci in transito avvantaggiava un po' tutti. Ma la disinvoltura con cui le bande passavano dalle frodi fiscali ai crimini contro le persone e contro le cose avrebbe imposto un cambiamento di rotta. Inoltre il clima di diffusa insicurezza stava incrinando i rapporti di solidarietà e di connivenza tra contrabbandieri e popolazioni locali. Diventate a loro volta vittime della violenza criminale, avrebbero più attivamente collaborato con le autorità statali per garantire l'ordine pubblico.

---

conda parte del Settecento. Su di esse, A.S.T., Corte, Contado di Nizza, Diritto di Villafranca, m. 1° di 2° addizione, nn. 18, 19, 20. Più in generale sugli accordi commerciali firmati tra i due governi, Felice Amato Duboin, *Raccolta cit.*, lib. IX, tit. VII, pp. 1293-1364.

91. Guido Ratti, « All'origine della legione delle truppe leggere. Il problema della polizia giudiziaria e doganale in Piemonte nel secolo XVIII », in *Rivista della Guardia di Finanza*, XXV (1976), 3, pp. 213-225.

**HISTOIRE D’UN ACCORD DOUANIER :**  
**LA CONVENTION DE 1703 ENTRE LES INTENDANTS**  
**LE BRET, DE PROVENCE,**  
**ET MELLARÈDE, DU COMTÉ DE NICE**

KARINE DEHARBE

*Université de Nice – Sophia Antipolis*  
*ERMES*

**E**N 1703, l’intendant de Provence Lebret et l’intendant de Nice, Mellarède, décident, par une convention, d’une franchise réciproque relative au droit de haut passage pesant sur les marchandises en transit dans chacun des deux États, pour toute la zone frontalière, du Piémont jusqu’à la mer.

Le tracé tortueux de la frontière, hérité de la dédition de 1388, entre le Comté de Nice et la France, constitue le fait générateur d’une convention dont l’histoire s’enracine avant sa date de naissance et se poursuit bien après. Ce tracé, accroché au fleuve Var de l’embouchure à Gattières puis de la Manda à Dosfraires, en face de Saint-Martin, laisse Carros et Le Broc côté français. Puis il suit la rivière de l’Estéron le long du massif du Cheiron, laissant côté sarde Bouyon, Les Ferres, Conségudes et Aiglun, traverse l’Estéron après le Mas et revient vers l’est, gardant côté Provence Cuébris, la Penne et Saint-Antonin. Repartant vers l’est, il maintient Puget-Théniers à la Savoie et enferme dans une enclave française Daluis, Saint-Léger, Auvare, La Croix, Puget-Rostang et Guillaumes. Retraversant le Var, il laisse le Val d’Entraunes à la Savoie et, au-delà du col de la Cayolle, Barcelonnette et la Vallée de l’Ubaye<sup>1</sup>. Cette frontière ne donnerait pas lieu à querelles si la géographie ne se mêlait d’en rendre le respect presque impossible : certains ne diront-ils

---

1. Michel Bottin, « Du Var aux Alpes », *Nice Historique*, juillet-septembre 1988, pp. 101-110, p. 101-103.

pas que « la région tout entière est sous clé, barricadée en amont, verrouillée à l’aval », faisant de ce pays « le plus beau désordre qui soit de chaînons, de crêtes, de défilés et de gorges, accumulant les obstacles sous le pas des hommes » ? Les contreforts alpins s’imbriquent tandis que les cours d’eau ont tracé leur chemin au moyen d’innombrables cluses et gorges escarpées<sup>2</sup>.

Cette frontière est semée de pointes provençales en terre niçoise et vice versa, ainsi que d’enclaves fermées à la circulation, comme c’est le cas en hiver pour plusieurs communautés du haut pays niçois, dont celles de la vallée d’Entraunes, coupées de leur souverain sarde pendant huit mois de l’année. Sinueuse, au caractère artificiel, elle oblige les habitants de ces zones, s’ils veulent rester sur leurs territoires respectifs lorsqu’ils se déplacent, à des détours considérables, parfois quatre fois plus longs et dangereux que les chemins coupant par le territoire de l’État voisin<sup>3</sup>. Ils ne s’y risquent jamais et tracent tout droit leur route au travers des enclaves étrangères. De là, naissent des occasions multiples pour les fermiers des droits royaux de percevoir, côté France, le droit dit de haut passage, et côté Savoie, le droit de transit, pour les marchandises qui ne sont ni des effets personnels ni les fruits de terres possédées de l’autre côté de la frontière. Ces tracasseries continuelles pèsent lourd sur le moral et la bourse des habitants, particulièrement ceux de l’arrière-pays, qui ne peuvent transporter leurs produits qu’en payant à tout moment. La géographie particulière à ces régions a indiscutablement motivé la prise de l’accord, même si celui-ci s’applique tout le long de la frontière. Il faut ici souligner que l’examen de la question se placera exclusivement sous l’angle fiscal et douanier, pas sous celui de la frontière elle-même, dont l’évolution du tracé a déjà fait l’objet de nombreuses études<sup>4</sup>.

Le problème du transit se place dans un ensemble complexe. La question des droits pesant sur la circulation des marchandises sous l’Ancien Régime, aussi bien en France qu’en Savoie, est compliquée. Pour la France, Necker ne dira-t-il pas encore, dans *De l’administration des finances de la France*, en 1784 : « On est vraiment effrayé, en s’enfonçant dans l’étude de ces droits, lorsqu’on découvre leur nombre et leur diversité ; aussi, cette législation est-elle tellement embrouillée, qu’à peine un ou deux hommes par génération, viennent-ils à bout d’en posséder complètement la science »<sup>5</sup>. Outre le droit de haut passage, se perçoivent la Douane de

2. *Id.*, « Vaincre le relief », *Nice Historique*, octobre-décembre 2005, p. 213.

3. Qu’on en juge : par exemple, un habitant du Broc qui veut se rendre à Cuébris en restant en France doit remonter au village du Mas le long de la rivière de l’Estéron, la traverser à sa source, puis redescendre par la rive gauche en évitant la pointe sarde de Sigale. Il met quatre fois plus de temps que s’il traverse l’Estéron à Bouyon et Conségude. à l’inverse, un niçois qui veut aller de Gattières à Bouyon sans quitter le Comté doit traverser deux fois le Var, réputé dangereux à ces endroits. La situation est encore pire au-delà de Puget-Thénières. Denis Andréis, « Le Traité de Turin de 1760 », *Nice Historique*, pp. 61-73, p. 64.

4. Voir notamment *Id.*, « L’évolution de la frontière entre la Provence et le Comté de Nice », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 11, décembre 1975, pp. 101-116 et l’ouvrage de Luc Thévenon, *Frontières du Comté de Nice*, Nice, Serre, 2005, 134 p.

5. Il dénonce d’ailleurs, dans le même ouvrage, la complexité de l’ensemble du système fiscal français : « On aura peine à croire qu’en entrant dans l’administration des Finances, ce ne fut qu’au bout de plusieurs mois d’un travail long et assidu, que je pus parvenir à connaître avec certitude, les rapports qui existoient entre les revenus et les dépenses de l’État, tant étoient épars et confus les renseignements



Lyon à l'entrée en France – elle est considérable sur les étoffes d'or, d'argent, de soie et de passements<sup>6</sup> -, la traite foraine à sa sortie, avec leurs équivalents sardes, au moins pour la traite, dite « tratta foreana ». La « dogana » quant à elle, mise en place à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, n'est plus perçue très rapidement, sauf à l'entrée dans le Piémont. Il faut aussi compter avec le droit de Villefranche, à la fois droit d'entrée, de sortie et de transit, perçu aussi bien sur les marchandises prenant les chemins de mer que les chemins de terre.

Ajoute à la difficulté, le fait que la Provence, aussi bien que le Comté de Nice sont tous deux des régions soumises à des régimes douaniers d'exception au sein de leur propre pays. Plus largement, dans cette région frontière coexistent cinq régimes différents – Provence, Ligurie, Monaco, Nice et Piémont — : le pluralisme douanier, conjugué à de fortes inégalités d'application dans le temps et dans l'espace, contribue à complexifier une matière déjà ardue<sup>7</sup>. à l'intérieur même du Comté de Nice, des différences existent entre Nice et le reste du Comté, entre la frontière provençale et la frontière piémontaise : à certains endroits, comme dans l'arrière pays, tous les droits se cumulent et doivent être perçus à chaque franchissement de frontière ; dans d'autres, comme à Nice, seul le droit de Villefranche est en vigueur ; dans d'autres encore, la traite foraine bénéficie de tarifs aménagés... Il s'agit donc d'un véritable maquis de droits, dans lequel il est délicat de s'aventurer<sup>8</sup>. Sujet délicat aussi, comme le sont toujours les questions de finances, touchant également à la souveraineté de deux monarques chatouilleux l'un et l'autre de leurs prérogatives...

Quoi qu'il en soit, ces droits pèsent sur les actes de la vie quotidienne des frontaliers, au risque de paralyser l'économie de régions souvent pauvres, comme le sont celles du haut pays niçois. Parfois, certains efforts sont accomplis pour atténuer, voire supprimer ces entraves au développement économique, ainsi la convention de 1703 conclue entre Lebreton et Mellarède<sup>9</sup>.

---

qui pouvoient conduire à cette instruction ». Jean Necker, *De l'administration des finances de la France*, Paris, 1784, 3 vol., tome I, p. 351.

6. Abbé de Coriolis, *Traité sur l'administration du Comté de Provence*, Aix, Imprimerie de la veuve d'Augustin Adibert, 1787, tome II, 717 p., p. 192.

7. Michel Bottin, « Un commerce parallèle : la contrebande niçoise du XVII<sup>e</sup> au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle – Comportement délictueux et relativité des réglementations douanières », *Annales méditerranéennes d'histoire et d'ethnologie juridiques*, n° 1, 1976-1977, pp. 3-36, p. 6. Le Comté apparaît ainsi au sein du régime général des États de Savoie comme une enclave, « à l'instar de l'étranger effectif », selon l'expression alors courante en France pour désigner ce statut. *Id.*, « Les franchises douanières du pays niçois », *Cahiers de la Méditerranée*, 1979, n° 18, pp. 37-49, p. 37. C'est la même chose pour la Provence, depuis 1667. Jean Marchand, *Un intendant sous Louis XIV. Étude sur l'administration de Lebreton en Provence (1687-1704)*, Paris, Hachette, 1889, 380 p., p. 181.

8. Pour toutes ces questions, se reporter à l'ouvrage de Michel Bottin, *Le droit de Villefranche*, thèse, histoire du droit, Nice Sophia Antipolis, 1974, notamment à la carte établie p. 32, laquelle rend compte des impositions de la Douane et de la traite foraine aux frontières du Comté de Nice.

9. Voir aussi sur cette question *Id.*, « Pressions douanières et affermissement frontalier. Les limites de la Provence et du Comté de Nice du XVI<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle », in *Hommages à Gérard Boulvert*, Nice-Turin-Paris, Centre d'Histoire du droit du L.A.R.J.E.P.T.A.E., 1987, pp. 85-107, plus particulièrement p. 91-94.

Quel chemin a conduit ces autorités à la signature de la convention et quelles sont, plus précisément, leurs motivations ? Qu’est-il advenu ensuite de cet accord douanier ?

C’est de son histoire dont il faut maintenant parler.

### La naissance de la convention de 1703

La conclusion de la convention tient à des motivations le plus souvent communes aux deux administrateurs. Alors, les intérêts des deux États convergent pour donner naissance à cet accord, dont les racines plongent loin dans le passé.

#### Des intérêts convergents, de la France à la Maison de Savoie

En premier lieu, rien ne s’oppose à l’établissement d’une franchise réciproque entre les deux zones. Des précédents existent, au sujet de différents droits. L’un des plus anciens est celui de la franchise de « bon voisinage ». Dispensant de payer la foraine, elle concerne les effets personnels et les produits tirés de terres possédées en territoire étranger. Suite à une augmentation des droits au XVI<sup>e</sup> siècle, elle est confirmée pour le village de Puget-Théniers depuis le 4 septembre 1575 et rapidement étendue à d’autres communautés frontalières telles Bouyon, Le Broc, Cuébris, Sigale ; elle ne suscite pas de difficultés particulières, même s’il faut au début contraindre le fermier de la traite à la respecter par arrêt de la Chambre des Comptes, Cour des Aides et Finances d’Aix-en-Provence du 22 décembre 1582<sup>10</sup>. La franchise est observée jusqu’au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle. Outre cet exemple, de nombreux autres cas de franchises peuvent être relevés, au gré des aménagements opérés dans le droit de transit niçois — le droit de Villefranche — : ainsi, les marchandises entrant d’un pays étranger par voie de terre, notamment de Provence, transitant dans le Comté et ressortant par mer ou par terre pour le même pays, ne sont pas soumis à paiement. De même, les marchandises entrées par voie de terre et ressortant par terre ou mer pour réexportation, par exemple les produits mis en vente dans une foire et invendus, le font également en franchise du droit de transit<sup>11</sup>. De toute façon, il n’est pas toujours facile de juger de la provenance réelle des marchandises, ce qu’il est parfois impératif de savoir pour déterminer leur imposabilité : que faire dans le cas des marchandises nées en Savoie, passées par la France et revenant en Savoie ? Et vice versa pour la France ?... Un tel accord, envisagé pour toute la frontière franco-sarde, outre la simplification du système, avantage indéniable, n’aurait donc rien d’une nouveauté.

Cependant, l’élément déterminant, logiquement d’ailleurs, est une volonté réciproque de favoriser le développement commercial de ces régions frontalières.

10. Arrêt du 22 décembre 1582, « en faveur des habitans du Puget et autres de terre neuve Comté de Nice, pour la libre extraction des fruits des biens qu’ils possèdent en Provence, moiennant réciprocité », Extrait des registres de la Chambre des Comptes, Cour des Aides et Finances d’Aix-en-Provence, Arch. dép. A.-M., Città e Contado, Fiume Varo, Ni Mazzo 005.

11. Michel Bottin, *Le droit...*, op. cit., p. 118, 127.

Comme il a été dit, les droits pesant sur la circulation des marchandises sont multiples, surtout côté français. Mais, même si côté sarde, les nombreux aménagements et exemptions ont fini par laisser une grande latitude commerciale sur le littoral, c'est moins évident pour l'arrière-pays, toujours soumis à la « tratta foreana » et au droit de Villefranche. Par exemple au Val d'Entraunes, les communautés de Châteauneuf et de Villeneuve payent ce dernier – même si les sommes perçues restent modestes<sup>12</sup>. Ainsi, moins que le littoral, déjà favorisé, ce sont ces régions particulières, à l'enclavement très prononcé et soumises à un système douanier moins favorable même côté sarde, qui souffrent de cet état de fait et qui vont motiver la prise de décision. Ces communautés du Val d'Entraunes sont très commerçantes, avec un important cheptel ovin et une industrie lainière très développée. Dès la fin du Moyen âge, elles constituent un lieu de transit et de redistribution. Des foires locales importantes sont organisées près des frontières sur les routes supralpines. On y vend les mulets, les ânes et les bovins d'Entraunes. Les habitants du Haut-Var, comme ceux de la Haute-Tinée ou du Haut-Verdon, filent et tissent non seulement la laine nécessaire à leur consommation en utilisant le rouet, mais encore les surplus des villages voisins. Toute la population s'y emploie et l'on trouve presque autant de métiers que de familles. Plus du quart des draps produits dans la région niçoise provient d'Entraunes, où les recettes de cette industrie, ajoutées aux produits normaux de l'agriculture, améliorant le sort des habitants, justifient un certain surpeuplement<sup>13</sup>.

De même, Saint Martin est un centre de fabrication réputé : draps d'ostal, burels, droguets, cadis, cordeillats à trame de chanvre quasi inusables. Chaque famille a sa petite chenevière ou son *liniero*, qu'elle exploite durant les longues périodes d'inactivité agricole. Aussi, le Val exporte ses bêtes, ses toiles et draps de laine à l'est, vers Puget-Théniers et à l'ouest, vers Annot, où on les échange contre des vins et des cuirs. Toujours dans la haute vallée du Var, les villages de Sauze, Guillaumes, Péone et Beuil travaillent aussi la laine. Les pièces de draps, qui se vendent au poids, rapportent environ quarante francs l'une ; côté sarde, elles subissent avant expédition un sérieux contrôle de la part de deux inspecteurs, choisis parmi les notaires, qui s'assurent de leur conformité avec les règles fixées par le roi de Sardaigne en apposant des plombs sur chaque pièce avant la mise en vente. C'est la même chose côté français. Lorsque Mellarède, en 1701, rend à Victor Amédée II son *État sommaire de la ville et des communautés du Comté de Nice*, la qualité des lieux d'Entraunes et Saint Martin est évaluée, respectivement, « assez bonne » et « assez bonne et de commerce ». En comparaison, les foires de Sospel et de Nice font presque piètre figure<sup>14</sup>.

Outre le Val d'Entraunes, la région voisine de Saint-Étienne-de-Tinée dispose d'une zone d'influence qui s'étend de la vallée du Haut-Verdon à l'Ubaye et au

12. Cependant, le droit n'est pas perçu à Entraunes ni à Saint Martin d'Entraunes, qui dépendent de la vallée de Barcelonnette, jusqu'au traité d'Utrecht en 1713. *Ibid.*, p. 144.

13. René Liautaud, *Entraunes : la France rustique*, Nice, Serre, 1982, 287 p., p. 109-110.

14. « État sommaire de la ville et des communautés du Comté de Nice – Valeur des revenus des biens collectables [...] de la ville et du Comté de Nice avec différentes répartitions du tas », 1701, Arch. dép. A.-M., Città e Contado, Ni Mazzo 009, 30°.

Val de Stura, en Piémont<sup>15</sup>. L'industrie lainière concerne ici les villages de Saint-Étienne-de-Tinée, Saint-Dalmas-le-Selvage, Isola, Ilonse. Les draps les plus grossiers sont réservés à l'usage local mais les « serges », beaucoup plus fins, et la laine blanche sont gardés pour les draperies destinées à la vente. On utilise aussi la laine pour fabriquer des cordes et des ficelles, en remplacement du chanvre dont la production est insuffisante<sup>16</sup>. L'intérêt d'un accord de franchise côté sarde est donc indéniable.

L'idée n'est pas non plus rédhitoire côté français. D'abord, le droit de haut passage reste modéré à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle ; l'arrangement est donc possible<sup>17</sup>. Ensuite, il semble que Lebrét lui-même soit intimement persuadé des bienfaits pour le commerce de la liberté de circulation des marchandises. Les lettres abondent, où l'intendant marque combien il importe de remédier à des abus ruineux pour le commerce, de laisser aux négociants une large part d'autonomie. Elles font connaître Lebrét comme un esprit ouvert à tous les progrès, adversaire d'un système économique que ses fruits condamnent déjà et, si le mot n'est pas trop prématuré ni trop ambitieux, comme un adepte d'un libre échange mitigé. En témoigne sa ténacité dans l'affaire du port franc de Marseille qui se situe à la même époque. La franchise de ce port a été proclamée en 1669, puis anéantie par de nombreuses restrictions, notamment des prohibitions qui frappent les toiles de coton peintes, en provenance du Levant. C'est contre ces toiles que l'on échange en Levant les produits des manufactures nationales. La défense d'en importer en France ferme aux industries locales un important débouché. Les Italiens et autres occidentaux avaient commencé à aller chercher ces toiles dans les ports du Levant plutôt qu'à Marseille. Lebrét demande le rétablissement de l'édit de 1669 depuis 1696. Il l'obtient enfin, par un arrêt du Conseil du 10 juillet 1703, qui remet en vigueur, dans ses principales dispositions, l'édit de 1669<sup>18</sup>. Cet arrêt, qui intervient à la même époque que la convention sur le haut passage, illustre l'état d'esprit qui préside aux décisions de l'intendant de Provence. Il n'est donc pas surprenant que, sur ce point, il ait œuvré de concert avec Mellarède pour parvenir à cet accord.

En réalité, l'idée d'une exemption des droits de haut passage n'est pas nouvelle : il faut remonter près d'un siècle avant pour en trouver les premières revendications.

### L'aboutissement d'une longue Histoire

Alors que les marchandises niçoises sont le plus atteintes par l'imposition du droit de haut passage, paradoxalement, ce sont les communautés provençales de Guillaumes, Entrevaux, Le Val de Chanant, La Penne et Le Broc qui, dès le XVII<sup>e</sup> siècle, en 1611, émettent des plaintes. Leur requête prend place dans le cadre d'un

15. Luc Thévenon, « Coup d'œil sur le Val d'Entraunes », *Mesclun*, 1991, n° 16, pp. 14-22, p.21 et Henri Costamagna, « Économie et société dans le Comté de Nice au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Annales de la Faculté des Lettres et Sciences Humaines de Nice*, n° 37, 1979, pp. 81-95, p. 82-83.

16. René Liautaud, *op. cit.*, p. 255-256.

17. Michel Bottin, « Pressions douanières... », art. cit., p. 91.

18. Jean Marchand, *op. cit.*, p. 325, 337-339.

long procès devant la Chambre des Comptes, Aides et Finances d'Aix-en-Provence, auquel sont parties un marchand niçois, opposé au fermier général de la traite foraine de Languedoc et Provence, Jacques Gaultier. Marc Fabry, commerçant niçois, faisait transporter, par flottage sur la rivière de la Tinée et le fleuve Var, plusieurs pièces de bois dont certaines furent saisies à Saint Laurent par les fermiers français Coste et Tongas sous prétexte qu'il n'avait pas payé le droit de haut passage. Il saisit alors la Chambre des Comptes d'Aix pour protester contre cette prise indue ; il argue d'une concession accordée par les souverains des deux États dispensant de payer le droit de haut passage à l'occasion du simple transit : la concession établit des

« inhibitions contre les fermiers des droits [de Sa Majesté Très Chrestienne] de ne faire rien payer aux subjects de Sa Majesté le duc de Savoye pour le simple transit ou droit de haut passage, et [pour] que les fermiers dudit duc de Savoye ne fassent aussy rien payer aux subjects de sa Majesté [. . .]. Et bien que suivant la susdite concession les fermiers dudit seigneur de Savoye ne fassent rien payer auxdits subjects de Sa Majesté dudit hault passage comme appert par les attestations [. . .], nonobstant, les fermiers du roi résidant au lieu de Saint Laurent, firent saisir du sieur Marc Fabry dudit Nisse en tant de pièces de boys de la conduite qu'il faisait des montaignes du comté de Nissa en ladite ville, par l'eau de la rivière de la Tinée et de là par celle du Var qui passe au domaine dudit lieu de Saint Laurent »<sup>19</sup>.

Selon les communautés provençales, les fermiers provençaux exigent le droit avec tant de rigueur des frontaliers niçois transitant par la Provence que, par réaction, les fermiers niçois ont durci leurs prétentions à leur rencontre. à leur tour assommées de droits, elles se tournent vers les États de Provence pour leur demander de prier la Chambre des Comptes d'examiner avec bienveillance les arguments des Niçois. Les États accèdent à la requête des communautés :

« Sur la requête présentée par les communautés de Guillaumes, Entrevaux, le Val de Chanant, Le Broc et autres lieux limitrophes des terres de Monseigneur de Savoye, concernant les abus et indues exactions que commettent sur eux les fermiers du dit seigneur duc de Savoye pour certain droit forain et haut passage, soubz prétexte de ce que lesdits supplians passant par les terres dudit seigneur duc de Savoye [. . .], et dont ils ne se peuvent autrement passer attendu que lesdits lieux sont enclavés dans les terres dudit seigneur duc de Savoye ; lesdits fermiers, pour colorer lesdites oppressions disent que les fermiers de Sa dite Majesté lèvent mesmes droits que les subjects

19. Il est à noter que les parties niçoises ne fournirent jamais la concession sur laquelle ils appuyaient leur prétention, comme en témoigne un compte-rendu de l'affaire en 1612 : « On remarquera qu'il ne fut alors fait aucune allusion pardevant lesdits conseils de la susdite commission de l'année 1612 par laquelle les fermiers du seigneur duc de Savoye ne faisaient ni font payer aucun droits aux subjects de Sa Majesté comme auparavant icelle concession pour regard dudit simple transit. . . », Arch. dép. A.-M., Città e Contado, Contese Per il Varo, Ni Mazzo 001, L. 19, f° 65.

dudit seigneur duc de Savoie. Les Estats ont délibéré qu’il sera fait adhérence auxdites communautés à la requête qu’elles présenteront à Messieurs de la Cour des Aydes pour faire cesser les indues exactions des fermiers de Sa Majesté sur les subjects de Monsieur de Savoie sy aulcune il y a, et que, en tant que de besoin, en sera faict article au Roy et cependant que Monseigneur le gouverneur sera supplié d’en écrire à Monsieur de Savoie »<sup>20</sup>.

Après trois années de procès, ils parviennent à obtenir de la Chambre des Comptes qu’elle interdise aux fermiers provençaux de percevoir le droit de haut passage et ordonne la main levée des saisies opérées sur Fabry :

« La Cour a mis et met les appellans et ce dont elle a esté appellée au néant, et par nouveau jugement a déclaré et déclare l’opposition dudit Fabri bonne et valable. Luy a fait main levée des marchandises saisies sans despans et pour cause. Fait en la Chambre des Comptes, Aydes et Finances du Roy en Provence séant à Aix le 18 avril 1614 »<sup>21</sup>.

Le fermier de la traite n’abandonne pas la partie : il fait appel de l’arrêt de la Chambre des Comptes le 29 août 1614 et finit par obtenir une nouvelle assignation de Fabry devant la Chambre des Comptes puis une assignation devant le « Conseil d’État de Sa Majesté en vertu de l’évocation générale obtenue par ledit fermier l’année 1611 ». Le défaut de présentation de Fabry devant le Conseil entraîne par provision sa condamnation au paiement des droits. Mais l’affaire met en lumière le fait que les revendications des fermiers français ne portent plus, peu à peu, que sur le flottage des bois par les cours d’eau, et non plus sur le transit par voie de terre, comme en témoigne une protestation, portant uniquement sur l’imposition des bois, d’une délégation niçoise envoyée à Aix le 14 septembre 1618<sup>22</sup>. Par la suite, les exigences des fermiers français se déplacent même plutôt sur la traite foraine que sur le droit de haut passage<sup>23</sup>. Le transit par voie de terre est alors libéré pour près d’un siècle de ces tracasseries fiscales.

Mais à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, les Français, pour combattre la fraude, rétablissent les perceptions. Un point important consiste à rappeler la différence du contexte douanier entre la France et le Comté de Nice. La première, malgré des résistances en Provence jusqu’au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle, est tôt structurée tandis que le second, dépassant largement le cadre du port franc, s’apparente à une zone franche où les impositions anciennes comme les péages, rêves ou droits de passage, si elles subsistent, tendent à s’altérer. Il y règne en outre un laxisme reconnu même par

20. « Délibération et ordonnance faites aux États (réunis en mai et juin 1611) le 20 juin 1611 par autorité du roi et mandement de Monseigneur le duc de Guise, Gouverneur pour Sa Majesté en Provence », Arch. dép. A.-M., Città e Contado, Fiume Varo, Ni Mazzo 001, L 19, f° 65.

21. Arrêt de la Chambre des Comptes, Aydes et Finances d’Aix-en-Provence du 18 avril 1614, Arch. dép. A.-M., Città e Contado, Fiume Varo, Ni Mazzo 004.

22. Protestation contre l’imposition des bois, de la part d’une délégation niçoise envoyée à Aix le 14 septembre 1618, Arch. dép. A.-M., Città e Contado, Fiume Varo, Ni Mazzo 001, L. 22.

23. Arrêt de la Chambre des Comptes, Aydes et Finances d’Aix, du 2 août 1645, Arch. dép. A.-M., Città e Contado, Fiume Varo, Ni Mazzo 004.

les contemporains. Il n'y subsiste guère, au fil du temps, qu'un système douanier résiduel, certes adapté aux conditions du lieu, mais peu propice aux contrôles élémentaires réalisés par le voisin français<sup>24</sup>. Cette situation favorise largement le développement de la contrebande, qui profite indirectement de la prospérité de Gênes et de Marseille. Rien de tel pour ulcérer les douaniers français, contraints à une surveillance frontalière assidue, excédés de voir s'échapper de belles sources de revenus d'autant que, depuis le relèvement des taux d'imposition par le tarif de Colbert de 1667, applicable à la Provence, le contexte général est celui d'une forte croissance des droits anciens. Au fil du temps, les fermiers français font preuve d'un zèle qui les conduit à multiplier les tracasseries fiscales, surtout qu'ils bénéficient d'un intéressement aux amendes et aux confiscations selon des barèmes variables mais néanmoins motivants<sup>25</sup>.

En outre, la France reste prisonnière de l'ancien concept, toujours vivace, selon lequel le roi doit vivre de son domaine. C'est la fameuse distinction entre finances ordinaires, sources traditionnelles des revenus royaux, et finances extraordinaires, impositions notamment, justifiées seulement en cas de besoin exceptionnel. Le droit de haut passage, sujet de la convention, est un droit de nature domaniale. Il entre dans le cadre de ce contexte général qui caractérise l'époque moderne française, où les rois et leurs ministres cherchent à rassembler le domaine éparpillé par les différents engagements auxquels il a été soumis. Un mémoire anonyme de 1698 constate que les domaines du roi ont été sérieusement négligés depuis la réunion de la Provence à la Couronne. Le Bret indique à son tour, dès les premières années de son séjour dans la province, que les communautés se sont emparées des terres « gastes, incultes, des bois et des rivières qui font partie du domaine royal ». Un des moyens de raviver ces ressources ordinaires consiste, par des consignes impérieuses imposées aux fermiers, à revendiquer foule de petits droits oubliés ou négligés, qu'il faut remettre en vigueur avec la plus grande exactitude, surtout lorsque l'accroissement des dépenses de l'État rend le roi plus exigeant<sup>26</sup>. Le droit de haut passage, à la sortie du territoire, forme l'un de ces droits que les fermiers de France exigent alors avec constance des Niçois qui font transiter leurs marchandises par les terres françaises pour éviter les détours imposés par la géographie de leur pays. Cette situation finit par peser sur le développement économique de la zone frontalière, surtout depuis l'augmentation des droits par le tarif de 1667 qui s'applique avec rigueur depuis que faiblissent les résistances locales. Il faut ajouter

24. Faiblesse des effectifs de surveillance, appels publicitaires des édits du port franc, large accueil des étrangers, influence commerciale anglaise... Autant de raisons qui permettent d'assimiler l'idée selon laquelle « il n'y a pas de douanes à Nice ». . . Michel Bottin, « Un commerce parallèle. . . », art. cit., p. 12 et « Les franchises. . . », art. cit., p. 37-38. Le laxisme des autorités niçoises sera avéré à plusieurs reprises, par la constatation de pratiques différentes des règlements, surtout pour les impositions sur les marchandises circulant par voie de terre.

25. Les droits ne sont en général pas très élevés, sauf ceux applicables au textile. Or, comme il a été dit plus haut, les textiles forment la plus grande part des marchandises de l'arrière-pays transitant par la Provence. L'augmentation gangrène donc le commerce frontalier. Jean-Claude Boy, *L'administration des douanes en France sous l'Ancien Régime*, Neuilly-sur-Seine, Association pour l'histoire de l'administration des douanes, 1976, 212 p., p. 27, 62.

26. Jean Marchand, *op. cit.*, p. 170, 173-174.

que le droit de haut passage ne dispose pas de bureaux ni de personnels propres ; il est perçu tout le long de la frontière dans les bureaux de la traite foraine ou de la Douane, par les agents de ces dernières, ce qui ne favorise pas non plus la transparence vis-à-vis des contribuables. Aussi, les occasions de perception et de querelles se multiplient au gré des nombreux franchissements de frontières. En représailles, les fermiers de la « tratta foranea » et du droit de Villefranche les imitent et bientôt, une escalade des droits provoque à nouveau les plaintes des communautés frontalières, portées devant Lebrét.

C'est dans ce contexte que, pour obvier à la montée des tensions, les intendants Lebrét et Mellarède concluent un accord de franchise réciproque, dont il ne subsiste malheureusement aucun exemplaire<sup>27</sup>. Son existence est toutefois attestée par une lettre du receveur des gabelles de Nice du 12 juin 1703 annonçant cette décision :

« Il fut convenu qu'à l'advenir tant les uns que les autres des deux états seroient très exants des droits appartenans chacun à leurs souverains pour les danrées et bétails que de passage touchent la juridiction l'un de l'autre à l'exclusion de ce qui auroit été achepté soit en Provence, pour les subjects de Son Altesse Royale, que pour les subjects de Sa Majesté, de ce que auroient achepté en la Comté de Nice. Et ainsi Messieurs qu'à l'advenir il n'y ait plus lieu de plaintes de part et d'autre [. . .], je vous deffens, de la part de Monsieur l'intendant de Son Altesse Royale et de Messieurs les fermiers généraux de ne rien exiger comme dessus. . . »<sup>28</sup>.

Sont donc comprises dans l'exemption toutes les marchandises ne faisant que transiter par l'un ou l'autre État. Des marques y sont apposées pour les différencier.

Les communautés frontalières sont soulagées ; leurs revendications ont été entendues par les deux puissances et le commerce transfrontalier ne se heurte plus aux frontières fiscales, ni naturelles ou politiques.

Ce bel esprit va-t-il durer ? Rien n'est moins sûr.

### Grandeur et décadence de la convention de 1703

L'accord paraît à peu près respecté dans les premiers temps de son existence, malgré quelques entorses et des aménagements qui lui sont apportés relativement à certains produits. Mais peu à peu, les infractions se multiplient. Elles montrent que l'accord douanier, quel qu'il soit, ne palliera jamais la solution politique. Aussi, les deux États en viennent à chercher un dénouement qu'ils espèrent définitif.

27. Il semble avoir été égaré quelques années à peine après sa conclusion. Au milieu du siècle, il a déjà disparu des archives. Cf. infra.

28. Lettre du sieur Menalli, Directeur des fermes, aux receveurs de Gillette, Sigalle, La Roque, Le Mas, Aiglun, Gattières, Les Ferres, Boyon, du 12 juin 1703, « en exécution d'un accord nouvellement fait entre les respectifs intendants, pour exemption des droits, en n'empruntant que le passage », Arch. dép. A.-M., Città e Contado, Fiume Varo, Ni Mazzo 005.



### Le respect relatif de la convention dans la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle

Pendant une vingtaine d'années, la convention semble scrupuleusement respectée de part et d'autre. Les archives ne mentionnent aucun incident de frontière, aucun procès qui mettrait en scène la convention de 1703.

Puis, dans les années vingt, des réticences de la Direction de Toulon, relatives au sel, apparaissent. Il semble pourtant avoir été compris initialement dans l'exemption, la lettre du receveur des gabelles du 12 juin 1703 ne l'excluant pas expressément. Mais la situation ne pouvait pas durer ; le sel est une marchandise trop précieuse pour être assimilée aux autres denrées, d'autant plus que le Comté de Nice non seulement bénéficie à ce sujet de tarifs très avantageux, mais en outre est le lieu de transit des importations de Sardaigne en Piémont. Le commerce en est donc important. Le 12 août puis le 13 octobre 1724, la Direction des Fermes de Toulon et celle des gabelles de Nice tombent d'accord pour ne plus permettre aux communautés pas ou partiellement enclavées d'emprunter l'itinéraire étranger. Tant pis pour elles : elles suivront désormais de nouveau les contours de la frontière. Quant au Val d'Entraunes, dont la situation reste problématique huit mois de l'année, une convention très précise est élaborée pour permettre le passage du sel par Entrevaux : les convois doivent compter « au moins trente bêtes de charge et dont les conducteurs seront tenus de donner avis au receveur des fermes d'Entrevaux huit jours avant leur départ de Nice ». Les convois devront être accompagnés « d'un nombre de gardes des gabelles suffisant pour escorter lesdits convois dans leur passage sur les terres de France et empêcher qu'il ne se fasse aucuns versements des dits sels ni aucun autre abus qui puisse préjudicier aux fermes et gabelles de Sa Majesté ». Le trajet est minutieusement prévu, avec l'entrée en France à Entrevaux et la sortie à Guillaumes. La quantité est limitée à la consommation estimée des communautés du Val, six à sept cent quintaux par an. Le droit de haut passage est rétabli à 100 livres, payables « le quinze du mois de septembre aux mains du receveur des fermes du bureau d'Entrevaux [...] ». Promettent aussi les dits consuls et communautés de payer la même somme de cent livres à pareil jour de chaque année tant qu'ils jouiront du passage »<sup>29</sup>. Pour le sel, c'en est fini de la convention, d'autant que l'accord de 1724 est confirmé le 4 décembre 1736, selon les mêmes termes<sup>30</sup>. Les autres denrées restent donc pour l'instant comprises dans l'exemption ; en réalité, ce nouvel accord sur le sel ne tardera guère à avoir des conséquences défavorables sur les autres produits niçois destinés au Val, comme le prouvent les plaintes que ses communautés émettent

29. Convention du 12 août 1724, entre les communautés de la vallée d'Entraunes et le receveur d'Entrevaux au nom du Directeur Général des Fermes de France, pour le passage des sels qu'elles prennent à Nice, pour 6 à 700 quintaux moyennant les précautions énoncées et 100 livres pour une année. Il est à noter que chaque garde qui accompagne les convois, « n'y en eut-il qu'une charge », reçoit « 2 livres jusqu'à Guillaumes, et une livre depuis Guillaumes, outre la nourriture », Arch. dép. A.-M., Città e Contado, Fiume Varo, Ni Mazzo 005.

30. Convention des fermiers de France avec le Val d'Entraunes pour le passage des sels (Copie des archives de Châteauneuf) – Inventaire des pièces et mémoires concernant les droits des passages respectifs dans les États de Provence et de Nice, 4 décembre 1736, Arch. dép. A.-M., Città e Contado, Fiume Varo, Ni Mazzo 005.

en 1743<sup>31</sup>. Il est indiscutable que la situation spécifique du Val le soumet à une pression douanière bien plus forte que celle qui s'exerce sur le reste de la frontière, ce qui explique ce revirement en 1724<sup>32</sup>. Pourtant, il n'est pas besoin d'attendre longtemps pour que la convention commence à être négligée à plusieurs reprises par les agents français.

Dès 1726, alors que la Ferme générale française achève de se constituer, les Provençaux supportent mal de perdre une quelconque source de revenus. Des incidents se produisent le long de la frontière du Var. Cette même année, des receveurs de Basse Provence opèrent des saisies de denrées sur des Niçois « pour droits de haut-passage emprunté sur les terres de France ». Visiblement, « on n'observe pas l'accord réciproque qu'il y avait en faveur des sujets des deux États de ne rien paier ». . . Des receveurs des fermes niçoises usent alors de représailles à Gattières contre des Français. Pour éviter le risque d'escalade des perceptions, le Contrôleur général des finances de France finit par intervenir, comme en témoigne une lettre du sieur Rainard, Directeur des fermes de France au contrôleur Barquetti :

« Monseigneur le contrôleur général a décidé, Monsieur, qu'il serait donné main levée sur les saisies faites sur les habitans de la Comté de Nice pour les denrées et marchandises dont ils avoient emprunté le passage sur les terres de France, pour éviter que les employés de Sardaigne n'eussent plus de représailles envers les habitans de Provence sur lesquels ils exigent sans fondemens des droits sur les denrées et marchandises qu'ils faisoient passer sur le chemin de Gattières; c'est ce que je vous prie d'exécuter et de recommander aux employés de ne plus inquiéter les sujets du Roi de Sardaigne, parce que la convention faite en 1703 entre Monsieur l'intendant de Provence et celui de Nice pour la franchise des denrées et marchandises que les habitans [...] faisoient passer sur les frontières doit estre exécutée régulièrement »<sup>33</sup>.

Ce coup de semonce donné par l'une des plus hautes autorités françaises montre que la convention de 1703 garde toute sa vigueur ; il permet de penser que l'accord sera dorénavant respecté. Mais quelques années après, des plaintes se

31. Mémoire de l'instance faite par les cinq communautés composant la vallée d'Entraunes tendant à obtenir l'observation de la franchise réciproque pour le transit des marchandises entre la dite vallée et les terres voisines de France, Arch. dép. A.-M., Città e Contado, Fiume Varo, Ni Mazzo 005.

32. C'est vrai à un tel point que le président Mellarède pensera en 1759 que la Convention de 1703 ne s'est jamais appliquée au Val : « Je ne sais si la convention de 1703 ne s'étend pas à cette partie ; on a lieu de le croire, dès qu'il n'y a jamais eu, comme l'on m'en assure, aucune interruption à cet égard, dans les tems même les plus proches de la convention. Ce qui me semble, si cela est, ne pouvoir procéder que de ce qu'il n'y a pas, dans ces endroits, de sujets de réciprocité nécessaire entre les deux estats, comme dans le Bas Var ». Pourtant, c'est bien la situation même du Val, si particulière, qui en avait motivé la naissance. . . Mémoire du président Mellarède, janvier 1759, Arch. dép. A.-M., Città e Contado, Fiume Varo, Ni Mazzo 005.

33. Lettre du sieur Rainard, Directeur des fermes de France au sieur contrôleur Barquetti, et par son moïen aux sieurs receveurs des Fermes de Provence, du 27 septembre 1726, Arch. dép. A.-M., Città e Contado, Fiume Varo, Ni Mazzo 005.

font entendre à nouveau. En 1729, des grains et des bestiaux, conduits de Consé- gudes à Nice, sont saisis au Broc ; malheureusement, à l'heure où la plainte arrive au receveur des fermes, les marchandises ont déjà été vendues. Le 8 septembre, le Directeur des Fermes, à Antibes, conseille alors au Niçois Richelmi de s'adresser à l'intendant Cardin Lebre, fils de l'intendant qui avait conclu l'accord : « Il faut, s'il vous plaist, que vous aïés la bonté, Monsieur, d'crire à Monsieur Lebre, premier président, intendant, et commandant en chef pour Sa Maiesté en Provence, lequel ne manquera de vous rendre bonne et brièsvé justice ». Lebre lui répond en effet le 3 octobre suivant<sup>34</sup>. En 1731, c'est le baron de la Cainée qui se plaint au rece- veur d'Entrevaux que des mules lui appartenant, passant par le vallon de Cuébris, ont été arrêtées par les employés des Fermes du Roi, dont il souligne l'attitude fuyante et sournoise. Il invoque alors pour exemption la convention de 1703. Le receveur, après avoir défendu l'honneur de ses gardes « qui n'ont pas assurément parlé comme on les a fait parler », lui répond avec outrecuidance : « Quant à la convention réciproque dont vous me parlez, je (n'en) ai jamais entendu parler ». Il ajoute avec candeur : « Je n'ai jamais entendu parler de tout ce que vous me dites dans votre lettre ; et s'il s'étoit passé quelques chose qui vous (devait) faire de la peine, j'en aurois esté averti et vous en aurois donné avis. Nous n'agressons jamais par surprise, nous agressons franchement et sans supercherie »<sup>35</sup> !... Des atteintes à la convention se produisent encore dans les années suivantes, jusque dans la décennie 1750, doublées d'atteintes à l'exemption traditionnelle des droits sur les fruits tirés de terres possédées de l'autre côté de la frontière. En 1754, le Baron de la Cainée se trouve à nouveau en butte aux receveurs français, au sujet des fruits de ses terres d'au-delà de la frontière mais aussi au sujet du droit de haut passage. Il émet de nouvelles revendications. Le sieur Léon, receveur des Fermes de Provence à Entrevaux, lui répond le 23 avril :

« Vous me demandés, Monsieur, si la réciprocité a lieu, pour les mar- chandises, effets et denrées que les Nissards tirent d'un lieu de la Com- tée de Nice, pour les faire passer dans un autre lieu de la mesme Com- tée ? Ce droit donne ouverture au droit de haut-passage, que je trouve établi dans ce département depuis bien de tems, et qui a esté perçu dans les bureaux de la Ferme. Et le fermier de France est d'autant plus autorisé à percevoir ce droit, que les receveurs des Fermes de la Comtée de Nice en lèvent un sur les denrées et marchandises qui sont portées dans un lieu de Provence pareillement dans un autre lieu de Provence, pour le transit dans les terres de la Comtée de Nice ».

34. Lettre du Directeur des fermes à Antibes au sieur Richelmi, du 8 septembre 1729 et lettre de l'intendant Lebre au sieur Richelmi, du 3 octobre 1729 : « J'ai reçu, Monsieur, la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'crire le 27 du courant, et j'avois esté précédemment informé de l'affaire qui en fait le sujet. Après l'avoir examinée, j'ai trouvé que les ordres de Monsieur le contrôleur général étoient nécessaires ; et j'eus l'honneur de luy en écrire le premier de ce mois. Dès que j'aurai la réponse, il y sera pourvu... », Arch. dép. A.-M., Città e Contado, Fiume Varo, Ni Mazzo 004.

35. Lettre du receveur d'Entrevaux à Monsieur le Baron de la Cainé, du 1<sup>er</sup> février 1731, Arch. dép. A.-M., Città e Contado, Fiume Varo, Ni Mazzo 005.

La situation est claire : le receveur ne veut pas en démordre, même s’il assure, dans une autre lettre du 6 juin, de sa volonté « d’entretenir la bonne harmonie qui doit régner entre voisins ». Le 20 juillet 1754, il ajoute :

« Le droit de transit ou haut-passage doit toujours estre perçu suivant l’usage pratiqué sur l’extrémité de la frontière de Provence et du Comté de Nice [...]. C’est avec d’autant plus de fondement que si ce droit n’étoit point autorisé par un usage, auquel la Compagnie ne trouve pas à propos de rien changer, ces denrées et fruits devroient être assujettis aux droits qui se perçoivent à l’entrée et à la sortie de la Provence »<sup>36</sup>.

Mais ces constatations ne concernent guère que le haut pays soumis, on l’a vu, à une situation particulière. Pour le reste de la frontière, l’accord de 1703 garde son sens, comme en témoigne le président Mellarède, dans son mémoire établi en janvier 1759 :

« Les habitans de Gattières et des vallées de Sigale et de Scros, continuent [...] dans la franchise du droit de haut-passage, au Broc et autres terres de la Provence qui séparent Gattières de ces vallées, sans doute dans la crainte qu’on y use de représailles. On n’exige rien à Gattières pour ce qui va ou vient de Vence, Antibes, au Broc, Carros etc. Et si des Français, qui passent de la vallée de Sigale pour aller à celle de Chanant, se sont de tems à autres plaint de nos receveurs dans cette partie, ce n’a jamais été que pour de légères et fugitives exactions qui n’ont pas eu de suite »<sup>37</sup>.

Ce témoignage montre que, hormis pour le haut pays, la convention est encore respectée. Elle est la règle et les incidents qui lui portent atteinte restent des incidents. Néanmoins, la situation du haut pays ne va pas en s’améliorant et, encore une fois, c’est lui qui, source de difficultés, va conduire les autorités à envisager une solution qu’on espère cette fois définitive.

### Vers le Traité de Turin de 1760 : la fin de l’accord

Ces années de la décennie 1750, où l’on assiste au retour d’anciennes impositions un temps abolies, sont celles d’un durcissement indubitable des exigences fiscales et de l’intensification de la surveillance<sup>38</sup>. Ils sont dus à de multiples raisons

36. Lettres du sieur Léon, receveur d’Entrevaux, au Baron de la Caînée, des 23 avril, 6 juin et 26 juillet 1754, Arch. dép. A.-M., Città e Contado, Fiume Varo, Ni Mazzo 005.

37. Mémoire du président Mellarède, janvier 1759, Arch. dép. A.-M., Città e Contado, Fiume Varo, Ni Mazzo 005.

38. Cette situation n’est d’ailleurs pas propre à la seule franchise de la convention de 1703. Dans le même esprit, le sort des franchises du port de Marseille, pour lesquelles s’était battu l’intendant Lebret, n’est pas meilleur, à peine quelques années après. En effet, la liberté établie en 1703 est incomplète et précaire. Les toiles de coton du Levant sont enfin admises. Mais toutes les autres étoffes sont prohibées, ainsi que les cuirs tannés et la morue de pêche étrangère. L’entrepôt des denrées coloniales étrangères est suspendu pour trois ans ; les denrées coloniales françaises payent à Marseille les mêmes droits que dans les autres ports. Jean Marchand, *op. cit.*, p. 339.

et, parmi elles, les bravades répétées du contrebandier Mandrin, dont le mythe commence à se répandre, au grand dam des douaniers français<sup>39</sup>. En outre, si les droits sont progressivement rétablis, ce n'est pas toujours dans la clarté la plus absolue. Pour cette raison, une enquête est diligentée en 1758 pour savoir exactement ce qui se paye à ce sujet sur la frontière. La plus grande discrétion est observée : « Vous pouvez estre persuadé que je me suis adressé à des personnes pour ces informations où rien ne transpirera »<sup>40</sup>. Cette remarque montre que le sujet est devenu sensible, dans un climat qui ne cesse de se tendre.

L'enquête démontre que, depuis 1756, on assiste, de part et d'autre de la frontière, à une augmentation constante des droits réclamés. Côté niçois d'abord, les droits de traite et de transit ont été légèrement rehaussés, entraînant une réaction identique côté français, mais de manière bien plus importante. Le nombre de plaintes et de revendications enfle en 1758. Les régions du Haut Var souffrent le plus. Le Président Mellarède, après avoir constaté le maintien de l'exemption pour la basse frontière, le souligne : « Il n'en est, et n'en a jamais été de même à l'égard de tout ce qui passe dans l'enclave de Provence entre nos terres du Haut-Var ; on y a toujours exigé et on y exige encore annuellement les droits du haut-passage pour la vallée d'Entraunes et autres terres de la partie supérieure ». Il ajoute, dans un additif à son mémoire :

« Ce n'est plus 5 sols 4 deniers qu'on paye par quintal d'huile, mais 14 sols par rub. Le droit du vin est monté à 1 livre 2 sols la charge ; celui des poulains à 1 livre ; celui des petits cochons à 7 sols 6 deniers ; du cuivre en batterie de cuisine ou autres meubles à 3 livres. La vallée est d'ailleurs obligée de payer 100 livres par an pour le passage du sel, avec obligation chaque fois qu'il touche le territoire de Provence de prendre un garde pour l'accompagner à qui on donne 20 sols outre la nourriture ».

Les régions avoisinant le Val peinent aussi :

« Il en coûte aussi quelque chose à Péone et à Beuil lorsque le danger des avalanches ne leur permet pas de prendre le chemin de Rigaud. Et Péone souffre encore un autre poids particulier, lors que le Tuebi, sur lequel elle a tous ses moulins, est sans eau, ce qui arrive très souvent, les Français faisant paier 5 sols par charge de bled, qu'on passe aux moulins de Guillaumes »<sup>41</sup>.

39. Michel Bottin, « Pressions douanières... », art. cit., p. 93.

40. Lettre du notaire Bellin, à Puget, du 2 juillet 1758, Arch. dép. A.-M., Città e Contado, Fiume Varo, Ni Mazzo 005.

41. Additions au mémoire général sur les confins et communications des terres du Haut Var, Art. 53, « sur les augmentations des droits de haut passage, depuis les anciens, et combien ces droits sont onéreux ». On remarque cependant que l'allocation due au garde accompagnateur a baissé, pour se stabiliser à une livre alors qu'auparavant ils variaient selon l'endroit. Cf. supra, Arch. dép. A.-M., Città e Contado, Fiume Varo, Ni Mazzo 005.

Des tarifs minutieux sont établis, inventoriant les produits qui transitent par la Provence ; ils démontrent tous, par comparaison avec les anciens tarifs, que les droits ont subi une nette augmentation<sup>42</sup>. Dans tout le haut pays, comme à Puget-Théniers, les constatations se rejoignent<sup>43</sup>.

Mellarède, retenant cette remarque d'un rapport qui lui parvient sur la question affirmant combien les droits français sont « incomparablement plus forts que les nôtres », constate dans son mémoire de 1759 :

« Tout cela est extrêmement onéreux dans une petite vallée comme celle d'Entraunes, qui est la majeure partie de l'année isolée dans la Provence [...], plus encore depuis le démembrement de celle de Barcelonnette où ils pouvoient auparavant aller se pourvoir de bien des choses. Il n'y a aucun droit de cette nature sur les Français qui passent par la vallée d'Entraunes, mais seulement les droits généraux portés par le tarif des Royales Gabelles ; encore n'est-on jamais à même de les exiger faute de gardes, que la communication qui manque avec Nice empesche d'y envoyer ».

Il souligne :

« On calcule d'autre part tout ce qu'en perçoit annuellement pour le Roi de France en tailles, aides et autres droits [...], attendu plusieurs foires qui s'y tiennent où concourent les habitants de la Vallée d'Entraunes, et des terres voisines de la Comté de Nice, comme de la Provence. Nos terres du Haut Var les plus éloignées, qui abondent en bestiaux, y conduisent les leurs à vendre. Elles y prennent en échange des huiles, vins etc., du territoire, ou qu'on y porte du voisinage. Les gens du Val d'Entraunes y portoient autrefois de leurs gros draps à vendre, mais les considérables augmentations des droits, que les Français ont ajouté sur leur sortie est cause qu'on s'y pourvoit de ceux de Colmars et de Barcelonnette, même pour la plupart de nos terres du Haut Var, ce qui fait tomber les manufactures de la Val d'Entraunes, qui en étoient la ressource ».

Les traditions commerciales sont en voie d'extinction ; la vie économique de la région agonise. Les comptes-rendus côté niçois ne sont pas exempts d'une certaine acrimonie : « Pour ce que nous faisons payer aux Français, on peut voir le tout dans le tarif de Sa Majesté quoique le plus souvent ils ne payent rien attendu qu'ils ne craignent pas d'estre surpris des gardes parce que nous n'en avons pas »<sup>44</sup>. Le Président précise avec une pointe d'aigreur :

42. Ancien tarif du droit de haut passage en Provence lorsqu'on emprunte pour aller d'une terre de la Comté de Nice à une autre, par copie des régimes du receveur de Guillaumes et Note des nouveaux droits de passage, entrée et sortie, qu'on fait paier en Provence aux habitants de nos terres du Haut Var, par mémoire du sieur notaire syndic, secrétaire de la communauté de Châteauneuf d'Entraunes en 1758, Arch. dép. A.-M., Città e Contado, Fiume Varo, Ni Mazzo 005.

43. Michel Bottin, « Pressions douanières... », art. cit., p. 93.

44. Note des nouveaux droits de passage, entrée et sortie, qu'on fait paier en Provence aux habitants de nos terres du Haut Var, par mémoire du sieur notaire syndic, secrétaire de la communauté de Châteauneuf d'Entraunes en 1758, Arch. dép. A.-M., Città e Contado, Fiume Varo, Ni Mazzo 005.

« Il y a cependant deux routes des Français par le Val d'Entraunes, très fréquentées durant l'été [...]. Ces routes servent non seulement aux particuliers mais encore pour les passages des invalides de la garnison de Guillaumes à celles de Colmars et de Barcelonnette. Il est vrai qu'ils y passent sans éclat mais il n'en est pas toujours de mesme des employés de gabelles de France, qui s'en servent également. Il en est résulté d'odieux attentats de leur part... »<sup>45</sup>.

Pour éclaircir la situation, Mellarède aimerait bien mettre la main sur la Convention de 1703, dont il imagine que l'examen de l'original résoudrait bien des difficultés. Aussi dépêche-t-il des agents dans toutes les archives susceptibles de les renfermer, d'Aix à Turin. En pure perte. à tel point qu'ils en vient à soupçonner les Français :

« La Convention en décideroit, et c'est ce qui me l'a fait rechercher depuis longtems ; je ne sais si c'est parce que l'on s'est aperçu, qu'il n'y en a point de double à Nice, et qu'elle seroit décisive, que les fermiers et receveurs de Provence sont si soigneux de la cacher, quelques mouvemens que je me sois donné de tous côtés, en France, comme dans le Comté de Nice, il ne m'a pas été possible d'en avoir copies nonobstant qu'un ami, sous couleur d'avoir un intérêt personnel pour la faire observer en aïe fait faire la recherche à Aix dans les archives de l'Intendance. Elle n'est point dans le bureau de l'intendance de Nice et on n'en a trouvé copie nulle part dans le Comté. Je suis surpris qu'on n'en trouve pas un original à Turin dans les archives de Cour »<sup>46</sup>.

Un exemplaire est retrouvé au mois de juin et diverses copies doivent être établies pour les archives royales et celles du Sénat<sup>47</sup>. Malheureusement, il est à nouveau perdu par la suite, définitivement cette fois.

De tous ces éléments, on peut conclure que, si la Convention est à peu près respectée jusqu'au milieu du siècle, malgré les incidents qui émaillent son existence à partir des années vingt, cela devient difficile et tendra à le devenir encore plus, d'autant que les Français ont renouvelé leurs prétentions au droit de haut passage sur les bois descendus vers la mer par flottage sur le Var. En outre, à cette difficulté propre au droit fiscal s'ajoute celle relative à la propriété du Var, que les deux puissances se contestent. Pour sortir de ces querelles, la seule solution, la plus radicale, est celle d'une modification de la frontière, chacun l'a compris des deux côtés de son tracé :

45. Réponses sur les demandes contenues dans la lettre de Son Éminence Monsieur le Comte de Mellarède, premier président au Sénat de Nice, écrite au soussigné en date du 29 juin 1759 et Mémoire du président Mellarède, articles 53 et 54, janvier 1759, Arch. dép. A.-M., Città e Contado, Fiume Varo, Ni Mazzo 005.

46. Mémoire sur les confins et les communications des terres de la Comté de Nice, dans la partie du Haut Var, article 51, 1<sup>er</sup> janvier 1759, Arch. dép. A.-M., Città e Contado, Fiume Varo, Ni Mazzo 005.

47. Lettre de M. Mazé, à Turin, à M. Le Comte de Mellarède, du 30 juin 1758 : « On est bien aise que j'aie retrouvé la convention de 1703 – En faire faire une copie pour les archives royales et celles du Sénat – », Arch. dép. A.-M., Città e Contado, Fiume Varo, Ni Mazzo 005.

« Une effectuation de cette prétention, quoique contraire aux maximes ordinaires et du droit des gens, est le droit de haut passage que la France fait païer aux bois que Nice tire, par le moïen du Var, des propres forests de la Comté, qu’il faut consigner au Broc, et qu’on paye à Saint Laurent, tandis que le Roi, n’exigeant aucun droit pour leur passage sur cette rivière, semble par là-même convenir qu’elle soit en entier de la juridiction de la France. La suppression de ce droit, pour l’avenir, sans qu’elle en pût dorénavant établir de nouveaux, seroit peut-être assés de conséquence en faveur de la Royale juridiction et du commerce des mâtures et autres bois, qui abondent dans la Comté de Nice, pour estre compensée, sans regret, par la majeure valeur, en considération des terres qu’on remettroit à la France, si elles se trouvent estre réellement plus grandes que celle des terres qu’on recevroit dans l’échange. . . »<sup>48</sup>.

En définitive, après l’enquête conduite par les ingénieurs des deux pays, le Traité de Turin du 24 mars 1760 modifie le tracé de la frontière, dans une optique plus conforme aux données naturelles. L’enclave française du Haut Var est supprimée et la frontière suit jusqu’en aval de Daluis une succession de crêtes avant de passer le Var, laissant à la France Entrevaux et le village du Castelet. Le tracé traverse à nouveau le Var puis atteint l’Estéron en aval d’Aiglun. Cette rivière sert ensuite de limite jusqu’à son confluent dans le Var, lequel constitue alors les confins de la Provence et du Comté niçois jusqu’à son embouchure<sup>49</sup>. La frontière, plus raisonnablement tracée, ne devra plus dorénavant faire l’objet de franchissements intempestifs. C’est donc la fin des problèmes liés au simple transit des marchandises et le droit de haut passage ne sera plus prétexte à exaction. Il faut tout de même signaler que toutes les difficultés ne sont pas aplanies : en 1766 encore, il est question de saisies de mulets chargés d’huiles par les gardes des gabelles françaises, au-delà du gros bras du Var. La revendication portait cette fois sur les droits de traite. Il faut même ajouter que les affrontements entre Niçois et Provençaux se poursuivent pendant toute la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>50</sup> !

Voilà bien la preuve que le Traité de 1760, s’il avait bien amélioré les choses, n’avait pas pour autant tout résolu. . .

48. Copie de la lettre écrite par M. le premier président Mellarède à M. Mazé, du 2 octobre 1758, Arch. dép. A.-M., Città e Contado, Fiume Varo, Ni Mazzo 005.

49. Voir sur cette question Denis Andréis, « Le Traité de Turin. . . », art. cit., p. 69-70.

50. Paul-Louis Malausséna, « Un intendant dans le Comté de Nice au XVIII<sup>e</sup> siècle, Pierre Mellarède », *Nice Historique*, 1966, pp. 63 – 93, p. 86, note 60.



## COMUNICAZIONI, PORTI E DINAMICHE COMMERCIALI NEL PONENTE LIGURE TRA GUERRA E PACE

### IL CASO STRAFFORELLO

PAOLA MASSA

*Université de Gênes*

**F**INO ALLA SECONDA METÀ DELL’OTTOCENTO, ed all’avvento della ferrovia, gli abitanti del Ponente ligure hanno utilizzato il mare come esclusiva via di comunicazione, sia al proprio interno, per il trasporto delle persone e dei beni di prima necessità (con il piccolo e medio cabotaggio), sia come assai importante canale dei traffici internazionali, da cui dipendeva principalmente l’economia di un gruppo numeroso di comunità : queste, sede di poche manifatture, denunciavano una agricoltura estesa, ma difficile da esercitare (la cui limitata produzione era rivolta quasi esclusivamente all’autoconsumo). Tutti settori che, comunque, risentivano delle incertezze legate alle comunicazioni terrestri, lente e costose.

Non era certo estranea a questa situazione la morfologia montuosa ed accidentata della regione, all’interno della quale il sistema dei trasporti era costituito esclusivamente da un complesso di comunicazioni realizzate con i muli o addirittura a piedi.

Esisteva, è vero, una via litoranea, diventata lentamente carrabile, e carrozzabile, tra i secoli diciassettesimo e diciottesimo, che attraversava tutta la Liguria da Sarzana a Nizza ; ma i costi dei mezzi stradali e la lentezza dei carri e delle diligenze rendevano tale tragitto assai poco utilizzato. Si può ricordare, al proposito, come nel 1765, lo Smollet, in viaggio in Francia ed in Italia, annotasse nel suo diario che non vi fosse altro modo, per andare da Nizza a Genova, che la via di mare, aggiungendo : «... a meno che non si faccia a dorso di mulo la strada

lungo il fianco del monte, con la velocità di due miglia all'ora e con la probabilità di rompersi il collo ogni minuto. . . ».

In tutta la Liguria, la situazione cambia solo dopo i primi decenni dell'Ottocento, con la lenta costruzione dei primi collegamenti ferroviari : del dicembre 1853 è la Genova-Torino, ma la cosiddetta « litoranea », da Savona a Ventimiglia, si conclude solo vent'anni dopo, nel 1872. Ancora una volta la lentezza della realizzazione è causata dalla struttura del territorio. Alcune cronache dell'epoca ne ricordano i lavori in termini quasi apocalittici : le frequenti barriere e gli innumerevoli ostacoli (si scrive), « . . . pareano sfidare la potenza dell'uomo ed escludere la possibilità di una ferrovia in questi luoghi. . . », in quanto il percorso dei binari che attraversava il territorio della Liguria occidentale avveniva « ora rasentando il mare, ora passando sopra torrenti e burroni, ora entrando nelle viscere delle montagne. . . ». Il tracciato della linea è del resto rimasto in buona parte quello attuale, che purtroppo ha ancora dei tratti a binario unico, proprio in funzione delle difficoltà del territorio e dei conseguenti costi elevati per il suo miglioramento.

Per completare il quadro, si può aggiungere che la linea Ventimiglia-Cuneo viene realizzata solo nel 1928, con 19 chilometri in territorio francese ed 80 chilometri in quello italiano. Nella Riviera di Levante la linea Genova-Massa è terminata nel 1874.

L'avvento della ferrovia permette di passare da una velocità media di sette chilometri all'ora, nei trasporti tradizionali, alla media di ventisette chilometri orari ; la maggiore capacità di trasporto del nuovo mezzo, produce, poi, specialmente, una importante riduzione dei costi, sia per le merci che per le persone, valutata pari alla metà se non addirittura ai due terzi di quello prima sostenuto.

Sempre in quegli anni vengono migliorate anche le strade più strategiche per i traffici, e la stessa litoranea, in un ideale « corridoio » Parigi-Nizza-Ventimiglia-Roma ; ma la vera novità, in questo settore, si ha verso il Piemonte con la strada che da Porto Maurizio valica l'Appennino al Colle di Nava e, attraverso la valle del Tanaro, porta a Ceva e a Mondovì.

Durante il periodo di Ancien Régime, quindi, è sui porti della Liguria che dobbiamo concentrarci per individuare i punti di riferimento di qualsiasi progresso nei trasporti. Con una attenzione in particolare al Ponente ligure, sono tuttavia necessarie alcune precisazioni collegate alla politica economica della Repubblica di Genova. Prima di tutto occorre rilevare l'incapacità del Governo di programmare un sistema portuale coordinato sul proprio territorio, cioè dare una dimensione statale alla funzione marittimo-portuale. Il governo genovese non elabora, infatti, nessuna politica mercantile che preveda un sistema regionale di porti, anzi, non solo manifesta poche preoccupazioni per la gestione degli scali rivieraschi, ma appare, di solito, più inquieto per la loro esistenza che per le cattive condizioni delle infrastrutture di cui sono dotati. Le strategie commerciali e fiscali della Repubblica tendono a fare emergere, in via assolutamente prioritaria, la presenza dello scalo della città capitale, ritagliandogli privilegi e monopoli. Nel decidere le sorti

degli approdi marittimi rivieraschi (e lasciarli, cioè, per secoli, in condizioni di generale arretratezza) non sono però solo considerazioni economiche a pesare, ma anche le preoccupazioni militari e le esigenze difensive di una piccola Repubblica, esposta alla pirateria dei barbareschi e circondata da vicini pericolosi ; troppo alta era, infatti, la probabilità che un principe straniero si impadronisse di un porto della Riviera e lo usasse come base per offendere : erano già sufficienti le *enclaves* piemontesi di Nizza, Villefranche e Oneglia e quella spagnola di Finale.

Per questa ragione, nei primi anni dell'Ottocento, l'amministrazione napoleonica si sarebbe lanciata in grandi progetti portuali (peraltro mai realizzati), partendo proprio dalla constatazione che bisognava costruire quasi tutto *ex novo*.

La citazione di Oneglia sopra riportata permette di inserire, subito, nella complessa situazione politica del Ponente ligure nel periodo di Ancien Régime, i due più importanti agglomerati urbani di questa striscia di terra, Porto Maurizio ed Oneglia, che risultano, non solo amministrativamente indipendenti e commercialmente concorrenti, ma anche politicamente separati. Appartengono infatti ad entità statali distinte : genovese la prima, che si estende fino alla frontiera, al di là della quale Nizza è dal 1388, per alcuni secoli, strettamente legata al Ducato di Savoia ; feudo dei Doria, e successivamente « enclave » piemontese, sono invece Oneglia e il suo porto.

La crescita e lo sviluppo di queste due entità portuali, le linee dei traffici che fanno loro capo, i collegamenti via mare con i numerosi paesi stranieri, le regole stesse che ne caratterizzano l'organizzazione e il funzionamento, non possono, quindi, che essere notevolmente diverse, in un mondo reso più complesso dalla stretta vicinanza, quasi la contiguità, delle due località. La fine di questo dualismo avviene solo nel 1923 quando, il 21 ottobre, un decreto reale unifica le due comunità di Porto Maurizio e di Oneglia in una nuova entità, Imperia. Sebbene il provvedimento sia il coronamento di un lungo percorso, iniziato già alla metà dell'Ottocento, il nuovo legame politico non riesce per lungo tempo ad incidere sull'assetto dei due porti, che continuano ad operare in maniera distinta. Le contingenze economiche porteranno, però, all'inizio del Novecento, a privilegiare lo scalo onegliese, rovesciando un rapporto che per secoli aveva visto emergere maggiormente Porto Maurizio.

## Porto Maurizio

Legato a Genova da una convenzione fatta risalire al XIII secolo, Porto Maurizio denuncia già in quello stesso periodo alcune indicazioni attendibili relative a infrastrutture portuali, ricordate da scrittori ed esperti di navigazione. Le prime norme che regolano i rapporti con Genova, per quanto concerne la navigazione, stabiliscono però che « le navi di Portomaurizio, dal primo giorno di aprile al primo di ottobre non entreranno nel Pelago, ossia non oltrepasseranno il capo di Barcellona e l'ultima punta della Sardegna senza prima venire a prendere gli ordini di spedizione nel porto di Genova, e così pure toccherebbero il porto di Genova

al loro ritorno, sempre che quella Repubblica il richiedesse... ». Una notevole limitazione, quindi, della propria autonomia.

La crescita di questo porto, specialmente per quanto concerne le infrastrutture, la cui necessità si amplia con il passare del tempo, avviene, nei secoli, con grande difficoltà, anche per l'abitudine, peraltro vietata dagli Statuti, di scaricare sottocosta le zavorre, ed il conseguente periodico insabbiamento dei fondali : si riduceva, infatti, con questa pratica, la consistenza del pescaggio e si obbligavano le navi a rimanere lontano dagli attracchi, ricorrendo, per le operazioni di carico e scarico, al lavoro dei 'barcharii', cioè dei barcaroli che manovravano barche e chiatte. Nel 1448, l'umanista Giacomo Bracelli, cancelliere di Genova, per questa ragione definisce quello di Porto Maurizio come « *portum nomine verius quam re* ».

Dopo una fase di transizione, il decollo delle strutture portuali di Porto Maurizio, che avviene nel XVII e XVIII secolo, risulta strettamente legato all'accresciuta produzione di olio, che prende il sopravvento su quella del vino e sulle esportazioni di legname, affiancandosi agli intensi e consolidati scambi che vedono i portorini protagonisti sui mercati di Nizza e Marsiglia, per far raggiungere, successivamente, alle loro produzioni, il Magreb, i cui Stati non erano sempre in buoni rapporti con la Repubblica.

Contemporaneamente si afferma un consistente nucleo di imprenditori marittimo-armatoriali che coinvolge le più importanti famiglie cittadine.

Convivono, tuttavia, due approdi paralleli, quello della Marina (verso occidente), e quello della Foce (a oriente), mai collegati fra loro, anche se spesso sussidiari, sulla efficienza dei quali si scontravano varie fazioni. Nonostante che al molo della Foce avesse sede la 'Compagnia dei patroni e marinai', potente corporazione, alla fine a prevalere è lo scalo della Marina, e sul suo potenziamento si concentrano gli investimenti finanziari durante tutto il Settecento.

Del resto il movimento marittimo lungo questo tratto di costa era notevole, non solo per i già citati traffici internazionali e il cabotaggio che collegava le varie comunità costiere, ma anche per il fatto che la rada di Porto Maurizio, famosa per la sua sicurezza, era assai sovente meta degli scafi che cercavano rifugio.

Durante tutto il Settecento, dunque, Porto Maurizio è centro importante per le comunicazioni e i traffici oleari (specialmente verso occidente), ma, compatibilmente con le guerre in corso, riesce ad attrarre navigli di numerose nazionalità (spagnoli, inglesi, olandesi, danesi, svedesi, questi ultimi specialmente dopo lo scoppio della guerra navale tra Francesi ed Inglesi nel mare Tirreno)<sup>1</sup>.

Come vedremo in concreto più avanti, analizzando brevemente le difficoltà delle comunicazioni affrontate in questi decenni dalla Società commerciale degli Strafforello, operanti a Porto Maurizio, Genova e Marsiglia, non sono da sottovalutare le conseguenze negative delle operazioni militari e dei blocchi sulla navigazione marittima conseguenti ai contrasti politici tra gli Stati ; esse incidono, infatti,

---

1. Nel 1815, con l'annessione al Regno di Sardegna, Porto Maurizio perde molti dei propri privilegi in campo commerciale, mentre sgravi fiscali e agevolazioni vengono istituite per il porto di Oneglia che diviene in breve lo scalo più importante del Ponente ligure.

anche sui trasporti terrestri (il riferimento è in questo caso al servizio postale, sul quale è stato possibile reperire alcuni esempi).

Dopo la crisi della metà del secolo causata dalla guerra con il Duca di Savoia, la situazione internazionale continua ad essere particolarmente tesa e le acque locali risultano infestate da corsari inglesi, francesi e sabaudi, che sono soliti fermare i bastimenti liguri per presunte operazioni di controllo, ma che hanno lo scopo finale di depredare le navi. Ad essi si aggiungeva spesso anche la presenza di « corsari onegliani », vicini di casa.

Per dare qualche indicazione quantitativa, possiamo comunque ricordare che le esportazioni di olio settecentesche da Porto Maurizio raggiungono, in media, i 50.000 barili annuali. Secondo lo Chabrol (1812), esso era trasportato, attraverso vari passaggi, fino a San Pietroburgo ; i bastimenti per il commercio internazionale raggiungevano complessivamente le 3.000 tonnellate di stazza, mentre il naviglio destinato al cabotaggio (cioè il totale delle piccole imbarcazioni), arrivava più o meno alle 13.000 tonnellate.

E' inoltre a Porto Maurizio che si insedierà la prima moderna struttura destinata alla raffinazione dell'olio importato (la S.A.I.R.O), anche se all'inizio del Novecento.

## Oneglia

La prima notizia certa della esistenza di un approdo ad Oneglia (nel senso non di una semplice « plagia », ma della definizione di Ulpiano, secondo il quale « *portus appellatus est conclusus locus quo importantur merces et inde exportantur* »), appare in una riforma degli Statuti della città, non facilmente databile, ma risalente sicuramente al primo periodo della dominazione dei Doria, iniziata nel 1388, quando Antoniotto Adorno dichiara la sudditanza degli Onegliani a questa casata nobiliare.

La menzione rimane, tuttavia, isolata per moltissimo tempo, al punto che in un portolano del XVI secolo vengono indicati ad occidente di Genova, come centri portuali, solo Sestri, Albisola, Noli, Albenga, 'Portomaroso', Sanremo e Ventimiglia; anche numerose stampe della città, relative allo stesso periodo, denotano l'assenza di qualsiasi opera portuale.

I primi e reali progetti di infrastrutture portuali, peraltro mai realizzate, risalgono al tempo del passaggio di Oneglia sotto il dominio sabauda : è Emanuele Filiberto (1553-1580) che prende in considerazione l'ipotesi di costruirvi una Darsena, progetto ripreso nel secolo successivo (nel 1670) da Carlo Emanuele II, su iniziativa dell'Intendente Giovanni Thomatis, che riteneva che l'opera « introdurrebbe buonissimo traffico in Piemonte et un'apertura di negozio d'ogni sorta di mercanti, assai migliore che per la parte di Nizza [...] per comodità che avrebbero ivi i vascelli et barche che non avrebbero altri luoghi nella Riviera ove si possa far scala per il Piemonte [...] et per no aver che fare con Genovesi . . . », sottolineando in particolare l'utilità per lo Stato di una darsena dove si sarebbe potuto « far sbarcare sal, i et d'ivi in Piemonte . . . ». Con un ulteriore salto in avanti di

un secolo (arriviamo al 1749), tuttavia, troviamo Carlo Emanuele III ancora alla ricerca di un progetto definitivo.

La documentata arretratezza infrastrutturale non significa tuttavia che la marineria onegliese non avesse un ruolo economico nei confronti del territorio di riferimento, se pur secondario : i « maggiorenti » cittadini, definiti dal Giustiniani « mercadanti » alla metà del XVI secolo, possedevano certo naviglio di poca portata, ma attivo nel cabotaggio, che consentiva comunicazioni e scambi con la Provenza (Nizza, Tolone, Marsiglia), la Maremma (per i rifornimenti del grano, necessario per l'alimentazione, ma specialmente per la nuova fiorente attività dei pastifici) e raggiungeva spesso anche Napoli. Se da un lato, sotto il dominio e la protezione sabauda, gli Onegliesi potevano commerciare via mare senza gli ostacoli imposti da Genova (specialmente per quanto concerneva la esportazione di olio), dall'altra non si può non evidenziare come quest'ultima riguardasse spesso anche parte della produzione della vicina Porto Maurizio : l'olio, infatti, trasportato di notte e di nascosto ad Oneglia, veniva così sottratto ai dazi imposti da Genova.

La città, inoltre, proprio per le particolari condizioni daziarie e doganali che i Savoia permettevano di offrire, nel Settecento diventa anche centro di investimenti finanziari da parte di commercianti stranieri, dotati di maggiore capacità imprenditoriali rispetto ai locali, che non sempre risultano in grado di reagire positivamente. Il risultato è che il controllo del mercato rimane in mano a poche grandi aziende forestiere fino alle soglie della Rivoluzione francese.

Coinvolta, peraltro, nella guerra tra Francia ed Inghilterra (essendo i Savoia alleati di questi ultimi), nonostante l'attacco francese del 1792, che quasi la distrugge, Oneglia, come unico sbocco al mare del Piemonte (che aveva perso Nizza e la Savoia) diventa importante centro di imbarco e sbarco anche delle truppe, specialmente di quelle avviate in Sardegna, o di ritorno da essa, nonché dei corrieri in transito. E' di questo periodo l'azione particolarmente diffusa dei corsari o « tigri onegliesi » già citati, che, spingendosi anche lontano dalle loro basi, conducono una lotta con conseguenze non indifferenti nei confronti dei Francesi, su regolare « licenza » di corsa rilasciata dal governo piemontese che, peraltro, nel 1794 abbandona la città ed il territorio alla conquista francese.

Le complesse vicende militari degli ultimi anni del secolo XVIII, fino al periodo napoleonico, non sono certo favorevoli a mutamenti positivi nelle strutture di questo approdo, che lo Chabrol, nella sua *Statistica* (1812), definisce una « spiaggia » con « fondale sabbioso e ancoraggio buono » ricordando che... « nell'archivio del Re di Sardegna esiste un progetto per la costruzione di un porto nella piana detta del Moro... ».

Ancora, nel 1836, un Generale del Genio civile riferiva a Carlo Alberto che la marineria e i traffici di Oneglia (sempre con le stesse caratteristiche, cioè cabotaggio esteso e inserimento nelle linee di lunga percorrenza dai porti vicini), continuavano ad aumentare, e che alla flotta velica si era aggiunta una Compagnia di navi a vapore, il cui operare era ormai funzionale al nuovo sviluppo industriale cittadino, mentre buona parte dei traffici tradizionali faceva sempre più capo alla nuova ferrovia. Degli antichi progetti cinquecenteschi nulla però era stato

realizzato. I Savoia non sembrano quindi attuare, in questo scalo, una politica più lungimirante rispetto al comportamento dei Genovesi nei confronti di Porto Maurizio.

## Gli Strafforello

E' questo il quadro generale in cui si trovano ad operare tutte le Case di commercio locali. L'analisi, peraltro ancora in corso, della documentazione conservata presso l'Archivio di Stato di Imperia, relativa alla Società mercantile « Domenico Strafforello », operante a Porto Maurizio, per un arco di tempo piuttosto lungo (1680-1829)<sup>2</sup>, può permettere di verificare nel concreto come gli ostacoli alle comunicazioni — come si è già accennato — non siano soltanto naturali, umani o sanitari, ma molto più spesso strutturali, e politici, con non indifferenti conseguenze economiche (ad esempio, nelle comunicazioni marittime, i pericoli della navigazione influiscono sempre molto pesantemente sui premi di assicurazione).

Questa impresa familiare<sup>3</sup>, che ha origine nella seconda metà del Seicento, con Tommaso Domenico Strafforello<sup>4</sup>, e sulle cui caratteristiche operative in questa sede si danno solo alcune indicazioni (in attesa di un maggiore approfondimento della documentazione), tende ad operare spesso con accordi con altri mercanti, anche se sempre in un gruppo tendenzialmente ristretto. Le società costituite hanno una durata che non supera di norma i tre-quattro anni, sebbene assai spesso l'accordo venga rinnovato anche più volte nel tempo : troviamo così l'impresa Strafforello, Benza e C., operante fin dal 1736, che è quella che ha la durata maggiore, fino al 1812<sup>5</sup>, ma già negli anni precedenti erano state formate la « compagnia cantante » Strafforello e Acquarone (1709) ; la società Strafforello e Fabre

2. Il fondo relativo all'Archivio privato Domenico Strafforello, conservato presso l'Archivio di Stato di Imperia, è composto da 19 unità. Comprende, per un arco di tempo abbastanza ampio (1680-1829) due tipologie diverse di documentazione. La prima è relativa alla vita privata della famiglia, cioè atti, lettere e registri : « Registri beni e debitori e spese private », tra il 1719 e il 1821 (5 unità) ; « Corrispondenza privata di Domenico », tra il 1788 e il 1814 ( 2 copialettere ) ; una filza di « Atti privati della famiglia, 1680-1790 ». La seconda sezione è costituita da corrispondenza e registri contabili concernenti le aziende di famiglia. Si tratta di due « Registri di mercanzia » (1799-1808), relativi al movimento delle merci nei magazzini a loro disposizione ; di tre registri di « Copie di conti », tra il 1793 e il 1804, cioè le minute degli estratti conto inviati ai clienti ; di sei volumi di « Registri di corrispondenza », con le copie delle lettere spedite e riferite alle attività aziendali, redatte tra il 1798 e il 1805.

3. Gli Strafforello risultano originari del paese di Lecchiore (attualmente frazione di Dolcedo), ma, una volta stabilitisi a Porto Maurizio, riescono non solo ad affermarsi ben presto come imprenditori commerciali, ma anche ad inserirsi efficacemente nella vita sociale e, grazie in particolare ad una attenta politica matrimoniale, arrivano ad occupare in breve tempo diverse cariche pubbliche di rilievo. La loro vicenda è in pratica caratterizzata, fino alla metà del XVIII secolo, da una continua ascesa.

4. Nato nel 1647, è il primo che cerca di diversificare le proprie attività, come la maggior parte degli uomini d'affari dell'epoca : è mercante, armatore, piccolo banchiere, impiegando coerentemente i propri profitti in case e terreni.

5. Il 1812 rappresenta il momento della riconsiderazione di quasi tutta l'attività in senso restrittivo, ed in particolare di quella mercantile. In quell'anno viene appunto chiusa la « Casa di Genova » e Domenico rientra a Porto Maurizio, con l'intento di occuparsi personalmente della conduzione delle proprie terre, temporaneamente affidate al fratello Tommaso, la cui conduzione non giudica, tra l'altro, del tutto efficiente. Anche questa nuova sfida attraversa tuttavia momenti non facili.

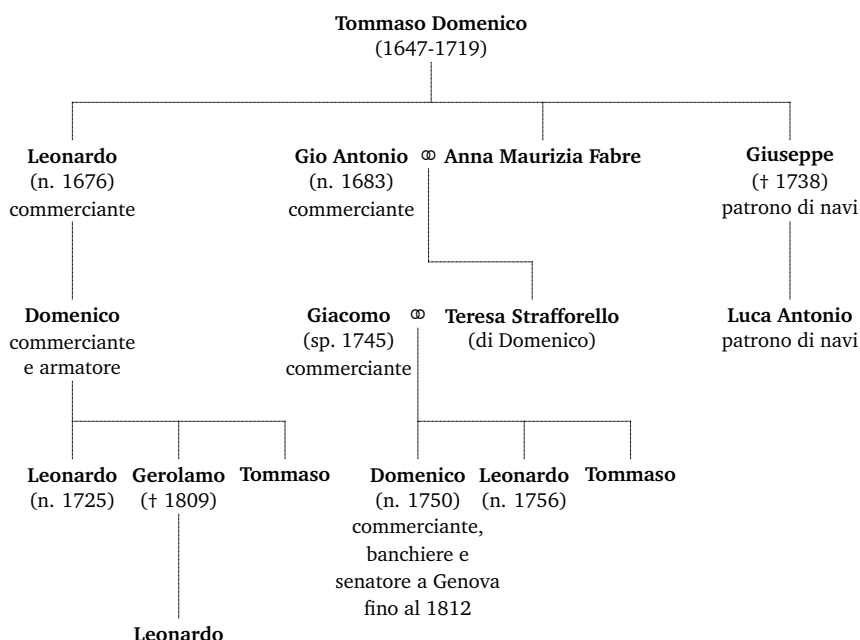


Tabella 1: Principali esponenti della famiglia Strafforello

(sempre nel 1709 e la cui durata è prevista per sette anni)<sup>6</sup> ; quella Giribaldi, Fabre, Strafforello (del 1719, per tre anni) : un insieme di soggetti, per lo più legati da vincoli parentali, ma che, con la suddivisione delle responsabilità, evitavano al singolo di sopportare rischi che avrebbero potuto risultare troppo elevati.

In realtà, esaminando i titolari delle varie cariche all'interno delle singole imprese, emerge una struttura gestionale molto semplice : i proprietari sono anche amministratori e direttori, e sono coadiuvati, nel loro lavoro, da qualche altro parente ; pochi sono i dipendenti estranei alla famiglia, i cosiddetti « giovani di scagno » o « giovani di magazzino », oltre agli « scritturali » che si occupano della contabilità e della corrispondenza.

Tra il 1736 e 1737 gli Strafforello, che già avevano importanti rapporti commerciali con mercanti francesi, secondo un costume assai diffuso, nel periodo, tra le più rinomate case commerciali di Porto Maurizio, aprono una importante filiale a Marsiglia (è tra le prime società straniere). Il loro punto di riferimento sono i Signori « Conti e Peragallo », e successivamente Giuseppe Benza a cui vengono

6. I rapporti economici, in questo caso, sono consolidati con il matrimonio di Gio. Antonio, figlio di Domenico, con Anna Maurizia Fabre. Questa famiglia, di origine francese, si era inserita efficacemente nella vita economica locale, raggiungendo un ragguardevole livello di ricchezza.



affidate, rispettivamente, la contabilità e la Cassa del negozio. L'impresa ha alterne vicende : chiusa dopo poco tempo, è riaperta nel 1743, e da questo momento denuncia un andamento assai favorevole degli affari fino al 1790, quando viene posta in liquidazione, anche se, sotto denominazioni diverse, se ne può seguire una certa attività fino al 1805.

Grazie alla disponibilità finanziaria acquisita con i commerci, gli Strafforello risultano anche tra i primi a costituire una propria flotta e ad esercitare una attività bancaria. La diversificazione degli investimenti in vari settori è del resto tipico della società mercantile ligure : i profitti dei commerci, dell'attività armatoriale e dei prestiti ad interesse vengono molto spesso impiegati, come si è già sottolineato, nell'acquisto di case e terreni, da sempre considerati impieghi più sicuri. Seguendo questi principi, la famiglia riesce, pertanto, nel giro di poco più di un secolo, a passare da una condizione modesta ad una di grande prestigio, entrando a far parte di quel gruppo di famiglie che detengono il controllo di Porto Maurizio, dal punto di vista sia politico che commerciale : i loro palazzi risultano tra i primi nell'elenco di quelli destinati ad ospitare i rappresentanti del governo genovese che si spingono per qualche missione nei territori del Ponente appartenenti al Dominio della Repubblica. Come accade nelle famiglie di un certo censo e/o di una certa nobiltà, molte sono anche le presenze dei loro familiari nella vita religiosa: le donne sono destinato al Monastero di Santa Chiara, mentre i maschi entrano tutti nello stesso ordine, quello dei Barnabiti.

Non sono tanto i libri di conti relativi all'attività mercantile degli Strafforello a cui si intende tuttavia fare riferimento in questa sede, quanto ai già citati copialettere, privati e aziendali, che permettono di ricavare notizie, commenti, relazioni sulle disfunzioni delle consegne a causa degli avvenimenti politici concomitanti e, non ultime per importanza, le indicazioni relative ai prezzi dei vari generi trattati, a cui si accompagnano considerazioni e recriminazioni sulle cause delle loro variazioni. Sono i problemi relativi al trasporto marittimo, infatti, che si trovano molto spesso alla base dell'aumento dei prezzi e, per queste ragioni, gli Strafforello sono sovente indotti, nei periodi di maggiore crisi, a non concludere affari per conto proprio, ma solo per conto terzi<sup>8</sup>.

Dalle lettere più particolareggiate emerge con chiarezza come, nei primi mesi del 1798 (dopo che nel 1797 la Repubblica di Genova è divenuta Repubblica ligure, suddivisa amministrativamente secondo il modello francese) il commercio sia ostacolato dalle difficoltà della navigazione : accadeva, infatti, che assai frequentemente i bastimenti carichi di merci (cuoio, tabacco, zucchero, ma anche canapa, cotone, seta, « pelo di cammello », oltre a beni commestibili e spezie) venissero

7. In questo schema sono riportate soltanto le informazioni accertate. Ad esempio a partire dal 1755 figurano come soci solo membri della famiglia Strafforello anche se è probabile la compartecipazione di altri soggetti.

8. I copialettere aziendali presi in considerazione seguono l'attività della Società « Straforello, Benza e C. », cioè l'attività genovese, divenuta in breve tempo una delle più potenti e influenti, anche per gli importanti collegamenti con Porto Maurizio. Ad essa, oltre al già citato Domenico, risultano partecipare come « complementari » lo zio Gio. Antonio, Leonardo Benza e Niccolò Riccardi, ciascuno per un quarto. Successivamente la ragione sociale viene mutata in « Straforello e C. »

<i>Anni</i>	<i>Denominazione</i>	<i>Tipo di attività esercitata</i>	<i>Soci</i>
1709	Strafforello et Aquarone		Gio. Antonio Strafforello ed altri
1709-1716	Strafforello e Fabre	Commercio di pannine e generi affini	Gio. Antonio Strafforello, Gio. Giacomo Fabre e altri
1712	Strafforello e Benza	Commercio dell'olio e armamento navale	Domenico e Gio. Antonio Strafforello, Leonardo Benza e Niccolò Riccardi
1719-1722	Giribaldi, Fabre e Strafforello	Commercio in merci varie e assicurazioni marittime	Gio. Antonio Strafforello, Gio. Giacomo Fabre e Giribaldi
1722	Fabre e Strafforello	Commercio in merci varie e assicurazioni marittime	Gio. Antonio Strafforello e Gio. Giacomo Fabre
1736-1755	Strafforello, Benza e C.	Commercio in merci varie e armamento navale	Gio. Antonio e Domenico Strafforello, Leonardo e Bartolomeo Benza e Niccolò Riccardi
1755	Strafforello e C.	Idem	Gio Antonio e Domenico Strafforello e altri
1780	Giacomo Strafforello	Idem	
1790-1812	Strafforello e C.	Idem	Leonardo Strafforello (fu Giacomo) e Gerolamo Strafforello
1819	Strafforello e C.	Idem	Leonardo Strafforello (di Gerolamo)

Tabella 2: Quadro riassuntivo delle società a cui partecipano gli Strafforello <sup>7</sup>

attaccati da pirati barbareschi e da corsari (ma, in alcuni periodi, politicamente complessi, anche da savoiard). Così in aprile si ha notizia di una nave diretta a Porto Maurizio bloccata dai pirati, mentre una seconda, catturata da un corsaro, viene condotta a Livorno.

In realtà la « Casa » genovese, è talora fortemente condizionata, ma anche favorita nella propria attività dalle vicende generali e dalla politica della Repubblica. Quest'ultima, dal 1780, vede, ad esempio, intensificarsi i propri scambi con il Levante, in parte per la crisi economica della Francia, ma soprattutto per l'atteggiamento neutrale assunto : è così possibile per gli uomini d'affari portorini mantenere i contatti con i centri dei vari paesi dove erano stati impiegati capitali e intrattenere con questi normali rapporti di affari.

Un espediente sovente utilizzato, nel caso di segnalati pericoli lungo la rotta da intraprendere, era quello di unirsi a convogli di altre navi, anche se l'aggravio del costo del viaggio, e quindi del trasporto, non era indifferente: viene appunto ricordato, nella corrispondenza, come a un convoglio danese, partito da Livorno, durante la sosta a Genova decidano di accodarsi alcuni capitani con le loro navi per effettuare il viaggio con maggiori garanzie di sicurezza (nonostante questa scelta, tuttavia, il prezzo dell'assicurazione aumenta dal 6% al 10%).

I problemi che esistono per le navi cariche di merci si fanno ancora più gravi quando si trasportano anche somme di denaro da un porto all'altro, per conto delle varie Case commerciali : così, per ridurre i rischi, Domenico Strafforello (per due secoli i nomi che si alternano da padre in figlio sono spesso gli stessi), suggerisce ad alcuni clienti, sempre nel 1798, anno assai cruciale, di servirsi di un brigantino armato e, nuovamente, di unirsi ad altre imprese mercantili nella stessa situazione, poiché, alla fine, in questo caso, il costo del trasporto si sarebbe ridotto.

Altre difficoltà risultano denunciate dai patroni che trasportano merci inglesi, che, se non dichiarate, vengono immediatamente confiscate : per questa ragione si cerca di trasportarle sotto un'altra denominazione (ad esempio vino invece di birra). Lo Strafforello si lamenta, in particolare, dei controlli su questo tipo di trasporti, che talvolta giunge a limiti paradossali : così, egli scrive, per poter trasferire « una catena d'acciaio per orologio », ritenuta « genere d'Inghilterra », si addivene alla soluzione di inviarla per mezzo di un pedone a Porto Maurizio, dove naturalmente viene imbarcata senza problemi.

Notizie imprecise ed inesatte sull'aggravarsi della situazione di difficoltà nelle comunicazioni via mare, sono talora fatte anche appositamente circolare : ne è un esempio, alla metà di luglio, sempre del 1798, la voce che il porto di Genova sia stato bloccato dagli Inglesi, mentre da più di due anni non si erano viste, in quelle acque, navi di tale nazionalità. In questo modo gruppi di speculatori cercavano di evitare ribassi dei prezzi (determinati dal frequente e regolare arrivi delle merci nel porto) o, all'inverso, tentavano di spingere gli stessi verso un aumento : nel caso in esame si trattava di zucchero, pepe, cacao e cotone, intercettati dagli speculatori e provenienti da Levante, poiché il cotone americano non giungeva ormai da tempo, a causa dei continui assalti ai mezzi di trasporto da parte dei corsari. In tale circostanza si verifica, ad esempio, un aumento sia del prezzo dei generi

coloniali, sia dei premi di assicurazione, che arrivano al 20% del valore del carico per le navi provenienti da Civitavecchia, e del 20-25% per quelle provenienti dalla Sicilia. Del resto, nel dubbio, gli assicuratori preferiscono talora non concludere affari o assicurare solo una parte del carico.

Così, alla fine di quello stesso anno, l'occupazione inglese di Livorno viene più volte ricordata nella corrispondenza del mercante portorino, in quanto le conseguenze si fanno sentire anche sui mercati finanziari, non solo genovesi, venendo a ridursi il contante in circolazione, con il terrore di « non poter negoziare le cambiali sull'estero »<sup>11</sup>.

La diffidenza del mondo economico porta, alla lunga, ad una stasi di qualsiasi tipo di transazione ed alla paura di fallimenti, come, nella circostanza, stava avvenendo in numerosi centri francesi (a Parigi, Rouen e Nantes, ad esempio). Nel frattempo il costo dei premi di assicurazione per i trasporti dalla Sicilia e da Napoli verso la Liguria stava rapidamente arrivando al 40% del valore del carico.

L'impressione ricavata dalla lettura dei copialettere è comunque quella di una diffusione piuttosto rapida delle informazioni : in una lettera del 6 gennaio 1799 viene riportata la notizia dell'ingresso in Napoli delle truppe francesi, avvenuta solo tre giorni prima; se pure la situazione si normalizza rapidamente, le agitazioni nel napoletano causano viva preoccupazione tra i commercianti genovesi, che temono il sequestro dei fondi, piuttosto consistenti, collocati a Napoli e a Palermo.

Contemporaneamente si viene anche meglio ragguagliati sul peggioramento della sicurezza del trasporto, che investe non solo le merci, ma le stesse informazioni : si ha notizia che non riescono più ad arrivare i corrieri provenienti dal Levante, dalla Sicilia e dalla Calabria. Rapidamente ci si organizza e, per inviare una lettera a Costantinopoli, si decide di farla passare da Vienna, da dove poi sarebbe stata rispedita alla sua destinazione finale. Per la corrispondenza, in quegli anni di fine secolo, la via marittima è comunque considerata quasi sempre impraticabile e insicura e, nonostante i rischi, viene scelta quella di terra.

Sempre dai copialettere, a partire dal mese di giugno 1799, emergono i danni legati alla interruzione delle comunicazioni con la Lombardia, che comporta, in primo luogo, la chiusura del commercio di commissione con quella regione e, in secondo luogo, il sorgere di difficoltà non trascurabili anche per i rapporti epistolari tra la Liguria (Genova in particolare) e Milano, in quanto i corrieri per questa destinazione corrono il rischio di essere intercettati ed arrestati : le lettere dirette a Milano vengono allora fatte passare per Parma, così come quelle per Venezia e per Vienna. Anche verso Livorno le comunicazioni risultano difficili, e conseguentemente la corrispondenza verso questa città risulta deviata verso

10. Nell'elenco è stata rispettata la terminologia originale delle singole merci.

11. Contemporaneamente altre lettere, provenienti da Venezia, portano la notizia che i moscoviti si sono impossessati di Zante e che avrebbero presto occupato anche Corfù; più preoccupante ancora la notizia che gli Algerini, in rotta con la Francia, stanno assaltando tutti i bastimenti che trasportano grano, anche quelli turchi. A seguito di questo peggioramento delle relazioni internazionali la Ditta Strafforello interrompe il regolare svolgimento del commercio di commissione, piuttosto attivo, con Aleppo.

<i>Città</i>	<i>Merci</i>
Aleppo	galla
Amsterdam	anici, arancini, cremor di tartaro, manna, passolina, sena, tabacco
Ancona	legno giallo
Aran	tele di cotone
Barcellona	cannella, cocciniglia, tabacco
Basilea	tele di cotone
Bologna	cacao, caffè, canapa, cannella, indaco, seta, tabacco, telerie
Cadice	caffè, canapa, cuoio, indaco, tabacco, telerie
Civitavecchia	tabacco
Dunkerque	amido, tabacco
Intra	tele di cotone
Lenzburg	tele di cotone
Lisbona	cuoio, zucchero
Livorno	anici, arancini, caffè, calze, canapa, cannella, cocciniglia, costa di doppione, cotone, cuoio, galla, indaco, noce moscata, olio, passolina, pelo di cammello, pepe, sena, seta, tabacco, te, telerie, zucchero
Londra	olio, seta
Lugo	biacca, caffè, indaco, pepe, zucchero
Madrid	olio, tabacco
Marsiglia	cacao, caffè, calze, canfora, cantaridi, cannella, cotone, cremor di tartaro, cuoio, grano, mercurio, mirra, olio, oriana, pepe, rabarbaro, riso, salsapariglia, sandracca, sciarappa, tabacco, telerie, zucchero
Milano	lana, olio, seta, telerie
Napoli	lana, tabacco
Nizza	aloes epatico, assafetida, caffè, calze, canapa, cannella, cotone, cuoio, gomma, indaco, pepe, sale d'epsom, salsapariglia, semen santo, seta, tabacco, tamarindo, telerie, vino, zucchero
Palermo	seta
Parigi	cotone, cremor di tartaro, riso
Parma	tabacco
Piacenza	legno campeggio
Porto Maurizio	alici salate, caffè, cuoio, grano, olio, riso, telerie, zucchero
Roma	cacao, caffè, cannella, cotone, pepe, tele di cotone, zucchero
San Gallo	tele di cotone
Schopfheim	tele di cotone
Torino	costa di doppione, olio, pelo di cammello, seta, telerie
Trieste	mercurio, zucchero
Venezia	amido, cacao, china, cremor di tartaro, grano, indaco, olio
Zurigo	tele di cotone

Tabella 3: Centri con i quali la ditta Strafforello intrattiene rapporti d'affari e merci trattate<sup>10</sup>

Milano (nonostante i rischi sopra accennati) ; solo i corrieri di Francia e Spagna sembrano arrivare regolarmente.

Genova è infatti, all'epoca, occupata dai Francesi e assediata dagli Austriaci <sup>12</sup>.

I copialettere Strafforello conservati arrivano fino al 1805 per quanto concerne la corrispondenza commerciale, ed al 1812 per quella personale (anche se spesso i contenuti si incrociano) ; le minute scritte ogni mese variano da un minimo di sessantuno (tra novembre e dicembre) ad un massimo di novantasei (nel mese di marzo). In questa analisi ci si ferma con l'inizio del nuovo secolo, ancora più complesso, almeno nei primi decenni, per il Ponente ligure e per tutto il territorio dell'antica Repubblica.

Come si è visto all'inizio, la via marittima rimane il riferimento quasi esclusivo, anche se non certo facile, per le comunicazioni della Liguria di Ponente, ancora per molto tempo. Il blocco inglese continuava a rendere sempre più difficile l'arrivo nel porto di Genova di bastimenti, se pur battenti bandiera neutrale. Nel 1805, poi, con l'annessione della Repubblica Ligure alla Francia, viene introdotto il sistema doganale francese che danneggia ulteriormente il sistema di cabotaggio. Ai vari divieti posti al libero trasporto delle merci se ne aggiunge un secondo, relativo all'esportazione di danaro, che non giova certo all'economia di Genova, centro finanziario di importanza non trascurabile. Gli stessi Strafforello, del resto, avevano svolto per anni una attività bancaria a favore dei propri clienti, sia a Genova che a Porto Maurizio <sup>13</sup>. Nel 1807, peraltro, Domenico Strafforello, ormai sfiduciato dal panorama genovese, decide di farsi cancellare dall'albo dei « negozianti ».

Le difficoltà messe in rilievo nei vari settori, e che continuano nel tempo, credo giustifichino la valutazione concorde di tutti gli studiosi nella definizione degli anni che vanno dalla annessione di Genova al Regno sardo fino alla metà del secolo XIX : un periodo di « stagnazione », nonostante un certo interesse, da parte dello Stato sabauda, per le vie di comunicazione stradale, ma esclusivamente per quelle che fanno capo al principale porto ligure.

## BIBLIOGRAFIA

AGNESI Giacomo, *Il problema portuario di Oneglia*, Porto Maurizio, 1911.

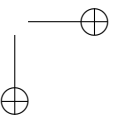
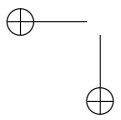
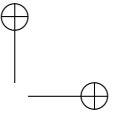
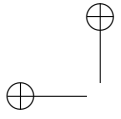
ASSERETO Giovanni, *La seconda Repubblica ligure (1800-1805). Dal "18 brumaio genovese" all'annessione alla Francia*, Milano, 2000.

---

12. Sono anni difficili ed è quindi facilmente comprensibile che progressivamente i centri con cui gli Strafforello genovesi gestiscono i propri affari si riducano drasticamente: vengono così abbandonate Marsiglia, Livorno, Milano, addirittura anche Porto Maurizio, oltre al già citato Aleppo. Le lettere commerciali continuano tuttavia ad essere inviate anche in altre località, se pur con informazioni molto generiche. L'intento di Domenico Strafforello e dei suoi collaboratori è palesemente quello di continuare a tenere, nei limiti del possibile, i propri rapporti commerciali, se pur solo epistolari, con le ditte con cui nel recente passato vi era stata una consuetudine di interessi, in attesa di poter riprendere la normale attività.

13. Mentre gli Strafforello di Porto Maurizio, però, esercitavano una attività bancaria in senso lato, anche mediante la concessione di censi, se pure in un ambito territoriale limitato, gli Strafforello e C. di Genova accettavano prevalentemente tratte e prestavano altri servizi per case commerciali di altre città, molte delle quali straniere ; molto spesso si trattava dei loro stessi partners commerciali.

- IDEM, *La Repubblica Ligure: lotte politiche e problemi finanziari (1797-1799)*, Torino, 1975.
- IDEM, *Le metamorfosi della Repubblica: saggi di storia genovese tra il 16° e il 19° secolo*, Savona, 1999.
- BENZA Francesco, *I motivi di disinganno proposti dall'avvocato Francesco Benza al pubblico imparziale in risposta alla scrittura disseminata dalla Ragion Strafforello e C. di Portomaurizio se dicente di Genova e Marsiglia*, Genova, 1786.
- BERTOLOTTO Andrea, PESSANO Salvatore, *Da Savona a Ventimiglia, viaggio in ferrovia*, Firenze, 1871.
- BULFERETTI Luigi, COSTANTINI Claudio, *Industria e commercio in Liguria nell'età del Risorgimento (1700-1861)*, Milano, 1966.
- CHABROL DE VOLMIC Gilbert, *Statistique des provinces d'Oneille, d'Acqui et de la partie de la province de Mondavi formant l'ancien Département de Montenotte*, 2 voll., Paris, 1824 (ora *Statistica delle province di Savona, di Oneglia, di Acqui e di parte della provincia di Mondovì che formavano il Dipartimento di Montenotte*, a cura di ASSERETO Giovanni, Savona, 1994).
- DE BARTOLOMEIS Luigi, *Notizie topografiche e statistiche sugli Stati Sardi*, Torino, 1847.
- DE MORO Giovanni, *Porto Maurizio tra aristocrazia e rivoluzione, 1700-1801*, Oneglia, 1978.
- DELL'AMICO Francesco, REBAGLIATI Francesco, *I 120 anni della linea ferroviaria Savona-Ventimiglia, 1872-1992*.
- DONEAUD Giovanni, *Storia dell'antica comunità di Porto Maurizio*, Oneglia, 1875.
- FELLONI Giuseppe, *La rivoluzione dei trasporti in Liguria nel secolo XIX*, Milano, 1962.
- GARIBBO Giovanni, *Leconomia nella provincia di Imperia nell'anno 1929 e precedenti*, Sanremo, 1933.
- GIORDANO Ludovico, *Memorie onegliesi*, Genova, 1923.
- Il sistema portuale della Repubblica di Genova. Profili organizzativi e politica gestionale (secoli XII-XVII)*, a cura di DORIA Giorgio e MASSA Paola, Genova, 1988.
- La Provincia d'Imperia*, Milano, 1934.
- MASSA Paola, *Risorse tradizionali e spinte innovativa nell'economia dell'estremo ponente ligure tra Otto e Novecento*, in *La storia e l'economia. Miscellanea di studi in onore di Giorgio Mori*, vol. I, Firenze, 2003.
- MOLLE Giacomo, *Statuti di Oneglia e della sua valle*, Oneglia, 1979.
- MOLLE, Giacomo, *Oneglia nella sua storia*, 2 voll., Milano, 1974.
- PERTUSIO Carlo, *Porto Maurizio marinara*, Sanremo, 1939.
- VITALE Vito, *Breviario della storia di Genova*, 2 voll., Genova, 1955.





**LES FRANCHISES COMMUNALES, OUTIL JURIDIQUE  
D’UNE POLITIQUE ROUTIÈRE AMBITIEUSE DANS LES  
POSSESSIONS MÉDIÉVALES DE LA MAISON DE SAVOIE :  
L’EXEMPLE CONTRADICTOIRE DE SAINT-GERMAIN-DE-SÉEZ  
(TARENTOISE)**

BRUNO BERTHIER

*Université de Savoie – Chambéry  
CDPPOC*

**P**OUR ACCÉDER À SAINT-GERMAIN, perché à près de mille trois cents mètres d’altitude à l’amont oriental de la vaste cuvette de Bourg-Saint-Maurice, il faut aujourd’hui au visiteur automobile abandonner dès ses premières rampes la sinieuse grand route à lacets appliquée, depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, à gravir consciencieusement l’épaule de la Rosière de Montvalezan pour, enfin parvenu à ce belvédère unique sur la Haute-Tarentaise, gagner en droite ligne et rive gauche du torrent du Reclus, un col du Petit-Saint-Bernard représentant l’un des points les plus bas de la frontière franco-italienne de 1860 dans les Alpes occidentales du Nord. Majestueuse « *frontière et trait d’union alpin* », selon la formule titre de la monographie que lui a consacré naguère Bernard Janin<sup>1</sup>, tant l’*Alpis Graia*

---

1. Bernard Janin, *Le col du Petit-Saint-Bernard. Frontière et trait d’union alpin*, Saint-Alban-Lesysse, Trésors de la Savoie, 1980, 191 p. ; voir aussi, des plus anciennes aux plus récentes, les monographies suivantes : Jean Rullier, *Essai historique sur la Tarentaise. Notices générales sur l’histoire de la Tarentaise depuis le passage d’Annibal jusqu’à nos jours. (219 avant Jésus-Christ à 1866). Notices particulières sur le canton de Bourg-Saint-Maurice*, Moûtiers, Imprimerie Marin Laracine, 1867, 124 p., (cf. les pp. 119-132) ; Joseph Siméon Favre et Joseph Revial, « Le Grand et le Petit-Saint-Bernard. L’histoire et la légende », *Mémoires et Documents de l’Académie de la Val d’Isère*, Nouvelle Série, t. II, Moûtiers, 1913, pp. 54-107 ; François Gex, *Le Petit-Saint-Bernard. Le “Mystère” – Le Col – Les routes – L’hospice – Les Voyageurs*, Chambéry, Librairie Dardel, 1924, 172 p. ; Gisèle Gaide, Odile Mérendet et Jean-Luc Penna, *Le Petit-Saint-Bernard. Un col, des hommes...*, Montmélian, La Fontaine de Siloé, 2000, 322 p.

romaine, ou la Colonne Joux des premiers siècles du Moyen-âge que représente ce plateau herbeux suspendu à deux mille deux cents mètres au dessus du niveau de la mer, sous la protection tutélaire des hautes silhouettes du massif voisin du Mont-Blanc, n’a jamais cessé depuis tant de siècles, de mettre en communication la Tarentaise et Val d’Aoste ou, plus largement encore, le bassin rhodanien des géographes et l’Italie septentrionale.

Effectivement, peu après s’être engagé à main gauche, au milieu d’un hameau du Villard-Dessus lui même situé à quelques longueurs du gros bourg de Sééz<sup>2</sup>, le voyageur aperçoit droit devant lui, là haut le long du versant, un amas singulier de toitures blotties les unes contre les autres, sur un mince replat comme en équilibre instable à l’aplomb immédiat d’une gorge rocheuse. En l’occurrence le sinistre Creux des Morts au débouché duquel le flot écumant du Reclus amorce un net ralentissement, freiné après quelques kilomètres d’une chute effrénée par les premières contre-pentes du cône de déjection issu de son incessant travail d’érosion<sup>3</sup> et sur lequel s’étage la plupart des villages permanents de la commune séeraine. Sans le savoir, le voyageur moderne emprunte en ces parages le tracé exact de la voie impériale d’Auguste<sup>4</sup>. Et s’il l’abandonne quelques instants pour deux ou trois « épingles à cheveux » de route goudronnée, passé sur la rive droite

2. Toponyme rappelant l’ancienne localité antique de *Sextus lapis*, à l’emplacement de la sixième borne milliaire depuis le col, versant gaulois, de la voie impériale achevée par Agrippa dès l’an 2 ou 3 de l’ère chrétienne. Pour plus de précisions sur ce point, voir Adolphe Gros, *Dictionnaire étymologique des noms de lieu de la Savoie*, Belley, Chaduc, 1935, 630 p. ; pour une approche synthétique de l’histoire séeraine, se reporter à Marius Hudry, *Histoire des communes savoyardes. t. IV. Albertville et son arrondissement*, Roanne, Horvath, 1982, 444 p., pp. 201-208.

3. Paul Mougin, *Les Torrents de Savoie*, Grenoble, Grands Etablissements de l’Imprimerie Générale, 1914, 1251 p., pp. 727-733.

4. La dédicace à Auguste gravée sur une plaque de tuf jaune, trouvée fortuitement à Aime en 1964, semble intimement liée à la fin de l’aménagement routier de la voie des Gaules établie par Agrippa sur le Petit-Saint-Bernard et, peut-être, au passage de l’empereur dans la capitale des Alpes Grées à l’occasion de son inauguration officielle, (soit entre 2 et 3 après J.-C.) : « À l’empereur César Auguste, fils du divin César, pontife suprême, revêtu de la puissance tribunicienne pour la vingt-cinquième fois », Pierre Debeauvais, *Recueil des inscriptions latines des Alpes Grées*, Aime, Société d’Histoire et d’Archéologie d’Aime, 1995, (2<sup>e</sup> édition *Augmentée des inscriptions aujourd’hui disparues*), 128 p., pp. 30-31. La même inscription est également commentée par Bernard Rémy (s. d.), *Inscriptions latines des Alpes (I.L. Alpes). I. Alpes Graies*, Chambéry-Grenoble, Bibliothèque des Etudes Savoyennes, t. V – Centre de Recherches sur l’Histoire de l’Italie et des Pays Alpines, Sources antiques t. 1, Editions de l’Université de Savoie – Université Pierre Mendès-France Grenoble II, 1998, 128 p., pp. 52-53.

Au sujet du tracé de la route et de ses ouvrages d’art, voir par exemple Etienne-Louis Borrel, « Vestiges de la voie romaine et des monuments élevés sur ses bords à travers le pays des Ceutrons », *Mémoires et Documents de l’Académie de la Val d’Isère*, Vol. 4, Moûtiers, 1883, pp. 255-282 ; Hudry, « Tracé et trafic d’une voie romaine transalpine. Section Petit-Saint-Bernard – Albertville », *Actes du colloque international sur les cols des Alpes : Antiquité et Moyen-âge. (Bourg-en-Bresse, 1969)*, Orléans, CRDP, 1971, 257 p., pp. 99-112 ; Jean-Pierre Petit, « Les voies du Mont-Cenis et du Petit-Saint-Bernard. Exemples pittoresques de l’évolution des infrastructures transalpines », *Dans les traces d’Hercule : les voies transalpines du Mont-Cenis et du Petit-Saint-Bernard.*, (s. d. Jean-Pierre Petit), Paris, Presses de l’Ecole nationale des ponts et chaussées, 2003, 271 p., pp. 33-60 ; Antonina Maria Cavallaro et Andrea Vanni Desideri, « Archeologia del sistema viario per il colle del Piccolo San Bernardo », *Alpis Graia. Archéologie sans frontières au col du Petit-Saint-Bernard. Séminaire de clôture, (Aoste, 2006)*, Quart, Musumeci S. p. A., 2006, 399 p. + planches, pp. 181-192.

du torrent au pied des falaises de gypse de Roche-Blanche, il le retrouve bientôt, parvenu à l'orée de cet écart villageois écrasé par la masse des sommets alentour. Le voici en effet, rectiligne, parfaitement indifférent à la dénivellation comme à l'herbe qui l'envahit à partir de ce seuil. Bien visible dans le prolongement du modeste clocher de la chapelle, parallèle au rebord supérieur de la lèvres peu engageante du ravin d'éboulis d'où s'échappe le rugissement du torrent. Le bout du monde au début du XXI<sup>e</sup> siècle puisque la plupart des voitures s'arrêtent là, à l'extrémité du ruban de bitume. Sur l'incommode placette d'un village constitué d'une grosse poignée de maisons qui ne revit pour ainsi dire qu'avec les beaux jours, lorsque s'ouvrent enfin les volets de ces vénérables bâtisses pour la plupart transformées en résidences secondaires.

Comment comprendre au bout de cette route, aujourd'hui, qu'ici pour les passants de toutes conditions s'y succédant en foule dès les temps préhistoriques<sup>5</sup>, venus des horizons les plus divers, commençait au contraire à deux pas de ce petit parking anodin, le début des difficultés de la grande traversée alpine, surtout à la mauvaise saison, *a fortiori* lors du Petit Âge glaciaire des XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles, dans les parages de l'un des cols les plus enneigés de tout l'Arc alpin<sup>6</sup> ? Comment se représenter tour à tour en ces lieux, au milieu de l'affluence des anonymes et pour la seule période antique, les figures d'Hannibal éventuellement<sup>7</sup>, de Polybe avec quasi certitude<sup>8</sup>, assez vraisemblablement de César<sup>9</sup> ou de Saint-Martin de

5. Pour la synthèse scientifique la plus récente à ce sujet, Pierre-Jérôme Rey et Bernard Moulin, « Occupations et circulations pré-romaines autour du col du Petit-Saint-Bernard. Méthode et premiers résultats d'une étude archéologique et sédimentaire de la montagne alpine », *Echanges et voyages en Savoie. Actes du XL<sup>e</sup> Congrès des Sociétés savantes de Savoie. Saint-Jean-de-Maurienne, 2004*, L'Histoire en Savoie, n° 11 (Nouvelle série) – Travaux de la SHAM, t. XXXVIII-XXXIX, Chambéry – Saint-Jean-de-Maurienne, S.S.H.A.-S.H.A.M., 2006, 535 p., pp. 17-39 ; voir aussi la version singulièrement augmentée de cette étude, sous le même titre, dans *Alpis Graia. Archéologie sans frontières au col du Petit-Saint-Bernard*. [...], *op. cit.*, pp. 77-117.

6. Bernard Janin, *Le col du Petit-Saint-Bernard*. [...], *op. cit.*, pp. 33-46.

7. Le mystère du point alpin exact de passage du général carthaginois et de sa troupe, à l'automne de 218 avant l'ère chrétienne, continue de diviser les érudits depuis près de deux siècles. A-t-il en effet suivi le cours de la Haute Isère, de l'Arc ou de la Haute Durance pour, parti d'Espagne, descendre enfin en Italie en découdre avec les légions romaines ? La publication récente, presque concomitante, de deux ouvrages attachés à étayer l'un la thèse d'un passage par le Petit-Saint-Bernard, l'autre par le Mont-Cenis, illustre la permanence de cette énigme. Même si la concordance de plus en plus troublante des témoignages de l'archéologie avec le fameux récit de l'épopée carthaginoise par Polybe — bien plus vraisemblable que celui de Tite Live — semble devoir permettre, à terme, de trancher définitivement le débat en faveur de la route septentrionale de la Tarentaise et du Val d'Aoste.

Geoffroy de Galbert, *Hannibal et César dans les Alpes. Le site de l'embuscade des Gaulois sur leurs convois en Maurienne*, Grenoble, Les Editions de Belledonne, 2008, 315 p. ; Aimé Bocquet, *Hannibal chez les Allobroges. 218 avant Jésus-Christ. La grande traversée des Alpes*, Montmélian, La Fontaine de Siloé, 2009, 221 p.

8. Polybe, *Histoires*, Livre III, Chap. 47-48 : « Quant à nous, si nous parlons sur ce point avec une telle assurance [celui de l'épisode du franchissement des Alpes par l'armée punique conduite par son jeune général Hannibal], c'est pour avoir pris nos renseignements sur les opérations auprès des gens qui s'étaient trouvés mêlés aux événements et pour avoir reconnu nous-même les lieux et avoir traversé les Alpes pour obtenir une vue et une connaissance exactes des lieux », *Histoires*. (Edition publiée sous la direction de François Hartog, texte traduit, présenté et annoté par Denis Roussel), Paris, Gallimard, 2003, 1502 p., p. 290.

9. Aux dires de Pétrone († 65), dans le chapitre CXXII de son célèbre *Satiricon*, Jules César franchit

Tours<sup>10</sup>, puis de Saint-Germain évêque d’Auxerre enfin, lorsque celui-ci remonte péniblement le vallon du Reclus à la manière de ses prestigieux prédécesseurs, pour s’en aller à Ravenne rencontrer l’un des derniers empereurs d’Occident en la personne de Valentinien III<sup>11</sup> ? Comment imaginer ensuite, en sens inverse, le funèbre cortège impérial confiant quelques mois plus tard, à la fin de l’été 448, le triste fardeau de sa dépouille mortelle, événement auquel les confins doivent apparemment leur toponyme, à la délégation auxerroise conduite par le prêtre Saturnin venue en prendre possession, au pied occidental de la Colonne Joux, pour la ramener en grande pompe vers une sépulture digne de son rang, en son église cathédrale des bords de l’Yonne<sup>12</sup>. Scène hagiographique trop certainement enjolivée de détails merveilleux sous cette forme classique transmise par la Tradition. Mais dont un oratoire érigé sur le col rappelle longtemps le souvenir, jusqu’à la fondation d’un hospice à sa proximité immédiate, lors de l’époque carolingienne, doublé de la dédicace du lieu de culte villageois, trois kilomètres en contrebas, en semblable témoignage de ce double passage mort et vif de l’édifiant personnage, dans les environs, à quelques mois d’intervalle<sup>13</sup>.

Ces faits historiques devenus légendaires sur le tracé scabreux de l’un des iti-

---

le Petit-Saint-Bernard à l’automne de 50 avant J.-C. pour s’en aller à Ravenne franchir le Rubicon et marcher sur Rome. À ce sujet Claude-Antoine Ducis, « Jules César et le Petit-Saint-Bernard, les Ceutrons et les Salasses », *Revue Savoisienne. Journal publié par la Société Florimontane d’Annecy*, Annecy, Imprimerie de Louis Thésio, 1866, 7<sup>e</sup> année, 115 p., pp. 37-39 et Jean Prieur, *La Savoie antique. Recueil de documents*, Grenoble, Mémoires et Documents publiés par la Société Savoisienne d’Histoire et d’Archéologie, Tome LXXXVI, Imprimerie Allier, 1977, 178 p., p. 77-78.

10. Sulpice Sévère, dans sa *Vita Martini* (397), fait également passer Saint-Martin de Tours par le Petit-Saint-Bernard en 356, soit un an avant sa mort, lorsque celui-ci rend visite à ses parents dorénavant établis à Pavie. Jean Prieur, *La Savoie antique*. [...], *ibid.*, p. 153-154.

11. Même si Constance de Lyon, l’auteur de la *Vita Germani* vers 475-480, ne donne pas de précisions toponymiques quant à l’itinéraire du saint à travers les Alpes, lorsque ce dernier vient en 448 plaider à Ravenne la cause des habitants d’Armorique que le Patrice Aetius a livrés à Goar, le roi des Alains, il est presque certain, passé par la vieille capitale des Gaules, qu’il n’a pas choisi d’autre voie que celle alors accoutumée de cette grande route impériale reliant la vallée du Rhône à la plaine du Pô par le Petit-Saint-Bernard ; *a fortiori* à une date où l’itinéraire n’est pas encore trop délabré par la faute d’un entretien trop aléatoire. *Ibid.*, p. 155-156.

12. « L’empereur Valentinien avec six évêques accompagnaient la dépouille du Saint par Colonne Jou, et le cortège fit halte une nuit au village qui, en souvenir de cet événement, en conserva le nom », Célestin Freppaz, « Les franchises de Saint-Germain-sur-Séze », *Revue de Savoie*, XII<sup>e</sup> année, n° 4, Chambéry, Librairie Dardel, 1959, p. 274. Pour de plus amples développements, au sujet de ce convoi funèbre, Joseph Auguste Duc, *Histoire de l’Église d’Aoste*, Aoste, Imprimerie Catholique, Tome 1, 1901, 389 p., pp. 68-74.

13. En dépit d’une documentation écrite ne débutant qu’au cours du XII<sup>e</sup> siècle et de la facture baroque de l’actuel édifice villageois, trahissant une reconstruction tardive au cours du XVII<sup>e</sup> siècle, sur des bases archéologiques préexistantes, la chapelle de Saint-Germain est assez vraisemblablement la plus ancienne des chapelles de village d’une paroisse de Séze elle-même tout aussi vénérable, ainsi placée lors de l’Antiquité tardive sur l’une des voies majeures de pénétration du christianisme en Gaule. Cf. Frédéric Richermoz (coll. Joseph-Marie Emprin), *Tarentasia Christiana. Le diocèse de Tarentaise des origines au concordat de 1802*, Moûtiers, Imprimerie Félix Bérout, Tome 1, 1928, 462 p., p. 336-356 ; au sujet de l’analyse archéologique du bâtiment, en 2003, Nathalie Dufour et Andrea Vanni Desideri, « Archeologia postclassica al colle del Piccolo San Bernardo », *Alpis Graia. Archéologie sans frontières au col du Petit-Saint-Bernard*. [...], *op. cit.*, pp. 201-212, p. 203 et 204.

néraires transalpins majeurs de l'Antiquité<sup>14</sup>, fondent toutefois symboliquement la destinée ambivalente d'une localité rurale d'à peine quelques feux, du Haut Moyen-âge à l'entame du XX<sup>e</sup> siècle, dévolue à la route autant, sinon plus, qu'à la seule civilisation agropastorale commune partout ailleurs, sur les massifs alentour, à tous les groupes humains permanents. Si le volume du trafic par voie de terre périlclite en effet notoirement le long de cet axe, avec la disparition des institutions romaines à la fin du V<sup>e</sup> siècle, alors qu'aucun pouvoir établi n'assure plus l'entretien des infrastructures de roulage pendant les trois siècles suivants<sup>15</sup>, ou presque, celui-ci reprend peu à peu de la vigueur avec l'indéniable redressement politique imputable aux Carolingiens, à partir de la fin du VIII<sup>e</sup> siècle. Certes l'embellie peut sembler de courte durée lorsque au regard de la rapide déconfiture de cette première « Renaissance » et de la manière dont les bandes dites « sarrasines » tiennent les cols alpins occidentaux<sup>16</sup>, à la veille de l'an mil. En témoigne, si besoin était,

14. En 18 de l'ère chrétienne, les routes du Saint-Bernard sont déjà aménagées lorsque Strabon rédige le célèbre Livre IV de sa *Géographie* : « *Lun des cols qui permettent de passer d'Italie en Celtique transalpine et septentrionale est celui qui conduit à Lugdunum par le pays des Salasses. Il comporte deux itinéraires, l'un praticable aux chars sur la plus grande partie du parcours, l'autre, par le Poenin [Grand-Saint-Bernard], étroit et raide, mais court. Lugdunum occupant le centre de la Celtique, dont cette ville est en quelque manière la citadelle par sa situation au confluent des fleuves et à proximité des différentes parties du pays, Agrippa en a fait le point de départ des grandes routes* », Strabon, *Géographie. Livres III et IV. Texte établi et traduit par François Lasserre*, Paris, Collection Budé, Les belles Lettres, 1966, X + 242 p., p. 181. Mais si la route du Petit-Saint-Bernard est en partie carrossable, c'est pourtant principalement le service de la poste impériale qui l'emprunte en toute saison. Car les matières pondéreuses transitent évidemment par la voie littorale — la fameuse *Via Aurelia* — bien plus commode et sont surtout l'objet d'un intense cabotage côtier « azuréen » entre les ports d'Arles et d'Hostie.

15. Dans une région de haute montagne sujette aux conséquences désastreuses de soudains mouvements de terrain ou de caprices météorologiques dévastateurs, tels qu'éboulements, inondations, avalanches, etc., l'entretien de la route et de ses infrastructures propres au roulage représente tout au long de l'époque impériale le souci constant des autorités publiques romaines. En témoigne l'inscription d'une stèle autrefois élevée à Bourg-Saint-Maurice, (avant d'y avoir été remployée, des siècles durant, en guise de seuil de porte au sein du couvent des Clarisses de la localité) : « *L'empereur César Lucius Aurelius Verus Auguste, revêtu de la puissance tribunicienne pour la troisième fois, consul pour la deuxième fois, a rétabli à ses frais, dans le pays des Ceutrons, les routes emportées par la violence des torrents, après avoir détourné les cours d'eau et les avoir ramenés dans leur lit naturel en leur opposant des digues en de nombreux endroits ; a de même restauré les ponts, les temples et les bains* », Pierre Debeauvais, *Recueil des inscriptions latines des Alpes Grées*, op. cit., p. 36-38.

De manière plus générale, sur ce thème, voir par exemple Delphine Acolat, « Quelques réflexions sur la connaissance des reliefs et processus alpins chez les Romains », *Revue de Géographie Alpine*, vol. 95-3 (*Mélanges 2007*), Grenoble, 2007, 103 p., pp. 75-84.

16. Pour une présentation générale de cet indéniable « fléau sarrasin » comme de tous les fantasmes qu'il a ensuite induit dans les mentalités alpines, (à la manière, par exemple, dont Emile Plaisance — dit Pascalein — évoque toujours au début du XX<sup>e</sup> siècle une invraisemblable implantation durable « des pirates musulmans » en Tarentaise, dans les pages qu'il consacre à « l'invasion des Sarrasins » dans son *Histoire de la Tarentaise jusqu'en 1792*, Moutiers, Imprimerie & papeterie A. Gavin, 1903, 334 p. + IV, pp. 48-55), consulter notamment : Robert Latouche, « Les idées actuelles sur les Sarrasins dans les Alpes », *Revue de Géographie alpine*, Vol. 19-1, Grenoble, Allier, 1931, 218 p., pp. 199-206 ; Philippe Sénac, *Musulmans et Sarrasins dans le sud de la Gaule du VIII<sup>e</sup> au IX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Sycomore, 1980, 146 p. ; Bernard Poche, « Les sarrasins dans les Alpes. Reconstruction sociale d'un événement historique. Hypothèse d'interprétation », *Soldats et armées en Savoie. Actes du XXVIII<sup>e</sup> Congrès des Sociétés savantes de Savoie. Saint-Jean-de-Maurienne 1980*, Chambéry, S.S.H.A., L'Histoire en Savoie, n<sup>o</sup> spécial, 1981, 279 p., pp. 13-24 ; Claudia Bocca et Massimo Centini, *Saraceni nelle Alpi. Storia, miti e tradizioni di una invasione medievale nelle regioni alpine occidentali*, Ivrea, Quaderni di Cultura alpina, n<sup>o</sup> 57, Priuli

la retentissante capture de l'abbé Maïeul de Cluny, dans la nuit du 21 au 22 juillet 972, sur le chemin caillouteux du Grand-Saint-Bernard tout proche, (*l'in Alpis pœnina* des Romains), qui motive la féodalité alpine et provençale à investir, pour les en déloger, les bases arrières méditerranéennes de ces mercenaires « mauresques » longtemps insaisissables<sup>17</sup>. Or, sur les ruines de feu l'Empire de Charlemagne, de nouveaux complexes politiques se constituent<sup>18</sup>. Notamment dans les Alpes où ils parviennent, pour certains, à s'inscrire dans la durée, tirant parti des caractéristiques géographiques hors normes de leur assise foncière et transformant contre toute attente en atout stratégique notoire des dispositions naturelles d'apparence bien ingrates. L'exploitation de revenus politiques y compense en somme la modestie des seuls produits d'un sol peu généreux<sup>19</sup> ! Dans ce contexte d'une structuration politique formelle des Alpes occidentales du Nord sous l'autorité de la dynastie comtale ambitieuse des Savoie, le quartier de Saint-Germain, compris dans une paroisse de Séez attestée depuis le XII<sup>e</sup> siècle, (quoique sa dédicace à Saint-Pierre laisse augurer une consécration canonique largement antérieure au deuxième millénaire<sup>20</sup>), bénéficie très tôt, par une reconnaissance princière formelle datée de février 1259, d'une charte de franchises en bonne et due forme<sup>21</sup>. En l'occurrence

& Verlucca, 1997, 96 p.

Au demeurant, le plus ancien document conservé par le service des Archives départementales de la Savoie représente bel et bien la charte par laquelle, en 996, le roi de Bourgogne Jurane, Rodolphe III, accorde le pouvoir comtal à l'archevêque de Tarentaise Amizon en contrepartie du dépeuplement du diocèse imputable à ces incursions sarrasines. Pour visualiser de manière commode ce précieux manuscrit (Arch. dép. Savoie 73 – SA 176, pièce n° 1) : <http://www.savoie-archives.fr/index.php?id=1630>

17. Au sujet de la capture de l'abbé Maïeul et de la « Guerre de Provence » menée par le comte Guillaume II contre les Sarrasins du Freinet à la suite de cet événement extraordinaire pour la fin du X<sup>e</sup> siècle, se reporter par exemple à Paul-Antonin Amargier, « La capture de Saint-Maïeul de Cluny et l'expulsion des Sarrasins de Provence », *Revue Bénédictine*, n° 73, Abbaye de Maredsous, 1963, pp. 316-323 ; Monique Zerner, « La capture de Maïeul et la guerre de libération en Provence : le départ des Sarrasins vu à travers les cartulaires provençaux », *Saint Mayeul et son temps. Actes du Congrès International. Valensole 1994*, Digne-les-Bains, Société Scientifique et Littéraire des Alpes de Haute-Provence, 1997, 332 p., pp. 199-210.

18. Pour une synthèse récente, sur ce thème, voir notamment : François Demotz, « La Transjurane de l'an mil : la transition post-carolingienne », *Le Royaume de Bourgogne autour de l'an mil. (Textes réunis par Christian Guilleré, Jean-Michel Poisson, Laurent Ripart et Cyrille Ducourthial)*, Chambéry, Collection Société-religion-politique, n° 8, Editions de l'Université de Savoie, 2008, 288 p., pp. 27-60 ; Cyrille Ducourthial, « Géographie du pouvoir en Pays de Savoie au tournant de l'an mil », *loc. cit.*, pp. 207-246 ; Laurent Ripart, « Du royaume aux principautés. (Savoie-Dauphiné, X<sup>e</sup>-XI<sup>e</sup> siècle) », *loc. cit.*, pp. 247-276.

19. Sur ce point, voir par exemple Bernard Demotz, « Les revenus directs de la route », *Le comté de Savoie du XI<sup>e</sup> au XV<sup>e</sup> siècle. Pouvoir, château et État au Moyen-âge*, Genève, Slatkine, 2000, 496 p., pp. 212-223.

20. « Placé sur la voie romaine de Milan à Vienne, au débouché du Jugum Cremonis, entre la station in 'alpe graia' et celle de Bergentrum, il n'est pas possible que Séez n'ait pas été évangélisé de bonne heure par les évêques et les prêtres qui se rendaient d'Italie en Gaule par ce chemin. Aussi admettrions-nous volontiers qu'il y ait eu déjà à Séez non pas certes une paroisse organisée, mais un petit groupe de chrétiens, bien avant l'époque où les Ceutrons se convertirent en masse à la voix de notre Saint-Jacques [V<sup>e</sup> siècle]. Quoi qu'il en soit l'histoire religieuse de Séez reste enveloppée d'épaisses ténèbres jusqu'au XII<sup>e</sup> siècle », Frédéric Richermoz (coll. Joseph-Marie Emprin), *Tarentasia Christiana*. [...], *op. cit.*, p. 336.

21. « Quartier de Saint-Germain, franchises et privilèges, 1259-1783. 1 – Chartes originales d'attribution et de confirmation (1259-1775), reconnaissance des hommes de Saint-Germain (1399), 1259-1775.

la libéralité, formellement accordée à tous les “*homines de Sancto Germano*” sans distinction, se révèle parfaitement contemporaine du renforcement singulier de la charpente institutionnelle d'un complexe seigneurial savoyard à peine sorti du néant des sources documentaires plus de deux siècles au préalable<sup>22</sup>.

Cette gratification d'un écart villageois de haute montagne, pas même érigé en paroisse autonome, ne comptant tout au plus que quelques dizaines de feux à l'heure de la concession, au milieu du XIII<sup>e</sup> siècle, avant l'apogée démographique tardive des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles<sup>23</sup>, peut incontestablement surprendre par comparaison avec les libéralités de même type accordées par la Maison de Savoie, le cas échéant avec quelques décennies de retard, à nombre de localités d'une toute autre importance. Bourgades bressanes, lémaniques, valaisannes, savoyardes *stricto sensu*, tarines bien sûr, ou encore vadôtaines et piémontaises, toutes révélatrices sans guère d'exceptions, des limites de la zone d'influence politique qu'entend affirmer le pouvoir princier en ces derniers siècles du Moyen-âge<sup>24</sup>. Quelle comparaison possible, manifestement, au cœur des possessions de la Maison de Savoie, en 1259, tant sur le plan de la taille de la population que

6 p. parchemin dont une scellée et 6 p. papier fragiles, incommunicables. 2 – Copie de chartes, inventaires, quittances, attestations, mémoires, rapports, instructions, sommation, 1593-1783. 46 p. papier », Archives départementales de la Savoie (Arch. dép. Savoie), Séz. 187 E-dépôt 1-3. La Charte de franchises et certains de ces documents ultérieurs ont par ailleurs été reproduits par : Eugène-Louis Borrel, « Chapitre VI. I. Franchises du village de saint-Germain, sur la route du Petit-Saint-Bernard », *Les monuments anciens de la Tarentaise (Savoie)*, Paris, Ducher et Cie, 1884, 334 p. + planches, pp. 65-69 et 301-306 ; François-Marie Million, « Le village de Saint-Germain de Séz et ses franchises », *Mémoires de l'Académie de la Val d'Isère*, t. III, Moutiers, Imprimerie Cane sœurs, 1883, 729 p., pp. 5-42 ; Célestin Freppaz, « Les franchises de Saint-Germain-sur-Séz », *op. cit.*, pp. 267-280.

22. Cf. Bernard Demotz, *Le comté de Savoie du XI<sup>e</sup> au XV<sup>e</sup> siècle*. [...], *op. cit.*, pp. 19-156.

23. « Ces obligations étaient assez lourdes pour les quelques hommes des vingt familles qui, en ce milieu du XIII<sup>e</sup> siècle, composaient le village. [...] Cependant [...] Saint-Germain prenait rapidement une grande extension. Les hommes privilégiés devenaient de plus en plus nombreux, car on ne quittait plus le village. On s'y mariait entre consanguins pour empêcher les étrangers de s'y établir. Seuls les Germanais habitant le mas privilégié devant bénéficier des franchises, le village devint si peuplé qu'il compta bientôt cinquante-deux familles et que, l'espace vital faisant défaut, des Germanais furent contraints de quitter les lieux, perdant ainsi le bénéfice des exemptions », Célestin Freppaz, « Les franchises de Saint-Germain-sur-Séz », *op. cit.*, p. 276-277.

24. « Les princes de Savoie, qui ont le plus acquis de territoires [dans les Alpes occidentales du Nord, par rapport à leurs concurrents des Comtés de Genève et de Dauphiné], ont cherché à s'attacher leurs nombreux sujets par des concessions qu'ils leur ont vendues quelquefois. De là, le grand nombre de chartes de communes qu'ils ont accordé, surtout dans les pays à qui en avaient déjà octroyées les prédécesseurs des dynastes savoyards », Auguste Dufour et François Rabut, « Chartes municipales des pays soumis à la Maison de Savoie en deça des Alpes : Savoie, Maurienne, Tarentaise, Genevois, Chablais, Faucigni, Valais, Vaud, Bresse et Bugey », *Mémoires et Documents publiés par la Société Savoisienne d'Histoire et d'Archéologie*, t. XXIII, Chambéry, Imprimerie Ménard, 1885, 646 p., pp. 166-516, p. 170. De manière générale, sur cette problématique territoriale des concessions de franchises, voir Pierre Vaillant, « La politique d'affranchissement des comtes de Savoie (1195-1401) », *Études historiques à la mémoire de Noël Didier. Faculté de Droit et des Sciences économiques de Grenoble*, Paris, Monchrestien, 1960, XIX + 361 p., pp. 315-323 ; Ruth Mariotte-Löber, *Ville et Seigneurie. Les chartes de franchises des comtes de Savoie. Fin XII<sup>e</sup> siècle-1343*, Annecy-Genève, Droz, Mémoires et documents publiés par l'Académie Florimontane, IV, 1973, 268 p., pp. 1-20. Cf. également, Bernard Demotz, *Le comté de Savoie du XI<sup>e</sup> au XV<sup>e</sup> siècle*. [...], *op. cit.*, pp. 129-132.

du poids économique réel de la cité, entre Saint-Germain de Séz et Aoste, Chambéry, Villeneuve de Chillon ou encore Ambérieu en Bugey ? Puisque de marché, de « bourgeoisie » au sens urbain le plus commun du terme<sup>25</sup>, il ne sera assurément jamais question à la verticale de la sombre masse rocheuse du Clapey, le long du sournois torrent du Reclus.

Pourtant cette extravagance, cette curiosité juridique manifeste, permet l'illustration magistrale des efforts que fournit cette opiniâtre dynastie de Savoie pour revendiquer un statut de « portier des Alpes » lui valant sa fortune médiévale comme son salut ultérieur, *in extremis*, lorsqu'échoue à l'entame de l'Époque moderne sa vieille chimère accessoire, près de trois fois centenaire, d'une politique territoriale lotharingienne centrée sur le Léman. À ce moment précis où il lui faut, pour subsister, se concentrer sans disperser ses forces sur cette rente de situation initiale globalement routière. Ainsi, liée au plus intime à l'un des itinéraires trans-alpins ancestraux, la charte de franchises de Saint-Germain joue, sur le relevé des concessions de ce type personnellement consenties par les comtes de Savoie à une *norja* de localités, du bassin hydrographique du Rhône à celui du Pô, le rôle de marqueur cher à la langue des sociologues, d'une géostratégie obstinée en forme de « grand dessein » dynastique. Car sur la carte du recensement de telles libéralités se dégagent nettement les contours de la zone politique d'influence notoire des premières générations comtales<sup>26</sup>. Celle d'une époque où cet ensemble manifestement lémanique et septentrional au sein des Alpes occidentales ne laisse encore pas vraiment augurer les limites des possessions de « terre ferme » du Royaume de Sardaigne tardivement consacré en 1718, dont l'axe principal établi le long des couloirs de circulation de Maurienne et du Val de Suse s'est inexorablement déplacé au midi, de part et d'autre du plateau du Mont-Cenis, en raison de la soumission laborieuse du Piémont dans sa presque totalité à l'autorité de la Maison de Savoie, au cours des XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles, de la Dédiction contemporaine de Nice, puis de la domiciliation de la capitale administrative des États à Turin, lors de la fin du XVI<sup>e</sup> siècle<sup>27</sup>.

25. Le terme de « bourgeoisie » est ici à appliquer aux bourgades d'importance, comme le commande le sens commun. Même si en Savoie du Nord, en Valais ou en Suisse romande le terme s'applique parfois, du Moyen-âge à la Révolution, aux consorts indivis de simples paroisses rurales. Pour un tableau juridique complet de ces consortages d'un genre particulier, sous l'appellation générique de bourgeoisie, voir l'étude classique de Werner Kämpfen, « Les Bourgeoisies du Valais », *Annales valaisannes*, 2<sup>e</sup> série, t. 13 – Mélanges publiés à l'occasion du cent cinquantième anniversaire de la réunion du Valais à la Suisse (1815-1965), Société d'Histoire du Valais romand, 1965, 475 p., pp. 129-176 ; quant à l'origine de ces associations communautaires ancestrales, antérieures à l'organisation communale moderne proprement dite, voir notamment Pierre Dubuis, « La préhistoire des communautés rurales dans le Valais médiéval (XIII<sup>e</sup>-XIV<sup>e</sup> siècle) », *Liberté et libertés. VIII<sup>e</sup> centenaire de la charte de franchises d'Aoste. Actes du colloque international d'Aoste, 1991*, Aoste, Ed. A. Fosson et J.-G. Rivolin, 1993, 262 p., pp. 85-98.

26. Ruth Mariotte-Löber, *Ville et Seigneurie*. [...], *op. cit.*, planche dépliant (non paginée) en annexe ; à rapprocher par exemple de la carte intitulée « La politique de la route des cols », produite par Bernard Demotz, *Le comté de Savoie du XI<sup>e</sup> au XV<sup>e</sup> siècle*. [...], *op. cit.*, p. 482.

27. « Le comté de Savoie s'est orienté essentiellement vers les pays du nord par ses institutions et par sa société, comme dans ses relations et dans sa position la plus fréquente de solide bastion du Saint-Empire dans les terres du Royaume de Bourgogne. D'aucuns objecteront que les Humbertiens ont été loin



En 1249 à l'inverse, les princes savoyards portent toujours l'essentiel de leur attention, en référence aux options stratégiques principalement rhodaniennes privilégiées par leurs auteurs, sur la moindre opportunité d'accroissement territorial aux confins du Dauphiné, de la Bourgogne et de la Suisse romande, en Viennois, en Bresse, en Pays de Vaud et en Valais. Nonobstant la consolidation obstinée des positions établies sur le cours de la Doire Ripaire dès le milieu du XI<sup>e</sup> siècle, leurs domaines continuent de s'ordonner, comme aux temps d'Humbert aux Blanches Mains ou d'Amédée I<sup>er</sup>, faute d'une base padane solide et opérante, sur un double itinéraire transalpin fixé à proximité immédiate du Mont-Blanc à travers les cols du Grand et du Petit-Saint-Bernard<sup>28</sup>. Si le trafic ne cesse cependant de s'intensifier sur le Mont-Cenis, motivant d'ailleurs en Haute-Maurienne l'abandon de l'accès antique au col par le Val d'Ambin pour celui, plus commode, par Lanslebourg et les pentes de la Ramasse, le Grand-Saint-Bernard représente invariablement, en ce XIII<sup>e</sup> siècle de renouveau économique de la Chrétienté, le support favori du franchissement des Alpes par les nombreux convois de marchands occupés à approvisionner la chalandise des foires d'Italie et de Champagne<sup>29</sup>. Moins fréquenté qu'à l'époque romaine lorsqu'il assurait au principal la desserte des prestigieuses cités gauloises de la province de Viennoise, (notamment *Vienna* et *Lugdunum*),

---

*de dédaigner l'Italie durant toute la période évoquée, qu'ils ont dû accorder une grande attention aux marchands italiens et à Rome, qu'ils s'intéressent à la Provence depuis Thomas I<sup>er</sup> au plus tard, qu'ils poussent même avec Amédée V vers le monde byzantin. Il est certain que l'Italie particulièrement a ses formes de présence dans le comté de Savoie [...] Le comté est [néanmoins] bien tourné vers le nord, alors que plus tard, contraint par le poids du Piémont et la puissance française, le duché devait lentement et irrégulièrement basculer vers l'Italie », *ibid.*, p. 441.*

28. Pour un tableau synthétique de ce grand dessein savoyard, poursuivi avec constance tout au long du Moyen-âge : *ibid.*, pp. 19-81 ; voir également, *loc. cit.*, les cartes simplifiées reproduites en annexe, p. 471 et 472.

29. L'obstacle géologique de la cime de l'Europe nécessite en effet dès l'époque romaine, (ainsi qu'en témoigne la célèbre Table de Peutinger), la distinction à partir du carrefour routier du Val d'Aoste, de deux voies transalpines concurrentes de liaison de la plaine du Pô au Val de Saône. Établie sur le Grand-Saint-Bernard, la plus septentrionale traverse en direction du nord-ouest le Valais, le Pays de Vaud et les cluses de Bellegarde-Nantua ou de Joux (Pontarlier), tandis que sa voisine méridionale, descendue du Petit-Saint-Bernard, parcourt vers l'ouest la Tarentaise, la Combe de Savoie, la Cluse de Chambéry et, enfin, le Bugey. À l'heure de l'an mil, quoique très irrégulièrement entretenus, ces itinéraires antiques sont toujours très utilisés. Et c'est par conséquent en vertu d'une logique géostratégique romaine sur les Alpes occidentales du Nord que la Maison de Savoie entre dans l'histoire, en fondant une large part de sa renommée initiale, à l'entame du XI<sup>e</sup> siècle, sur le contrôle d'un carrefour routier du Val d'Aoste primordial dans le contrôle des deux voies du Grand et du Petit-Saint-Bernard.

Pour un exposé synthétique de la logique routière transalpine à l'époque romaine, voir par exemple, Denis van Berchem, « Les Alpes sous la domination romaine », *Histoire et civilisation des Alpes. (s. d. Paul Guichonnet). I – Destin historique*, Toulouse-Lausanne, Privat-Payot, 1980, 420 p., pp. 95-130, (et plus spécialement les pp. 106-116). Quant à la permanence à travers les siècles, en certains lieux du massif, des enjeux géopolitiques antiques, voir également : François Demotz, « Les échanges à travers les Alpes du Nord aux IX<sup>e</sup> et X<sup>e</sup> siècles : réalités, enjeux et contrôle », *Echanges et voyages en Savoie. Actes du XL<sup>e</sup> Congrès des Sociétés savantes de Savoie. [...]*, *op. cit.*, pp. 61-84 ; Paul Guichonnet, « Tracés et contextes de la traversée des Alpes au cours des siècles », *Revue de Géographie Alpine*, t. 90, n° 3, Grenoble, 2002, pp. 55-79 ; Guido Castelnuovo, « Le strade alpine fra immaginario, realtà e politica (metà XIII-inizio XVI secolo) », *Vie di terra e d'acqua. Infrastrutture viarie sistemi di relazioni in area alpina (secoli XIII-XVI). Atti del Convegno Internazionale dell'ITC/ISIG. Trento 2005. (A cura di Jean-François Bergier e Gauro Coppola)*, Bologne, Fondazione Bruno Kessler, Il Mulino, 2008, 280 p., pp. 189-210.

dorénavant handicapé par son orientation au point d'épaisseur maximum de l'Arc alpin occidental<sup>30</sup>, son voisin du Petit-Saint-Bernard concentre toutefois une large part des échanges internes aux possessions de la Maison de Savoie. En l'espèce il demeure vital à la cohésion d'un ensemble à l'origine disparate de fiefs peu à peu agrégés sous la suzeraineté unique de la Maison de Savoie, à partir de l'an mil, le long de cette portion alpine de la vieille voie augustéenne des Gaules facilitant leur administration. À la veille de la Révolution subsistent d'ailleurs d'indéniables traces institutionnelles du rôle majeur joué par cet itinéraire dans la transformation d'un chapelet relativement lâche de seigneuries peu ou prou indépendantes, alignées sur cette sorte de fil de chaîne courant du Bugey et de la Cluse de Chambéry au Val d'Aoste, à travers la Combe de Savoie et la Tarentaise, en une structure linéaire de plus en plus ferme pour constituer à terme, le noyau originel des futurs États<sup>31</sup>. Comment parvenir à expliquer autrement, par exemple, le maintien du Val d'Aoste, à cette date, dans le ressort judiciaire du Sénat de Savoie ou du diocèse d'Aoste dans la juridiction canonique de celui de Tarentaise ?

Fossile pareillement sans objet, depuis leur précipitation dans l'acide corrosif de la législation révolutionnaire française de 1792, ces franchises princières du petit village de Saint-Germain sur Séez révèlent cependant des enjeux territoriaux d'un autre temps. Elles illustrent les balbutiements d'une politique routière délibérée dans les possessions de la Maison de Savoie à une époque où un pouvoir central encore mal assuré ne parvient pas à prendre en charge seul, sur ses deniers et à l'aide de ses propres agents, une part notable de l'entretien matériel de la chaussée et de ses ouvrages d'arts comme il s'y essaie plus tard, au cours des Temps Modernes, entre Maurienne et Val de Suse ou entre *Stura di Demonte* et Roya, sur les sévères rampes de la fameuse Route du Sel. Elles témoignent de ces temps lointains où un prince à cet égard défaillant se décharge volontiers de cette

30. La route de Tarentaise est établie au point le plus large du franchissement des Alpes, du fait de la courbure d'un Arc alpin qu'elle coupe à cet endroit de manière très incidente. Si bien que de Pont-Saint-Martin à Belley, on compte plus de deux cent cinquante kilomètres, (pour un peu plus de deux cents kilomètres jusqu'à Bellegarde, par la bifurcation du Val de Tamié), lorsque sa concurrente méridionale de Maurienne, nettement plus perpendiculaire à l'axe de la chaîne alpine, en propose à peine deux cents de Suse aux Echelles, par le col du Mont-Cenis.

31. Même si, en Tarentaise comme en Maurienne, un peu plus au Sud, les possessions de la Maison de Savoie s'avèrent en réalité toujours très enclavées, au milieu de ce XIII<sup>e</sup> siècle, dans celles des Princes-évêques de Moûtiers et de Saint-Jean, qui n'acceptent d'abandonner leurs prérogatives féodales temporelles à ce concurrent aussi pugnace qu'ambitieux, par la seule raison de la contrainte, qu'au cours du siècle suivant.

À ce sujet, pour la Tarentaise, voir Jacqueline Roubert, « La Tarentaise et les comtes de Savoie », *Revue de Savoie*, XII<sup>e</sup> année, n° 3, *op. cit.*, pp. 230-240 ; (voir aussi : Garin, « Suzeraineté des archevêques de Tarentaise sur la vallée de Bozel », *Actes des IV<sup>e</sup>-V<sup>e</sup> Congrès de Sociétés savantes de Savoie. (Moûtiers -Aix-les-Bains 1881-1882)*, Chambéry, 1882, pp. 131-160, et Jacqueline Roubert, « La seigneurie des archevêques, comtes de Tarentaise du XV<sup>e</sup> au XVI<sup>e</sup> siècle », *Mémoires de l'Académie des Sciences de Savoie*, 6<sup>e</sup> série, t. V, Chambéry, 1961, pp. 33-237). Pour la Maurienne, étudiée à cet égard de manière plus systématique, se reporter à : Gabriel Pérouse, *Carte féodale de la Maurienne au XV<sup>e</sup> siècle*, Chambéry, Librairie Dardel, 1931, 15 p. ; Philippe Demario, « Seigneurie, féodalité et noblesse en Maurienne du XI<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Travaux de la Société d'histoire et d'Archéologie de la Maurienne*, Tome XL-2006, Saint-Jean de Maurienne, 2009, 261 p.

tâche d'utilité publique sur certaines des communautés d'habitants dispersées sur le parcours, grandes ou petites, qu'en contrepartie il favorise. Vieux tronc juridique par conséquent, ces dispositions d'un autre âge au profit de la communauté des faisants-feu de Saint-Germain, du fait de l'étrange de la situation, de la nature déroutante du bénéficiaire à titre collectif de ladite charte de franchises, n'en continuent pas moins à produire invariablement du fruit malgré les tentatives administratives récurrentes d'un appareil régalien redevenu centralisateur, pour tenter de les restreindre insidieusement depuis l'aube des Temps Modernes. Partout ailleurs ou presque, et alors que les services administratifs turinois n'ont cessé, deux siècles durant, d'en rogner les dispositions fiscales les plus avantageuses, la quasi totalité des franchises communales sont définitivement tombées, à la faveur de la promulgation des édits et règlements d'harmonisation des statuts municipaux du 29 avril 1733 pour le Piémont, du 15 septembre 1738 pour le Duché de Savoie, du 6 juin 1775 pour le Comté de Nice et du 7 octobre 1783 pour le Duché d'Aoste<sup>32</sup>. Mais les habitants de Saint-Germain, réfractaires à l'application de cette mesure à leur endroit du fait de la nature des libertés<sup>33</sup> naguère concédées à leurs auteurs, s'obstinent à revendiquer avec une belle constance la reconnaissance de leur privilège commun. Invoquant à l'appui de leurs allégations un argumentaire juridique assez solide dès lors que le hameau, non constitutif d'une paroisse à part entière, ne peut être aisément assimilé à une véritable « commune » autonome à la lettre des dispositions légales de 1738.

Arguties juridiques que le gouvernement sarde eût pourtant pu balayer, s'il l'avait ardemment souhaité, en procédant déjà au cours du Siècle des Lumières, sans souci de mesquines économies et ainsi qu'il le fera lors de la Restauration, de 1814 à 1860, à l'affermage de l'entretien de la voirie du Petit-Saint-Bernard, sous l'appellation de « cantonniers », au profit de natifs des lieux. Curieusement au moment où, à la charnière du Duché de Savoie et du Piémont, la route du Mont-Cenis accapare à l'instar de celle reliant le Piémont au Comté de Nice par le *passo di Tenda*, une large part des attentions gouvernementales et des subsides affectés à la politique de développement des infrastructures routières du royaume<sup>34</sup>,

32. « Il est très rare que [...] les franchises locales se maintiennent à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle ; presque partout [...] elles sont tombées bien plus tôt en oubli, pour faire place à la nouvelle législation générale », Gabriel Pérouse, *Inventaire sommaire des archives départementales de la Savoie antérieures à 1793. Archives civiles. Série E supplément des archives départementales. Tome I<sup>er</sup>. Archives communales. Arrondissement d'Albertville*, Chambéry, Imprimerie Nouvelle, 1911, XCIX + 275 p., p. XI.

Sur ces questions, voir par exemple Henri Costamagna, « L'édit de 1733 sur l'administration communale du Piémont et son extension aux États de la Maison de Savoie », *Bollettino Storico Bibliografico Subalpino*, XCIV, Torino, 1996, II, paginé 441 à 730, pp. 681-702.

33. Cf. Jean-François Poudret, « Le concept de liberté au Moyen-âge », *Liberté et libertés. VIII<sup>e</sup> centenaire de la charte de franchises d'Aoste [...]*, op. cit., pp. 27-38.

34. Sur ce thème : Octave de Lannoy de Bissy, *Histoire des routes de Savoie*, Chambéry, Librairie Dardel, 1930, 59 p. ; André Palluel-Guillard (s. d.), *Le réseau routier en Savoie et en Piémont. Aspects historique et contemporain*, Chambéry, Bulletin du Centre d'Etudes Franco-Italien, n° 8, Centre Universitaire de Savoie – Université de Turin, 1981, 142 p. ; Christina Cuneo, « Valichi alpini e strade dello stato sabauda. Cols alpini et routes de la Maison de Savoie », *Les Alpes – Histoire et perspectives d'un territoire transfrontalier. (a cura di Vera Comoli, Françoise Very e Vilma Fasoli)*, Torino, Celiid, 1997, 574

l'illustre chemin délabré de la Colonne Joux aux ouvrages vétustes, trop épisodiquement consolidés<sup>35</sup>, incombe toujours quant à son ouverture en toute saison bien plus qu'à sa réfection proprement dite, au seul être collectif composé des communiens entendus *ut universi*. Devenu secondaire, il n'a en effet cessé de perdre de son importance, irrémédiablement dévolu à la routine des communications internes entre les provinces septentrionales des États de Savoie, dans l'intervalle des périodes de regain stratégique de son intérêt militaire résiduel. Ainsi que le prouvent dans les parages, une dernière fois, les incessantes opérations armées imputables à la Révolution et à l'Empire napoléonien, dans la triste continuité, pour la plus grande souffrance des populations locales, de la désespérante litanie de celles des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles<sup>36</sup>.

Après l'exposé de l'air du temps, c'est à dire du contexte médiéval général favorable, dans les possessions savoyardes, à la concession des franchises de Saint-Germain, s'impose l'analyse de l'esprit des lieux, desquels découle le caractère doublement inaccoutumé de cette libéralité.

### **L'air du temps : un contexte politique ouvertement favorable à la concession princière des franchises de Saint-Germain de Sééz.**

La chronique des États de Savoie, à l'image de l'aventure dynastique de la Maison éponyme, peut se résumer schématiquement à l'évocation d'une route plus

---

p., pp. 120-127; Laurent Perrillat, « L'administration des Ponts et chaussées en Savoie sous l'Ancien Régime (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles) », *Echanges et voyages en Savoie. Actes du XL<sup>e</sup> Congrès des Sociétés savantes de Savoie*. [...] *op. cit.*, pp. 191-216; Furter Reto, « Traffico e transito nell'area alpina tra XIV e XIX secolo », *Vie di terra e d'acqua*. [...], *op. cit.*, pp. 83-122. Par ailleurs, et pour une bibliographie critique d'ouvrages plus anciens, sur ce thème, se reporter à Marcel Blanchard, *Bibliographie critique de l'histoire des routes des Alpes occidentales sous l'État de Piémont-Savoie (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles) et à l'époque napoléonienne*, Grenoble, Imprimerie J. Allier, 1920, 120 p.

35. Il est notamment très endommagé par le passage incessant des troupes, autant que par les combats auxquels il conduit, sur le plateau du Petit-Saint-Bernard où se replie systématiquement l'armée savoyarde, (puis sarde), grossie de la soldatesque de ses alliés, en réponse aux nombreuses invasions françaises du duché de Savoie, depuis le milieu du XVI<sup>e</sup> siècle jusqu'à la Révolution. Cf. François Gex, *Le Petit-Saint-Bernard* [...], *op. cit.*, pp. 126-137; Bernard Janin, *Le col du Petit-Saint-Bernard*. [...], *op. cit.*, pp. 117-129. Quant à l'énumération tout aussi fastidieuse des inévitables dommages causés aux bâtiments hospitaliers du col lors de ces mêmes événements militaires, (l'hospice du Petit-Saint-Bernard est en effet plusieurs fois mis à sac ou ravagé par incendie, du XVI<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle), voir aussi Lucien Quaglia, *La Maison du Grand-Saint-Bernard des origines aux temps actuels*, Martigny, Imprimerie Pillet, 1972, 565 p., p. 304-306.

36. De manière générale, pour une chronologie de ces invasions, se reporter à : Jean Rullier, *Essai historique sur la Tarentaise* [...], *op. cit.*, pp. 46-73; Pascalein, « Troisième partie. Les Invasions en tarentaise », *Histoire de la Tarentaise jusqu'en 1792*, *op. cit.*, pp. 177-322. Au sujet des principales opérations militaires de la Révolution en Haute-Tarentaise (et Haute-Maurienne), de 1793 à 1795, se reporter à l'ouvrage documenté de Léonce Krebs et Henri Moris, *Campagnes dans les Alpes pendant la Révolution d'après les archives des états-majors français et austro-sarde*, Paris, Plon-Nourrit et C<sup>ie</sup>, t. I – 1792, 1793, 1891, CLIX + 399 p., t. II – 1794, 1795, 1796, 1895, 420 p., t. II, pp. 78-140 et pp. 207-273. Voir aussi : Ferdinand Fenoil, *La Terreur sur les Alpes. Avec l'histoire des deux premiers régiments des Socques*, Aoste, Imprimerie Edouard Duc, 1887, 270 p., pp. 7-141 ; pour sa très riche iconographie voir également Laurent Demouzon, *Le col du Petit-Saint-Bernard et ses fortifications. 1793-1945. Redoute ruinée – Roc Noir*, Brison Saint-Inocent, 2008, 191 p.

nettement qu'à celle d'un seuil, même si la postérité s'est plu à fixer l'allégorie du portier alpin. Or le concept de porte ne se conçoit, dans son affectation au contingentement de toute espèce de trafic, que dans une seule logique de « pré carré » national. Elle ne peut véritablement se comprendre que dans l'esprit de l'imperméabilisation progressive d'une frontière politique continue, étanche à la mode de celle de l'État moderne et non dans le contexte poreux des marches médiévales ou féodales comme, plus largement, de toutes ces zones d'influence indécises, souples, révélatrices de la manifestation d'une forme d'autorité politique n'ayant jamais interdit l'écoulement relativement fluide des hommes et des denrées, y compris en cas de crise politique majeure<sup>37</sup>.

En référence à ce modèle, les États de Savoie des derniers siècles médiévaux illustrent donc la condition d'une marche autonome, assise sur les Alpes entre la France et l'Italie ou, autrement dit, les bassins rhénan et rhodanien et celui du Pô. Ce statut intéressant a toutefois été conquis de haute lutte par ses bénéficiaires. Puisque les dispositions du relief, naturellement dénuées de toute connotation stratégique, ne sauraient évidemment rien signifier sans l'expression d'une volonté politique formelle d'exploitation des potentialités géostratégiques du terrain. De fait, à l'orée du deuxième millénaire de l'ère chrétienne, se disputant les derniers lambeaux de l'ancien Empire carolingien dans les Alpes occidentales du Nord, trois dynasties comtales piaffent d'en découdre pour tenter de se tailler là de confortables domaines féodaux. Encadrés par la concurrence de Comtes de Viennois lorgnant sur le passage du Montgenèvre et de Comtes de Genève intéressés par la maîtrise du Simplon, voire du Saint-Gothard et accessoirement du Grand-Saint-Bernard, les premiers comtes de Savoie jettent leur dévolu dans l'espace médian disponible, en direction du Val d'Aoste et du Val de Suse. À ce jeu, gâtés par les déboires de la Maison genevoise, ils imposent rapidement leur mainmise durable sur les couloirs transalpins majeurs de ce septentrion du couchant de la chaîne alpine. La route représente ainsi l'essence, voire la condition de survie de leurs possessions lorsqu'au XVI<sup>e</sup> siècle la Réforme vient contrecarrer sans ménagements leurs plans extravagants, échafaudés au tournant de la Renaissance, de développement d'un État de type bourguignon organisé autour du point focal du Lac Léman. Pour maintenir leur rang sur la scène diplomatique internationale, il leur faut ravalier toute morgue, patienter très avant dans l'époque moderne en se rabattant sur l'exploitation résolue de cette politique routière antédiluvienne de contrôle d'une marche à la mode médiévale, dans l'attente d'une opportunité crédible en Italie. Quitte à ce que des cols alpestres continuent à jouer symbolique-

37. En témoigne, dans les possessions de la Maison de Savoie au cours des XII<sup>e</sup>-XIV<sup>e</sup> siècles, l'extrême confusion des possessions comtales et épiscopales en Maurienne ou en Tarentaise, à l'image de l'enchevêtrement inextricable des terres delphinales et savoyardes en Genevois comme sur le plateau de l'actuel Nord-Isère et les contreforts du Bugey, en Viennois, en terre d'Albon et en Sermorens. Sur ce point voir, par exemple, les cartes historiques de Nora Esperguin reproduites par Vital Chomel (sous la direction de), *Dauphiné, France. De la principauté indépendante à la province française (XII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)*, Grenoble, PUG, 1999, 208 p. + XVI planches, cartes n° 2, 3, 7 et 8, pl. II, III, VI et VII.

ment le rôle de pivots terrestres de leurs États, même après leur transformation en un bien peu maritime royaume de Sardaigne<sup>38</sup>.

Par la force des choses, le Pouvoir se doit de porter une attention de tous les instants à cette route qui conditionne sa raison d'être. Ne serait-ce qu'en interne, pour maintenir des relations entre les provinces très typées d'une construction territoriale assez disparate, en dépit du dénominateur commun d'un relief souvent difficile<sup>39</sup>. Mais alors que les premiers comtes initient cette affectation routière de leur politique, leurs moyens se révèlent dérisoires, sans aucune commune mesure avec ceux que l'Administration impériale romaine avait pu déployer dans les mêmes confins, dix siècles plus tôt, afin d'aménager de manière rationnelle ces itinéraires maintenant tombés sous leur protection. Par manque de subsides conséquents, à l'image de nombreux autres *potentes* seigneuriaux sur leurs propres domaines, ils usent d'expédients caractéristiques d'une période d'économie contractée, de recul sensible de la circulation monétaire et d'atrophie de l'appareil d'État pour, sinon restaurer entièrement ces axes routiers antiques sur lesquels subsistent malgré tout nombre d'ouvrages d'arts, du moins en sécuriser les accès<sup>40</sup>. De même s'efforcent-ils de garantir des étapes sûres et relativement confortables aux voyageurs, en encourageant le développement, le long du chemin, d'un chapelet de bourgades susceptibles de fournir plus largement, en marge des traditionnels gîte et couvert, tous les autres menus services nécessaires au roulage tels que la fourniture de bêtes de somme fraîches ou d'un service de voiture complet, au profit des passants de qualité, sur les tronçons les plus délicats du parcours. Pour ce faire, ils perpétuent sciemment la tradition carolingienne de soutien, sur leurs possessions, de l'implantation d'établissements monastiques charitables et, par la technique d'une rémunération indirecte sous la forme d'une libéralité qui leur permet de gratifier de telles fondations pieuses, confient aussi à certains riverains ordinaires l'entretien courant de la chaussée. Est-il en effet outil de bonne gestion plus adapté à cet univers juridique de l'époque féodale, en vue du maintien de la qualité toute relative du passage, faute de campagnes régulières de reprise à neuf de toutes ces infrastructures routières soumises à rude épreuve par le climat montagnard, que la concession foncière proprement dite ou son alternative de la reconnaissance de privilèges fiscaux indistinctement au profit d'établissements hospitaliers ou de communautés villageoises ?

38. Bruno Berthier et Robert Bornecque, *Pierres fortes de Savoie*, Montmélian, La Fontaine de Siloé, 2001, 255 p., pp. 77-120.

39. Bruno Berthier, « Essai d'analyse historique d'un indéniable antagonisme Savoie du Nord – Savoie du Sud », *Espaces savoyards*. « Frontières et découpages », *Actes du XXXIX<sup>e</sup> Congrès des Sociétés Savantes de Savoie*. Archamps, 2002, Bellegarde-sur-Valsérine, Echos saléviens, n° 12-13, La Salévienne, 2004, 508 p., pp. 377-407.

40. Ce qui explique également pourquoi l'axe du Petit-Saint-Bernard, déjà aménagé sous l'Antiquité même s'il n'a pas été réellement entretenu depuis les Invasions dites « barbares » du V<sup>e</sup> siècle, semble dans un premier temps s'imposer, dans le noyau initial des possessions savoyardes des XI<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles, avant que ne soit peu à peu aménagé, de la fin du Moyen-âge à celle des Temps Modernes, l'itinéraire transalpin rapidement majeur assis sur le Mont-Cenis.

### Le soutien traditionnel de la Maison de Savoie aux établissements hospitaliers charitables implantés sur la route des cols alpins.

Comment passer sous silence, à Saint-Germain de Sééz, la proximité de l'un des plus célèbres établissements hospitaliers alpins<sup>41</sup> ? Même si l'imagerie romantique du moine sauveteur des neiges, secondé par son célèbre chien Saint-Bernard au tonnelet de cou débordant d'un marc tarin ou d'une *grappa* valdôtaine propre à ramener à la vie un passant égaré, retrouvé inanimé sous la tourmente, confine assurément au folklore sans lien avec la triviale réalité historique<sup>42</sup>. L'hospice a en effet occupé une place primordiale dans la vie de la petite communauté humaine de son voisinage, au moins depuis l'époque de sa reprise en main par Pierre II de Tarentaise<sup>43</sup>, fondateur de l'abbaye cistercienne de Tamié, en 1132, avant d'être élu à la dignité archiépiscopale de Tarentaise neuf ans plus tard<sup>44</sup>, jusqu'à l'heure d'une Révolution lourde de conséquences pour ce genre d'institution. Le desservant de la chapelle du hameau, en sa qualité de vicaire, n'est-il pas tout d'abord l'un des « *religieux ou chanoines réguliers du Saint-Bernard* »<sup>45</sup>, longtemps issus du monastère de Saint-Gilles de Verrès, le tuteur canonique valdôtain de l'hospice<sup>46</sup> ? Puis de la fondation du Mont-Joux lorsqu'à la suite du relâchement

41. Par exemple, Lucien Quaglia, « Les hospices du Grand et du Petit-Saint-Bernard du XI<sup>e</sup> au XIII<sup>e</sup> siècle », *Monasteri in Alta Italia dopo le invasioni saracene e magiare (sec. X-XII) : Relazioni e comunicazioni presentate al XXXII Congresso Storico Subalpino di Pinerolo, 1964*, Torino, Deputazione Subalpina di Storia patria, 1966, pp. 427-442.

42. Gisèle Gaide, Odile Mérendet et Jean-Luc Penna, *Le Petit-Saint-Bernard* [...], *op. cit.*, pp. 46-51. Contrairement à une légende tenace, les fameux chiens saint-bernards ne sont d'ailleurs signalés à l'hospice du Mont-Joux qu'à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle : Lucien Quaglia, *La Maison du Grand-Saint-Bernard* [...], *op. cit.*, p. 458-459.

43. Suite à la destruction des *mansiones* antiques par les Lombards, vers 570, il semble que ce soient les rois de Bourgogne « première » qui se soient attachés, dès la fin du VI<sup>e</sup> siècle, à fonder les premières maisons d'accueil monastique sur les deux cols relativement voisins du Mont-Joux (Grand-Saint-Bernard) et de la Colonne-Joux (Petit-Saint-Bernard) ; peut-être même par Gontrand, le premier roi de Bourgogne franque, dès 576. Ces premiers hospices, toutefois, semblent périlcliter dès avant l'an mil, mis à mal, notamment, par les raids sarrasins récurrents dans les parages tout au long du X<sup>e</sup> siècle. Sur ce point, au demeurant très obscur faute de preuves historiques corroborées par l'archéologie, se reporter par exemple à Evasio Patrucco, « Aosta dalle invasioni barbariche alla Signoria Sabauda », *Miscellanea Valdostana, XVII*, Biblioteca della Società Storica Subalpina, Pinerolo, Chiantore-Mascarelli, 1903, LXXXVIII + 423 p., pp. VII- LXXXVIII, p. XXXVII-XXXVIII.

44. Au sujet de la vie mouvementée de Saint-Pierre de Tarentaise, (encore dit « Pierre II de Tarentaise », ou « Pierre II de Tamié », canonisé dès 1191), que la Tradition encombre de détails hagiographiques, se reporter notamment à : Anselme Dimier, *Saint Pierre de Tarentaise. Essai historique par un moine de Tamié*, Tours, Poitiers, Imprimerie A. Renault, 1935, 206 p. ; Henri Riguet, *Printemps en chrétienté. L'aventure spirituelle de Saint Pierre de Tarentaise*, Annecy, Abbaye de Tamié, 1967, 164 p. ; pour une approche plus érudite, Anselme Dimier, *Bibliographie générale de l'ordre cistercien. Personnes, Recueil de textes pour servir à l'histoire de Saint-Pierre II de Tarentaise : Première partie*, Rochefort, Abbaye Notre-Dame de Saint-Rémy, La documentation cistercienne, Vol. 21, fascicule 4/2, 1978, 61 p., et *Bibliographie générale de l'ordre cistercien. Personnes. Recueil de textes pour servir à l'histoire des reliques de Saint-Pierre II de Tarentaise : Deuxième partie*, Rochefort, Abbaye Notre-Dame de Saint-Rémy, La documentation cistercienne, Vol. 21, fascicule 4/3, 1978, pp. 63-129.

45. Frédéric Richermoz [...], *Tarentasia Christiana* [...], *op. cit.*, p. 337.

46. Si une bulle pontificale de 1177 semble la compter dans les dépendances de l'abbaye du Grand-Saint-Bernard, (s'agit-t-il d'une erreur de copiste ?), plusieurs chartes contemporaines permettent cependant d'affirmer sa vraisemblable dépendance de la Prévôté de Verrès dès la seconde moitié du XII<sup>e</sup>

de ce lien initial de subordination l'œuvre hospitalière sombre irrémédiablement dans un statut commendataire de quasi prieuré séculier, au cours du XIV<sup>e</sup> siècle, motivant alors la Maison de Savoie, en 1466, à favoriser son transfert sous l'autorité d'une prévôté du Grand-Saint-Bernard jouant enfin, l'espace de deux siècles et demi, le rôle de maison mère vis-à-vis de sa succursale du Petit-Saint-Bernard<sup>47</sup> ? N'est-ce pas enfin un membre de la commanderie érigée à cet effet en 1752 auprès d'un Ordre des Saint-Maurice et Lazare lui même créé à Turin deux siècles plus tôt, forte de l'affectation à son profit par le gouvernement sarde de toutes les dépendances et de tous les bénéfices de l'établissement du Mont-Joux situés sur le ressort des États de Savoie, qui continue à assurer cette fonction jusqu'à l'arrivée des troupes révolutionnaires françaises sur le col, à l'automne de 1792<sup>48</sup> ? Quoiqu'il en soit, dès le milieu du XII<sup>e</sup> siècle, soit une centaine d'années avant la concession des franchises ici à l'étude, le sanctuaire villageois par ailleurs la plus ancienne de toutes les fondations de chapelles secondaires de la paroisse de Séez, relève déjà de ce parrainage ecclésiastique illustre. La légende s'ingéniant

---

siècle : bulle du pape Eugène III du 5 avril 1145 et acte de donation de l'évêque d'Ivrée en 1776, Antoine Gal, *Monumenta Historiæ Patriæ edita iussu Regis Carli Alberti. Chartarum tomus II*, Augustæ Taurinorum : ex Officina Regia, Volume 6, 1853, XXIII + CCXXIV + 2127 p., p. 257-258 et 1053 ; chartes « valdôtaines » et Bulle du pape Innocent III du 12 mai 1207, Silvio Pivano, « Le carte delle case del Grande e del Piccolo San Bernardo esistenti nell'archivio dell'Ordine Mauriziano », *Miscellanea Valdostana*, XVII, *op. cit.*, pp. 58-238, p. 100, 107 et 145 ; chartes « tarines » de 1170 et de 1184, puis acte « valdôtain » encore plus net, de 1206, Joseph-Antoine Besson, *Mémoires pour l'histoire ecclésiastique des diocèses de Genève, Tarentaise, Aoste et Maurienne et du décanat de Savoye*, Nancy, Sébastien Henault Imprimeur & Marehand Libraire, 1759, 498 p., (« preuves » n° 32 et n° 39), p. 363 et 370. Au demeurant l'hospice est initialement situé sur les confins occidentaux d'une paroisse valdôtaine de la Thuile, (les limites administratives ont ici été modifiées en vertu des dispositions du traité de paix avec l'Italie du 10 février 1947), dont le revenu casuel profite à l'établissement monastique de Verrès depuis la date de 1113. Sur toute cette problématique particulière voir Pierre-Etienne Duc, *La prévôté de la paroisse de Saint-Gilles abbé à Verrès*, Ivree, Imprimerie du Séminaire, 1873, 216 p., pp. 147-168 et Anselme-Nicolas Marguerettaz, « Les hôpitaux anciens du Val d'Aoste. [...] », *op. cit.*, p. 11 et s.

Au sujet de l'institution de Verrès, à laquelle reviennent jusqu'en 1466 tous les revenus de la paroisse de Séez, cens et dîmes confondus, au titre de la charge de l'entretien de l'hospice de Colonne-Joux, voir également Jean-Joseph Bono, *Les dix siècles de la prévôté de Saint-Gilles de Verrès. Par un Chanoine régulier de ce couvent*, Aoste, imprimerie catholique, 1912, 204 p. ; Charles Giroud, « La prévôté de Saint-Gilles de Verrès », *L'ordre des chanoines réguliers de Saint-Augustin et ses diverses formes de régime interne : essai de synthèse historico-juridique*, Martigny, Editions du Grand-Saint-Bernard, 1961, 245 p., pp. 113-116.

47. Comment ne pas déceler une pression politique princière dans ce rapprochement des deux institutions alpines, en 1466, dès lors que l'union est réalisée au profit de l'un des prestigieux rejetons de la dynastie savoyarde ? En l'occurrence François, frère cadet du duc Amédée IX, futur lieutenant général de Savoie et archevêque d'Auch (1483-1490), déjà prieur commendataire de la Maison du Petit-Saint-Bernard depuis 1461 ; cf. Lucien Quaglia, *La Maison du Grand-Saint-Bernard* [...], *op. cit.*, p. 203.

48. Alors que depuis de nombreuses décennies la question de la séparation de la Maison du Grand-Saint-Bernard en deux entités distinctes, du fait de l'opposition des chanoines valaisans aux prétentions de tutelle de plus en plus tatillonne de l'institution par le gouvernement turinois entrave le bon fonctionnement général de l'établissement charitable, la bulle pontificale promulguée par le pape Benoît XIV le 19 août 1752 démembre effectivement de la vieille prévôté du Mont-Joux les biens constitutifs de deux nouvelles commanderies pour les affecter respectivement, sous le patronage mauricien, à l'œuvre d'un nouvel hôpital érigé dans la cité d'Aoste et à celle de l'agrandissement de l'hospice du Petit-Saint-Bernard. *Ibid.*, pp. 355-390.



même à faire du bienfaiteur de la vénérable maison d'accueil de la Colonne-Joux, l'initiateur malgré lui des liens étroits qui, pour la suite des siècles, l'unissent à la communauté paroissiale de Séez et, par conséquent, de Saint-Germain. L'anecdote, édifiante à souhait, n'a sans doute rien à voir avec la stricte vérité historique. Même si sa transmission, de génération en génération, a assurément participé à la synthèse d'une forte conscience collective dans la localité. Prise dans la tempête au cours d'un voyage hivernal à travers le Petit-Saint-Bernard, la petite compagnie du saint prélat croise au détour du chemin une pauvre femme transie de froid qui implore aussitôt son aumône. À l'insu de sa suite l'archevêque lui offre sa tunique avant de reprendre dans la neige profonde et sous les assauts de la bourrasque, maintenant légèrement vêtu de sa seule coule de moine, la pénible marche en direction du sommet. Grelottant, vidé de toute force, il parvient difficilement à gagner l'hospice où ses compagnons, dans le confort tout relatif de l'abri, comprennent alors avec stupeur la raison de son soudain malaise. Mais son état se dégrade et ivre de fièvre, il s'alite pour plusieurs jours. Finalement débiteur de son salut aux rudes hospitaliers qui le sauvent ce jour là d'une mort certaine en l'accueillant dans l'intimité pourtant rudimentaire de leur providentielle maison, réduite au seuil de l'indigence et désertée à cette mauvaise période de la plupart de ses occupants habituels de la belle saison<sup>49</sup>. Péripétie qui l'aurait pendant incité à entreprendre sans retard le relèvement de l'institution charitable, de retour en son église cathédrale de Moûtiers après cette convalescence alpine forcée<sup>50</sup>.

À dire vrai cette fonction d'accueil des passants de toute condition au col même, comme sur tous les autres itinéraires ouverts à travers les Alpes par le génie civil romain, avait directement été prise en compte autrefois par l'administration impériale, via l'édification du complexe d'une vaste *mansio* parfaitement révélée aujourd'hui par l'archéologie<sup>51</sup>. Mais lors d'un Haut Moyen-âge où un

49. Attesté à l'Époque carolingienne, (cf. *supra*, note 43), l'hospice périlite dès avant l'an mil. Il ne renaît, peut-être sous l'impulsion du mystérieux Saint-Bernard dit « de Menthon », qu'à la suite de la fondation ou plutôt de la remise en service par ce dernier de l'hospice du Grand-Saint-Bernard, vers 1050. Mais s'il n'est absolument pas établi que le méconnu Bernard « des Alpes » soit un jour venu sur place, au col du Petit-Saint-Bernard, l'établissement charitable de Colonne-Joux végète indiscutablement plusieurs décennies durant sans parvenir à remplir convenablement sa mission. Peut-être même cesse-t-il rapidement toute activité, faute d'une dotation suffisante, jusqu'à ce que Pierre II de Tarentaise n'en relance énergiquement le principe, un siècle plus tard, à la suite éventuelle de l'épisode — sans doute largement légendaire — de son sauvetage *in extremis*, sur le col, tel que la tradition orale en a conservé la mémoire sur ses deux versants de Tarentaise et du Val d'Aoste.

Au sujet du personnage obscur de Saint-Bernard de Menthon (ou d'Aoste), André Donnet a rétabli naguère une large part de la vérité historique, pourfendant la légende hagiographique par une analyse implacable des rares documents écrits permettant d'évoquer avec quelque vraisemblance le mystérieux personnage : André Donnet, *Saint-Bernard et les origines de l'hospice du Mont-Joux (Grand-Saint-Bernard)*, Saint-Maurice, Œuvre Saint-Augustin, 1942, 160 p., (quant à l'énigme représentée par l'attribution de la fondation de l'hospice du Petit-Saint-Bernard au patron des alpinistes, parallèlement à celui du Mont-Joux, voir « Colonne-Joux et Saint-Bernard », *loc. cit.*, pp. 127-131).

50. Cf. Anselme Dimier, *Saint Pierre de Tarentaise*. [...], *op. cit.*, pp. 80-83

51. Antonina Maria Cavallaro et Monica Girardi, « La Thuile – Colle del Piccolo San Bernardo. Documentazione della mansio orientale : campagne 2004-2005 », *Alpis Graia. Archéologie sans frontières au col du Petit-Saint-Bernard*. [...], *op. cit.*, pp. 119-124 ; Antonina Maria Cavallaro et Monica Girardi, « La

appareil d'État déliquescents ne parvient pas à retrouver l'efficacité d'antan pour palier aux destructions imputables aux diverses Invasions barbares et, plus largement, à un défaut d'entretien lancinant des vieilles infrastructures routières, de simples fondations pieuses sont rapidement chargées de telles missions de service public. L'autorité politique centrale, ou ce qu'il en subsiste, se désengage en faisant ainsi peser sur l'Église et ses succursales le poids financier de ces prestations charitables. Dans l'univers institutionnel particulier de la Renaissance carolingienne, aux VIII<sup>e</sup> et IX<sup>e</sup> siècles, l'interpénétration intime des deux pouvoirs laïc et ecclésiastique l'emporte, pour la plus grande confusion pratique des relais locaux de l'autorité princière<sup>52</sup>. Augustinisme politique traduit dans les faits par un modèle byzantin tardif dont s'inspirent tous les potentats féodaux occupés, au terme du premier millénaire chrétien, à se disputer les ultimes lambeaux du *Regnum francorum*<sup>53</sup>.

Sur ses domaines, taillés à l'aube du XI<sup>e</sup> siècle sur le sol de l'éphémère Royaume de Bourgogne seconde bien au delà des limites du seul comté initial confié à sa gestion par le dernier roi rodolphe, en qualité conjointe d'agent public et de vassal, la Maison de Savoie ne cesse ainsi de favoriser l'essor, à défaut d'en être systématiquement la réelle instigatrice, d'établissements charitables notoirement affectés à l'accueil de flots incessants de voyageurs. Tant que l'épopée équivoque des Croisades n'a pas encore fait sauter en Méditerranée le verrou musulman à l'origine de l'interdiction de toute forme de navigation de haute mer à l'avantage des « infidèles », les relations entre la façade atlantique de la Chrétienté et les cités d'Italie ou des Balkans induisent en effet une intense circulation transalpine

---

Thuile – Colle del Piccolo San Bernardo. Saggi archeologici 2004-2005 nell'area del cosiddetto vallum », *loc. cit.*, pp. 125-130 ; Sylvie Crogiez-Pétrequin, « Col du Petit-Saint-Bernard. Les fouilles du bâtiment ouest 2003-2005. Époque gallo-romaine », *loc. cit.*, pp. 131-141.

Le découpage territorial des petites provinces alpines dédiées à la sécurisation des itinéraires transalpins, à l'image de celle des Alpes Grées centrée sur Axima, (aujourd'hui la localité tarine d'Aime), prouve combien l'organisation administrative romaine se préoccupe de cette question, vitale pour la Gaule, de l'ouverture et du franchissement en toutes saisons du massif alpin : « *Les bâtiments du col sont installés par l'État romain quand le col devient un axe de passage majeur au moment où les deux vallées [de Tarentaise et du Val d'Aoste] sont incluses dans l'empire territorial de Rome. C'est bien pour permettre aux voyageurs générés, en quelque sorte par Rome, que l'ensemble des édifices est construit au col du Petit-Saint-Bernard* », Sylvie Crogiez-Pétrequin, *ibid.*, p. 141.

52. Pour un propos synthétique au sujet de l'aspect plus précisément institutionnel de cette Renaissance carolingienne par ailleurs protéiforme et toujours aussi délicate à appréhender, malgré les nombreux travaux qui ont pu lui être consacrés depuis de longues décennies, consulter par exemple Jacques Bouineau, « Renaissance ou agonie impériale ? Les Carolingiens », *Histoire des institutions. I<sup>er</sup>-XV<sup>e</sup> siècle*, Paris, Litec, 1994, 648 p., pp. 203-238.

53. Au sujet des concepts ambigus de byzantinisme et d'augustinisme, voir par exemple : Speros Vryonis, *Le rôle de Byzance*, Paris, Histoire illustrée de l'Europe, Flammarion, 1968, 216 p., pp. 98-108 ; Henri-Xavier Arquillière, *L'Augustinisme politique. Essai sur la formation des théories politiques du Moyen-âge*, Paris, Librairie philosophique, Jules Vrin, 1934, XIX + 157 p. ; Benoît Beyer de Ryke, « L'apport augustinien : Augustin et l'augustinisme politique », *Histoire de la philosophie politique. (Sous la direction d'Alain Renaud)*, t. II, *Naissance de la Modernité*, Calmann-Lévy, Paris, 1999, 455 p., pp. 43-86.

par voie de terre<sup>54</sup>. Toutefois, cette faveur manifestée par l'autorité comtale à l'encontre de certains établissements ecclésiastiques s'exprime essentiellement à l'adresse d'œuvres régulières et, de manière privilégiée, au profit de celles bientôt issues de la mouvance cistercienne. En cette période d'apogée du système féodal, les dynasties seigneuriales se méfient d'un clergé séculier dont les dignitaires ont souvent été distingués par les derniers princes carolingiens, désireux de contrarier l'ascension politique et les vellétés d'autonomie de leurs turbulents vassaux laïcs, « d'honneurs » équivalents aux leurs dans la hiérarchie nobiliaire<sup>55</sup>. Au cœur du futur duché de Savoie, les descendants directs d'Humbert I<sup>er</sup> croisent ainsi le fer deux siècles durant, en Tarentaise et en Maurienne, contre des puissances épiscopales de même rang, acharnées à faire respecter l'intégralité de leurs droits de justice à l'intérieur des limites précises de leurs diocèses respectifs, sans égard à la carte des enclaves foncières qui, sans cesse plus nombreuses, viennent cependant inexorablement en affaiblir, avec l'unité prétendue, le rendement financier escompté. D'où la remarquable constance des comtes de Savoie dans l'encouragement de fondations monastiques à l'intérieur de ces comtés épiscopaux rivaux, envisagées comme autant de coins enfoncés dans le prestige seigneurial et les revenus justiciers ou fonciers du comte archevêque de Tarentaise et du comte évêque de Maurienne, puisque chaque libéralité consentie à une abbaye ou à l'une de ses dépendances consacre un nouveau titulaire de droits seigneuriaux affectés, pour partie, à la mission charitable assignée par ses statuts<sup>56</sup>. Par contre le suzerain savoyard se garde bien, à partir de la fin du XII<sup>e</sup> siècle, de transmettre à cette occasion aux établissements concernés, des droits de haute justice susceptibles de venir, plus tard, y concurrencer localement ses prétentions politiques avouées.

De la sorte, sur cet axe transalpin du Petit-Saint-Bernard, la Maison de Savoie soutient longtemps Saint-Gilles de Verrès, auquel est confié, jusqu'au XV<sup>e</sup> siècle, la fonction hospitalière régénérée deux siècles et demi plus tôt par l'action énergique de Pierre II de Tarentaise. Elle favorise également le développement de Tamié, jouant sur le col du même nom, perché entre la Combe de Savoie et le Genevois, dans les Préalpes, un rôle similaire à celui des hospices des Grand et Petit-Saint-Bernard, forte de la puissance économique conférée à la maison mère par un dense réseau de granges pour large part situées en territoire comtal, notamment dans la

54. Sur le point de la controverse entre les historiens partisans de la disparition, lors du Haut Moyen-âge, du grand commerce transalpin, et leurs adversaires évoquant au contraire son maintien dans des volumes voisins de ceux de l'Antiquité romaine, voir François Demotz, « Les échanges à travers les Alpes du Nord aux IX<sup>e</sup> et X<sup>e</sup> siècles [...] », *op. cit.*, pp. 61-64. Pour une évocation de l'augmentation sensible du trafic à travers tous les points de passage du massif, au cours de l'Époque féodale, consulter Jean-François Bergier, « Le cycle médiéval : des sociétés féodales aux États territoriaux », *Histoire et civilisation des Alpes*. [...], *op. cit.*, pp. 195-210 et 226-233 ; Paul Guichonnet, « Tracés et contextes de la traversée des Alpes au cours des siècles », *op. cit.*, pp. 60-68.

55. « En un temps où les pouvoirs civils et religieux se mêlent étroitement, la présence de la route n'est pas un facteur secondaire dans l'organisation religieuse qui suscite de puissants diocèses à Moûtiers, à Saint-Jean-de-Maurienne, à Aoste et à Sion », François Forray, *Franchir les Alpes*, Chambéry, L'Histoire en Savoie, n° 106, 1992, 48 p., p. 7-8

56. Cf. François Trepier, *Origine et influence des monastères et prieurés de la Savoie*, Chambéry, Librairie Puthod, 1866, 36 p. ; André Perret, « Les origines de l'expansion monastique en Savoie », *Mémoires de l'Académie des Sciences, Belles Lettres et Arts de Savoie*, Chambéry, 6<sup>e</sup> série, t. 1, 1953, 79 p., pp. 19-59.

moyenne vallée de l'Isère et en région de Novalaise, aux confins du Bugey<sup>57</sup>. Si bien qu'au moment du décollage économique médiéval du XIII<sup>e</sup> siècle, aiguillonné par le succès des villes hanséatiques, des foires de Champagne, et des marchés padans, à l'heure de la reprise de la tradition du pèlerinage des Romieux, lorsque s'engourdit le mouvement des Croisades<sup>58</sup>, une kyrielle d'hostelleries jalonne l'itinéraire, tous les dix à vingt kilomètres environ de part et d'autre de l'hospice implanté sur le col. Certaines s'avèrent certes antérieures à l'an mil<sup>59</sup>, même si la plupart sont fondées entre le XI<sup>e</sup> et le XIII<sup>e</sup> siècle et que les plus récentes se révèlent par conséquent parfaitement contemporaines de la concession des franchises de Saint-Germain. Versant tarin il s'agit des hospices de Bourg-Saint-Maurice, d'Aime, de Moûtiers, de l'Hôpital sous Conflans (Albertville) ; versant valdôtain de ceux de La Balme, des deux établissements distincts de Morgex, de celui de la Salle, de Liverogne (Arvier), de Villeneuve, de Sarre, des cinq Hôtels Dieu d'Aoste et, enfin, des treize institutions de ce type pareillement réparties le long de la route, de ce point jusqu'aux portes d'Ivrée, en Piémont<sup>60</sup>. Certes, le relevé de ces implanta-

57. Au delà de la Basse Tarentaise où ses possessions s'avèrent évidemment assez conséquentes, c'est principalement au croisement des deux branches de « l'X » Tarin, (bassin de Moûtiers et vallée des Belleville), où le comte de Savoie possède des domaines fédérés par la Châtellenie de Salins, îlots concurrents en terres archiépiscopales, que se développent les seules granges d'importance exploitées par Tamié ; (l'abbaye ne semble en effet jamais avoir possédé en Haute-Tarentaise d'autre domaine foncier que deux portions d'alpages à Villette et à Hauteville, offerts en 1239 par Jacques de Curienne). Le long du haut cours de l'Isère, si l'évêque a définitivement perdu toute autorité temporelle effective en amont des gorges de l'Étroit du Siaix, dès la fin du XIII<sup>e</sup> siècle, Saint-Gilles de Verrès est toutefois privilégié au titre de l'entretien de l'hospice de la Colonne Joux comme il l'est versant valdôtain, pour la même raison, dans la haute vallée de la Doire baltée.

Cf. Marius Hudry, « Les prieurés ruraux et suburbains de l'Archidiocèse de Tarentaise », Genève, Slatkine, *Cahiers de Civilisation alpine*, Publications du Centre d'Études Franco-Italiennes des Universités de Savoie et de Turin, n° 3, 1987, 236 p., pp. 191-205. Au sujet de Tamié et de l'implantation de ses granges en Tarentaise, voir aussi Félix Bernard, *L'abbaye de Tamié. Ses granges. (1132-1793)*, Grenoble, Allier, 1967, 305 p., pp. 181-209.

58. Le rameau septentrional de la *Via Francigena*, l'équivalent italien du pèlerinage espagnol — plus récent — de Saint-Jacques de Compostelle, ne descend-il pas en Italie par le Grand-Saint-Bernard et, accessoirement, par le Petit-Saint-Bernard, pour rejoindre aux environs d'Ivrée et de Turin celui débouchant du Mont-Cenis et du Mont-Genèvre, dédoublé à partir du carrefour d'Oulx, dans la haute vallée de Suse ? À ce sujet, voir par exemple Renato Stopani, *La Via Francigena. Storia di una strada medievale*, Firenze, Le Lettere, 1998, 190 p. ; Andrea Vanni Desideri, « La via Francigena e il Piccolo San Bernardo », *Valle d'Aosta, porta del Giubileo (a cura di Giuseppe Sergi et Dorino Tuniz)*, Milano, Edizioni San Paolo, 1999, 205 p., pp. 43-47.

59. François Demotz, « Les échanges à travers les Alpes du Nord aux IX<sup>e</sup> et X<sup>e</sup> siècles [...] », *op. cit.*, pp. 82-83.

60. Cf. Marius Hudry, « Anciens hôpitaux de Tarentaise », Albertville, *Cahiers du Vieux Conflans*, n° 113, 1977, pp. 52-58 ; Anselme-Nicolas Marguerettaz, « Les hôpitaux anciens du Val d'Aoste. Seconde partie du mémoire sur les anciens hôpitaux du Val d'Aoste : du Petit-Saint-Bernard jusqu'à Aoste », *Bulletin de l'Académie de Saint-Anselme*, n° 8, Aoste, Imprimerie Mensio, 1873, 95 p., pp. 1-38. De manière plus générale voir également Paul Girardin, « Les passages alpestres en liaison avec les abbayes, les pèlerinages et les saints de la montagne », Berne, *Geographica helvetica*, II, 1947, fasc. 2, pp. 65-74 ; à titre de comparaison monographique, consulter également Catherine Hermann, « Les hôpitaux d'accueil des voyageurs dans le diocèse de Genève au Moyen-âge », *Echanges et voyages en Savoie. [...]*, *op. cit.*, pp. 97-106.

Le nombre nettement plus élevé comme le singulier raccourcissement des étapes entre ces établissements charitables, le long du cours de la Doire Baltée et notamment en aval d'Aoste, s'explique par

tions hospitalières non anodines permet le dessin des contours de cartes géopolitiques révélatrices de l'appétit de pouvoir des princes savoyards médiévaux. Or il recoupe presque trait pour trait les grands axes du relevé de situation d'une seconde forme d'institution, celle de la ville franche, tout aussi typique de la société féodale et également promue par la Maison de Savoie, dans les mêmes parages, avec l'ambition de parvenir, par cet autre moyen, à asseoir définitivement son emprise politique sur un vaste territoire en même temps que d'y faciliter un passage rémunérateur<sup>61</sup>.

### **Le développement résolu par les premiers comtes de Savoie, d'un réseau cohérent de villes franches le long des vallées alpines.**

L'analyse des conséquences du réveil urbain, à la fin du Moyen-âge, sur les structures d'un autre âge d'une féodalité au contraire issue du repli autarcique des modes de vie engendré par l'effondrement de l'Empire romain d'Occident, sous la poussée soudaine des peuples barbares, est désormais devenue classique<sup>62</sup>. Notamment quant à l'instrumentalisation manifeste du poids grandissant de la ville et de ses élites marchandes par les puissantes dynasties occupées à regrouper de grands ensembles territoriaux de plus en plus uniformes sous leur maîtrise, afin d'affaiblir corrélativement leurs contradicteurs féodaux, adversaires de rang identique dans la hiérarchie seigneuriale ou turbulents vassaux subalternes difficiles à canaliser dans leurs revendications locales de plus grande autonomie. Dans les Alpes occidentales du Nord, à cet égard, la Maison de Savoie se comporte à la manière des plus grandes maisons princières d'Europe, avec lesquelles elle s'emploie d'ailleurs à tisser de solides liens de parenté, en vertu d'une politique matrimoniale habile. En permanence attentive à toute possibilité d'accroissement de ses domaines initiaux, elle double quasi systématiquement son patient ouvrage d'acquisition foncière, à partir du XII<sup>e</sup> siècle, d'une politique libérale de concession de privilèges en faveur des terroirs nouvellement annexés. Dès qu'un fief, une terre quelconque et, *a fortiori* une bourgade, passe sous son contrôle, des chartes

la plus grande fréquentation de l'itinéraire du Grand-Saint-Bernard, (desservant les bassins hydrographiques de la Seine, de la Meuse et du Rhin), en comparaison de celui, plus secondaire ou d'intérêt plus limitativement régional, du Petit-Saint-Bernard sur lequel il vient pourtant ajouter le volume non négligeable de ses utilisateurs, au niveau du carrefour routier d'Aoste.

61. Il est à remarquer combien ces hôpitaux entament un lent déclin, à partir de la fin du XIV<sup>e</sup> siècle, révélateur d'un changement radical de contexte socio-économique. Alors qu'en Savoie le grand trafic ne cesse de prendre de l'ampleur sur l'axe mauriennais du Mont-Cenis, dès avant la domiciliation de la capitale des États de Savoie à Turin, la tradition du pèlerinage médiéval qui avait accompagné l'essor prodigieux de telles fondations pieuses, s'étiolé irrémédiablement. L'effondrement de la féodalité, le renouveau corrélatif de l'institution régaliennne définie à la mode latine, influent aussi sur la mutation des structures d'accueil. Le long de la route, les établissements charitables confessionnels et d'une certaine manière privés, s'effacent devant le relais de poste géré en régie par l'appareil d'État ou concédé à un gérant devenu concessionnaire officiel de service public.

62. Cf. François Descostes, *Etudes sur la lutte de la féodalité et des communes en France et en Savoie*, Chambéry, A. Pouchet et Cie, 1868, 58 p. ; Guido Castelnuovo, « Les élites urbaines et le prince dans les États de Savoie à la fin du Moyen Âge », *Les élites urbaines au Moyen Âge. XXVII<sup>e</sup> Congrès de la Société des Historiens Médiévistes de l'Enseignement Supérieur Public*, (Rome, 1996), Paris, 1997, Paris-Rome, Publications de la Sorbonne – École Française de Rome, 1997, 467 p., pp. 257-268.

de franchises viennent, moyennant la reconnaissance de prérogatives institutionnelles spécifiques à la localité, asseoir l'autorité princière sur la place du fait la reconnaissance formelle de la part de ses édiles, de la suzeraineté du concessionnaire. À ce titre, la charte représente un contrat, de type féodal, entre un seigneur concédant des avantages pour l'essentiel fiscaux et judiciaires à tous ceux qui, en contrepartie, admettent explicitement, devant témoins, leur qualité de sujets et « hommes du prince » : première étape, encore très archaïque, vers le dégage­ment néanmoins progressif de la notion moderne de souveraineté.

En l'occurrence, force est de constater un lien évident entre la précocité de cette politique communale habile manifestée par les princes savoyards, et le voisinage de leurs possessions toujours principalement alpines, à cette date, avec cette Italie septentrionale sur le ressort de laquelle démarre l'irrésistible mouvement économique de renaissance urbaine dès les dernières décennies du XI<sup>e</sup> siècle<sup>63</sup>. En témoigne au demeurant, dans un Piémont où leur suzeraineté se révèle encore très mal assurée en aval d'Avigliana et de Rivoli, au cours des XII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles, l'accession de nombreuses localités à pareil statut de villes franches alors accordé par les puissances seigneuriales de la région, avant que la Maison de Savoie ne soit forcée d'en prendre acte, par le biais de reconnaissances formelles des anciens usages autochtones, au moment d'en devenir maître de manière incontestée<sup>64</sup>. Quoiqu'il en soit, de leur propre chef et afin de marquer le territoire qu'ils prétendent administrer, les comtes de Savoie inaugurent bel et bien chez eux un recours systématique à l'institution de la charte de franchises sous l'autorité de

63. Cf. Jean-Pierre Legay, « Le réseau urbain médiéval », *Les villes en Savoie et en Piémont au Moyen-âge*, Chambéry, Bulletin du Centre d'Etudes Franco-Italien, n° 4, Editions du C.E.F.I., 1979, 118 p., p. 13-64.

Ce facteur de la proximité géographique avec l'Italie septentrionale joue également à plein à l'en­droit du mouvement à peine plus tardif et quasi parallèle de réception officielle, en Savoie, de la science du droit écrit dès l'entame du XIII<sup>e</sup> siècle, au cours duquel se charpente solidement l'appareil d'État savoyard. À ce sujet, voir : Laurent Chevallier, *Recherches sur la pénétration du droit romain en Savoie du XIII<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Annecy, Gardet, 1953, 442 p., pp. 21-74 ; Pierre Duparc, « La pénétration du droit romain en Savoie (première moitié du XIII<sup>e</sup> siècle) », *Revue historique de droit français et étranger*, 1965, pp. 23-86.

64. « Cette suprématie institutionnelle s'exerçait différemment selon les régions. Au nord des Alpes et dans les vallées alpines l'action princière se résumait à des concessions et à des confirmations de franchises en faveur des communautés urbaines ; dans la plaine du Pô, il s'agissait plutôt de modifier et de contrôler les divers statuts communaux », Guido Castelnuovo, « Les élites urbaines et le prince dans les États de Savoie à la fin du Moyen Âge », *op. cit.*, p. 260.

De manière générale, sur ce thème, voir Francesco Panero, *Comuni e borghi franchi nel Piemonte medioevale*, Bologna, Biblioteca di Storia urbana medioevale, 2, Clueb, 1988, 355 p. ; Rinaldo Comba, Francesco Panero et Giuliano Pinto (a cura di), *Borghi nuovi e borghi franchi nel processo di costruzione dei distretti comunali nell'Italia centro-settentrionale (secoli XII-XIV)*. *Atti del convegno di Cherasco*, Cherasco, Centro Internazionale di Studi sugli Insaediamenti Medievali, 2002, 444 p. ; pour une approche spécifiquement juridique, Gian Savino Pene Vidari, « Introduzione », *Catalogo della raccolta di Statuti, consuetudini, leggi, decreti, ordini e privilegi dei Comuni, delle associazioni e degli enti locali italiani dal Medioevo alla fine del secolo XVIII. VIII*. (a cura di Sandro Bulgarelli, Alessandra Casamassima, Giuseppe Pierangeli), Firenze, Olschki, 1999, XCVIII + 259 p. + 10 planches, pp. XI-XCVI ; du même, voir aussi, « Le libertà comunali in Piemonte », *Liberté et libertés. VIII<sup>e</sup> Centenaire de la charte des franchises d'Aoste*. [...], *op. cit.*, pp. 151-171.

Thomas I<sup>er</sup>, de 1189 à 1212, lorsqu'au tournant des années 1196-1200 celui-ci inaugure pour les deux siècles à venir la concession d'une longue série de libéralités de ce type<sup>65</sup>. Tout au moins au regard des fondations initiales, puisque la garantie formelle de tels privilèges se répète ensuite invariablement, va sans dire, au gré des successions princières, jusqu'à la promulgation des premières législations provinciales d'uniformisation des statuts communaux, au cours du Siècle des Lumières.

Sans entrer dans le détail d'une analyse typologique précise des documents de cette nature, convient-il néanmoins de rappeler les caractéristiques majeures les plus archétypes de ce genre de bienfait, afin de souligner ensuite le caractère pour le moins étrange de celle concédée aux habitants de Saint-Germain de Sééz, en 1259. En règle très générale, par conséquent, la bourgade bénéficiaire présente en premier lieu un caractère ouvertement urbain<sup>66</sup>, ou prétend l'acquérir rapidement dans le cas de la fondation d'une ville neuve, (d'une « bâtie »<sup>67</sup> révélée par la toponymie franco-provençale), à la faveur d'une foire d'importance ou au moins d'un plus modeste marché, toutefois susceptible de favoriser l'essor d'une bourgeoisie marchande et de corporations<sup>68</sup>. Le bourg franc, en outre, lorsqu'il ne peut revendiquer la protection de remparts effectifs, se trouve ordinairement placé sous la protection d'une forteresse, parfois d'une simple tour<sup>69</sup>, devenant à la lettre de l'acte de concession le lieu symbolique de résidence du châtelain, le représentant

65. Louis Falletti, « Eléments d'un tableau chronologique des franchises de Savoie », *Revue Savoisienne. Publication périodique de la Société Florimontane d'Annecy*, 78<sup>e</sup> année, Annecy, Abry et C<sup>ie</sup>, 1937, pp. 133-215.

66. Ruth Mariotte-Löber, *Ville et Seigneurie*. [...], *op. cit.*, pp. 9-13.

67. Auguste Longnon, Paul-Georges Marichal et Léon Mirot, *Les noms de lieux de la France. Leur origine, leur signification, leurs transformations*, Paris, Honoré Champion, 1929, 831 p., p. 518.

Sur ce sujet, voir notamment André Perret, « Les villes neuves dans les domaines des Comtes de Savoie », *Genava, Nouvelle Série*, t. XI, Musée d'Art et d'Histoire de Genève, 1963, pp. 237-255 ; Rinaldo Comba, « Le villenove del principe. Consolidamento istituzionale e iniziative di popolamento fra i secoli XIII e XIV nel Piemonte sabauda », *Piemonte medievale. Forme del poter e della società. Studi per Giovanni Tabacco*, Torino, Einaudi, 1985, XVI + 289 p., pp. 123-141.

68. « En principe, la ville franche était le siège d'un marché hebdomadaire 'forum' ou 'mercatum'. Elle possédait parfois une foire annuelle, 'nundinæ'. [...] Le marché hebdomadaire, de même que le commerce quotidien, avaient souvent lieu dans une halle, 'domus mercati' avec un emplacement particulier pour le marché de la viande, 'macellum'. Il y avait aussi un poids public, dont le seigneur se réservait souvent, dans les franchises, l'installation et la propriété », Ruth Mariotte-Löber, *Ville et Seigneurie*. [...], *op. cit.*, p. 64.

Comment ne pas mentionner, sur cette route transalpine, avec la foire de la Saint-Ours d'Aoste en dépit de son irrémédiable « folklorisation touristique-alpine » actuelle, l'une des plus vieilles institutions européennes de ce type ? Sur ce point, consulter : René Willien et Pierre-Joseph Béthaz, *Saint-Ours : Foire millénaire*, Genova, Saiga Già, 1970, 156 p. ; Riccardo Taraglio, *Sant'Orso : la millenaria fiera e la tradizione celtica nella leggendaria storia del santo irlandese in Valle d'Aosta*, Châtillon, Tipo Lito Maurizio, 2000, 96 p. ; (pour un album « grand public » abondamment illustré, Gianni Masi e Teresa Charles, *La fiera di Sant'Orso*, Ivrea, Priulli & Verluca, 1988, 126 p.).

69. Lorsque la ville ne possède pas de tour en propre est-elle néanmoins placée sous la protection d'une forteresse comtale du proche voisinage, à l'image du bourg de Yenne implanté à quelque distance à peine du complexe majeur de Pierre-Châtel, formidable nid d'aigle et résidence princière de l'aplomb des gorges du moyen Rhône. Cf. Ruth Mariotte-Löber, *Ville et Seigneurie*. [...], *op. cit.*, pp. 8-13.

local de la puissance comtale savoyarde<sup>70</sup>. C’est d’ailleurs cette caractéristique urbaine notoire qui permet la différenciation entre l’octroi d’une charte de franchises en bonne et due forme, impliquant la reconnaissance de privilèges de nature économique et fiscale d’importance, et de simples concessions de droits de marché<sup>71</sup> ou d’encore plus modestes droits d’usage ruraux en faveur de communautés montagnardes. En l’espèce tous ces albergements de droits d’affouage forestiers ou de droits de parcours pour le bétail, établis *ut universi* à l’origine de la constitution du vaste patrimoine communal actuel, tels qu’ils sont par exemple systématisés en Tarentaise sous la forme de simples dispositions foncières consenties par le comte de Savoie, au début du XIV<sup>e</sup> siècle, au profit des communiens de la plupart des paroisses, mais à l’exclusion de tout privilège fiscal d’exemption d’impôt ou de réquisition de conscrits<sup>72</sup>.

Au surplus, réglant le détail des rapports du suzerain concédant avec la personne morale de la cité bénéficiaire, la charte s’efforce de définir le mode d’expression de cette dernière par l’intermédiaire de représentants chargés, dans le même temps, sous le contrôle étroit des officiers seigneuriaux, de maintenir l’ordre public et de veiller localement à la fourniture de diverses missions d’intérêt général<sup>73</sup>. En contrepartie de la reconnaissance des franchises, le corps de ville ainsi juridiquement consacré s’engage donc devant témoins, outre à accepter l’autorité

70. Parfois aussi dénommé le bailli, au cours du XIII<sup>e</sup> siècle. Sur le sujet trop mal connu de l’activité primordiale des châtelains institués par les princes de la Maison de Savoie, se reporter à : Etienne Dullin, *Les châtelains dans les domaines de la Maison de Savoie en deça des Alpes*, Grenoble, Jules Rey, 1911, X + 367 p. ; Guido Castelnuovo et Olivier Mattéoni (s. d.), *De part et d’autre des Alpes : les châtelains des princes à la fin du Moyen-âge. (Actes de la Table ronde de Chambéry, 2001)*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2006, 337 p.

Pour replacer l’activité du châtelain à sa juste mesure dans une structure administrative globale en plein essor, lors de la fin du Moyen-âge, voir aussi : Guido Castelnuovo, *Ufficiali e gentiluomini. La società politica sabauda nel tardo medioevo*, Milan, Franco Angeli, 1994, 426 p. ; Guido Castelnuovo et Christian Guilleré, « Les finances et l’administration de la Maison de Savoie au XIII<sup>e</sup> siècle », *Pierre II de Savoie. “Le petit Charlemagne” († 1268). (Etudes publiées par B. Andenmatten, A. Paravicini-Bagliani, E. Pibiri)*, Lausanne, Cahiers Lausannois d’Histoire médiévale, n° 27, 2000, pp. 33-125.

71. L’autorisation des foires ou des marchés de Saint-Michel-de-Maurienne (1266), de Morgex (1305) et de Conthey (1324) ne semble par exemple jamais avoir été liée à la concession de chartes de franchises pleines et entières en faveur de ces modestes localités. Cf. Ruth Mariotte-Löber, *Ville et Seigneurie*. [...], *op. cit.*, pp. 66.

72. Gabriel Pérouse, *Inventaire sommaire des archives départementales de la Savoie antérieures à 1793*. [...], *op. cit.*, pp. VI-VIII. ; « Copie des franchises des habitants de la Tarentaise au-dessus du Saix, accordées par les princes de Savoie, en 1391 », *Recueil des Mémoires et Documents de l’Académie de la Val d’Isère. Série des Documents*, vol. 1, Moûtiers, 1866, 712 p., pp. 399-410.

73. L’une des caractéristiques majeures de la charte de franchises, à cet égard indistinctement urbaine ou rurale, réside dans la reconnaissance d’un pouvoir normatif plus ou moins étendu à la communauté d’habitants, et dans l’association de cette dernière à l’exercice local de la justice de première instance à l’heure ou se développe, dans les possessions princières, une nouvelle procédure judiciaire dite « romano canonique » parfaitement contemporaine de la réception du droit romain. Sur ce point, voir notamment les études récentes de Nicolas Carrier pour la Savoie du Nord : *La vie montagnarde en Faucigny à la fin du Moyen-âge. Économie et société. Fin XIII<sup>e</sup>-début XVI<sup>e</sup> siècle*, Paris, l’Harmattan, 2001, 620 p., pp. 433-472 ; « Les communautés montagnardes et la justice dans les Alpes nord-occidentales à la fin du Moyen-âge. Chamonix, Abondance et les régions voisines. XIV<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècle », *Cahiers de recherches médiévales (XIII<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles)*, n° 10, *Paysans en leur communauté*, Paris, Champion, 2003, 288 p., pp. 89-118.



directe du prince sur le ressort urbain concerné, à lui offrir sa pleine collaboration dans l'effort d'administration de la police générale des alentours. Police routière comprise le cas échéant, dès lors que le relevé cartographique des agglomérations directement gratifiées de tels privilèges par la Maison de Savoie, entre la fin du XII<sup>e</sup> siècle et le début du XIV<sup>e</sup> siècle, recouvre presque parfaitement celui des établissements hospitaliers évoqués plus avant. Bien sûr, un nombre important des localités récompensées de leur allégeance par une charte se concentrent aussi sur les confins frontaliers âprement disputés des possessions savoyardes et dauphinoises en Combe de Savoie méridionale, en haut Grésivaudan, en Viennois ou en Bugey comme, dans une moindre mesure, sur les limites ultimes de la Bresse et du Pays de Vaud, au contact des possessions bourguignonnes, une fois acquis l'effacement préalable des comtes de Genève sur la région lémanique<sup>74</sup>. Pourtant le recensement de telles libéralités souligne avec encore bien plus de netteté le dessin des axes transalpins majeurs contrôlés par les “portiers” occidentaux du massif. En un peu plus d'une centaine d'années à compter de l'aube du XIII<sup>e</sup> siècle, dans le but de faciliter et garantir l'écoulement fluide du trafic sur la voie d'accès à l'Italie, la Maison de Savoie consacre explicitement les chartes de franchises de Villeneuve de Chillon (1214), d'Aigle (1314), de Saint-Maurice d'Agaune (1317), de Sembrancher (1239), d'Etroubles (1310), d'Aoste (peut être dès 1196) et de Bard (avant 1329) sur la portion alpine de l'itinéraire empruntant le col du Grand-Saint-Bernard. Tandis que sur le tronçon oriental d'une route du Petit-Saint-Bernard venant se greffer sur le précédent au niveau du confluent de la Doire et du Buthier, sont concédées les statuts particuliers de Tournon (1300), de l'Hôpital-sous-Conflans (1287)<sup>75</sup>, de Saint-Germain-sur-Séze (1259), de Morgex (1318) et de Villeneuve (1273)<sup>76</sup>. Mais en direction de l'autre extrémité de ce dernier, partant de la Combe de Savoie pour atteindre le Val de Saône par une

74. À partir des deux dernières décennies du XIII<sup>e</sup> siècle les enjeux géo-stratégiques des chartes de franchises consenties semblent l'emporter sur de seules considérations économiques, comme l'a établi autrefois Pierre Vaillant, le premier analyste à relever avec netteté le lien manifeste existant, lors de la fin du Moyen-âge, entre la carte d'implantation des villes franches savoyardes et la prégnance contemporaine du lancinant conflit opposant les maisons comtales des Dauphins de Viennois et de Savoie. Cf. Pierre Vaillant, « La politique d'affranchissement des comtes de Savoie (1195-1401) », *op. cit.*, pp. 315-323.

75. Aujourd'hui chef-lieu de la commune d'Albertville, en rive droite de l'Arly, un kilomètre en amont de son confluent avec l'Isère, depuis la réunion des deux localités de Conflans et de l'Hôpital-sous-Conflans, le 1<sup>er</sup> janvier 1836, conformément aux Lettres Patentes données par le Roi de Sardaigne Charles-Albert le 19 décembre 1835.

76. La localité de la Thuile, à l'aval du col, versant valdôtain, (par ailleurs déjà bénéficiaire des statuts princiers accordés aux habitants de toutes les paroisses de la haute vallée d'Aoste — ou Valdigne — depuis 1318, en matière de taille), se voit reconnaître très tardivement, en 1624, le bénéfice d'une libéralité princière spécifique, mais limitée à l'exemption partielle de la fourniture de conscrits à la milice provinciale, à la condition exprès que ses ressortissants assurent « *la garde du pont* [sur la Doire de la Thuile, au confluent de la Doire du Verney et du Torrent du Ruitor] *tant pour fait de la guerre que de la santé publique et assist[ent] au passage des passants en tems d'hiver et autres quand ils en seront requis* », Jean-Baptiste de Tillier, *Le franchigie delle comunità del ducato di Aosta*. (a cura di Maria Clotilde Daviso di Charvensod e di Maria Ada Benedetto), Torino, Miscellanea di Storia Italiana, Serie IV, vol. VII, Deputazione Subalpina di Storia Patria, 1965, XIX + 326 p., p. 281 ; (pour les reconnaissances de cet acte tardif de 1624 en 1634, 1650 et 1675, cf. *loc. cit.*, pp. 290-291, 296-297, 306-307).

Cluse des Hôpitaux à la dénomination tout aussi évocatrice, est-il également loisible de mentionner les semblables privilèges princiers pareillement accordés aux localités de Montmélian (1233), de Chambéry (1232), de Rossillon (1306), de Saint-Rambert en Bugey (1288), de Saint-Germain d'Ambérieu (1328) de Pont-d'Ain (1319) et enfin de Bourg-en-Bresse (1251). De même, à partir du pont de Montmélian, des siècles durant le seul ouvrage d'art en maçonnerie jeté sur l'Isère en amont de celui de Grenoble, favorisé par un développement irrésistible lui assurant dès la fin du Moyen-âge le monopole sur l'essentiel du transit alpin occidental, l'itinéraire du Mont-Cenis est-il pareillement balisé par les largesses princières exprimées en faveur des villes franches de Saint-Julien-de-Maurienne (1264), de Suse (1148), d'Avigliana (avant 1148) et de Rivoli (1148)<sup>77</sup>.

À l'énoncé de cet inventaire, une charte singulière ne manque pas de détonner cependant parmi toutes les franchises contemporaines ainsi répertoriées. Dans l'esprit de celles, toujours un peu mystérieuses à l'entendement actuel, consenties aux simples villages valdôtains de Valsavarenche et de Valdigne<sup>78</sup>. La libéralité reconnue à la petite communauté humaine de Haute Tarentaise apparaît en effet hybride à plus d'un titre, même incontestablement inscrite dans la parfaite logique de cette politique princière de développement d'un axe routier important. Ce dont atteste la confirmation régulière par l'autorité suprême, soit une douzaine de fois de 1259 à la Révolution, au témoignage des archives communales de Séez, des avantages fiscaux non anodins consentis aux seuls faisant feu du hameau sans qu'il ne soit possible de les confondre avec de simples prérogatives féodo-seigneuriales foncières de droit commun.

### **L'esprit des lieux : un terreau local facteur de contestation récurrente du statut fiscal dérogatoire des faisant feu de Saint-Germain de Séez.**

Cela fait longtemps sans nul doute, en 1259, que les habitants de Saint-Germain entretiennent un rapport étroit avec une route qui, tout en apportant le danger à la porte de leurs maisons, leur permet néanmoins d'y vivre peut-être un peu moins chichement à défaut de les enrichir réellement, qu'ils ne le feraient si elles étaient situées plus loin de la chaussée. Plus haut, sur le col, entre l'hospice

77. En réalité ces trois cités très tôt gratifiées de chartes de franchises, à l'image de beaucoup de localités italiennes, perdent au cours du XIII<sup>e</sup> siècle leur qualité originelle de marqueur frontalier des domaines savoyards qu'aux portes de Turin elles assument depuis près de deux siècles, à la jonction des Escartons dauphinois et de la plaine piémontaise proprement dite, au profit d'un statut dorénavant révélateur d'une logique routière unique, directement situées au débouché occidental de la route transalpine établie à travers le Mont-Cenis. Cf. Giuseppe Sergi, *Potere e territorio lungo la strada di Francia da Chambéry a Torino fra X e XIII secolo*, Napoli, Ligori, 1981, 338 p. ; Claudio Bertolotto, « Moncalieri medievale : una forma urbana sui percorsi della strada di Francia », *Luoghi di strada nel medioevo. Fra il Po, il mare e le Alpi occidentali. (a cura di Giuseppe Sergi)*, Torino, Paravia-Scriptorium, 1996, 288 p., pp. 247-261.

78. Cf. Ezio-Emerico Gerbore, « Les plus anciennes franchises rurales valdôtaines (1270-1311) : types et problèmes », *Liberté et libertés. VIII<sup>e</sup> centenaire de la charte de franchises d'Aoste. [ . . . ], op. cit.*, pp. 115-131.

et les ruines de la *mansio* romaine, le vieux cromlech de pierre<sup>79</sup> ne témoigne-t-il pas d'un passage remontant en ces lieux aux temps préhistoriques ?

La route, assurément, induit un triste lot de calamités en tout genre pour ses voisins immédiats. Au premier chef, celles des destructions et des pillages imputables aux gens d'armes sans cesse en marche, en une époque où, depuis la chute de l'Empire romain, les services d'intendance aux armées ont disparu. Car entre deux campagnes militaires, la distinction du soldat officiel et du bandit de grand chemin se fait souvent malaisée, au grand dam de la tranquillité de l'indigène, à proximité du chemin. Que dire également de tous les germes d'épidémies que transportent à la semelle de leurs chaussures tous ces passants qui, siècle après siècle, jour après jour, traversent inlassablement le modeste village ? Mais la route se fait parallèlement nourricière, dans une parfaite ambivalence<sup>80</sup>. À l'image de tous les riverains de tels axes de grande circulation, sous toutes les latitudes, les habitants de Saint-Germain y vendent plus qu'ils n'offrent de temps à autre gracieusement, à des voyageurs affamés, accablés par la chaleur estivale ou transis par le froid mordant de la mauvaise saison, le peu de surplus alimentaire à leur disposition. Ils proposent surtout leur force de travail en monnayant leurs services de guides ou de porteurs. Vraisemblablement se muent-ils aussi en “charognards”, exceptionnellement, lorsque les beaux jours revenus après l'interminable hiver, ils arpentent le tristement suggestif vallon dit du « Creux des Morts » pour y récupérer les cadavres de tous les infortunés voyageurs de l'hiver précipités là par l'avalanche, descendue en droite ligne des pentes raides du Clapey. Comment les en blâmer ?<sup>81</sup> Rançonnent-ils à l'occasion ? Difficile de le savoir, faute de preuves circonstanciées. Il ne semble pas, toutefois, que les archives judiciaires auraient pu taire complètement l'existence d'un brigandage routier systématique de leur part, étrangement laissé impuni par des Autorités publiques au contraire soucieuses de tirer un profit économique maximum du passage de caravanes marchandes attirées sur le parcours par la renommée de sa sécurité. Par contre, pourtant éloignés des frontières extérieures des États de Savoie, ils s'adonnent sans nul doute de plus en plus volontiers à la contrebande, notamment interne à ces derniers, surtout à partir du début des Temps Modernes et l'émergence d'une perception administrative systématique, à grande échelle, de droits de gabelle et de douane au passage

79. Franco Mezzena, « Il cromlech del Piccolo San Bernardo. Ricerche 2003-2004 », *Alpis Graia. Archéologie sans frontières au col du Petit-Saint-Bernard*. [...], *op. cit.*, pp. 61-68 ; Laurence Pinet et Olivier Sivan, « Le cercle de pierres dressées au Col du Petit-Saint-Bernard. (Séze, Savoie ; La Thuile, Val d'Aoste) : étude des mégalithes », *loc. cit.*, pp. 69-75.

80. Pierre Dubuis (s. d.), *Ceux qui passent et ceux qui restent. Études sur les trafics transalpins et leur impact local*, Actes du Colloque de Bourg-Saint-Pierre, 1988, Saint-Maurice, Editions du Bimillénaire du Grand-Saint-Bernard, 1989, 218 p. ; pour une stimulante comparaison Ezio-Emerico Gerbore, « Une communauté sur la route du Mont-Joux au bas Moyen-âge. L'exemple d'Étroubles », *loc. cit.*, pp. 57-75.

81. Le thème est toujours actuel aux XX<sup>e</sup> et XXI<sup>e</sup> siècles, comme en témoigne une frénétique chasse au trésor dans les carcasses d'avions accidentés sur le massif du Mont-Blanc tout proche du Petit-Saint-Bernard, tant dans le célèbre roman d'Henri Troyat *La neige en deuil*, porté à l'écran dès 1956 par Edward Dmytryk, que dans le film *Malabar Princess* de Gilles Legrand (2004). (Cf. Henri Troyat, *La neige en deuil*, Paris, Flammarion, 1952, 195 p.)

de chaque province<sup>82</sup>. Sans qu'il soit possible, malheureusement, d'estimer avec quelque vraisemblance l'ampleur réelle de cette activité accessoire aussi rémunératrice que parfaitement illicite.

Avec certitude, à l'inverse, balisent-ils la voie à la manière dont leurs ancêtres le faisaient déjà du temps de l'officier Ammien Marcellin<sup>83</sup>, au cours d'un IV<sup>e</sup> siècle de décadence de l'organisation institutionnelle romaine, décrivant sur le tracé routier des cols alpins ces perches de bois dépassant de la neige ou émergeant soudain des denses nappes de brouillard<sup>84</sup>, faute d'entretien régulier des vénérables

82. Le sujet de la contrebande antérieure à son âge d'or des XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles dans les États de Savoie, il est vrai contemporaine de la structuration d'un État moderne jaloux de son monopole fiscal, a malheureusement été trop peu étudié. Voir néanmoins Donatella Balani, « confini violati. Problemi d'ordine pubblico e controllo del territorio alle frontiere occidentali degli stati sabaudi (secolo XVIII) », *Bolletino Storico-bibliografico Subalpino*, Anno 107, Torino, 2009, vol. 2, pp. 137-227, (consulter plus spécialement « Lungo le strade, al di là dei monti », pp. 171-182). Pour une approche intéressante de la fraude fiscale médiévale par Pierre Dubuis, « Aspects de la vie quotidienne sur une frontière 'chaude' : le Valais central à la fin du Moyen Âge d'après le témoignage des comptes des châtelains savoyards », *Annales valaisannes*, Sion, 1997, pp. 7-18 ; voir aussi, quoique non centré sur le thème de la répression de la délinquance fiscale, Laurent Périllat, « Les greniers à sel en Savoie dans la seconde moitié du XVI<sup>e</sup> siècle. Installation et ressort géographique », *Espaces Savoyards. Frontières et découpages [...]*, op. cit., pp. 201-220.

83. « En hiver, la terre couverte par les froids d'une croûte de glace, étant polie et par là même glissante, rend la marche incertaine et provoque des chutes ; et les larges vallées, où en terrain plat la glace ôte tout sécurité, engloutissent parfois les voyageurs. C'est pour cette raison que les gens qui connaissent bien le pays enfoncent aux endroits les plus sûrs des pieux de bois dressés, afin que leur ligne continue guide le voyageur sans dommage. Si ces pieux disparaissent sous les neiges ou s'ils sont renversés par les ruisseaux qui coulent de la montagne, il est difficile de passer par les sentiers, même avec des indigènes pour vous montrer le chemin », Ammien Marcellin, *Histoire. Livres XIV-XVI. (Texte établi et traduit par Edouard Galletier avec la collaboration de Jacques Fontaine)*, Paris, Les Belles Lettres, 1968, 295 p., livre XV, X, p. 138.

Bien que d'origine grecque, Ammien Marcellin (v. 330 – † v. 395), officier supérieur de l'armée impériale sous les règnes de Constance II et de Julien l'Apostat, représente l'ultime historien classique de Rome s'exprimant en latin lorsqu'il abandonne le métier des armes pour se consacrer à l'écriture, en 363, à l'issue d'une carrière militaire écourtée par les troubles politiques de la fin du IV<sup>e</sup> siècle. Son *Histoire*, ensuite incorporée dans des *Res Gestæ* en partie perdues, contient une évocation assez précise de la géographie gauloise et notamment des Alpes qu'il franchit plusieurs fois par le Montgenèvre et, sans doute, le Mont-Cenis, à l'occasion de ses pérégrinations en Gaule. S'il est d'ailleurs le premier auteur antique à mentionner l'existence d'une énigmatique contrée de « *Sapaudia* » d'où provient incontestablement le toponyme actuel de « Savoie », il semble l'avoir effectivement parcouru lors d'une d'une inspection militaire sur le cours du Rhône, entre Lyon et le Valais : « *Unde sine [le Rhône] iactura rerum per Sapaudiam fertur et Sequanos* », Ammien Marcellin, *Histoire [...]*, op. cit., livre XV, X, p. 142. Au sujet de cette controverse sémantique séculaire, se reporter par exemple à Johannès Pallière, *Sur l'origine mystérieuse du nom Savoie*, Montmélian, La Fontaine de Siloé, 2009, 292 p., (voir notamment « Ammien Marcellin géographe », pp. 45-63).

84. Pour éviter que les passants — voire les habitants des autres villages de la commune, jaloux du statut fiscal avantageux des Germanais — n'arrachent ces perches afin de les reconverter en traîneaux de fortune pour leurs bagages ou, plus prosaïquement, pour faire du feu lorsqu'il sont pris dans la tourmente, la tradition s'instaure, au cours du Moyen-âge, de les affubler d'une branche perpendiculaire, au deux tiers de leur hauteur, pour leur donner l'apparence sacrée d'une croix de calvaire. Certes l'acte de 1259 n'évoque que des « *perches ou jalons* », contrairement à l'injonction plus explicite, en 1594, faite aux habitants de Lanslebourg par l'acte de reconnaissance de leur charte de 1317 « *de planter des croix pour enseigner le chemin aux passants* », (François-Clément de Mareschal de Lucianne, « Franchises et autres documents inédits relatifs à Lanslebourg tirés des archives du Sénat de

colonnes de pierre affectées à la même tâche de signalisation, solidement édifiées autrefois de place en place par les ingénieurs civils et militaires préposés à l'établissement du réseau voyer transalpin de la Rome impériale<sup>85</sup>. Parfois travaillent-ils au maintien de la chaussée boueuse et trop souvent défoncée depuis que la calade antique naguère agencée en forme de gigantesques marches d'escalier, aux points les plus critiques des fortes rampes encadrant leur village, se délite et cesse de retenir le revêtement d'un gravier de moins en moins dense sous le pied des passants et de leurs bêtes de somme<sup>86</sup>. Au principal, à moitié guides et à moitié porteurs, ils font les “marrons”, chargeant sur leurs mules et leurs épaules le bagage de leurs clients.

C'est d'ailleurs en cette qualité de marrons qu'en février 1259 ils permettent à l'équipage de Cécile des Baux, veuve du comte de Savoie Amédée IV et régente des possessions familiales en faveur de son fils Boniface, de franchir l'obstacle du Saint-Bernard. Selon la légende n'est-ce pas sur la pieuse relique conservée dans la chapelle du village, d'une chaise à porteur qui, jusqu'à Sainte-Jeanne de Chantal est sensée avoir transporté une foule de beau monde, à la mode des princesses

---

Savoie et des archives du département de la Savoie », *Travaux de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Maurienne*, t. V, Saint-Jean-de-Maurienne, 1881, pp. 1-32, p. 8). Mais l'iconographie du début du XIX<sup>e</sup> siècle montre cependant toujours sans équivoque l'alignement de telles croix sur le chemin du Petit-Saint-Bernard. Cf. sur ce point, William Brockedon, *Illustrations of the passes of the Alps, by which Italy communicates with France, Switzerland and Germany*, Londres, Henri G. Bohn, 1827, *Volume the first. Containing the Little Saint-Bernard, the Montgenèvre, the Mont Cenis, the Mont St Gothard, and the Stelvio*, 92 p. + 54 planches hors texte, planches n° 3, 4, 5 et surtout 8 (*Ascent of the Little St. Bernard from the Tarentaise* ; la vue représente le chemin antique et ses jalons au lieu dit du « Creux des morts », à l'amont de Saint-Germain).

Au sujet des plaintes formulées par les habitants de Saint-Germain contre le vol de ces « échals », cf. : Arch. dép. Savoie 187 E-dépôt 29, *Plainte adressée à Monsieur l'Intendant de Tarentaise contre les propriétaires riverains du chemin du Petit-S<sup>t</sup>-Bernard entre S<sup>t</sup>-Germain et Marmorel relative aux perches qui disparaissent et paraît être soustraites par les dits riverains, pour en faire des piquets et pour chauffage. Le 9 mai 1775*, 4 p. en 2 fol. ; Arch. dép. Savoie 187 E-dépôt 29, requête à l'Intendant de Tarentaise du 9 octobre 1787, 4 p. en 2 fol., (« ceux-ci ont enlevés dans le courant du mois [d'août] la plupart des dits échals à la concurrence d'environ quatre vingt dont ils se sont servis pour leur affouage », *loc. cit.*, p. 2).

85. À l'époque gallo-romaine trois imposantes colonnes de pierre jalonnent le mauvais pas de l'itinéraire, à l'amont de Saint-Germain, là où il est régulièrement balayé par les coulées d'avalanches descendues de la pointe du Clapey sur les raides pentes herbeuses le surplombant. Mais à la fin des Temps Modernes ce sont deux cent vingt perches de sapin d'une hauteur de six mètres qui le balisent, du village au col, tandis qu'à leur tête, « un croisillon indiqu[e] [désormais] la direction exacte de la perche suivante », (Célestin Freppaz, « Les franchises de Saint-Germain-sur-Sééz », *op. cit.*, p. 275).

86. Hormis dans les passages scabreux à forte dénivelée des parties basses de l'ascension, (sur chacun des deux versants elle n'est donc pas carrossable, contraignant au démontage des voitures et autres chariots de transport), ou de voie établie à contre-pente sur une structure maçonnée, la chaussée romaine du Petit-Saint-Bernard n'est ni dallée, ni même réellement pavée au cours de l'Antiquité. Sa surface reste sommairement empierrée tandis que des fossés régulièrement entretenus, jouant un rôle irremplaçable de drains, évitent que l'eau de ruissellement n'emporte trop rapidement cette calade sommaire, voire ce gravier artificiel, et ne transforme la voie en bournier difficile à parcourir. Avec l'administration romaine, malheureusement, disparaît cet aménagement rationnel remarquable de l'itinéraire lors des troubles politiques du V<sup>e</sup> siècle, jusqu'aux travaux sporadiques de consolidation entrepris au cours des Temps Modernes. Cf. Pietro Barocelli, « La strada e le costruzioni romane dell'Alpis Graia », *Atti della Reale Accademia delle Scienze di Torino. Pubblicati dagli Accademici Segretari delle due Classi*, n° 5, vol. 66, Torino, Fratelli Bocca, 1924, 23 p.

de l'Antiquité, que s'accomplit l'équipée princière<sup>87</sup> ? Quel que soit le mode de transport réellement usité par la grande dame et afin de remercier les habitants de Saint-Germain de l'avoir tirée d'un si mauvais pas, elle et sa suite, la comtesse leur aurait sur le champ, si l'on continue à se fier aux détails pittoresques de la vénérable chronique, concédé avec d'avantageuses franchises collectives, une insigne marque de reconnaissance.

Le merveilleux légendaire, comme toujours, vient ici se greffer sur la souche d'une vérité historique beaucoup plus triviale. Car dans les us et coutumes de cette époque féodale, le bénéficiaire de toute concession de « libertés » de cet acabit se voit confier, en contrepartie d'un statut juridique dérogoratoire au droit commun des autres justiciables, une quasi mission de service public qu'un appareil d'État encore mal assuré s'avère évidemment incapable de prendre en charge directement par l'intermédiaire de commettants dûment appointés à cet effet. Le titulaire des franchises, en règle générale la personne morale d'une collectivité d'individus, doit donc être regardé à l'instar d'un concessionnaire de ce service public assuré par des prestations généralement exprimées en nature, l'avantage fiscal à lui consenti représentant la rémunération, sous forme d'un dédommagement, de cette prestation. Dans un tel contexte, n'en déplaise au souvenir idéalisé du passage de Cécile des Baux dans les neiges du Saint-Bernard, la reconnaissance de franchises fait souvent l'objet d'après négociations par chacune des deux parties concernées. Alors que les bénéficiaires s'efforcent de faire en quelque sorte monter les enchères, de longs mois durant, l'accord recherché relève pour le pouvoir princier d'une politique de rigoureuse gestion territoriale, favorable au renforcement des structures institutionnelles de leur autorité.

Curieusement, une caractéristique commune à la plupart des chartes concédées en cette fin du Moyen-âge, dans les Alpes comme ailleurs et sans égard aux nombreuses différences de détail révélées par l'examen attentif de la lettre de telles libéralités, fait défaut dans le cadre des avantages reconnus aux seuls faisant feu de Saint-Germain. Jamais en marge des classiques privilèges accordés en leur faveur n'est-il en effet reconnu la moindre forme de personnalité morale de la petite communauté d'habitants. La localité, à dire vrai isolée sur la rive droite du Reclus, ne sera ainsi jamais consacrée en paroisse autonome distincte de celle de Sénez, au sein de laquelle se regroupent tous les villages au contraire étagés en rive gauche, sur le vaste cône alluvionnaire de l'impétueux torrent. L'exception, singulière, permet en conséquence de comprendre l'obstination d'autant plus farouche manifestée à chaque génération, ou presque, par des chefs de famille désireux d'obtenir directement du pouvoir princier de fréquentes reconnaissances

---

87. Sur ce point de la manière de voyager et de la nature des services rendus aux passants par les autochtones voisins de la chaussée, consulter par exemple Max Bruchet, *La Savoie d'après les anciens voyageurs*, Annecy, Imprimerie Hérisson frères, 1908, 375 p., (voir principalement « Les grandes routes de la Savoie féodale », « Le commerce à travers les Alpes au Moyen-âge » et « Les pèlerins à travers la Savoie », pp. 12-44).

de leurs fragiles prérogatives<sup>88</sup>, sans passer par l'intermédiaire de la structure communale d'une assemblée générale de tous les communiens de Séez sans exception, s'exprimant dans ce cas au nom d'un seul de ses quartiers. Les franchises de Saint-Germain exacerbent inévitablement les tensions, l'expression d'une sourde opposition de la majorité des comparsonniers domiciliés dans les autres villages du ressort paroissial séerain. Surtout lors des deux derniers siècles des Temps Modernes, lorsque par temps de paix se raréfie le trafic et que ne se justifie plus guère le maintien du privilège. Même si la guerre se fait en réalité lancinante dans les parages, au gré de quatre occupations françaises en cent cinquante ans, synonymes d'inévitables opérations militaires sur le col et ses routes d'accès<sup>89</sup>. Révélatrice d'un temps révolu, la consécration des franchises au profit d'une partie réduite de paroissiens jaloux de leur avantage collectif, trouble l'unité de la communauté paroissiale puis communale en exaspérant plus que partout ailleurs dans le voisinage de Haute-Tarentaise, l'esprit de clocher villageois<sup>90</sup>.

### **L'octroi singulier de libertés personnelles en dehors de toute consécration municipale.**

Quelle est donc la teneur de la charte octroyée en 1259 par la chancellerie comtale de la Maison de Savoie ? En voici le cœur du dispositif :

« À tous ceux qui ces présentes lettres verront, soit notoire que Nous, Comtesse de Savoie et Marquise en Italie, en notre nom et en celui de notre fils Comte et Marquis des mêmes lieux, promettons aux hommes de Saint-Germain que Nous et les Nôtres, les tiendrons et regarderons comme exempts, francs pour toujours de toute exaction, c'est à dire de toute taille, cavalcade et autre coutume ; et eux, en correspectif de cette franchise, sont tenus de servir de guides par le Mont-Jou à Nous et à nos envoyés ; de secourir les voyageurs qui se trouveraient en danger sur la montagne ; de porter ceux qui y mourront jusqu'au lieu

88. « D'ailleurs, chaque fois que leurs franchises étaient sérieusement menacées, comme chaque fois que les princes régnants s'approchaient de leur territoire, les communiens de Saint-Germain ne manquaient pas de faire entendre leurs doléances, de solliciter et d'obtenir une nouvelle confirmation de leurs vieux privilèges », François-Marie Million, « Le village de Saint-Germain de Séez et ses franchises », *op. cit.*, p. 15. Pour un autre exemple de cette obstination populaire à la défense des franchises, dans la proche vallée tarine des Allues, cf. Jean-Marie Coutem, « Comment nos aïeux savaient conserver et défendre leurs franchises et leurs libertés », *Mémoires et Documents de l'Académie de la Val-d'Isère. Série des Mémoires*, Vol. 4, Moûtiers, Imprimerie Cane sœurs, 1883, 543 p., p. 521-528.

89. Marius Hudry, « La Tarentaise dans la stratégie des armées du Roi de France aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles », *Soldats et armées en Savoie [...]*, *op. cit.*, pp. 27-36.

90. « Dans cette communauté il y a plusieurs familles qui en composent le quart environ des habitants. D'entre lesquels il en est une douzaine qui habitent toute l'année dans le village de Saint-Germain [...] Cependant sous prétexte de certains prétendus privilèges, qu'ils disent consister à une exemption de charges personnelles, ont toujours refusé et refusent actuellement tant à fournir des hommes pour soldats en fait de levée, qu'à toutes fournitures de bois, voitures et autres, qui sont ordonnées pour le service du Roy [...] Ce qui cause des grands différends et une continuelle confusion avec le reste des habitants de ladite communauté », Arch. dép. Savoie 187 E-dépôt 29, copie d'exploit à comparaître devant l'intendant de Tarentaise, du 21 février 1734, 3 p., 2 fol., p. 1-2.

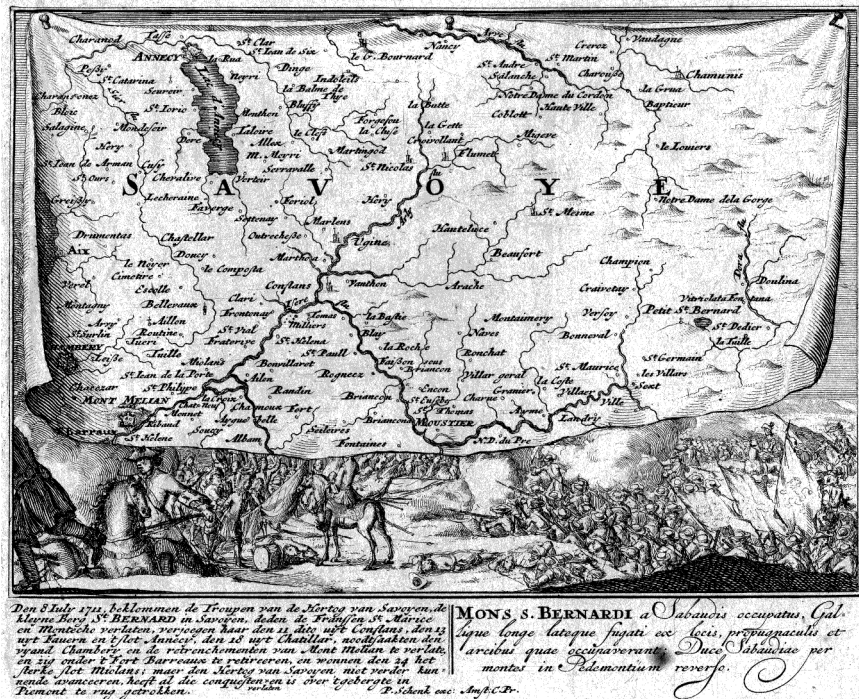


FIGURE 1 – Célébration du passage au Petit-Saint-Bernard, le 8 juillet 1711, de l’armée sabaudo-autrichienne conduite par le Duc de Savoie Victor-Emmanuel II à la rencontre des troupes françaises du Duc de Berwick occupant le duché : l’illustration d’un épisode des incessantes opérations militaires des Temps Modernes à travers le col du Petit-Saint-Bernard et la Tarentaise<sup>92</sup>

où il sera possible de les ensevelir ; de marquer les chemins publics du Mont avec des perches ou jalons, pour que les passants ne s’y égarent point »<sup>91</sup>.

Énoncé doublement paradoxal puisque, dans une formulation lapidaire, l’exception s’avère ici totale sur le plan fiscal, à l’opposé des prérogatives limitées

91. Traduction en français moderne proposée par François-Marie Million, « Le village de Saint-Germain de Séez et ses franchises », *op. cit.*, pp. 8-9. Dans l’attente de leur numérisation par le service spécialisé des Archives Départementales de la Savoie, les chartes originales d’attribution et de confirmation échelonnées de 1259 à 1775 — cotées Arch. dép. Savoie, 187 E-dépôt 1-2 — ne sont malheureusement plus communicables en raison de la fragilité de certains supports. Quelques-unes ont néanmoins été reproduites *loc. cit.*, pp. 33-42 et par Eugène-Louis Borrel, « Les monuments anciens de Tarentaise [...] », *op. cit.*, pp. 301-306.

92. Mons S. Bernardi a Sabaudis occupatus, Gallique longe lateque fugati ex locis, propugnaculis et arcibus quae occupaverant ; Duce Sabaudiae per montes in Pedemontium reverso.

Carte gravée à Amsterdam par P Schenk après 1711, (XVIII<sup>e</sup> siècle)



qu'accordent les chartes contemporaines réellement urbaines, de facture plus classique, à leurs bénéficiaires. Manquent les longs développements habituellement consacrés à la répartition minutieuse du montant d'une *teisa domorum*, ou toise, levée dans la ville au nom du prince sur toutes les façades des maisons mesurées en toises, en remplacement de la taille ordinaire. Manque pareillement toute la réglementation pointilleuse de la perception par l'administration comtale des « laods et vente » à l'occasion de toute mutation immobilière dans l'enceinte de la ville, des nombreux subsides ou auxiliaires extraordinaires<sup>93</sup>, des lucratives redevances sur le débit des denrées sous la halle, sur le pré de foire ou dans les échoppes. Manque enfin la fixation du principe des diverses banalités, dont celle de four cependant si courante dans la moindre bourgade de relative importance<sup>94</sup>. Rien de toute cette savante comptabilité à l'égard de Saint-Germain, mais bel et bien une exemption totale de toute forme « *d'exaction* » fiscale, signe de l'importance de la mission d'aide au passage et d'ouverture du col du Petit-Saint-Bernard que le concédant assigne en contrepartie de cette largesse singulière à la communauté bénéficiaire. Il en est de même en matière militaire, domaine sur lequel les chartes contemporaines se montrent d'ordinaire si pointilleuses quant à l'exposé des obligations féodales exigées du corps de ville, évaluées en nature ou en numéraire par le suzerain à l'occasion de chacune des différentes formes juridiques d'opérations armées, de la cavalcade à la simple chevauchée. Ou encore au sujet de la fourniture de « clients », c'est à dire de mercenaires appelés à remplacer les communiens réquisitionnés pour la défense passive de la cité et de ses voies d'accès, en cas de conflit<sup>95</sup>. Mieux, n'est-il pas spécifié par cette mention de toute « *autre coutume* » la volonté d'exemption générale de toute forme de redevance d'une nature régaliennne et fiscale qui aurait néanmoins été omise dans la rédaction particulièrement sommaire de l'acte ? Preuve si besoin était d'une politique routière ambitieuse sur un axe transalpin majeur à l'épicentre de ses possessions, celui du col du Petit-Saint-Bernard en ce milieu du XIII<sup>e</sup> siècle, dont le prince savoyard estime que les rampes d'accès doivent être praticables tout au long de l'année en dépit de leur exposition naturelle aux avalanches, de beaucoup le plus surnois, ici, de tous les caprices de la nature hivernale<sup>96</sup>.

93. Pour un tableau récapitulatif de toutes ces prestations fiscales « génériques », cf. Ruth Mariotte-Löber, *Ville et seigneurie* [...], *op. cit.*, pp. 53-63.

94. *Ibid.*, pp. 64-76.

95. *Ibid.*, p. 54 (+ notes). Les obligations pesant sur toutes les communautés d'habitants, paroisses rurales comprises, s'avèrent particulièrement lourdes en matière militaire, à partir de la fin du Moyen-âge et de la structuration de l'État savoyard moderne, notamment dans le cadre de la « fourniture d'étape » aux incessantes troupes en déplacement à travers les Alpes. Sur ce point, voir par exemple Gabriel Pérouse, *Inventaire sommaire des archives départementales de la Savoie antérieures à 1793* [...], *op. cit.*, pp. XC-XCIX.

96. « *La neige en effet est une très grande et peu enviable spécialité du Saint-Bernard, l'élément particulièrement hostile de cette voie de passage* », François Gex, *Le Petit-Saint-Bernard* [...], *op. cit.*, p. 63. Très enneigé, sujet à la formation de congères du fait d'une forte exposition au vent dominant d'ouest, particulièrement exposé aux coulées de neige, notamment sur son versant tarin dont la voie antique traverse le bas des mauvais couloirs d'avalanches issus des sommets du Clapey, de Belleface et, dans une moindre mesure, de Lancebranlette, l'itinéraire du Petit-Saint-Bernard se révèle particulièrement meurtrier, des siècles durant, malgré l'altitude relativement modeste, (2200 mètres), du col qui en

Preuve, à la suite, du caractère vital à la communauté d’habitants des dispositions de cette charte de 1259 pour qu’elle s’ingénie à les faire renouveler avec une constance proche de l’obstination, à la moindre occasion favorable, de cette date à celle de leur disparition définitive en 1792, par le moyen d’une litanie de d’actes de reconnaissance arrachés à la puissance souveraine<sup>97</sup>. Les archives ne conservent-elles pas la trace d’actes officiels de confirmation du 17 décembre 1390, du 23 août 1399, du 17 septembre 1399, du 24 novembre 1461, du 16 juillet 1481... de la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, sur fond de généralisation des gabelles et de la fameuse « consigne du sel » par Emmanuel-Philibert, ou de 1690 et 1715 en marge de la réorganisation du système de levée de régiments provinciaux de conscrits par Victor-Amédée II, par exemple, et ce, sans discontinuer jusqu’à l’extrême fin du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>98</sup> ? Certes, si le pouvoir comtal médiéval estime vital l’acte initial de concession, il se lie par contre dangereusement pour l’avenir en accordant une telle faveur à titre perpétuel, sans plus y réfléchir, conformément aux mentalités contemporaines. Bien sûr toutes les concessions indistinctement foncières ou de droits régaliens sont alors conçues sur ce modèle, sans limites de temps autre que celles de la diligence de parties scrupuleuses à en faire établir de loin en loin la reconnaissance, unique moyen d’interrompre le cours insidieux d’une éventuelle prescription extinctive. Ce qu’ont parfaitement compris les communiens de Saint-Germain, toujours prompts à réclamer invariablement la quittance de leurs états de service hivernaux au recteur de l’hospice du col<sup>99</sup>, lors de chaque printemps

---

marque le point haut. Ce que confirment parfaitement les archives de Séez : « *Les syndics, hommes et communiens de la paroisse de Cé [Séez] en Tarentaise. Disant qu’estant situés au pied de la montagne du petit St. Bernard, qui est le passage du pais d’Aoste en Tarentaise, ils voyent chaque année en tems d’hivers avec une sensible douleur les maheureux accidents, qui arrivent aux passants par les lavanches, bourrasque et tourmente, qui s’élèvent en la d<sup>te</sup> montagne faute d’avoir endroit ou se pouvoir retirer et réfugier dans un tems si facheux et notamment en hyvers dernier [1699], où en deux différents jours il est resté enseveli dans ladite montagne par le mauvais tems quatorze personnes* », Arch. dép. Savoie 187 E-dépôt 26, recours des syndics et communiens de Séez à son Altesse Royale, 3 p., 2 fol., p. 1.

97. Par exemple : « *Franchises communales. Bulletin analytique. Confirmation des privilèges, libertés, exemptions, franchises et immunités accordées aux procureurs, manants et habitants de St-Germain, par Charles-Emmanuel Duc de Savoie, Prince de Piémont, Roi de Chypre, etc. . . en bon souvenir de ses Sérénissimes prédécesseurs Charles-Emmanuel son aïeul et son Altesse royale son père, en date du 18 X<sup>bre</sup> 1649. Mêmes confirmations sous les dates ci-après portées sur un seul registre en langue italienne : 1584 = 4 X<sup>bre</sup>, 1603 = 26 janvier, 1608 = 15 mai, 1611 = 16 mars, 1618 = 28 avril, 1632 = 25 X<sup>bre</sup>, 1638 = 28 X<sup>bre</sup>, 1649 = 18 X<sup>bre</sup>, 1680 = 3 X<sup>bre</sup>, 1585 = 26 janvier, 1586 = 6 mars, 1589 = 19 avril, 1592 = 27 janvier, 1599 = 17 janvier, 1600 = 29 avril, 1603 = 11 mars, 1608 = 20 juin, 1611 = 16 avril, 1618 = 2 mai, 1633 = 17 mars, 1634 = 8 juillet, 1638 = 21 janvier, 1650 = 14 janvier, 1657 = 16 janvier, 1680 = 18 X<sup>bre</sup>, 1699 = 4 juillet. Une pièce en bon état* », (étiquette de classement — XIX<sup>e</sup> siècle ? — de deux pièces de 1 et 5 fol., dont l’une, reliée mais incomplète, consigne du fol. 3 à 5 une « *Note des arrêts de la Chambre des Comptes de Savoie pour la communauté susdite de Saint-Germain* ») : Arch. dép. Savoie 187 E-dépôt 2.

98. Cf. François-Marie Million, « Le village de Saint-Germain de Séez et ses franchises », *op. cit.*, p. 15-16 : « *Il est pour nous indubitable que ces diplômes ne sont pas les seuls qui furent concédés au village de Saint-Germain ; un plus grand nombre de pièces analogues ont pu et dû exister, mais elles ne nous sont pas parvenues* », *loc. cit.*, p. 15.

99. À titre d’exemple : « *Nous Jean Ducloz Docteur en Sainte Théologie Chanoine Régulier, Administrateur de l’Hospital de Saint Bernard Colonne joux, et prieur de Sest [Séez] : suivant la réquisition faite par les Consortz et Communiens du Village de S<sup>t</sup>. Germain de cette paroisse de Sest, pour estre maintenus dans leurs privilèges [...] Certifions qu’iceux Comm<sup>er</sup> ont satisfait à leur devoir cette Année aussi bien que*

du Siècle des Lumières, voire directement aux passants de toute qualité par eux secourus<sup>100</sup>, afin d'appuyer la légitimité de la prochaine demande de confirmation de leur privilège fiscal collectif.

Les enjeux géopolitiques ont cependant inéluctablement évolué depuis le XIII<sup>e</sup> siècle. Au cours des Temps Modernes le trafic s'est peu à peu ralenti sur le col du Petit-Saint-Bernard, concurrencé par une route du Mont-Cenis devenue la principale raison d'exister de son exploitant sur la scène diplomatique internationale, et dont l'entretien des ouvrages d'art dévore désormais une part non négligeable

---

*les autres précédentes, et mis les marques ordinaires le long du chemin de la montagne dudit S<sup>t</sup>. Bernard, et y sont alés prendre les corps de ceux qui y sont morts, qui ont esté eu nombre de douze le présent hyver outre les deux qui sont restés sur les fins de la Thuille d'Aoste [Aoste], par la rigueur du mauvaix tant [...]. Lesquels corps morts ont esté aportés et ensépulturés par lesditz com<sup>er</sup> dans la chapelle dudit S<sup>t</sup>. Germain. comme aussi quils ont secouru neuf personnes qui seroent restés si les dit communiers ne leur fusent alés au devan avec du pain et du vin », Arch. dép. Savoie, 187 E-dépôt 29, « Certificat du prieur de Sest [Sééz] des morts qui sont resté sur la montagne du petit S<sup>t</sup>. Bernard et de plusieurs autres qui ont esté secourûs », du 24 avril 1699, 2 p. in folio portant le Sceau de l'intéressé, p. 1. Voir aussi le certificat du recteur de l'Hospice et curé de Sééz daté du 7 mars 1725, Arch. dép. Savoie, 187 E-dépôt 29, 2 p. in folio.*

100. À l'injonction de « Philibert de Rochefort, comte de Salin, Seigneur de Chamoux & autres lieux, Conseiller d'État de S. A. R. Chevalier d'Honneur au Sénat de Savoie, commandant en Tharentaise & lieux de l'Etape de Conflens » ordonnant « aux sindicqs de S<sup>t</sup>. Germain de fournir six mulets à Monsieur le Comte de Tronssan gouverneur de Miolans pour passer le Petit S<sup>t</sup>. Bernard jusques à la Thuille avec les deux prisonniers d'estat qu'il conduit de Moustiers ce vingt deux octobre mil sept cent trois », (Arch. dép. Savoie 187 E-dépôt 29, 1 p. in folio), répond ainsi le reçu suivant : « Nous soussigné gouverneur du Château de Miolans Certifions et attestons à tous qu'il appartiendra avoir eu six mulets et autant d'hommes de la part des Germanois privilégiés pour notre service depuis Sest [Sééz] jusqu'à la Thuille d'Aoste ou est le passage de la montagne du petit S<sup>t</sup>. Bernard avec tous autres devoirs tous nécessaires selon leur charge et obligation. En foy de ce avons signé et apposé nôtre cachet ordinaire, ce 24 9<sup>bre</sup> 1703. Fait à la Thuille d'Aoste », Arch. dép. Savoie 187 E-dépôt 29, 1p. in folio. Mais les archives de Sééz livrent aussi d'autres billets très suggestifs, voire émouvants dans leur relation maladroite de bien plus modestes « équipages » pourtant pareillement engagés dans la délicate traversée de l'obstacle de Colonne Joux à la mauvaise saison. À titre d'exemple : « Nous soussignés confessons et déclarons nous estre trouvé sur la montagne du petit Saint Bernard ou étant nous avons trouvé deux corps morts de grenier [ ? ] au rapport de certaine personne qui étoit avec eux. ils ont resté sur les fins de Laval d'Aoute [d'Aoste]. n'ayant trouvé aucun refuge au petit Saint Bernard nous avons passé la nuit sur ladite montagne et les abittants de Saint Germain nous sont venu au devant à la pointte du jour avec du pain du vin et de l'avoine C'est pour que on doit avoir beaucoup de légard pour ces gans là car il prene beaucoup de paine pour sollager les pauvres passans. a Saint Germain le 14<sup>me</sup> novanbre 1698 [suivent la signature du rédacteur du billet et les simples “marques” des déclarants illettrés] », Arch. dép. Savoie 187 E-dépôt 29, 1 p. in folio ; « Nous soussignés confessons, en présence de R<sup>d</sup> M<sup>re</sup> Jean Chanu & de Martin Arpin du pont fils de feu Mathieu Arpin, avoir été assistés & secourus des consors & communiers de S<sup>t</sup>. Germain le vint sixième février sur le soir en l'anné mille six cent nonante neuf etants accablés du vent & de la neige, & sans eux il nous y falloit rester, en foy de quoi nous nous sommes signés [suivent les paraphes et de simples “marques” pour les illettrés] », Arch. dép. Savoie 187 E-dépôt 29, 1 p. in folio. ; « Je soussigné et atteste que Claude Empereur et sa femme et trois auttres ont esté bien secouru et soulagés dans la montagne du petit Saint Bernard qui ont vacqués trois jours dans l'extrémité du mauvais temps quil faisoit, quil neigeoit, quil courroit le vent et la tempeste. Les privilégés de Saint Germain de la paroisse de Sest et mesme ont couchés sur la montagne et quil ont portés des vivres du pain et du vin pour les secourir et soulager dans leurs nécessités et de quoi nous les avons beaucoup d'obligations et sa et arrivé le vingt six, le vingt sept, et le vingt huit de février de lanné mil sept cent et ont fait sans inthérest pour l'amour de Dieu. [suivent les paraphes et de simples “marques” pour les illettrés] », Arch. dép. Savoie 187 E-dépôt 29, 1 p. in folio.

101. Certificat établi en faveur des habitants de Saint-Germain le 24 avril 1699.

Archives Départementales de la Savoie, 187 E-dépôt 29, pièce papier in folio.



FIGURE 2 – Sceau de « Jean Duclos Docteur en Sainte Théologie, Chanoine Régulier, administrateur de l'hospital Saint-Bernard Colonne Joux et Prieur de Sest »<sup>101</sup>

du budget de l'État<sup>102</sup>. La voie reliant la Tarentaise au Val d'Aoste, requalifiée par les conseillers turinois du prince en simple itinéraire d'intérêt secondaire, affecté en temps ordinaire à la desserte locale, permet par conséquent au gouvernement de s'atteler dès la fin du Grand Siècle à un opiniâtre travail de sappe du contenu de franchises par trop dérogoatoires au droit commun, compte tenu de ces nouvelles circonstances. À la charnière des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, le tour centralisateur et despotique que revêt l'action administrative sous l'autorité intransigeante de Victor-Amédée II, bientôt auréolé d'une prestigieuse dignité royale, sonne le glas du maintien de l'intégralité des vénérables franchises. Au demeurant, passablement écornées, celles-ci ne doivent finalement leur salut qu'aux opérations militaires incessantes le long de la haute vallée de l'Isère au cours de cette période, contraignant les troupes savoyardes (ou sardes) et leur éternel adversaire français à s'affronter à près de dix reprises, en l'espace de deux siècles et demi, ou à se faire face de long mois durant, dans une guerre figée de position, souvent sur le plateau même du col<sup>103</sup>. Conjoncture obligeant le pouvoir turinois à considérer l'intérêt stratégique du maintien *a minima* des libéralités consenties en

102. Voir notamment Luigi Bulferetti, « Les communications entre Turin et Lyon au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Cahiers d'Histoire publiés par les Universités de Clermont – Lyon – Grenoble*, Tome V, n° 4, *Etudes sur la Savoie*, 1960, Lyon, Faculté des Lettres, pp. 328-344.

103. Si la chronique historique conserve la mémoire de nombreux « passages » de soldats savoyards ou français par le Petit-Saint-Bernard, lors des derniers siècles du Moyen-âge, (Thomas I<sup>er</sup> en 1233, Amédée VI en 1351, Charles I<sup>er</sup> en 1488, Charles VIII de France en 1495, etc.), les témoignages littéraires se font évidemment beaucoup plus précis à compter de l'entame des Temps Modernes. La lecture de leur relevé confine même à la fastidieuse énumération d'une litanie de mouvements de troupes à travers la Tarentaise et le Val d'Aoste et de combats plus ou moins sévères sur le col, voire d'escarmouches sporadiques sur les voies d'accès de chacun de ses versants lorsque les périodes d'occupation récurrente du duché — française ou espagnole — s'éternisent de longues années durant dans les parages. Pour le compte rendu méticuleux de tous ces « passages » ou « stationnements » princiers et d'une nombreuse soldatesque de toutes nationalités en 1535-1556, 1577-1578, 1590, 1591, 1592, 1594, 1595, 1597, 1600-1601, 1628, 1630, 1646, 1690-1691, 1698, 1700-1711 (période marquée par les événements « intermédiaires » de 1703, 1704, 1705, 1706 et 1708), 1730, 1742-1748, 1792-1800 (époque d'une guerre de positions également ponctuée par de violents combats en 1793, 1794 et 1795), 1814 et enfin 1815 : cf. François-Marie Million, « Le village de Saint-Germain de Séz et ses franchises », *op. cit.*, pp. 16-32.

1259, à la condition formelle que les habitants de Saint-Germain continuent à ouvrir coûte que coûte une route d'importance certes résiduelle, mais maintenant militaire pour l'essentiel<sup>104</sup>.

C'est naturellement l'exemption de service militaire qui est inéluctablement corrigée, en premier lieu, compte tenu de cette nouvelle donne géostratégique du théâtre opérationnel du Petit-Saint-Bernard, au cours des deux derniers siècles de l'Ancien Régime<sup>105</sup>. Les habitants de Saint-Germain sont tout d'abord indistinctement sommés par le commandement savoyard ou français, au gré des mouvements d'avancée ou de recul des belligérants, de loger et de ravitailler leur lot de soldats<sup>106</sup>. Puis chacun de ces états majors réquisitionne dans le village, comme dans toutes les localités alentour à dire vrai<sup>107</sup>, tous les hommes valides, pioches

104. C'est pareillement la systématisation de ces lancinantes opérations militaires sur l'axe du Petit-Saint-Bernard, parfaitement révélatrices de la géostratégie alpine des Temps Modernes, qui expliquent au cours du XVII<sup>e</sup> siècle la reconnaissance tardive (1624), quasi anachronique dans tout autre contexte, des exemptions militaires plus haut mentionnées en faveur d'habitants de la Thuile n'en ayant jusqu'alors jamais bénéficié, au contraire de leurs voisins tarins de Saint-Germain. Cf. *supra* note 76.

105. Du fait du déplacement “outre-monts” du centre de gravité politique des États de Savoie, à partir de la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, le Duché de Savoie et le Comté de Nice, maintenant excentrés à l'occident de la ligne alpine des « eaux pendantes », sont inexorablement assignés à un statut de glacis stratégique protecteur des positions militaires de défense du Piémont solidement établies sur les cols. Sur ce point, voir Bruno Berthier et Robert Bornecque, *Pierres fortes de Savoie*, *op. cit.*, pp. 82-105. Pour une synthèse historique des enjeux géostratégiques des Temps Modernes à l'échelle du massif alpin en son entier, se reporter à Honoré Coquet, *Les Alpes, enjeu des puissances européennes. L'Union Européenne à l'école des Alpes ?*, Paris, L'harmattan, 2003, 294 p., pp. 79-105.

106. Malgré les franchises ancestrales, nombre de soldats cantonnent néanmoins dans Saint-Germain au gré des nombreuses opérations militaires de l'Ancien Régime dans les parages. L'administration militaire tant turinoise que d'occupation, le cas échéant, laissant le soin aux Germanais de demander ensuite réparation du préjudice subi aux autorités civiles compétentes : « ce qui a obligé lesditz comparans de se plaindre contre lesditz sindicq et exacterus de la ville de Sest [Séiez] [...] [d'avoir] chargé des soldatz Dragons aux susditz de S<sup>t</sup>. Germain demeurant audit Sest qui se treuvent déjà beaucoup surchargés de tout ce qu'il faut pour l'entretènement dudit passage de St. Bernard », Arch. dép. Savoie 187 E-dépôt 29, Procès-verbal du notaire ducal royal Bruet, du 4 juin 1690, 2 p. *in folio*, p. 2 ; (voir aussi, à propos du même litige, une « instruction » cotée Arch. dép. Savoie 187 E-dépôt 29, sans date, 4 p. en 2 fol.). Par contre les habitants du hameau s'obstineront — non sans mal — à faire respecter le principe de leur exemption à la fourniture de deux conscrits par conséquent levés subsidiairement sur la population des autres villages de la paroisse, en surplus de ceux qu'ils doivent déjà désigner. Cf. sur ce point, copie de la « Relation faite par m<sup>r</sup> le Comte de la Cervoux à S : M : [Sa Majesté] le 24 avril 1721, laquelle j'ay communiqué aux parties, du consentement dud<sup>t</sup> Sg<sup>r</sup> auditeur G<sup>ral</sup>. S : M : aiant refusé la grace demandée », Arch. dép. Savoie 187 E-dépôt 29, 2 p. *in folio*.

107. Versant valdôtain du col, les habitants de toute la Valdigne endurent les mêmes réquisitions forcées, en ces années terribles de combats récurrents sur la montagne. Mais ici le plus souvent imposées aux populations indigènes par l'état major turinois, les troupes françaises ne parvenant qu'épisodiquement, avant 1800 et la conquête napoléonienne de l'Italie du Nord, à franchir l'obstacle naturel du Petit-Saint-Bernard pour s'aventurer vraiment loin en aval de la Thuile, dans la basse vallée de la Doire baltée : en 1630 le Prince Thomas arrête les troupes françaises du Maréchal de Bassompierre devant ses retranchements de l'aplomb oriental du chef-lieu de La Thuile ; en 1690 le marquis de Sales stoppe le marquis de Saint-Ruth au niveau du « camp du Prince Thomas » ; en 1691 de Bonval contient difficilement la progression des forces françaises de La Hogue à l'aval de Morgex ; entre 1703 et 1704, pris en tenaille par les ducs de La Feuillade et de Vendôme, le marquis de Sales ne parvient pas à éviter l'invasion du Val d'Aoste et son occupation pour deux ans ; en 1706 invasion puis occupation temporaire du Val d'Aoste par le duc d'Orléans ; en 1708 une violente contre-attaque du duc de Savoie repousse le marquis de Mauroux hors d'une Valdigne qu'il n'occupe finalement que quelques semaines ; de 1742

ou cognées en mains, pour les besoins de la défense passive et, plus généralement, de tous les travaux de génie militaire liés à l’acheminement des matériels de combat et de leurs munitions jusqu’aux premières lignes<sup>108</sup>. Signe des temps comme du caractère de plus en plus anachronique de la survivance des dernières dispositions féodo-seigneuriales ayant laborieusement résisté à l’usure des âges, c’est ensuite l’exemption totale de la taille au profit de la petite collectivité qui est contestée. Malgré les protestations véhémentes des intéressés, lors des opérations de péréquation générale liées à la cadastration intégrale du duché de Savoie, entre 1729 et 1738, elle est rognée d’un quart, avant d’être diminuée de moitié par une décision unilatérale impériale des services fiscaux de l’intendance de Tarentaise<sup>109</sup>. Il est vrai qu’en vertu de la « loi communale » d’harmonisation des statuts municipaux dans l’ensemble du duché de Savoie, le matériau hétéroclite des vieilles concessions de franchises tombe par la force des choses, en 1738, au profit d’une définition moderne de la commune caractérisée par la distinction rigoureuse de son domaine public et de son domaine privé, parfois dit « cultif », et par son individualisation encore plus nette d’une paroisse institutionnellement marquée par l’uniformisation statutaire des bénéfices curiaux<sup>110</sup>. Pour la communauté de Saint-Germain les jeux sont faits. Si elle feint obstinément d’ignorer la signification précise à son endroit de telles réformes structurelles de grande envergure de

---

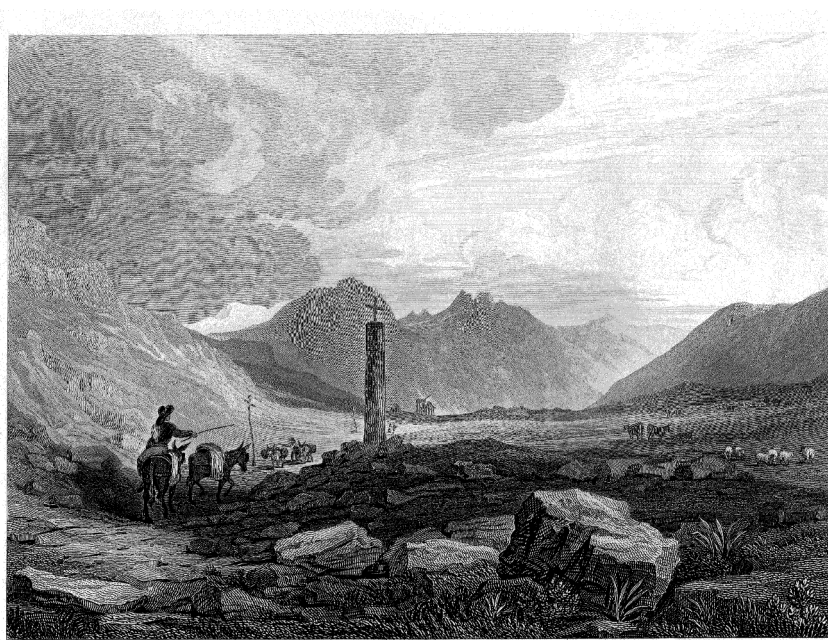
à 1748 les troupes sardes interdisent l’accès du col du Petit-Saint-Bernard aux occupants espagnols du Duché ; en 1792 les Austro-Sardes contiennent Rossi et Bagdelone sur le col même ; de 1793 à 1800, après de violents combats, notamment au cours de l’année 1794 où s’illustre le Général Dumas, premier officier supérieur « de couleur » de l’armée française, la ligne de front se fixe à la Thuile et « ce fut pendant cette période si calamiteuse que le village de Saint-Germain subit les plus terribles revers ; comme le Bourg et Séz. Mais plus qu’eux, il fut plusieurs fois pillé, bombardé et brûlé », (François-Marie Million, « Le village de Saint-Germain de Séz et ses franchises », *op. cit.*, p. 30 ; (pour cette chronologie militaire, *loc. cit.*, pp. 19-30).

108. Cf. Gisèle Gaide, Odile Mérendet et Jean-Luc Penna, *Le Petit-Saint-Bernard* [...], *op. cit.*, pp. 64-65. De manière plus générale, pour une illustration du poids comme de la variété des réquisitions militaires en Tarentaise, en outre de Gabriel Pérouse, (*cf. supra* note 94), voir aussi : « État des fournitures de toutes espèces faites à l’armée d’Espagne depuis le 1<sup>er</sup> septembre 1742 jusqu’au 1<sup>er</sup> juillet 1744, par les communautés de Bourg-Saint-Maurice, Hauteville-Gondon et Peisey », *Mémoires et Documents de l’Académie de la Val d’Isère*, Vol. 2, Moûtiers, Imprimerie Cane sœurs, 1887, p. 80 ; « Egance faite par le châtelain Lucaz pour l’étape de Conflans (1590). Rôle des lances de la compagnie de M. le baron d’Aix, logées en la ville de Conflans, et les rations que prennent chaque arme, au dit Conflans, le 9 janvier 1591 », *loc. cit.*, pp. 202-223 ; Yves Bravard, « Prélèvements et réquisitions pendant les guerres révolutionnaires en Savoie vus des cantons de la frontière de Tarentaise », *La société savoyarde et la guerre*, *op. cit.*, pp. 225-234. Pour l’ensemble du duché, consulter aussi Lucien Chavoutier, « Les billets de réquisition des troupes d’occupation en Savoie (1553-1749) », *Soldats et armées en Savoie* [...], *op. cit.*, pp. 227-240 ; Alain Becchia, *L’occupation espagnole de la Savoie. 1742-1749*, L’Histoire en Savoie, Nouvelle Série, n° 13, S.S.H.A., Chambéry, 2007, 215 p., pp. 83-152.

109. Cf. François Gex, *Le Petit-Saint-Bernard* [...], *op. cit.*, pp. 79-80.

Pour le rôle cadastral complet de Saint-Germain, soit le relevé des biens communaux et particuliers dressé en conformité de la mappe du quartier, puis du projet de rénovation de son cadastre, en 1777, voir le précieux « *Estat des biens situés dans le territoire du max de S<sup>t</sup>-Germain paroisse de Séz appartenant aux particuliers justiciables dud<sup>t</sup> max, prélevés sur le cadastre de lad<sup>e</sup> communauté* », Arch. dép. Savoie 187 E-dépôt 10 ; registre relié de 19 fol., (soit 27 p. de tableaux, en partie mutilés par de forts manques de papier sur certains feuillets).

110. Gabriel Pérouse, *Inventaire sommaire des archives départementales de la Savoie antérieures à 1793* [...], *op. cit.*, pp. XIII-XVI et LVIII-LXXXVI.



COLONNE LA JOUX AND HOSPICE ON THE LEFT OF BERNARD.  
THE SITE OF THE ENCAMPMENT OF GANIBAL.

FIGURE 3 – Le col du Petit-Saint-Bernard au début du XIX<sup>e</sup> siècle (avant 1827) (Au premier plan la Colonne-Joux ; à l’arrière plan, sur l’extrémité occidentale du plateau, versant de Tarentaise, l’hospice sévèrement endommagé par les combats de la Révolution) <sup>112</sup>

l’encadrement territorial du jeune Royaume de Sardaigne, puisque le village n’a jamais constitué une commune à part entière, les comparsonniers éprouvent malgré tout de plus en plus de difficultés à justifier le maintien des derniers lambeaux de leurs vieilles franchises. En 1772, au lendemain de la promulgation des Edits d’affranchissement, puis en 1790 encore, dans un dernier baroud d’honneur dispendieux, ils s’obstinent toujours à grands frais de papier timbré, à revendiquer leur statut dérogatoire <sup>111</sup> avec un entêtement que seule la Révolution parvient à réduire, du fait de l’entrée en vigueur des lois françaises « d’abolition » de 1789 et de 1792 dans le récent département du Mont-Blanc, en vidant de leur substance ces ultimes procédures pendantes.

Dans le corps du texte initial de concession n’est-il point fait mention, en effet, d’une quelconque forme de représentation collective. Certes, la plupart des chartes

111. Cf. François Gex, *Le Petit-Saint-Bernard*. [...], *op. cit.*, pp. 81-82.

112. *Illustrations of the passes of the Alps, by which Italy communicates with France, Switzerland and Germany* (Vol. 1, planche n° 5) – dessin de William Brockedon.

des XII<sup>e</sup>, XIII<sup>e</sup> et même du XIV<sup>e</sup> siècle, se montrent assez peu précises quant à la forme d'expression de la volonté communautaire. Mais elles reconnaissent souvent de manière au moins implicite, malgré tout, la consécration de la personne morale du groupement de faisants-feu, à défaut de fournir plus de détails sur les modalités de désignation des syndics, des procureurs, des recteurs ou des prud'hommes émanés à cette fin de l'assemblée générale des habitants. Par contre, dans l'imprécision terminologique alors de règle, certains documents contemporains inhérents à des organisations collectives strictement foncières ou indivises, tels que des règlements d'alpage par exemple, ne relevant en rien du genre de l'octroi de franchises ou de la reconnaissance d'une personne morale, usent toutefois d'une telle terminologie manifestement communale pour la plus grande confusion des esprits. Imprécision chronique des concepts juridiques et de la langue qui les véhicule expliquant qu'en marge des attaques par l'administration ducale puis royale de leurs privilèges fiscaux, les « *hommes de Saint-Germain* » aient également dû affronter à leur sujet l'opposition croissante de leurs co-paroissiens au sein de la communauté de Sééz. Au prix d'un trouble quasi permanent de la sérénité villageoise puisque si le châtelain, le bailli, ou bien plus tard l'intendant n'interviennent qu'épisodiquement dans la vie locale, les mouvements d'humeur de voisins plus ou moins excédés, pèsent au quotidien sur une ambiance locale plombée par d'incessantes voies de faits et leurs conséquences judiciaires tout aussi fâcheuses <sup>113</sup>.

#### **L'âpre dispute du maintien des franchises villageoises vis-à-vis des autres comparsonniers de la commune.**

Le catalogue non exhaustif de reconnaissances plus haut mentionné, l'obstination des habitants de Saint-Germain à les faire valoir auprès de l'administration princière <sup>114</sup> comme de tous les faisant feu des autres hameaux, malgré le

113. « *Saint-Germain prenait une telle importance, le nombre des privilégiés augmenta de telle façon que les autres villages eurent du mal à supporter seuls le fardeau des corvées, de la taille, du logement et des fournitures militaires. Puis, lorsque la communauté dut fournir annuellement deux soldats et que ce fut toujours aux mêmes villages à subir cette contrainte, une sérieuse inimitié naquit entre les deux camps. Cette rivalité s'accrut encore lorsque, en 1355 [date de la reconnaissance générale de la suzeraineté de la Maison de Savoie sur l'ensemble de la Tarentaise, tant par le comte archevêque que par l'assemblée des chefs de famille de chaque paroisse rurale de la vallée, solennellement gratifiée à cette occasion d'une ébauche de statut communal], il fut permis aux communiens de Sééz de gérer leurs affaires publiques par la voie d'un syndic et d'un procureur. [...] Cette scission eut pour premier effet l'appellation de la paroisse de Sééz en celle de 'Sééz et Saint-Germain', appellation qu'elle conservera jusqu'à l'extinction des privilèges, abolition qui consacra le retour à l'unité. Et pendant quatre cent cinquante ans, la charte de la comtesse dûment confirmée par tous ses successeurs, fut la cause de conflits, de discordes et de procès, auxquels seule la Révolution mit enfin un terme », Célestin Freppaz, « Les franchises de Saint-Germain-sur-Sééz », *op. cit.*, p. 277.*

114. Y compris auprès des nouvelles autorités françaises, toutes provisoires soient-elles lors des lancinantes périodes d'occupation militaire plus haut évoquées du Duché de Savoie, tout au long des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles : « *La Hoguette, Maréchal des Camps & Armées du Roy, sous Lieutenant de la première Compagnie de ses Mousquetaires, & Commandant en Savoye. Sur ce qui nous a esté représenté par les habitants de S<sup>t</sup> Germain village de Tarentaise au pied de la montagne du petit S<sup>t</sup> Bernard, que par privilèges à eux accordés, tant par Messieurs les Ducs de Savoye, que par sa Majesté très Chrestienne Henry second Roy de France et de Navarre, confirmé par Avicts du Parlement de Dijon, et du Sénat de Savoye, ils [illi-*



coût exorbitant de chaque écriture publique, prouve indirectement l'opposition farouche que suscite dans la commune de Sééz le maintien de cette charte au bénéfice exclusif des habitants d'un seul de ses quartiers <sup>115</sup>.

Peut-on évoquer de mesquines jalousies dans une atmosphère de sensibilité locale exacerbée par l'apogée de la « civilisation de la vache », parfaitement révélatrice du maximum démographique sur les pentes du Petit-Saint-Bernard comme partout ailleurs dans les Alpes occidentales du Nord, à la fin des Temps Modernes <sup>116</sup> ? Les sommes en jeu, en tout cas, s'avèrent non anodines. Au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle les habitants de Saint-Germain se battent ainsi pour conserver le bénéfice exclusif, à l'avantage de leur petite collectivité, d'une réduction de cent quatre-vingt trois livres sur la somme de la taille foncière maintenant due par le hameau. Or comment parvenir à estimer, en parallèle, le maintien de ce privilège d'un autre temps à l'aune de ce que leur coûte vraiment la charge de l'ouverture de la route du col en toute saison ? D'autant qu'à la convoitise des communiens ordinaires de Sééz répond leur indéniable égoïsme, lorsqu'à titre de membres à part entière de

---

sible] exempts de tout Logement de gens de guerre, et même de fournir aux contributions diceux, afin qu'ils puissent vacquer aux charges qui leurs sont imposées, Nous désirant de les y maintenir et leur tesmoigner la satisfaction que nous avons de leur conduite et de soins qu'ils prennent journallement pour le service du Roy, les avons confirmés et confirmons dans les privilèges si dessus mentionnés [...] fait à Chambéry ce vingt février 1692 », Arch. dép. Savoie 187 E-dépôt 2 ; 2 pièces *in folio*, soit l'original (papier) scellée du sceau ordinaire du signataire et sa copie.

Voir aussi les reconnaissances semblables accordées en 1694 par le Marquis de Bacheviller, (Arch. dép. Savoie 187 E-dépôt 2 ; une pièce d'un *fol.*), et en 1704 par Louis Vicomte d'Aubusson, Duc de la Feuïllade, (Arch. dép. Savoie 187 E-dépôt 2 ; une pièce de 2 p. *in folio* scellée — à Bourg-S<sup>t</sup>-Maurice — du sceau ordinaire du signataire).

115. En proposant par exemple au gouvernement la construction aux frais de la commune d'un baraquement d'accueil des voyageurs pris dans la tempête et desservi de septembre à mai par quatre hommes spécialement affectés à cette tâche, en contrepartie d'une extension des franchises de Saint-Germain à tous les habitants de la paroisse sans exception, les édiles de Sééz s'efforcent ainsi d'obtenir en 1699 l'extinction du privilège litigieux, réservé depuis 1259 aux seuls habitants originaires du quartier bénéficiaire : « Les exposants se sont imaginés que ces malheurs étant connus à V. A. R<sup>lle</sup> la charité & la pitié le porteroient à y remédier pour faciliter même le commerce du p<sup>ays</sup> d'Aoste en Savoye, ils prennent la liberté de représenter avec un très humble respect à V. A. R<sup>lle</sup> qu'en faisant un bâtiment en laditte montagne dans le lieu appelé Marmorel qui est le lieu ou d'ordinaire les passants succombent au malheur du temps et orages et lavanches de laditte montagne [...] Les exposants voulans bien de leur costé seconder les prises & charitables intensions qu'ils espèrent que V. A. R<sup>lle</sup> prendra pour cet affaire s'offrent de leur costé d'establir ledit bâtiment, en faire toute la dépense et entretenir quatre hommes pendant le dit temps et a perpétuité même de satisfaire à tout ce que déjà ceux du max de S<sup>t</sup>. Germain se trouvent engagés par les privilèges à eux accordés en accordant par V. A. R<sup>lle</sup> à laditte paroisse de Sest [Sééz] a perpétuité une exemption de tous quartiers extraordinaires, utencilles, décimes et autres contributions quelles quelles soient pour tous & un chacun les biens qu'ils possèdent rièrè laditte paroisse, si bien qua lavenir ils ne payent que les quatre quartiers ordinaires », Arch. dép. Savoie 187 E-dépôt 26, recours des syndics et communiens de Sééz à son Altesse Royale, 3 p., 2 *fol.*, p. 1-2.

116. « C'est avec toute justice, que les privilégiés du max de S<sup>t</sup>. Germain font des démarches pour se garantir de linjustice que veut luy faire la paroisse de Cez [Sééz], qui les veut traités comme sil netoit pas de leurs corps, et quil ne composassent pas la ditte paroisse avec eux et sil étoit de leur pouvoir de les anéantir entièrement, de tout ce quils ont de plus cher a conserver, tant en leurs privilèges qu'a leurs biens, et communaux, qui est le principal alliment qui peut leur aydés a subsister tant les pauvres, que les autres dudit max », Arch. dép. Savoie 187 E-dépôt 26, copie de requête à l'intendant de Tarentaise, 12 p. sur 6 *fol.*, p. 4.

la paroisse ils prétendent jouir du vaste patrimoine commun de celle-ci, indépendamment de toute forme de réciprocité vis-à-vis de l'extension de leurs propres franchises ancestrales, pourtant concédées autrefois dans un tout autre contexte institutionnel et social. De tels conflits, séculaires, sont naturellement aiguisés par l'âpreté des modes de vie traditionnels au sein de ces « républiques d'altitude »<sup>117</sup> contemporaines du Petit Âge glaciaire. Ils se sont même systématisés au cours du XVI<sup>e</sup> siècle au moment où l'État moderne, se libérant du pesant carcan féodal médiéval, est parvenu à exercer sur les justiciables de droit commun une pression fiscale de plus en plus nette, étalonnée sur des besoins financiers décuplés, sans égard vis-à-vis de la kyrielle de servis féodaux indistinctement fonciers et justiciers qui continuent par ailleurs de grever le revenu de tous les non privilégiés<sup>118</sup>. Longtemps admise tant qu'elle semblait la contrepartie légitime d'une réelle mission de service public, la faveur accordée aux seuls habitants de Saint-Germain se met à heurter le reste de la communauté séeraine lorsque l'engourdissement du trafic sur le chemin de la Colonne Joux se conjugue avec l'accroissement sensible de la pression fiscale pesant sur la masse des non privilégiés de la commune. Inexorablement les tensions s'accumulent et languissent de génération en génération, sous la forme de procédures pendantes devant les mêmes juridictions qu'illustrent les dizaines de pièces de mémoires, de lettres de sollicitation, de procès-verbaux d'enquêtes en tout genre, de mandements et autres attestations diverses pieusement conservées dans les archives communales, pour la période courant de 1549 à 1787, sans préjuger des documents aujourd'hui perdus<sup>119</sup>.

Petit florilège d'exemples concrets, dans le cadre nécessairement exigu de cet exposé : lors des dernières décennies du XVI<sup>e</sup> siècle, le gouvernement turinois parvient à imposer le principe d'une taille foncière assise sur toutes les cotes non privilégiées de chacune des provinces des États de Savoie. Dans un premier temps, les habitants de Saint-Germain parviennent à se soustraire à cette innovation et les premiers essais de relevés cadastraux systématiques sommairement réalisés en

117. Cf. par exemple Lucien Chavoutier, « La République des communiens », *Villages de montagne en Savoie*, Chambéry, L'Histoire en Savoie, n° 118, 1995, 96 p., pp. 58-60.

118. Quatre vingt quinze pièces de procédures variées, échelonnées dans les archives de Séez de 1497 à 1792, montrent l'opposition de plus en plus larvée manifestée par les Germanais à l'occasion du règlement des charges féodales strictement foncières qu'ils doivent pourtant verser à leur seigneur, le comte de la Val d'Isère, tant en qualité de tenanciers particuliers de lopins privatifs que de bénéficiaires collectifs de parcelles indivises entre tous les habitants du hameau ; (comme tous les villages séerains, le quartier de Saint-Germain relève en effet d'une seigneurie de la Val d'Isère directement tenue en fief de la Couronne, au surplus érigée en comté depuis 1615, et assise sur les paroisses de Tignes, de Sainte-Foy, de Montvalezan, de Villaroger et de Séez). Avec toujours plus d'insistance, notamment lors des dernières décennies précédant la promulgation du fameux édit du 19 décembre 1771 pour « l'affranchissement des fonds sujets à devoirs féodaux ou emphytéotiques en Savoie », ils essayent invariablement de prétendre à l'intégration de ces “servis” ordinaires dans les exemptions fiscales annexes vaguement évoquées au titre de la « coutume » par l'acte de 1259. Cf. Arch. dép. Savoie 187 E-dépôt 17 ; (nombreuses reconnaissances, requêtes, cottes des “servis du bled”, etc.).

119. Les pièces judiciaires strictement contentieuses conservées dans les archives communales et relatives à la revendication de leurs intérêts par les communiens de Saint-Germain à l'encontre de leurs comparsonniers de Séez, représentent un volumineux dossier de cent cinquante-cinq documents : Arch. dép. Savoie 187 E-dépôt 23-31.

Haute-Tarentaise au cours du siècle suivant, en confirment le principe<sup>120</sup>. Mais face à l'inflexible volonté royale de Victor-Amédée II, à l'issue de fastidieuses péripéties judiciaires pareillement restituées par les archives communales en marge de la promulgation de l'édit de péréquation générale de 1738 pour le duché de Savoie, plus aucune des parcelles privatives ou indivises comprises dans le ressort du quartier de Saint-Germain ne parvient à échapper à une cote part de taille ordinaire<sup>121</sup>. Et ce malgré la tentative des intéressés de faire admettre à leur avantage la subsistance jusqu'à 1772, ou même 1790, du principe de l'exemption du paiement d'une taille par essence demeurée personnelle, à la mode médiévale, due par l'unité d'habitation du feu plutôt que par le sol de chaque parcelle cadastrée, indépendamment de la qualité de son titulaire<sup>122</sup>. Alambiquée, l'argumentation peut toutefois sembler recevable. Puisque ce sont bel et bien les hommes de Saint-Germain qui, l'hiver venu, bravent le danger et payent de leur personne pour ouvrir la route du col, n'apparaît-il pas légitime que ce soient en effet toujours ces hommes qui, en juste retour des choses, puissent demeurer exemptés de toute forme de prestation fiscale en vertu d'un privilège consenti naguère à titre *intuitu*

120. Si les archives de Séez évoquent l'élaboration, (en 1605), puis les mises à jour, (jusqu'au début du XVIII<sup>e</sup> siècle), d'un *régès* de répartition de la taille, (Arch. dép. Savoie 187 E-dépôt 7-9), elles ne conservent cependant pas la trace de la confection d'un cadastre général à l'échelle de la commune avant la mise en chantier de celui prescrit par l'édit de 1729 et effectivement achevé ici en 1733. Il en est différemment à Saint-Germain où, pour distinguer les « privilégiés » résidant le cas échéant à l'extérieur du village des simples forains des villages voisins à l'inverse possesseurs de fonds dans le hameau sans y être domiciliés, une première expérience cadastrale, encore bien maladroite, est néanmoins tentée de 1691 à 1710 : Arch. dép. Savoie 187 E-dépôt 10, registre relié de 9 p. sur 5 fol.

Au sujet des précédents au « cadastre sarde », (et pour un recensement des communes pionnières en la matière), voir : Hélène Viallet, « Les documents cadastraux antérieurs au cadastre sarde de 1728-1738 », *Mémoires et Documents de l'Académie des Sciences, Belles Lettres et Arts de Savoie*, 7<sup>e</sup> Série, t. 9, 1996, pp. 119-136 ; Laurent Périllat, « Les cadastres en Savoie au XVII<sup>e</sup> siècle », *De l'estime au cadastre en Europe. L'Époque Moderne. (Actes du Colloque de Bercy 2003)*, Paris, Publications du Comité pour l'Histoire Economique et Financière de la France, 2007, 628 p. + 12 planches, pp. 11-42.

121. En règle générale tenues en albergements procédant du comte de la Val d'Isère, sur le plan foncier ordinaire, que ce soit au profit d'un bénéficiaire collectif, (la collectivité des habitants du hameau entendus *ut universi*), ou de bénéficiaires individuels, (les chefs de familles entendus *ut singuli*).

122. « Le châtelain Bruet le 29<sup>e</sup> juin 1681 n<sup>o</sup> 2 dans lequel cottet sont cottisés tous les privilégiés tant ceux qui résident dans le max de St.Germain que dehor et nul autres que ceux qui ne sont pas decendants des premières familles, quoy qu'ils y ont plusieurs domitiles et biens comme sus est dit. Il paroît par les memes raisons et réciproques, que les dites familles privilégiées peuvent avoir domitilles et biens or dudit max dans ladite paroisse sans estre chagrinés de sindic de sest [Séez], sauf pour les tailles réeles et patrimoniales ainsi que est portés en termes expres par les patentes de Madame Christine du 28<sup>e</sup> X<sup>bre</sup> 1631 et Victor le 29<sup>e</sup> X<sup>bre</sup> 1632. Autrement les privilégiés qui n'ont point des biens dans ledit max perdroyent tous les fruitz de leurs paines, souffertes aloccasion de leur astriction, et seroyent de moindre condition que tous les autres dudit Sest [Séez], s'il falloit toujours subir les dites astrictions quand loccasion sen présente , et contribuer avate des feux avec ceux de Sest [Séez] pour les bois, foin, pailles gardes & et servent contraintz lesditz privilégiés qui n'ont poin de bien dans ledit max, de renoncer au devoir quil sont tenus de rendre sur la montagne du petit S<sup>t</sup>.Bernard. Auquel devoir les privilégiés domitiliés audit St.Germain n'ont peu et ne peuvent suffire sils ne sont secourus par les privilégiés domitiliés or dudit max ainsi qu'on peut voir par actes du [espace non renseigné] par ou lon void quil a fallu jusque ala quantité de [espace non renseigné] journées pour trouver un seul corp mort, par ou lon peut juger ou peut aller la paine de leurs astrictions quand il reste des 10-15 ou 20 corp mortz sur ladite montagne ainsi quon a vu, et que les privilégiés tant dessus que desous le pont, ne sont pas encores suffisantz dans certaines occasions sans le secours de ceux qui ne sont pas privilégiés », Arch. dép. Savoie 187 E-dépôt 10, registre relié de 5 fol., p. 3.

*personnæ* à leurs ayants cause<sup>123</sup> ? Le raisonnement, jugé spécieux, est malgré cela écarté d'autant plus facilement par une Administration sourde à ce genre d'argumentaire, qu'elle est déjà parvenue en quelques mois au tour de force d'une toute autre ampleur de faire enfin admettre par les nobles et les établissements ecclésiastiques dans leur ensemble, évidemment bien plus véhéments dans l'expression de leur mécontentement collectif qu'une poignée de chefs de famille d'un modeste village de montagne, au versement d'une taille réelle assise sur chaque parcelle de leur patrimoine immobilier.

Se pose alors la question subsidiaire de la nature des biens éventuellement concernés, à Saint-Germain, par cet assujettissement à une taille même réduite de moitié. Doit-on comprendre la mesure comme de portée générale à l'égard de tous les éléments du patrimoine foncier de chacun des habitants ou, au contraire, en restreindre le principe aux seuls biens collectifs possédés à titre indivis par les villageois ? Sur quel ressort géographique entendre en outre cette exemption ? Doit-on l'admettre en faveur des seules parcelles comprises dans les limites de la commune de Séez ou peut-on l'étendre à toutes celles que les communiens bénéficiaires détiennent également sur le sol des paroisses voisines ?<sup>124</sup> Depuis des lustres la commune réclame en justice à l'encontre du hameau récalcitrant. Immanquablement les villageois plaident en retour contre la commune. Mais ces querelles ancestrales redoublent, au cours du Siècle des Lumières, relativement à toutes ces revendications devenues archétypes depuis le XIII<sup>e</sup> siècle et à l'argumentation, dans le cadre d'un *imbroglio* procédural singulièrement revivifié, des mêmes moyens de défense. Lorsque l'administration judiciaire leur donne définitivement tort, limitant formellement le privilège fiscal aux terrains situés « *rière ledit quartier* », à la grande fureur de contribuables fâchés de ne pouvoir par ce moyen, faire échapper à l'impôt tous leurs fonds sans exception, ceux-ci entreprennent alors par esprit de représailles une politique d'obstruction systématique de toutes les affaires communales ordinaires. Tout au long du XVIII<sup>e</sup> siècle, arguant de leur statut ancestral « *d'hommes francs* », ils refusent par exemple avec obstination d'abandonner le principe ancestral du fruit commun à gestion directe véritablement collective pour agréer à celui du financement des travaux de construction ou d'entretien courant

123. « *Les communiens des non privilégiés de la paroisse de Sest [Séez], veulent ignorer et disputer les calités des privilégiés aux originaires dudit S<sup>t</sup>. Germain sous prétexte qu'ils habitent une partie or dudit S<sup>t</sup>. Germain [alors qu'] ils veulent bien les reconnoitre tels quand il sagit de supporter quelque charge onéreuse suivant les anciennes coutumes [...] ainssi qu'à déjà esté représenté par plusieurs req<sup>tes</sup> tant a feu M<sup>r</sup> de Rochefort Commandant en Tarentaise qu'a M<sup>r</sup> l'Intendant de Ressent au commencement de cette dernière guerre et marque que tels privilèges sont accordés et affectés aux originaires soit aux races », Arch. dép. Savoie 187 E-dépôt 26, mémoire de 4 p., 2 fol., p. 1 et 3.*

124. « *Cette prétendue exemption ne dût s'estendre qu'en faveur des familles qui habitent ordinairement dans le d<sup>t</sup> village de S<sup>t</sup>. Germain, et pour les biens qu'ils y possèdent situés dans le ressort [illisible] dy celuy d'autant que lors de la conception des dits privilèges les familles estaient en petit nombre et que du depuis elles ont augmentés considérablement par les mâles qui en sont issus et se sont alliés dans la d<sup>te</sup> communauté, en sorte que meme ceux qui ont fait alliance avec des femmes qui n'estoient point de ce max prétendent encore les exempter pour les biens qu'elles possèdent, en fait de cottisation personnelle [illisible] de leur taille », Arch. dép. Savoie 187 E-dépôt 29, copie d'exploit à comparaître devant l'Intendant de Tarentaise, du 21 février 1734, op. cit., p. 2.*

des chalets d'alpage communaux, pourtant affectés à l'usage de tous les ressortissants non forains de la commune de Sééz sans exception, par l'accensement des alpages indivis à certains entrepreneurs particuliers de la commune. Lesquels « montagnards » se portent en quelque sorte adjudicataires des campagnes d'estive en s'engageant à acheter le lait produit par chaque bête confiée à leurs soins au sein du troupeau commun constitué de l'ensemble du bétail de tous les propriétaires de la commune<sup>125</sup>. Ce à quoi répond le conseil communal par un contingentement drastique, voire un refus catégorique lors de certaines campagnes d'estive du bétail, de l'inalpage des vaches issues de Saint-Germain, pour le plus funeste désordre d'une vie locale perpétuellement émaillée de voies de faits<sup>126</sup>.

Le comble de la confusion contentieuse est évidemment atteint à compter de 1771, à l'occasion des opérations déjà intrinsèquement complexes d'abolition de la féodalité foncière par le rachat des droits seigneuriaux<sup>127</sup>. Les communiens du

125. « en conséquence de l'acte de délibération de la d<sup>te</sup> communauté [de Sééz] du 30 juillet 1724 et de l'ordonnance qu'il vous avoit plû leur rendre le 13 mars 1728 pour la construction d'un bâtiment pour former une montagne commune sur le terroir commun de Colonnejoux au profit de la communauté, les syndics et conseillers [...] après la visite qui fût faite de l'endroit ou l'on trouveroit a propos de construire fût marqué dans un lieu appelé Manichoulaz [...] or effectivement il a esté construit et se trouve a présent bien avancé de sorte qu'il sera indubitablement achevé avant l'hyver prochain [...] les d<sup>ts</sup> syndics et conseillers s'apercevant que certains particuliers qui ont toujours préféré leurs propres intérêts a celui du public, et tachent par mille détours, et renvoy d'éluder l'achèvement de la d<sup>te</sup> montagne commune, prétendent empêcher et s'opposer au choix du bornement du d<sup>t</sup> terroir », Arch. dép. Savoie 187 E-dépôt 26, copie de requête à l'Intendant de Tarentaise, 1 p. in folio. À la demande des édiles communaux de Sééz de faire condamner les Germanais, dans le cadre de cette affaire pendante devant les mêmes juridictions de longues années durant, ceux-ci rétorquent : « Disant que les sindicqs de la paroisse de Sest [Sééz] se seroient pourvus par devant vous pour obtenir la permission de loïer les montagnes communes de la paroisse de Sest comme aussy d'y faire construire un bastiment, et les dits sindicq, conseillers et procureurs du max de S<sup>t</sup>. Germain s'en seroient apperçus, et estant munis de leurs privilèges et conventions qui leurs accordent la liberté en qualité de privilégiés de jouïr sans trouble ny molestie des d<sup>ts</sup> communes qui sont comprises dans le d<sup>t</sup> max de St. Germain, et comme ils prévoient que dans la suite cela leur causeroit un tort notable a quoy voulant obvier c'est ce qui les engage de recouvrir. À ce qu'il vous plaise Monsieur, ayant égard aux conventions et oppositions que les suppliants ont l'honneur de vous produire, vouloir ordonner aux sindicqs et conseillers de Sest [Sééz] de ne point molester les suppliants dans leur possession, et au contraire permettre aux suppliants de jouïr de leurs privilèges », Arch. dép. Savoie 187 E-dépôt 26, copie de requête à l'intendant de Tarentaise, 12 p. sur 6 fol., p. 1.

126. Au cours de l'estive de 1725, par exemple, les « exempts » de Saint-Germain tentent de faire interdire par l'Intendant de Tarentaise Maraldi à « lad<sup>te</sup> communauté de Sez de loïer les montagnes, ou parties dicelles pour que tous les particuliers empuissent jouïr en retirant une somme pour être employée en trésorerie en déduction de leurs tailles, attendues que presentement il n'y a que dix ou douze particuliers qui en jouïssent en faisans paturer sur lesdites montagnes leurs bestiaux [...] & que les paturages desdites montagnes leurs sont [au contraire] extremement nécessaires, autrement se feroit une perte très considérable pour toutes lesdites familles », Arch. dép. Savoie 187 E-dépôt 26, acte de demande d'enquête avant dire droit, de 4 p., 2 fol., p. 2-3. Pour suivre les tortueux développements de cette affaire, sur plusieurs années consécutives, voir aussi la « Copie de requeste à Monsieur Maraldi Conseiller du Roi et son intendant en la province de Tarentaise », en faveur des communiens de Saint-Germain, (Arch. dép. Savoie 187 E-dépôt 26, pièce reliée de 12 p. en 6 fol.) et le mémoire contradictoire « de N<sup>ore</sup> Rapin concernant les questions élevé des Germanois contre ceux de Sééz, relatif aux communaux et la montagne de Mane Choula », (Arch. dép. Savoie 187 E-dépôt 26, 4 p., 2 fol.).

127. À Sééz le rachat des droits féodaux est réalisé de 1784 à 1786 pour une somme totale de 26011 livres. À l'entrée des troupes révolutionnaires en Savoie, à l'automne 1792, la communauté s'est par conséquent entièrement affranchie de toute forme de sujétion seigneuriale : Max Bruchet, *Labolition des droits seigneuriaux en Savoie (1761-1793)*, Annecy, Collection de Documents inédits sur l'Histoire

hameau n'en démordent pas. Au prétexte du bénéfice de la vieille charte de franchises, ils s'entêtent dans la négociation d'un rabai sur la cote part leur incombant dans le montant global de l'affranchissement de toute la commune à la manière permanente dont ils tirent argument de la vénérable libéralité pour tenter de se soustraire à une part des corvées communautaires d'entretien de la voirie communale<sup>128</sup>, ou des réparations à effectuer sur la digue élevée le long du torrent du Reclus afin de garantir le chef-lieu et ses alentours de tout débordement soudain<sup>129</sup>. En marge de cette question épineuse de la répartition des corvées, la sempiternelle controverse des droits d'usage forestiers ou de parcours du petit bétail représente également un formidable maquis de procédure dans cette région de Haute-Tarentaise où les coupes affouagères font l'objet de toutes les spéculations, du fait d'une pénurie endémique de bois d'œuvre et de chauffage largement imputable à la conjugaison de la pression agropastorale traditionnelle avec l'exploitation industrielle des salines de l'Arbonne et des mines de plomb argentifère de Peisey<sup>130</sup>.

Finalement seule l'entrée en vigueur de la législation française de 1792 et de 1793 dite « d'abolition du régime féodal », suite à l'annexion du duché de Savoie à la France révolutionnée, apaise cette situation explosive par la suppression définitive de dispositions juridiques à ce point révélatrices d'un autre âge. Ce qui ne signifie pas pour autant la fin des relations privilégiées que les habitants de Saint-Germain continuent d'entretenir, pour près d'un siècle, avec la route antique, ses charges et ses menus profits. À la suite des violents combats de la Révolution sur le col, entre 1794 et 1798, difficilement approvisionnés par le tracé d'une vieille voie romaine plus délabrée que jamais, le Génie civil et militaire napoléonien projette

---

économique de la Révolution française, Imprimerie Hérisson frères, 1908, CIII + 638 p., p. 435.

128. Par exemple : « *Requête et décret [À Monsieur le Chevallier Angiono Intendant de la province de Tarentaise] pour l'exemption des corvées aux chemins du 30 may 1764* », Arch. dép. Savoie 187 E-dépôt 29, 3 p. en 2 fol.

129. Des années durant les « privilégiés » de Saint-Germain tentent en effet d'arguer de la reconnaissance de leurs privilèges limitativement fiscaux pour tenter de se soustraire également et par extension aux charges communautaires ordinaires, de nature foncière et indivise, de la paroisse de Séez, justifiant jusqu'à la veille de la Révolution, les incessants rappels de l'Intendant de Tarentaise : « *les privilèges des particuliers S<sup>t</sup>. Germain ne concernent que les charges communes de l'État telles que subsides, tailles, doublements, dixmes de bled, cottisations, contributions et impositions, et les charges réelles et patrimoniales de la paroisse de Séez en laquelle, [...] les dits de S<sup>t</sup>. Germain sont enclavés s'y trouvent expressément réservés. [...] En un mot la d<sup>te</sup> consigne [taxe de pâturage réclamée pour l'entretien de l'alpage communal à tout communier susceptible d'y inalper du bétail] tire sa source d'un statut particulier qui ne doit pas être confondu avec les charges générales* », Arch. dép. Savoie 187 E-dépôt 29, délibération de l'Intendant de Tarentaise du 13 mars 1785, 2 p. in folio, p. 1-2.

130. Au sujet de ces exploitations industrielles grosses dévoreuses de bois d'œuvre et de chauffage, du XVI<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle, dans tout le bassin de Bourg-Saint-Maurice : Paul Baud, « Une industrie d'État sous l'Ancien Régime : l'exploitation des salines de Tarentaise », *Revue d'Histoire Economique et Sociale*, XXII<sup>e</sup> /XXIII<sup>e</sup> année, 1934-1935, Paris, 1936, pp. 149-281 + 13 planches hors-texte, (l'étude a également fait l'objet d'un « tiré à part », Paris, Marcel Rivière, 1937), voir tout spécialement les pp. 155-162 ; Marius Hudry, « Les salines de l'Arbonne », *Métiers et industrie de Savoie. Actes du XXV<sup>e</sup> Congrès des Sociétés Savantes de Savoie*, Annecy, Académie Salésienne, t. LXXXVI, 1976, pp. 129-138 ; Evelyne Clary, Patrick Givelet et André Palluel-Guillard, *Les mines de Peisey et Macôt*, Chambéry, L'Histoire en Savoie, n<sup>o</sup> hors-Série (nouvelle édition), 1995, 64 p., pp. 22-38.

131. 633 – Chemin du Petit-Saint-Bernard – Village de S<sup>t</sup>-Germain, photo Pittier – Annecy.



FIGURE 4 – Le village de Saint-Germain au début du XX<sup>e</sup> siècle  
(En arrière plan, la voie romaine surplombant le vallon du Creux-des-Morts) <sup>131</sup>

bel et bien la mise en chantier d'un nouvel itinéraire, plus long, plus commode et surtout complètement carrossable sur le versant opposé du vallon du Reclus. Les travaux ne débutent cependant qu'avec le Second Empire, après 1860, pour s'achever en 1872, versant français, par l'inauguration de l'accès des premières voitures au col <sup>132</sup>. De l'automne 1792 à cette date, y compris lors de l'épisode militaire de « l'Époque intermédiaire » puis celui de la Restauration sarde, de 1814-1815 à 1860, les habitants volontaires de Saint-Germain deviennent officiellement adjudicataires des tâches de cantonniers ou de « jaloneurs » de la vieille chaussée par le biais de la soumission « à prix fait », puis, bientôt, du salariat pur et simple. Même s'ils subissent dorénavant la concurrence, dans cette carrière de commettant officiel de l'Administration, de tous les habitants de la commune de Séez, voire de ceux des autres communes voisines en dehors de toute référence à l'exclusivité garantie naguère par les privilèges de 1259 <sup>133</sup>.

Tout est rentré dans l'ordre aujourd'hui. La chicane, les récriminations incessantes, la rumeur des tumultueux pugilats d'autrefois entre les paroissiens de Séez et leurs ombrageux compatriotes de Saint-Germain se diluent en un vague murmure assourdi depuis que le village s'est vidé de ses habitants permanents, au cours des dernières décennies du XX<sup>e</sup> siècle. Seuls de rares promeneurs estivaux

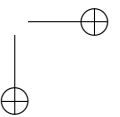
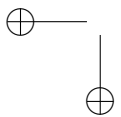
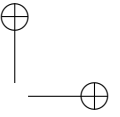
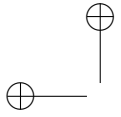
132. Cf. François Gex, *Le Petit-Saint-Bernard* [...], *op. cit.*, pp. 83-100; Gisèle Gaide, Odile Mérendet et Jean-Luc Penna, *Le Petit-Saint-Bernard* [...], *op. cit.*, pp. 110-118.

133. La Révolution a ouvert la brèche puisque notamment lors des combats de 1794, ce sont tous les communiens de Séez, puis de Montvalezan qui sont requis pour l'entretien et l'ouverture coûte que coûte de la route.

ou, deux fois l’an, de gros troupeaux de vaches brunes dans un concert de sonnaillles, lors des “remues” d’alpage, foulent encore du pied le gravier du vieux chemin chargé de tant de souvenirs. Seuls de vieux documents précautionneusement conservés sur les rayonnages du service départemental des archives, à Chambéry, permettent de faire revivre, pour qui prend la peine de s’y intéresser en dépit du caractère souvent rebutant de la sèche prose juridique, tout un pan de cette grande et petite histoire mâtinée de conséquences locales inattendues de la consécration routière de leurs États par les premières générations princières de la Maison de Savoie. Dynastie de « portiers des Alpes » attachée à perpétuer en ces lieux, l’exemple déroutant des franchises de Saint-Germain l’atteste, une tradition de franchissement de l’obstacle alpin déjà solidement établie au début du deuxième millénaire chrétien.



# **Droit commercial, contentieux et assurances**



## AIMONE CRAVETTA E IL DIRITTO COMMERCIALE

ALBERTO LUPANO

*Université de Turin*

**P**UÒ SEMBRARE PARADOSSALE che la mia relazione si occupi di diritto commerciale rispetto a un giurista come Aimone Cravetta che fu rigoroso difensore del diritto comune, poco o per niente incline a valorizzare elementi di *ius proprium* alla stregua degli statuti e dello *ius mercatorum* (affermatosi con la qualità di diritto professionale, sorto dalla prassi e dalle usanze mercantili).

Tuttavia, nel ruolo di avvocato e soprattutto di consiliatore, il Cravetta ebbe occasione di affrontare e risolvere non lievi questioni di quello che oggi diremmo diritto societario, oppure connesse allo *ius mercatorum* e riuscì in modo brillante a conseguire un certo successo, ma sempre valutando istituti e forme del diritto commerciale secondo i principi, lo spirito, la *ratio* del diritto comune e della *communis opinio*. Alcuni suoi responsi del genere ottennero molto successo, ad esempio i *consilia* in materia *de augmento monetae*, sui cambi monetari<sup>1</sup>. Una delle massime più ripetute dal Cravetta afferma che « *ius commune robur interpretationi addit ut melior interpretatio aestimetur* ». Dunque l'orientamento del giurista tende a applicare i parametri del diritto comune a qualunque attività di interpretazione giuridica, anche in tema di diritto commerciale, arricchendo il valore dell'analisi e della ricerca. Tutto può essere meglio apprezzato attraverso le categorie dello *ius commune*.

Cravetta fu giurista fedele alla tradizione, al metodo e alla dottrina dei commentatori, pur senza scadere nelle secche del bartolismo. Egli credette nel diritto comune inteso quale *ordine giuridico* per eccellenza della società, inserendosi pienamente in quella rappresentazione dello *ius commune* recentemente tracciata da

---

1. Cf. l'opera miscellanea *De monetarum augmento variatione et diminutione tractatus varii [...]* ex biblioteca [...] *Gaspari Antonimi Thesauri in hoc volumen redacti*, Augustae Taurinorum, s. n. [Giovanni Domenico Tarino], 1609, pp. 215-220 per i responsi del Cravetta.

Paolo Grossi<sup>2</sup>. Scorse nel diritto comune l'elemento ordinativo, l'elemento che è componente primaria dell'ordine generale umano.

A causa delle rare qualità di interprete qualificato del diritto comune, il Cravetta fu considerato il massimo giurista subalpino<sup>3</sup> del XVI secolo, il più conosciuto dentro e fuori gli Stati sabaudi, soprattutto come consiliatore.

Per meglio inquadrare il personaggio è opportuno descriverne brevemente le opere e i giorni. Aimone<sup>4</sup> nasce a Savigliano nel 1504 e, nonostante l'esistenza intensa e movimentata, rimane sempre affezionato alla comunità natale. È studente in giurisprudenza a Pavia, ma si laurea a Torino nel 1524. Acquista sensibilità di umanista di stampo erasmiano, sensibilissimo alle conseguenze cagionate dalle guerre tra Impero e Francia le quali sconvolgono l'Europa contemporanea<sup>5</sup>.

Dapprima è docente di diritto civile all'Università di Torino, giudice a Cuneo e a Mondovì. Qualunque carriera gli viene rallentata e bloccata dall'invasione francese del Piemonte a partire dal 1536. Allora si trasferisce a Grenoble dove per sette anni esercita da avvocato e consulente davanti alla locale Cour de Parlement. Nel 1548, trova nuove occasioni professionali a Ferrara, capitale dello splendido ducato estense, divenendo docente di diritto civile presso l'Ateneo ferrarese e consigliere del duca Ercole II. Due anni dopo, si trasferisce nuovamente a Grenoble.

Una eccellente occasione per insegnare gli si presenta allo Studio di Avignone, benvenuto da alcuni fautori, denigrato da altri detrattori: per ragioni rimaste oscure sfuma la cattedra avignonese e viene allontanato. Nel 1555, accetta di insegnare a Pavia, sede accademica tra le più prestigiose d'Italia, dove ha l'onore di sedere sulla cattedra già occupata da Baldo degli Ubaldi. Qui si trova assai bene. Compone centinaia di *consilia* per committenti talvolta di grande prestigio.

Tanta prosperità si conclude quando nel 1560 il duca Emanuele Filiberto di Savoia richiama il Cravetta in Piemonte alla nuova sede universitaria di Mondovì, esercitando pressioni di ogni genere sul suddito riottoso a lasciare la opulenta Pavia, seconda capitale del ducato di Milano, per l'oscura Mondovì. Il duca vuole che il corpo docente sia costituito soprattutto da sabaudi. Tutti i sudditi del duca di Savoia che insegnano all'estero debbono rientrare in patria e insegnare a Mondovì. Per Cravetta il colpo è durissimo, tenta di tergiversare restando a Pavia, a suo

2. Paolo Grossi, *L'ordine giuridico medievale*, Roma-Bari, Laterza, 2006.

3. Per un inquadramento della situazione culturale subalpina rinvio a Gian Savino Pene Vidari, « Stato sabauda, giuristi e cultura giuridica nei secoli XV-XVI », in *Studi piemontesi*, XV-1 (marzo 1986), pp. 138-140 e *Aspetti di storia giuridica piemontese* a cura di Claudia De Benedetti, Torino, Giappichelli, 1977, pp. 218-22; Id., *Lezioni di storia del diritto italiano ed europeo (anno accademico 2007-2008)*, a cura di Alice Abena e Sara Cipolla, Torino, Giappichelli, 2008.

4. Per una bibliografia essenziale sul Cravetta rinvio a Guido Panziroli, *De claris legum interpretibus libri quattuor*, Venetiis, apud M. Brogiolum, 1637, lib. II, cap. CLXXX, n. CCLXXI; Casimiro Turletti, *Storia di Savigliano*, II, Savigliano, Bressa, 1883, pp. 715-717; Id., *Storia di Savigliano*, III, Savigliano, Bressa, 1883-88, pp. 585-606; Antonino Olmo, « Cravetta, Aimone », in *Dizionario biografico degli italiani*, 30, Roma, Istituto dell'Enciclopedia italiana, 1984, pp. 580-581; Alberto Lupano, *Aimone Cravetta (1504-1569) giurista del diritto comune*, Torino, Deputazione Subalpina di Storia Patria, 2008.

5. Aimonis Cravettae, *Dialogus discipuli Curtii iunioris*, Taurini, per Magistrum Bernardinum de Sylva, 1533.

favore interviene il re di Spagna Filippo II (duca di Milano), ma è tutto inutile. Emanuele Filiberto dispone la confisca di tutti i beni del Cravetta, allora il giurista cede e nell'autunno 1561 arriva a Mondovì. Tra i professori riceve lo stipendio più alto : tremila lire annuali.

Il duca lo nomina suo consigliere. Nel 1566 la sede universitaria è trasferita a Torino e stavolta il Cravetta acconsente volentieri a spostarsi : a Torino stanno il duca, la corte, c'è molta più società che a Mondovì. Da professore a Torino riceve uno stipendio favoloso: milleduecento scudi (ricordato persino nell'epitaffio tombale « mille et ducenti correspondetur aureorum onorario »). Continua a fare il consiliatore. Muore improvvisamente il 10 ottobre 1569. Viene sepolto nella chiesa di san Domenico di Savigliano, ai piedi di un monumento marmoreo che reca il motto proverbiale « *Cravetta dixit sat est* ».

Aimone Cravetta è autore di numerose opere : il *Tractatus de antiquitate temporis* (o *Tractatus de antiquitatibus temporum*), edito per la prima volta a Venezia nel 1549, che rappresenta una sorta di programma, di condensato del suo pensiero sul diritto comune e sulle sue potenzialità. Il *Tractatus* contiene critiche intensamente polemiche dirette ai giuristi contemporanei che, secondo l'autore, tradiscono o usano malamente il metodo del commento.

I *Consilia sive responsa* del Cravetta, editi sempre più numerosi fino ad arrivare alla quota di novecentonovantanove, furono stampati almeno ventun volte dal 1543 al 1624. Alcuni pareri tra i più celebri si trovano anche riediti in antiche raccolte di dottrina consiliare, come, ad esempio, nel *Tractatus universi iuris* di Francesco Ziletti (Venezia, 1583-1586). Il *Responsum pro genere*, pubblicato a Mondovì nel 1564 dalla tipografia di Leonardo Torrentino, si inserisce anch'esso, con le sue centinaia di pagine, nel corpo consiliare del Cravetta, insieme alle aggiunte connesse, costituite dalle seguenti opere : *In responsum pro genere corollarium*, edito ancora a Mondovì nel 1564, allo stesso modo del *Condimentum responsi pro genere* (come il precedente, impresso dalla tipografia di Leonardo Torrentino, 1566), e il libello *Responsi pro genere bellaria*, uscito a Torino nel 1568 coi tipi di Martino Cravoto analogamente alle contemporanee *Peroratio et summa responsi corollarii, condimenti et bellariorum pro genere* e *Dissolutiones dubiorum*.

Infine restano le lezioni accademiche, interessante testimonianza intellettuale, edite parzialmente in vita, poi postume a cura del figlio primogenito, Gian Francesco Cravetta, attento curatore anche delle edizioni consiliari del padre. La figura di Gian Francesco Cravetta<sup>6</sup> rimane memorabile pure sotto altri profili, soprattutto quale altissimo magistrato sabauda : fu docente a Pavia, a Torino, nel 1584 prefetto di Nizza di Provenza, poi senatore di Piemonte e infine primo presidente dello stesso Senato.

6. Cf. il profilo tracciato da Alberto Lupano, *Aimone Cravetta* cit., pp. 137-148.

L'interesse di Aimone Cravetta verso i problemi connessi allo *ius mercatorum*<sup>7</sup> è già ben percepibile nel *Tractatus de antiquitate temporis*<sup>8</sup>. Proprio in tale sede il giurista espone una serie di riflessioni dottrinali sul valore probatorio delle scritture private e pubbliche, soffermandosi in particolare sui *libri rationum*<sup>9</sup>, vale a dire sui registri o libri contabili<sup>10</sup> di una serie di operatori : degli amministratori di beni, dei mercanti, dei soci di una *societas* di carattere commerciale. In generale il Cravetta sostiene che gli amministratori di qualunque realtà patrimoniale, si tratti di una comunità, di un monastero, di una impresa, sono tenuti a compilare i libri contabili pertinenti col massimo rigore. Affinché la registrazione abbia pieno valore di prova, anche a favore del redattore, debbono intervenire e concorrere numerosi elementi : innanzitutto ogni registrazione deve essere verosimile nel contenuto, apprezzabile secondo il senso comune delle parole e dei concetti. Tale requisito è presentato come essenziale ; il Cravetta riconosce che persino un *instrumentum* notarile non vale nulla se contiene narrazione di cose inverosimili, incredibili. Inoltre occorre annotare nei libri contabili tutti i principali dati possibili, anche quelli che solitamente si omettono nella scrittura privata, cioè : la data precisa ; la causa delle obbligazioni ; il nome di colui a cui si consegna qualcosa ; la quantità consegnata ; infine chi redige il documento deve essere disposto a corroborare col giuramento le sue asserzioni affinché da simili registri nasca un'obbligazione giuridicamente vincolante, completa dei requisiti giusti. Se manca uno degli elementi appena elencati, l'annotazione nei libri contabili non ha valore probatorio<sup>11</sup>.

Il Cravetta contempla anche il caso dei libri contabili compilati da tutti i soci, solidalmente, magari a turno, ora da uno, ora dall'altro, secondo le necessità del momento e della vita societaria. Nella fattispecie il giurista rileva una lacuna non lieve della *communis opinio* la quale non tratta della questione del valore di prova delle scritture compilate dai soci tutti insieme. Cravetta giunge a una soluzione del problema osservando che il libro contabile dei soci non distingue tra somme

7. Sul tema, Giovanni Cassandro, *Saggi di storia del diritto commerciale*, Napoli, ESI, 1974 ; Vito Piergiovanni, « Diritto commerciale nel diritto medievale e moderno », in *Digesto, Discipline privatistiche. Sezione commerciale*, IV, Torino, Utet, 1989, p. 334-340 ; Antonio Padoa Schioppa, *Saggi di storia del diritto commerciale*, Milano, Giuffrè, 1992 ; Francesco Galgano, *Lex mercatoria*, Bologna, Il Mulino, 1993 ; Gian Savino Pene Vidari, « Sulla classificazione del contratto di assicurazione nell'età del diritto comune », in *Rivista di storia del diritto italiano*, LXXI (1998), pp. 113-137 ; Id., « Sur le classement du contrat d'assurance », in *Etudes d'histoire du droit privé en souvenir de Maryse Carlin, contributions réunies par O. Vernier, M. Bottin, M. Ortolani*, Paris, Éditions La Mémoire du Droit, 2008, pp. 686-697 ; Id., « Aspetti iniziali ed editoriali della trattatistica mercantile ed assicurativa », in *Le matrici del diritto commerciale tra storia e tendenze evolutive, Atti del convegno, Como, 18-19 ottobre 2007*, a cura di Claudia Storti, Varese, 2009, pp. 115-134 ; Id., *Elementi di storia del diritto medievale e moderno*, Torino, Giappichelli, 2009, p. 117 ss. ; Maura Fortunati, « La lex mercatoria nella tradizione e nella recente ricostruzione storico-giuridica », in *Sociologia del diritto*, XXXII, 2-3 (2005), pp. 29-41.

8. L'edizione di riferimento è Aimonis Cravettae, *Tractatus de antiquitatibus temporum*, Venetiis, apud Bevilaquam, 1565.

9. Aimonis Cravettae, *Tractatus* cit., pars prima, [arg. 7] p. 167 ss.

10. Per tutti, anche in rapporto alle dottrine del Cravetta sulla materia, cf. Maura Fortunati, *Scrittura e prova. I libri di commercio nel diritto medievale e moderno*, Roma, Fondazione Sergio Mochi Onory, 1996, *passim*.

11. Aimonis Cravettae, *Tractatus* cit., pars prima, [arg. 7] nn. 36-52, pp. 164-167.

grandi o piccole perché le une e le altre sono annotate in ragione delle necessità del momento. Affinché il libro sociale abbia pieno valore probatorio è sufficiente che le registrazioni siano umanamente verosimili, probabili. Per il dotto saviglianese i libri contabili così redatti fanno piena prova senza che intervengano tutti quei requisiti che sono invece necessari per la contabilità dell'amministratore di beni in generale e di cui s'è già detto. Infatti, osserva il Cravetta, si presume che se i soci compilano i libri a turno, attraverso la loro rispettiva attività di annotazione, essi risultano approvare di volta in volta il proprio operato a vicenda, tacitamente<sup>12</sup>.

Nella fattispecie di *libri mercatoris*, di libri di commercio, vale a dire di registri contenenti le registrazioni sia contabili sia non contabili di un mercante, il Cravetta si pronuncia, clamorosamente, contro la consuetudine mercantile per la quale questi libri hanno sempre valore probatorio a favore del redattore : dichiara che essi possono valere anche contro il mercante stesso<sup>13</sup>. Si tratta di una pronuncia di qualche rilevanza, giacché le esigenze di concretezza del ceto commerciale non suggestionano e non piegano minimamente Aimone. Anzi, egli sembra complicare apposta la vita professionale del mercante non tanto per spirito di contraddizione, quanto per il sospetto nei confronti del costante obiettivo di lucro caratteristico del ceto commerciale.

E' noto che sovente gli scopi perseguiti dai mercanti attraverso le operazioni di scambio, mutuo e compravendita entravano in conflitto con certe parti dello *ius commune* quali, ad esempio, le dottrine canonistiche del divieto d'usura e del prezzo equo. Il Cravetta detesta l'usura e gli usurai a causa della estrema ingiustizia di questo genere di negozi<sup>14</sup> ; lo afferma vigorosamente nelle sue opere e diffida delle attività, proprio come quelle svolte dai mercanti, che, se gestite da operatori disinvolti, possono mettere in pericolo i diritti altrui. Il giurista in questo campo non parla ispirato da semplici ragioni oppositive rivolte a complicare, magari per mero garantismo, la pratica commerciale, ma da tecnico del diritto che conosce a fondo in ogni sua fibra il diritto romano civile, oltre che il diritto canonico, e vuole difendere chi potrebbe ritrovarsi danneggiato dall'eventuale comportamento sleale o disonesto dei mercanti.

Al Cravetta non importa entrare nella mentalità pratica del ceto commerciale, ceto che adopera legittimamente lo *ius mercatorum* alla stregua di uno strumento giuridico sorto, su base consuetudinaria, al fine di semplificare le operazioni del settore mercantile. Al giurista interessa il rispetto rigoroso dei principi di diritto civile, innanzitutto l'adempimento delle obbligazioni. Riconosce ovviamente le consuetudini commerciali, però le interpreta valutandole coi parametri del diritto comune e della *communis opinio* ; dunque, ponendole su una specie di letto di Procuste, le scarnifica e ne restringe inevitabilmente la portata. Secondo il Cravetta le consuetudini commerciali si possono applicare in quanto siano compatibili col diritto comune e la dottrina connessa<sup>15</sup>. Egli limita, in questo caso come altrove,

12. Aimonis Cravettae, *Tractatus* cit., pars prima, [arg. 7] nn. 55-61, pp. 168-169.

13. Aimonis Cravettae, *Tractatus* cit., pars prima, [arg. 9] n. 26, p. 200.

14. Alberto Lupano, *Aimone Cravetta* cit., pp. 220-223.

15. Ad esempio, « constitutio institoris, censeri debet facta secundum dispositionem iuris communis, et prout ius commune disponit » (Aimonis Cravettae, *Tractatus* cit., pars prima, [arg. 7], n. 31, p. 161).

l'efficacia degli usi commerciali in nome di quella *ratio scripta* dello *ius commune* intesa nella dimensione di un complesso superiore di principi di giustizia.

Nella prospettiva già seguita da Bartolo, citato appositamente, Aimone non si accontenta mai dei principi della consuetudine mercantile. Fondandosi sulla *communis opinio* sostiene che i *libri mercatorum* sono idonei a far nascere soltanto una presunzione di prova, la quale deve essere completata attraverso alcuni *adminicula* intesi come elementi di sostegno, di integrazione della prova documentaria. Questi *adminicula* sono così sintetizzabili: che il mercante agisca lealmente; che abbia compilato i libri contabili personalmente; che abbia fama di essere veritiero e probo; che la registrazione contenga la causa dell'obbligazione; che lo stesso mercante abbia riconosciuto un debito (in tale fattispecie la prova è completa perché equivale alla confessione); che il contenuto della registrazione sia verosimile: si tratta di requisito indispensabile persino nel caso di somme minime<sup>16</sup>.

Da simile rappresentazione emerge con quanta cautela il Cravetta valuti i *libri mercatorum*, da giurista inflessibile, da tecnico del diritto comune che non agisce certo per capriccio ma allo scopo di tutelare la buona fede dei terzi da frodi e malversazioni.

Si potrebbe anche affermare che il giurista, naturalmente dotato di una vena moralistica, provi in genere una sottile e malcelata diffidenza verso il mondo mercantile e nei confronti di una certa leggerezza nelle registrazioni contabili o in quelle di magazzino.

Il rigore sui principi adottato dal giurista nella propria attività professionale appare meglio che altrove proprio in questo contesto di analisi dei registri mercantili quando egli innesca una polemica di stampo antisemita e intransigente. Il Cravetta si sdegna perché, se si seguissero del tutto gli usi commerciali, secondo la dottrina citata pure da Alessandro Tartagni, il libro contabile compilato da un israelita potrebbe valere automaticamente da prova contro un cristiano<sup>17</sup>. La circostanza gli sembra inconcepibile e respinge questo argomento. Il giurista dichiara risolutamente che la *fides* di un ebreo non può essere assimilata a quella di un cristiano (forse egli ripensa a tutte le note ragioni storico-giuridiche-moraliturgiche caratteristiche dei pregiudizi, durissimi, della propria epoca nei confronti degli israeliti). Il Cravetta su certi principi non deflette mai, pur avendo difeso lealmente alcuni ebrei nella sua carriera forense e anche se, del resto, tra i suoi committenti di responsi figurano alcune persone di religione israelita.

Cravetta, era famoso per l'attaccamento al sistema interpretativo classico, ad un ordine giuridico che non ammetteva soluzioni all'infuori di quelle suggerite dal tecnicismo di stampo tradizionale. Non casualmente, un vistoso e violento attacco arrivò al Cravetta da un suo coetaneo, di indirizzo antiromanistico, quale fu

16. Aimonis Cravettae, *Tractatus* cit., pars prima, [arg. 7], pp. 160-167.

17. « Addo Alex. etiam in consi. 53 col. 1 lib. 1, ubi fortius voluit valere capitula aut privilegia, quod detur plena fides scripturis privatis aut libris hebraeorum [...] ego tamen adhuc isto casu haberem tale statutum pro iniquo, et irrationabili ac inhonesto, quod credatur iudaeo infami contra christianum » (Aimonis Cravettae, *Tractatus* cit., pars prima, [arg. 5], p. 95). A proposito delle radici dell'antisemitismo cf. « La Scho' ah tra interpretazione e memoria », *Atti del convegno internazionale di studi, Napoli, 5-9 maggio 1997*, a cura di Paolo Amodio, Romeo De Maio, Giuseppe Lissa, Napoli, Vivarium, 1999.



Charles Dumoulin<sup>18</sup>. Il giurista francese in un trattato riporta il contenuto di un *consilium* di Aimone sul cambio della moneta, particolarmente complesso e delicato, per contestare del tutto le conclusioni suggerite dal saviglianese affermando sprezzantemente che « male consuluit », « nimis aberravit »<sup>19</sup>.

Il Cravetta nel parere attaccato da Dumoulin espone il caso di vendita di un fondo con patto di riscatto avvenuta nel 1526. Il prezzo è stato pattuito in dodicimila tornesi. Però il compratore paga, all'atto dell'acquisto, seimila scudi d'oro, moneta più corrente nell'epoca della controprestazione. Nel 1540 il venditore pretende di far valere il riscatto e offre di versare la somma convenuta al momento della stipulazione del contratto, dodicimila tornesi. Ma il compratore del fondo rifiuta la proposta adducendo due motivi : sia perché vi era stata una mutazione del valore dello scudo d'oro (moneta da lui consegnata al venditore) ; sia perché, come sostiene il Cravetta, il riscatto può aver luogo solo se il venditore è in grado di sborsare moneta della stessa qualità e quantità di quella ricevuta, nella fattispecie seimila scudi d'oro e non dodicimila tornesi.

Il Dumoulin eccepisce che le osservazioni del Cravetta sarebbero state opportune se fossero state inserite come condizioni nel contratto originario. A giudizio del Dumoulin, la costruzione teorica del Cravetta risulta infondata e assurda, ancorata ad una tradizione giuridica formalisticamente intesa, mentre, secondo il giurista francese, l'intero problema si dovrebbe ricollegare più correttamente al dibattito sulla « *aequalitas partium* » in tema di contratto e al problema dell'usura<sup>20</sup>. Si potrebbe obiettare che il contestatore francese, spostando a livello logico-dialettico la materia del contendere su un piano differente da quello in cui la collocò il Cravetta (le variazioni di valore monetario), trovi un facile appiglio che, usato opportunamente, gli consentirebbe di attaccare chiunque.

In realtà i due giuristi parlano linguaggi differenti, cioè vedono le cose in modo diverso partendo ognuno dal proprio punto di osservazione culturale, con le rispettive categorie interpretative. Il Cravetta scrive i suoi responsi allo scopo di venire incontro alle esigenze pratiche della società contemporanea, e di conseguenza fonda le proprie argomentazioni sulla scienza giuridica classica ; il Dumoulin opera

18. Sulla rilevanza europea del pensiero del Dumoulin e sulla sua posizione circa la « *mutatio monetæ* », l'argomento del suo intervento a proposito del parere del Cravetta, cf. Paolo Grossi, *Ricerche sulle obbligazioni pecuniarie nel diritto comune*, Milano, Giuffrè, 1960, nota 16, p. 10 ; nota 90, p. 38 ; p. 65 ; p. 120 ss. ; e ancora il saggio di Rodolfo Savelli, « Diritto romano e teologia riformata : Du Moulin di fronte al problema dell'interesse del denaro », in *Materiali per una storia della cultura giuridica*, XXIII (1993), pp. 292-324 ; Cf. anche Id., « Censura ecclesiastica e cultura politica » in *Italia tra Cinquecento e Seicento. Sesta giornata Luigi Firpo. Atti del convegno 5 marzo 1999*, a cura di Cristina Stango, Firenze, Olschki, 2001, pp. 101-154.

19. Caroli Molinei, *Tractatus commerciorum, contractuum et usurarum, creditumque pecunia constitutorum et monetarum*, Parisiis, s. n., 1608, quaestio XC-XCVI, pp. 620-623. Le valutazioni negative sulle capacità del Cravetta di risolvere il problema sono condotte dal Dumoulin analizzando il cons. XLVII del giurista piemontese (cf. Aimonis Cravettae, *Consiliorum sive responsorum*, Francofurti ad Moenum, Apud Nicolaum Rothium, 1611, pars prima, I, cons. XLVII, p. 76). Su tutto cf. Alberto Lupano, *Aimone Cravetta cit.*, pp. 292-294.

20. Paolo Grossi, *Ricerche sulle obbligazioni pecuniarie cit.*, p. 131 e nota 31, p. 134, sulla posizione del Cravetta riguardo all'usura.

anch'egli per la prassi, ma in un differente contesto intellettuale e con altre argomentazioni. Sembra cioè di percepire che il francese, un po' oppositivo di natura, favorevole ad una consolidazione del *droit coutumier*, e tendenzialmente contrario all'affermazione in Francia del diritto romano, inoltre favorevole agli ugonotti, riservi aspre critiche al Cravetta nel chiaro proposito di ridimensionare, secondo il proprio giudizio, le capacità interpretative del giurista piemontese. E' verosimile intuire però che, dietro queste pesanti osservazioni si nasconda in parte il conflitto ideologico tra chi, come il Dumoulin, aveva un atteggiamento polemico verso ogni impostazione della tradizione<sup>21</sup> (giuridica o religiosa che fosse<sup>22</sup>) e un rigido conservatore, tra l'altro difensore della Chiesa romana e del *mos italicus*, quale fu Aimone. Tuttavia, il biasimo espresso dal Dumoulin resta pure significativo della notorietà dell'opera consiliare di Aimone in Francia, giacché, altrimenti, non sarebbe stata necessaria l'articolata e complessa contestazione censoria esposta dal giurista transalpino. Questa stima rimase diffusa a lungo, specialmente in area del finale, proprio laddove il giurista saviglianese aveva esercitato onoratamente la sua attività d'avvocato e di consiliatore davanti alla Cour de Parlement di Grenoble. Lo attesta una fonte particolarmente affidabile quale è la raccolta di sentenze di Guy Pape, con le annotazioni di autori successivi che a volte citano il Cravetta come autorità forte e vincente di fronte alla magistratura francese<sup>23</sup>.

In generale si può dire che il diritto mercantile, la consuetudine diventano elementi marginali all'interno dei pareri del Cravetta. La considerazione principale del Cravetta si fissa soprattutto sul diritto romano sullo *strictum ius*, sulla *communis opinio* con cui riesce a piegare, a adattare le consuetudini mercantili, relegandole sullo sfondo, non in primo piano.

Questo atteggiamento riduttivo per lo *ius mercatorum* era caratteristico dei grandi giuristi del diritto comune : ad esempio di Bartolo. In Cravetta però c'è una fermezza dottrinale speciale nel ribadire questa posizione, per giunta in quel

21. Alcuni interessanti rilievi sulle teorie del Du Moulin provengono da René Filhol, « Du Moulin Charles », in *Dictionnaire de droit canonique*, V, Paris, Librairie Letouzey et Ané, 1953, coll. 61-65. Il giurista francese, considerato per lungo tempo un sostenitore del nominalismo monetario, viene rivalutato come un 'nominalista' moderato che sostiene che, salvo circostanze eccezionali, è da prendere in considerazione il valore estrinseco della moneta fissato dal sovrano ma in modo non arbitrario. Egli ritiene però ridicola l'opinione per cui la moneta potrebbe avere un valore reale poco differente dal valore nominale, ritenendo impossibile l'emissione di moneta di piombo, rame o di carta.

22. A proposito dell'usura è noto che il Du Moulin ebbe idee originali, ammettendo il prestito ad interesse, ma non l'usura vera e propria, fondandosi sull'interpretazione del noto passo evangelico (Luc. 6, 35) che il giurista francese analizza nel senso secondo cui Cristo non è mai considerato legislatore civile e pertanto la massima proibitiva si applica ai poveri estremi, a coloro che nulla possono restituire. La sua lotta contro le teorie di teologi e canonisti tradizionali è ben nota : René Filhol, « Du Moulin Charles », cit., col. 61 ss.

23. Ad esempio, *Guidonis Papae Iuris utriusque consultissimi et in augustissimo Senatu Gratianopolitano regii consiliarii Decisiones* A. Rambaudi, F. Pisardi, Steph. Ranchini, L. Rabotii, P. Matthaei, Ferrerii, N. Bonetoni, nec non reverendi D. Ioannis a Cruce [...] annotationibus illustratae et auctae, Lugduni, sumptibus Ioannis de Gabiano, 1619, Quaestio CCXXX, Notae, Ferrerius, p. 250, in cui si discute su un caso di identificazione degli eredi richiamando il cons. XXII di Aimone ; Quaestio CCCCLIX, Ferrerius, p. 374, sulla distinzione tra erede universale e particolare, in cui si cita il cons. CLXII del Cravetta come fonte della soluzione giuridica (del problema relativo alla destinazione di piccole somme residue non assegnate specificamente dal testatore) sia per la Cour de Parlement di Tolosa sia in dottrina.

tempo in cui, in teoria, il diritto comune, rispetto allo *ius proprium* costituito dallo *ius mercatorum*, svolgeva una funzione prevalentemente integrativa e sussidiaria.

E' importante notare che il Cravetta, proprio nel pieno del XVI secolo, vale a dire in un'epoca di profonde trasformazioni della società e di ampliamento dei traffici e degli scambi, anche grazie alle scoperte geografiche, non pensa a soluzioni di comodo dirette a favorire i commercianti. Al contrario, giuristi contemporanei del Cravetta come Benvenuto Stracca<sup>24</sup> sono stati anche più duttili, più accomodanti nel conciliare diritto comune e diritto mercantile. Anzi Benvenuto Stracca ha rappresentato il diritto commerciale come complesso di norme distinto dal diritto civile. Lo Stracca, pur sostenendo il diritto romano comune ha spesso preferito l'applicazione degli usi commerciali e degli statuti locali perché valorizzabili come fonti più aderenti alle esigenze della vita sociale.

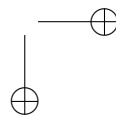
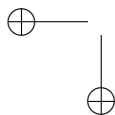
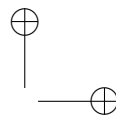
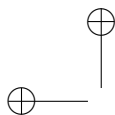
Non a caso proprio lo Stracca ha contestato molti responsi del Cravetta, non solo in materia mercantile, nelle sue *Annotationes*<sup>25</sup> all'opera consiliare del Cravetta.

Per il Cravetta, all'opposto di Stracca, conta in primo luogo e costantemente la rigorosa applicazione della funzione equitativa del diritto comune. Che deve essere innanzitutto una funzione di verifica, conferma e corroborazione del diritto proprio, anche di quello consuetudinario dello *ius mercatorum*, realizzata specialmente attraverso il vaglio della *communis opinio doctorum* tradizionale.

---

24. Sullo Stracca, giurista originario di Ancona, vissuto tra il 1509 e il 1578, quasi coetaneo del Cravetta, cfr. Luigi Franchi, *Benvenuto Stracca. Giureconsulto anconitano del secolo XVI. Note bibliografiche*, Roma, Ermanno Loescher, 1888 ; Alessandro Lattes, « Lo Stracca giureconsulto », in *Rivista di diritto commerciale*, VII (1909), pp. 624-650 ; Gian Savino Pene Vidari, « Il contratto d'assicurazione in età moderna », in *L'assicurazione in Italia fino all'Unità. Saggi storici in onore di Eugenio Artom*, Milano, Giuffrè, 1975, p. 193 ; Vito Piergiovanni, « Diritto commerciale nel diritto medievale e moderno », in *Digesto, Discipline privatistiche. Sezione commerciale*, IV, Torino, Utet, 1989, pp. 342-343 ; Maura Fortunati, *Scrittura e prova. I libri di commercio nel diritto medievale e moderno*, Roma, Fondazione Sergio Mochi Onory, 1996, pp. 43-44 e *passim*.

25. Benvenuti Straccae, *In egregii I. C. Aymonis Cravetae responsa Annotationes*, Venetiis, per Bartholomaeum Carampellum, 1580 : cf. ad esempio p. 84, sulle questioni connesse alla perdita delle merci a causa del vettore, in connessione al parere CLXXXII di Aimone e p. 107, in riferimento al responso CCLXXV del Cravetta, sull'esibizione dei libri contabili.



## PAOLO BOSELLI E « LE DROIT MARITIME EN ITALIE »

MAURA FORTUNATI

*Université de Gênes*

NEL 1885 SI APRIVA AD ANVERSA il I Congresso internazionale di diritto commerciale e marittimo ; un incontro che rispondeva appieno alle esigenze ed alle istanze degli ultimi decenni dell'Ottocento, contrassegnati da una profonda riflessione sui problemi collegati alle comunicazioni, ai trasporti e al commercio marittimi. Sul mondo della navigazione e dei trasporti cominciavano a riflettersi, infatti, gli effetti della nuova realtà economica che andava prendendo forma in quegli anni, caratterizzata dall'intensificarsi delle relazioni commerciali, dal progressivo affermarsi di una società industriale, da nuove correnti migratorie.

In quegli stessi anni, e per effetto delle medesime esigenze, aveva iniziato, o forse sarebbe più corretto dire, ricominciato, a farsi strada l'idea della necessità di procedere ad una unificazione, anche in campo contrattuale, del diritto del mare<sup>1</sup>. Si trattava di un progetto che aveva preso vita alla fine degli anni cinquanta del XIX secolo in Inghilterra e che, col tempo ed attraverso il lavoro di comitati e

---

1. L'idea di un diritto marittimo uniforme per tutte le nazioni, che affondava le proprie radici nell'età del diritto comune, era stata riproposta sul finire del XVIII secolo dal giurista sassarese Domenico Alberto Azuni in alcune opere che sostenevano l'esistenza di principi e di leggi marittime universali uniformemente applicabili. Domenico Alberto Azuni, *Dizionario universale ragionato della giurisprudenza mercantile*, Nizza, Società Tipografica, 1786-88 e, soprattutto, *Sistema universale dei principi di diritto marittimo dell'Europa*, Firenze, Granduca, 1795-96, che rappresenta una trattazione dogmatica del diritto internazionale marittimo europeo. Sul progetto e sul personaggio si vedano gli ormai classici lavori di Luigi Berlinguer *Domenico Alberto Azuni giurista e politico (1749-1827). Un contributo bio-bibliografico*, Milano, Giuffrè, 1966 e *Sui progetti di codice di commercio del Regno d'Italia 1807-1808 ; considerazioni su un inedito di D. A. Azuni*, Milano, Giuffrè, 1970, oltre alla voce a lui dedicata da Filippo Liotta nel *Dizionario biografico degli italiani* (da ora in poi *DBI*), vol IV, Roma 1962, pp. 759-761.

conferenze, aveva acquistato sempre maggior vigore<sup>2</sup>; un programma di unificazione internazionale che si legava indissolubilmente a problemi di studio e riforma della legislazione commerciale dei singoli stati, fino a quel momento in larga parte trascurata<sup>3</sup>

I sostenitori di tale indirizzo rilevavano come la molteplicità dei commerci, la rapidità dei viaggi, il telegrafo, avessero reso sempre meno sopportabili le condizioni cui erano soggette le attività commerciali nel settore marittimo: una nave, i rapporti giuridici ad essa collegati ed i contratti ad essa relativi venivano infatti a trovarsi successivamente e quasi simultaneamente sottoposti alla disciplina di più legislazioni e soggetti a normative diverse e a volte contrastanti. Si trattava di norme che regolavano l'uso di un bene, il mare, considerato, più di tutti gli altri, *res communis omnium* e in quanto tale destinato ad essere sottoposto a un diritto uniforme.

Il XIX secolo che — si diceva — aveva aperto le vie del mare a navi di velocità prodigiosa, che aveva compiuto opere meravigliose per trasformare le grandi vie di commercio del mondo, che aveva avvicinato i popoli e che apriva continuamente ai centri industriali dell'Europa nuovi sbocchi, doveva necessariamente completare prontamente l'opera di unificazione internazionale dei principali istituti di diritto marittimo. Occorreva pertanto formulare principi applicabili non solo al contratto di trasporto per mare, ma anche ai diritti e doveri dell'equipaggio e dei capitani, alle navi, all'ipoteca marittima, al contratto di noleggio, alle avarie, alle assicurazioni, ai contratti alla grossa, alle collisioni e abordaggi e alle prescrizioni.

Una necessità chiaramente avvertita dagli operatori del settore, Camere di commercio e capitanerie di porto che esprimevano il disagio per una situazione in cui imbarcazioni destinate a collegare i più lontani luoghi della terra, erano tenute ad assoggettarsi a leggi diverse, secondo la nazione di appartenenza, il luogo di provenienza e quello verso il quale erano dirette. Ad aumentare il malcontento era una legislazione che prevedeva norme troppo differenti e criteri troppo diversificati; lacunosa nella classificazione giuridica della nave; incapace di attribuire

---

2. Nel 1857, a Glasgow, la *National Association for the promotion of social science* convocò i rappresentanti delle corporazioni commerciali degli Stati maggiormente interessati al traffico marittimo per studiare e fissare le linee fondamentali di una legislazione uniforme delle avarie comuni. Dalla successiva conferenza indetta nel 1862 a York dalla medesima associazione sorse il comitato che diede vita alle *Regole di York*. Alla conferenza di York altre ne seguirono: Sheffield nel 1865 sul contratto di noleggio, Anversa nel 1877 che approvò le cd. *Regole di York ed Anversa* ed altre ancora. Per una breve ricostruzione di queste vicende si vedano Francesco Berlingieri, « I congressi per l'unificazione del diritto marittimo », in *Verso l'unificazione del diritto del mare*, Roma, Athenaeum, 1918, I, pp. 3-26 e Amedeo Giannini, *Le convenzioni internazionali di diritto marittimo*, Milano, Vita e pensiero, 1930, *passim*.

3. Per buona parte dell'Ottocento il diritto marittimo, sulla scia della codificazione francese, verrà relegato in una posizione marginale e accessoria rispetto al diritto commerciale, sia in campo legislativo sia nella trattazione scientifica. Su questi temi si veda Maura Fortunati, « Prime note sulle origini del processo di autonomia didattica e scientifica del diritto marittimo », in *Studi in onore di Franca De Marini Avonzo*, Torino, Giappichelli, 1999, pp. 183-204 e *Ead.*, « Francesco Berlingieri e la prima scienza marittimistica genovese », in *Giuristi liguri dell'Ottocento*, Atti del Convegno Genova 8 aprile 2000, Genova, Accademia ligure di scienze e lettere, 2001, pp. 142-152.

i medesimi diritti ai creditori privilegiati o la medesima disciplina alle ipoteche navali o, argomento cruciale, alla disciplina assicurativa.

Il congresso di Anversa rappresentava un ulteriore passo in avanti nel cammino verso l'uniformità del diritto del mare; i lavori svolti, diretti alla discussione e allo studio dei più importanti istituti del settore marittimo privato — dalla responsabilità dei proprietari, al contratto di noleggio, all'urto di navi, alle avarie comuni, e così via — condussero, in quella occasione, alla predisposizione, per ciascun settore, di progetti di legislazione uniforme, che tenevano conto delle mutate esigenze e rappresentavano un netto progresso nei confronti del diritto positivo allora vigente<sup>4</sup>. Tra i delegati dei vari paesi, intervenuti a fianco di giuristi e rappresentanti di società di navigazione e di assicurazione, era stato inviato a rappresentare l'Italia l'allora deputato Paolo Boselli, che in quella occasione presentò ai congressisti una lunga relazione, pronunciata e distribuita in francese, e intitolata a *Le droit maritime en Italie*, il cui scopo era offrire una serie di indicazioni e fonti a chiunque desiderasse studiare la storia, lo sviluppo e lo stato del diritto marittimo in Italia<sup>5</sup>.

Il savonese Boselli, destinato a divenire una figura di primo piano nel panorama politico italiano del successivo cinquantennio<sup>6</sup>, fermamente « convinto che il futuro dell'Italia sarebbe stato sul mare »<sup>7</sup>, aveva già avuto in precedenza modo di occuparsi più volte, in qualità di parlamentare, di diritto marittimo e di stringere rapporti con il mondo e gli interessi cantieristici e marittimi. Solo tre anni prima, nel 1882 era stato relatore dell'inchiesta sulla Marina mercantile, ordinata nel 1881 su impulso di un gruppo di deputati che chiedevano fosse promossa un'indagine per porre in luce le condizioni della Marina mercantile e delle industrie marittime e per provvedere ad individuare i mezzi più efficaci ed idonei per promuoverne lo sviluppo<sup>8</sup>. Ancor prima, nel 1875, era stato incaricato dai deputati liguri di raccogliere e studiare quanto potesse interessare i commerci e le

4. Francesco Berlingieri, *Verso l'unificazione del diritto del mare . . .*, op. cit., I, pp. 3-5.

5. Paolo Boselli, *Le droit maritime en Italie*, Turin, Roux & Favale, 1885.

6. La lunghissima carriera politica di Paolo Boselli (Savona 8 giugno 1838-Roma 10 marzo 1932) iniziata nel 1870 si protrasse per sessantadue anni e lo vide ricoprire incarichi di primo piano. Espone della destra moderata fu per lungo tempo attivamente impegnato sui temi dello sviluppo della marina mercantile e dell'industria cantieristica; per più di vent'anni a capo di diversi Ministeri (Pubblica Istruzione, Agricoltura, Finanze, Tesoro) venne chiamato nel 1916 a ricoprire la Presidenza del Consiglio dei Ministri. Assai numerose sono le biografie su Boselli, anche se per lo più ripetitive o commemorative; per una biografia di sintesi utili sono le voci « Paolo Boselli » di Raffaele Romanelli in *DBI*, vol. XIII, Roma, 1971, pp. 241-251 e di Emilio Costa in *Dizionario Biografico dei Liguri*, (da ora in poi *DBL*) vol. II, Genova, 1994, pp. 14-144. Si possono inoltre ricordare Isidoro Marchini, *Paolo Boselli. Cenni biografici*, Torino, Unione Tip. Edit., 1888; Telesforo Sarti, *Il parlamento italiano nel cinquantennio dello Statuto: profili e cenni biografici di tutti i senatori e deputati viventi*, Roma, Tip Agostiniana, 1898, p. 144; Piero Astengo, *Paolo Boselli. Vita e opere*, Savona, Società A. Campanassa, s.d.; Ugo Ceccherini, *Paolo Boselli statista, finanziere, storico, letterato. Bibliografia*, Pisa, Stab Tipografico Succ. FF Nistri, 1918; Bernardo Chiara, *Il Nestore degli statisti italiani: Paolo Boselli*, Torino, EIA, 1922.

7. Piero Astengo, op. cit., p. 24.

8. Sul ruolo di Boselli nell'inchiesta sulla Marina mercantile, oltre ovviamente agli Atti parlamentari ed ai sette volumi della *Inchiesta parlamentare sulla marina mercantile 1881-1882* editi a Roma per i tipi Erede Botta, 1882-1883, si può ricordare il saggio di Isidoro Marchini, « Il deputato Paolo Boselli e l'inchiesta parlamentare sulla Marina mercantile », Palermo, *Rivista italiana*, 1883.

industrie della sua regione in vista dei trattati di navigazione e di commercio che l'Italia di lì a poco avrebbe dovuto rinnovare con la Francia<sup>9</sup>, l'Austria e altri stati e, nello stesso anno, era stato inviato al congresso marittimo internazionale di Bruxelles<sup>10</sup>. Poco dopo, nel 1877, era stato membro, con Florio e Rubattino — come è noto due figure di eccellenza nel panorama dell'imprenditoria navale dell'epoca — della commissione relatrice sulle convenzioni postali e commerciali e nel 1878, su incarico del governo, aveva partecipato all'esposizione Internazionale di Parigi, per studiare le problematiche collegate allo sviluppo e alla disciplina della marina mercantile<sup>11</sup>.

Politicamente esperto, quindi, di diritto marittimo, ottimo specialista dei problemi della navigazione e della marina mercantile, ligure e pertanto quasi «naturalmente» portato ad occuparsi di questo settore e, per così dire, «geneticamente» adatto a farlo, Boselli aveva avuto anche l'opportunità di compiere, tra il 1856 ed il 1860, alla vigilia dell'unificazione, il proprio percorso di studi nella *regia* università di Torino<sup>12</sup>. Nella facoltà di Giurisprudenza sabauda egli aveva così avuto modo di seguire le lezioni di illustri docenti: il costituzionalista Luigi Amedeo Melegari, l'economista Francesco Ferrara, il processualista Matteo Pescatore, l'amministrativista Giusto Emanuele Garelli, le cui lezioni «raccolte e compendiate dallo studente Paolo Boselli» saranno pubblicate a cura dello stesso<sup>13</sup>, e, soprattutto, Pasquale Stanislao Mancini<sup>14</sup>. L'esule napoletano che, giunto a Torino nel 1849, aveva ricevuto l'anno successivo dal governo sardo l'incarico di ricoprire la cattedra di Diritto pubblico esterno e internazionale, era destinato ad esercitare un importante influsso su Boselli e sulle sue idee in campo marittimistico. Dopo

9. Nel 1882 in Parlamento Boselli avrà nuovamente occasione di pronunciarsi sull'argomento durante la discussione che nell'aprile di quell'anno si svolse alla Camera dei deputati chiamata ad approvare il trattato di commercio e di navigazione con la Francia presentato cinque mesi prima dal ministro Mancini. In quella circostanza Boselli pose l'accento sulla — a suo parere — insufficiente tutela delle condizioni del commercio marittimo italiano nei confronti dei vantaggi riservati a quello francese dal trattato. Si veda al proposito Paolo Boselli, *Discorsi politici e civili*, Torino, Chiantore, 1932, pp. 143-161.

10. *Paolo Boselli al Congresso Marittimo internazionale di Bruxelles*, Genova, Deputazione Provinciale di Genova, 1878.

11. Piero Astengo, *op. cit.*, p. 25.

12. Per una storia dell'Università di Torino si vedano da ultimo i saggi raccolti nel volume «Annali di storia delle Università italiane» 5, Bologna, CLUEB, 2001. Per quel che riguarda in particolare le origini dell'insegnamento del diritto commerciale nell'Ateneo piemontese si veda per tutti Gian Savino Pene Vidari, «Nota sull'inizio dell'insegnamento del diritto commerciale all'Università di Torino», *Bollettino storico-bibliografico subalpino*, Torino, 1997, pp. 511-531.

13. Giusto Emanuele Garelli, *Lezioni di diritto amministrativo date nella R. Università di Torino raccolte e compendiate dallo studente Paolo Boselli*, Torino, Tip. Cerutti, Derossi e Dusso, 1860. Si tratta di un volume di 274 pagine compilato, come ricorda lo stesso Boselli, «privatamente dal sottoscritto per solo uso e comodo de' suoi condiscipoli» e non «destinata a maggiore pubblicità che quella indispensabile allo scopo che l'ha determinata».

14. Sui personaggi, ad eccezione di Garelli, e per la bibliografia ad essi relativa si veda da ultimo Gian Savino Pene Vidari, «Gli esuli risorgimentali «maestri» nella Facoltà di «Leggi». Antonio Scialoja, Luigi Melegari, Francesco Ferrara, Pasquale Stanislao Mancini», in *Maestri dell'Ateneo torinese dal Settecento al Novecento*, a cura di Renata Allio, Torino, Centro Studi di storia dell'Università di Torino 2004, pp. 213-236 ed i *Profili* rispettivamente di Gian Savino Pene Vidari, Giovanni Ravanelli, Alberto Lupano e ancora Pene Vidari, in appendice allo stesso volume.



aver consacrato il corso dei due primi anni al diritto internazionale pubblico, nell'anno accademico 1852-53 Mancini si era, infatti, dedicato all'insegnamento di un sistema completo di Diritto marittimo in un corso di lezioni che, come sosteneva Boselli ricordando l'antico maestro, « insegnarono principi e svilupparono teorie divenute ormai unanimemente riconosciute e recepite »<sup>15</sup>.

L'eco di quelle lezioni ritornerà nell'intervento presentato da Boselli ad Anversa: un volume di 530 pagine, composto in meno di venti giorni e stampato in cinque dallo stabilimento tipografico Roux e Favale di Torino, che è una fonte ideale per comprendere la visione che del mondo marittimo e del diritto e della dottrina ad esso relativi ha un ligure, formatosi culturalmente in ambiente sabauda dopo la restaurazione, e politicamente impegnato nel nuovo parlamento unitario.

Quando Boselli prepara il proprio intervento sono ormai da tempo venute meno quelle incomprensioni e quelle difficoltà di rapporti tra Piemonte e Liguria che avevano contraddistinto il periodo immediatamente successivo alla annessione.

Genova, soprattutto, aveva considerato la soggezione a quello che sprezzantemente veniva definito «il re delle marmotte» come una brutale imposizione che la costringeva all'obbedienza ad una potenza da sempre nemica, spezzando le sue aspirazioni ad un'apertura delle vie di commercio; la stagnazione dell'economia e dei commerci nel primo quindicennio successivo al Congresso di Vienna aveva ulteriormente acuito l'ostilità genovese che « l'imputò totalmente [...] all'incapacità del Piemonte, agricolo e protezionista, di comprendere e valorizzare la vocazione marittimo-mercantile e liberista della città »<sup>16</sup>.

Si trattava di divergenze e contrasti che riguardavano tanto i genovesi che, oltre all'indipendenza avevano visto svanire anche le proprie speranze di riconquistare forti posizioni nel commercio internazionale, quanto il governo sabauda che, dall'annessione della nuova regione, aveva ricevuto più danni che benefici.

Particolarmente spinoso era il problema riguardante il commercio marittimo. Genova nutriva grandi aspettative in una ripresa degli scambi commerciali, «ma perché ciò potesse avvenire sarebbero state necessarie opportune misure che agevolassero il movimento di transito e le attività di negoziazione»<sup>17</sup>. Erano d'altra

15. Del corso è stata pubblicata solo una piccola parte. Pasquale Stanislao Mancini, *Introduzione allo studio del diritto pubblico marittimo : prima lezione e programma del corso insegnato nella R. Università di Torino nell'anno 1852-53*, Torino, Tip. Ferrero e Franco, 1853. Le restanti lezioni « suivies avec le plus vif intérêt, non seulement par la jeunesse studieuse, mais encore par les savants [...] furent recueillies et on avait déjà tout disposé pour leur publication, lorsque des événements extraordinaires empêchèrent à l'auteur de les compléter. Elles restèrent ainsi inédites ; mais les principes qu'elles enseignèrent, les théories et les propositions qui y étaient développées, sont aujourd'hui généralement professées et sont même devenues, en partie, des institutions positives. Elles formèrent la base d'importantes discussions au Congrès de Paris de 1856, où le Comte de Cavour, qui s'était adressé à M. Mancini lui-même pour en avoir les éléments, les soutint avec succès ». Paolo Boselli, *Le droit maritime en Italie*, op. cit., p. 16.

16. M. Elisabetta Tonizzi, « Dalla Repubblica Ligure all'Unità d'Italia (1797-1861) », in *Storia della Liguria* a cura di Giovanni Assereto e Marco Doria, Roma, Laterza, 2007, p. 203.

17. Valerio Castronovo, « Giovanni Ansaldo e la Liguria del suo tempo », in *Id.* (a cura di), *Storia dell'Ansaldo. 1. Le origini : 1853 - 1882*, Bari, Laterza, 1994, p. 6.

parte state queste le richieste che la deputazione cittadina guidata dal sindaco della città di Genova e da diversi consiglieri della municipalità aveva rivolto nel 1814 al sovrano sabauda. « La navigazione e il commercio furono sempre le fonti principali della potenza e ricchezza dei liguri » — spiegava il Pessagno a Vittorio Emanuele — e proseguiva chiedendo al monarca di « far cadere le barriere che dividono fra loro due nazioni oggi divenute sorelle sotto un padre comune e adoperarvi affinché i pirati africani, i quali infestano il Mediterraneo, si tolgano per sempre da questi nostri mari »<sup>18</sup>.

D'altra parte, dopo un breve periodo iniziale di incertezze, i rapporti tra marina e commercio divennero un punto fermo della politica dei sovrani sabaudi nell'età preunitaria ; già in data 15 febbraio 1817 Vittorio Emanuele, venendo incontro alle istanze dei rappresentanti locali, aveva affidato alla città di Savona che, come altri centri delle Riviere, aveva accolto la monarchia sabauda con una certa soddisfazione, il reggimento economico del porto a dimostrazione di quella che la regia patente definiva sollecitudine del sovrano « per l'incremento del di lei commercio marittimo »<sup>19</sup>.

Dell'importanza di uno sbocco sul mare si sarebbe di lì a poco reso ben conto lo stesso Cavour dando grande impulso alla città ed al porto genovese. Il regno sardo aveva così intrapreso una serie massiccia di investimenti nelle costruzioni navali, nel porto di Genova e, grazie soprattutto ancora una volta all'iniziativa di imprenditori liguri, nelle costruzioni ferroviarie destinate a collegare le due regioni<sup>20</sup>. Una risposta, quest'ultima, a quella discussione sulla questione ferroviaria che aveva in epoca albertina contrapposto i fautori della diffusione delle strade ferrate e quanti temevano che dall'utilizzo del nuovo mezzo di trasporto potessero derivare pericolose aperture ai capitali stranieri. Un dibattito che aveva in ogni caso da subito evidenziato la centralità di Genova, perno ideale di un moderno sistema ferroviario che collegasse gli stati sabaudi con la Lombardia e con il Nord Europa, e che aveva condotto alla realizzazione di quelle che sono state definite le « due direttrici antiaustriache » : la Torino-Genova e la Genova-Lago Maggiore<sup>21</sup>.

18. Giuseppe Martini, *Storia della restaurazione della Repubblica di Genova*, Asti, Raspi e Comp., 1858, p. 265.

19. « Volendo noi accogliere favorevolmente le rappresentanze umiliateci dal corpo di città di Savona, e dare alla medesima un nuovo contrassegno di particolare propensione e della nostra sollecitudine per l'incremento del di lei commercio marittimo, abbiamo determinato di affidare allo stesso corpo il reggimento economico del porto ivi esistente, di cui la conservazione ed il miglioramento di sommo interesse si rendono per quella città, e di concedergli, onde possa in miglior modo provvedervi, la riscossione ed amministrazione de' di lui prodotti ». Per tale motivo si disponeva che fosse nominata una commissione di quattro membri, di durata biennale, incaricata di provvedere alla gestione economica della attività portuale, *Raccolta di regi editti, manifesti ed altre provvidenze de' magistrati ed uffizi*, vol. VIII, Torino, dalla Stamperia Davico e Piccò, 1814, p. 281.

20. Giorgio Doria, *Investimenti e sviluppo economico a Genova alla vigilia della prima guerra mondiale*, Milano, 1973, p. 92.

21. Fabio Levi, « Il quadro economico d'insieme », in Umberto Levra (a cura di), *Il Piemonte alle soglie del 1848*, Comitato di Torino dell'Istituto per la Storia del Risorgimento italiano, Torino, 1999, p. 31. Sul tema delle strade ferrate nell'Italia dell'Ottocento esiste un'ampia bibliografia. Si veda per tutti Stefano Maggi, *Storia dei trasporti in Italia*, Bologna, Il Mulino, 2005.

Sempre nel capoluogo ligure, grazie anche all’iniziativa ed alla forza del ceto industriale ed armatoriale locale, guidato da Rubattino, il più famoso armatore genovese di navi a vapore, erano state costituite, seguendo ancora una volta l’ammonimento di Cavour a modificare radicalmente la natura dei bastimenti per sopportare la concorrenza delle grandi nazioni commercianti e cercar fortuna nei mari più lontani, la Società sarda per la navigazione nel Mediterraneo, la Società vapori sardi e, nel 1858, la Transatlantica<sup>22</sup>.

Erano le indispensabili risposte ad un periodo di mutamenti profondi nel campo della navigazione che obbligavano l’intera penisola — sia pure attraverso un processo lento e difficile, ostacolato dalle naturali resistenze che, in un paese privo di carbone, povero di ferro ma ricco di legname, incontrava l’introduzione della navigazione a vapore — ad una radicale riorganizzazione della cantieristica navale e della economia marittima<sup>23</sup>. Di lì a poco, a Genova, inaugurando la Scuola superiore navale il 16 gennaio 1871 l’allora ministro di Agricoltura, Industria e Commercio, Stefano Castagnola avrebbe affrontato il delicato problema della riconversione dei cantieri cittadini come unica prospettiva di salvezza<sup>24</sup> e lo stesso onorevole Paolo Boselli, se ancora nel 1873 sosterrà alla Camera la possibile coesistenza delle due marine, a vela e a vapore, ipotizzandone un reciproco giovamento ed un comune progresso, sei anni dopo, di fronte alla realtà dei fatti, sarà costretto ad esprimere un giudizio assai diverso<sup>25</sup>.

22. Ludovica De Courten, *La marina mercantile italiana nella politica di espansione (1860-1914) : industria, finanza e trasporti marittimi*, Roma, Bulzoni, 1989, p. 36. Sulla compagnia del Rubattino v. la ricostruzione di Giorgio Doria, *Debiti e navi : la compagnia di Rubattino 1839-1881*, Genova, 1990. Sempre in tema di marineria a Genova a Doria si deve anche il volume *Investimenti e sviluppo economico ...*, *op. cit.* Sulle condizioni del porto di Genova nell’Ottocento si vedano i saggi di Ugo Marchese, *Il porto di Genova dal 1815 al 1891*, Roma, IRI, 1959 ; Alfio Brusa, « Cento anni di opere e di traffici del porto di Genova. 1861-1961 », in *Scritti in onore di G. Colamonicò*, Napoli, s.n. 1963 ; Maria Elisabetta Bianchi Tonizzi, « Traffici e strutture del porto di Genova (1815-1950) », *Miscellanea storica ligure*, 17, 1985 ; *Ead.*, « Carenze strutturali e limiti funzionali del porto di Genova dalla Restaurazione alla vigilia della prima guerra mondiale », in *Mercati e consumi. Organizzazione e qualificazione del commercio in Italia dal XII al XX secolo*. Atti del I Convegno nazionale di Storia del Commercio in Italia, Bologna, Analisi, 1986, pp. 377-389 ; *Ead.*, « Il porto di Genova e la donazione del Duca di Galliera », in *I duchi di Galliera. Alta finanza, arte e filantropia tra Genova e l’Europa nell’Ottocento*, a cura di Giovanni Assereto et al., I, Genova, Marietti, 1991, pp. 721-762 e, nello stesso volume, il saggio di Danilo Cabona, « Aspetti economici, tecnici e organizzativi dei lavori di ampliamento del porto di Genova tra il 1877 e il 1888 », pp. 763 - 779 ; Giorgio Doria, « Un porto al servizio dell’industrializzazione italiana », in Danilo Cabona (a cura di), *Archivio Storico del Consorzio Autonomo del porto di Genova (1870-1902)*, I, Genova, Sagep, 1988, pp. 19 - 26.

23. Sul difficile e controverso processo di conversione si vedano per tutti Tommaso Fanfani, « Lo scenario generale », in *Id.* (a cura di), *La penisola italiana e il mare : costruzioni navali, trasporti e commerci tra XV e XX secolo*. Atti del convegno, Viareggio, 29-30 aprile- 1 maggio 1991, Napoli, ESI, 1993, pp. 3-17 ; Paolo Frascani (a cura di), *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell’Italia dell’Ottocento*, Roma, Donzelli, 2001, in particolare, per la Liguria, il saggio di Marco Doria, « La marina mercantile a vela in Liguria dalla metà dell’Ottocento alla prima guerra mondiale », pp. 83-108 ; Stefano Maggi, *op.cit.*, pp. 137 ss.

24. Il resoconto della cerimonia ed il discorso del Castagnola sono pubblicati in un opuscolo dal titolo *Inaugurazione della R. Scuola Superiore navale in Genova, 16 gennaio 1871*, Genova, Regia Tip. Ferrando, 1871. Sulla Scuola Superiore navale genovese v. da ultimo il volume *Dalla regia Scuola Superiore navale alla Facoltà di Ingegneria*, a cura di Anselmo Marcenaro e Maria Elisabetta Tonizzi, *Atti della Società Ligure di Storia patria*, n.s., XXXVII, I, Genova, 1997.

25. Paolo Boselli, *Discorsi e scritti*, Torino, Tip. Baravale e Falconieri, 1915-1927, vol. II, p. 5 ; p. 63.

Boselli, per le sue origini e la sua attività politica, che aveva ormai da tempo sostituito quella avvocatizia, conosceva quindi assai bene il mondo del mare ed il diritto che ne era alla base; ed è a queste fonti che si richiamava nella sua relazione al Congresso di Anversa.

Semplici note, affermava l'autore, senza alcuna pretesa scientifica. È quanto d'altra parte lo stesso Boselli confidava con evidente ansia, in una lettera che aveva indirizzato, in data 10 giugno 1884, all'amico Jacopo Virgilio, sollecitandolo a raccogliere i pareri dei delegati genovesi :

«Sto preparando in francese a precipizio un fascicolo di note pel Congresso. Spero ancora poterlo portare stampato [...] Verrei ma ho i minuti contati. Non posso muovere. Sarebbe cosa acconcia che io toccassi dei voti dei deputati genovesi. *Radunatevi subito*. Tu mandami un breve sommario. [...] Inserirò nelle mie Note il tuo scritto dicendo, colle dovute parole, da chi mi viene. Se puoi mandamelo in francese»<sup>26</sup>.

La relazione di Boselli era suddivisa in cinque capitoli dedicati rispettivamente ad alcune riflessioni di carattere generale sull'importanza di una disciplina internazionale dei più importanti istituti del diritto marittimo ; alla ricostruzione delle tradizioni italiane del diritto del mare; alla disamina degli interventi legislativi compiuti in Italia tra il 1860 ed il 1885 e alla descrizione della legislazione vigente a quella data, realizzata attraverso la trascrizione, e traduzione in francese, integrale del libro secondo del codice di commercio del 1882 ; infine, alle risposte fornite dall'Italia al questionario in precedenza formulato dalla Sezione del Congresso di Anversa per il diritto del mare.

Insomma, come Boselli spiegava ai Congressisti, si trattava, soprattutto nelle prime quattro parti, di « uno spazio di bibliografia ragionata ed ordinata, una storia esterna del diritto marittimo in Italia e, con essa, gli elementi che possono fare conoscere la storia intrinseca e i principi ai quali si ispira oggi la legislazione in materia »<sup>27</sup>.

Le tracce lasciate dall'insegnamento di Mancini nell'allora giovane studente Boselli possono scorgersi soprattutto quando quest'ultimo, nel suo discorso introduttivo, si sofferma a riflettere sulle circostanze che rendono assolutamente necessario procedere ad una unificazione del diritto del mare. Nel 1852, nella sua prolusione al corso di Diritto Pubblico Marittimo, Mancini aveva, tra le altre cose, rilevato come l'uso della navigazione a vapore avesse dato un nuovo aspetto al principio della libertà del commercio marittimo ed aveva invocato una uniformità delle discipline internazionali nel settore, evidenziando al tempo stesso, la portata

26. Mario Enrico Ferrari, « Le lettere di Paolo Boselli a Jacopo Virgilio dall'Esposizione Universale di Parigi al Ministero della Pubblica Istruzione (1868-1890) », in *Atti della Società Savonese di Storia Patria*, XX, Savona, 1986, p. 232.

27. Paolo Boselli, *Le droit maritime . . .*, op. cit., p. 6.

che le consuetudini, la dottrina e la giurisprudenza da sempre avevano rivestito in questo ambito<sup>28</sup>.

Nello stesso modo Boselli si era già pronunciato nel 1880 nell'Ateneo genovese, auspicando che il diritto marittimo privato assumesse un carattere uniforme e internazionale, in maniera tale che, considerato lo sviluppo straordinario che la navigazione a vapore aveva preso in presenza di un numero sempre più considerevole di capitali impiegati nel commercio marittimo, cessassero tutti i conflitti tra leggi differenti e la nave, che — egli affermava — « è un bene mobile per sua natura, ma assoggettabile ad ipoteca e cui spetta comunque un nome ed una bandiera, non fosse più esposta ad una incresciosa e continua disparità di disciplina giuridica »<sup>29</sup>.

Nel 1882, poi, in occasione della presentazione del disegno di legge che conferiva al Governo la facoltà di pubblicare e mettere in esecuzione il nuovo codice di commercio, in qualità di membro della commissione incaricata di riferirne alla Camera, aveva sollevato non pochi dubbi sull'opportunità di continuare a trattare nel quadro del codice di commercio il diritto marittimo. Un diritto per antica tradizione innervato nella consuetudine e fondamentalmente autonomo, come dimostrato da quelle nazioni, come la Norvegia e la Svezia, che già da qualche decennio si erano dotate di leggi marittime svincolate dai codici di commercio. « Il diritto marittimo sta a sé » è la categorica affermazione del deputato savonese ; non esiste alcun legame indissolubile, come pretendono alcuni, tra i vari contratti commerciali del commercio terrestre e marittimo e simile opinione, continua Boselli « non è conforme alla natura delle cose, allo svolgimento storico del diritto marittimo, alle funzioni sue rispetto agli scopi pei quali è istituito »<sup>30</sup>.

Alle medesime argomentazioni egli si richiama ad Anversa, in una ricostruzione che rivendica chiaramente, fin dall'epoca romana, l'autonomia delle norme marittimistiche ; una specialità destinata a spezzarsi con la codificazione napoleonica, ma solo dal punto di vista sistematico e non sostanziale. L'accorpamento del diritto commerciale e marittimo all'interno del *Code de commerce*, determinato secondo Boselli dall'economia di metodo delle codificazioni moderne e dai rapporti frequenti e stretti tra i due diritti, non modifica la natura delle norme che disciplinano la navigazione ed i commerci marittimi. L'indipendenza del settore marittimistico deriva dal suo carattere consuetudinario, dalla continua trasformazione che ad esso imprimono gli usi adottati dai popoli marittimi che incessantemente lo plasmano secondo le proprie necessità. La legge scritta non fa altro che registrare i risultati di questa continua evoluzione, fissati giuridicamente e sanciti dal consenso dei popoli che abitano sul mare.

È alla ricostruzione di questo percorso che si rivolge in larga parte l'attenzione di Boselli nel suo intervento : non si tratta, come detto, di un discorso politico in senso stretto, né di un approccio rigorosamente tecnico-giuridico alle problematiche trattate. Le risposte specialistiche ad alcuni dei quesiti oggetto di discussione

28. Su questi temi si vedano le riflessioni di Antonio Droetto, *Pasquale Stanislao Mancini e la scuola italiana di diritto internazionale del secolo XIX*, Milano, Giuffrè, 1954, in particolare le pp. 262-263.

29. Paolo Boselli, *Le droit maritime . . .*, op. cit., p. 22.

30. Paolo Boselli, *Discorsi e scritti*, op cit., pp. 92-110, e specialmente pp. 97-98.

nel Congresso sono confinate nell'ultima parte della lunga relazione, dove il deputato ligure non esprime opinioni personali, ma si limita a riportare il parere di alcuni autorevoli esperti della materia, suoi correghionali (il professore Sebastiano Gianzana, gli avvocati Rossi e Del Re), oltre a quelli della Associazione marittima Ligure, della Società dei Capitani marittimi di Genova e delle Capitanerie di Porto<sup>31</sup>.

Forse volutamente, forse per la fretta con cui è stata preparata, la relazione è in larga parte una descrizione che si sviluppa cronologicamente, dal Medioevo fino alla fine del XIX secolo, volta a mettere in evidenza i più importanti interventi sia di stampo consuetudinario che legislativo che avevano favorito la formazione del diritto del mare.

I riferimenti alla disciplina marittimistica del passato sono assolutamente « di maniera » : si passa dalle leggi Rodie ai classici *Roles d'Oleron* e alle *Leggi di Wisby*, approfondendo l'analisi di alcune delle fonti normative, soprattutto italiane, in materia. Vengono così ricordati gli statuti marittimi pisani, la Tavola amalfitana, il Consolato del mare e la legislazione genovese, fino all'imprescindibile richiamo alla colbertina Ordinanza della Marina del 1681.

Per quanto privo di apporti personali il quadro legislativo e consuetudinario così delineato si presenta piuttosto completo, attento all'intera normativa, con una puntuale ricostruzione delle vicende ad essa legate e con numerosi riferimenti alla bibliografia ottocentesca : questi ultimi dimostrano, se non particolari capacità di introdurre spunti originali, una buona conoscenza della materia da parte del Boselli e le sue qualità di attento lettore della letteratura di settore, soprattutto di quella a lui più vicina (da Pardessus ad Azuni, da Alianelli<sup>32</sup> a Volpicella<sup>33</sup> e La Mantia, solo per citarne alcuni), e dei tradizionali autori dell'età del diritto comune (Stracca, Ansaldo, Casaregi, Targa, Rocco).

Particolare attenzione è riservata, come è naturale, alle fonti ed alla bibliografia liguri: l'autore cita le regole dell'Ufficio di Mercanzia genovese, ricordando il lavoro di Lastig<sup>34</sup>, ma, ed è peculiare, non l'articolo, dato alle stampe quattro anni prima, sulla giurisdizione mercantile in Genova nel Medioevo di Enrico Bensa<sup>35</sup>, suo correghionale e docente nell'Ateneo genovese, che per altro elogia parlando di assicurazioni<sup>36</sup> (non ne è a conoscenza o si tratta di un piccolo dispetto acca-

31. Nella seconda metà del mese d'agosto era stato inviato dalla sezione di Diritto marittimo della Commissione organizzatrice del Congresso un questionario contenente una serie di domande su alcuni problemi di particolare interesse, sia di carattere generale che più specifico. Le risposte pervenute sono raccolte da Boselli e pubblicate in calce alla propria relazione.

32. Nicola Alianelli, *Delle antiche consuetudini e leggi marittime delle Provincie napoletane : notizie e monumenti*, edito a Napoli nel 1871.

33. Luigi Volpicella, *Degli antichi ordinamenti marittimi di Trani*, di cui cita un'edizione napoletana del 1871.

34. Gustav Lastig, *Entwickelungswege und Quellen des Handelsrechts*, Stuttgart, Enke, 1877.

35. Si tratta di Enrico Bensa, « Della giurisdizione mercantile in Genova nel Medioevo », in *Archivio giuridico*, XXVII, Pisa, 1881.

36. *Id.*, *Il contratto di assicurazione nel medioevo : studi e ricerche*, Genova, Marittima, 1884, « œuvre savante et complète, fruit de longues études et de recherches très récentes qui eurent le bonheur de donner à Gênes surtout et en Toscane, un résultat vraiment complet ». Ma non dimentica neppure la allora recentissima opera di Giuseppe Salvioli *Sull'assicurazione e il cambio marittimo nella storia del diritto italiano*. Paolo Boselli, *Le droit maritime . . .*, *op. cit.*, p. 94.

demico?); menziona l'edizione delle Regole dell'Ufficio di Gazaria comparsa nei *Monumenta Historiae Patriae*, il *Saggio bibliografico degli statuti di Genova* composto nel 1878 da Luigi Tommaso Belgrano e, coerentemente con l'idea che il diritto marittimo genovese tragga in larga parte le proprie origini dalla legislazione emanata per le colonie, l'intera bibliografia sulla colonia genovese di Pera (dal Promis al Belgrano)<sup>37</sup>. Un occhio di riguardo per la sua città natale lo spinge addirittura a pubblicare in nota una memoria di uno storico locale, Agostino Bruno, sulla legislazione marittima del comune di Savona.

Insomma, un lungo *excursus* storico-bibliografico tra le fonti ed alcuni istituti particolari, quali il settore assicurativo, per dimostrare, con tutta evidenza, il carattere consuetudinario ed autonomo del diritto marittimo.

Autonomo e consuetudinario, il diritto marittimo è «naturalmente» internazionale, sia nella formazione che nella utilizzazione, e mostra una tendenza a estendere l'applicazione di regole uniformi a più nazioni o, almeno, ad un intero mare, realizzando una sorta di diritto comune *pro iure gentium*, come diceva Grozio parlando delle diverse leggi marittime in vigore ai suoi tempi.

Si tratta, come è già stato posto in rilievo, di un'opinione interessante, per quanto discutibile, poiché Boselli « si astraie dalle realtà storiche che sottostanno alla normativa marittima » che, « nelle istituzioni di antico regime, [...] è [...] il diritto comune dei mercanti, con una valenza più vasta rispetto alla semplice contrattualistica e alla specificità tecnica della navigazione » cui egli fa invece sempre riferimento, mentre « scarica [...] sulle metodologie codificatorie la responsabilità di una operazione considerata concettualmente errata »<sup>38</sup>.

Ad essere ricordato è ovviamente il codice napoleonico che, avverte Boselli « non è un codice italiano, ma la cui parte marittimistica è dovuta in gran parte al genovese Giovanni (*sic*) Corvetto che vi apporta con gran competenza, il riflesso di numerose disposizioni predominanti in Italia e ne espone chiaramente i motivi »<sup>39</sup>.

Ad esso seguono il codice di commercio del '42 e, in particolare, il secondo libro, intitolato al diritto marittimo, sulla cui diretta derivazione dal *Code de commerce* Boselli non nutre dubbi; un codice, quello francese, che lo statista conosceva bene avendo, come è noto, continuato ad avere vigore in Liguria anche dopo l'annessione al Piemonte. Ad interrompere la divisione normativa all'interno degli Stati sabaudi era intervenuto proprio il codice albertino, redatto, secondo Boselli « nell'intenzione di rendere uniformi anche le leggi commerciali » in tutti

37. Vincenzo Promis, « Statuti della colonia genovese di Pera, in *Miscellanea di storia italiana*, XI, Torino, Bocca, 1870 ; Luigi Tommaso Belgrano, di cui cita un *Saggio bibliografico degli Statuti di Genova* edito nel 1878. Dovrebbe trattarsi de *Gli statuti della Liguria : cenni bibliografici* di Girolamo Rossi, edito appunto a Genova nel 1878 in cui, come ricorda Savelli. la parte dedicata a Genova venne preparata da Luigi Tommaso Belgrano. Cfr. Rodolfo Savelli, « Scrivere lo statuto amministrare la giustizia organizzare il territorio », in *Repertorio degli statuti della Liguria (secc. XII-XVIII)*, a cura di Rodolfo Savelli, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 2003, p. 1.

38. Vito Piervigiani, « Le regole marittime del Mediterraneo tra consuetudini e statuti », in Simionetta Cavaciocchi (a cura di), *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare. Secc. XIII - XVIII*, Atti della trentasettesima Settimana di studi dell'Istituto Internazionale di storia economica F. Datini, Prato, 11-15 aprile 2005, Firenze, Le Monnier, 2006, p. 1160.

39. Paolo Boselli, *Discorsi e scritti, op cit.*, p. 93.

gli stati sardi « e di apportare tutti i miglioramenti suggeriti dall’esperienza anche seguendo l’esempio di qualche altra nazione ».

« Un codice — proseguiva il relatore — che segnava un chiaro progresso e che aveva avuto la fortuna di trovare à *l’Université de Gênes, dans la personne de M. Parodi*, un interprete le cui lezioni erano così profondamente ispirate ai principi essenziali del diritto commerciale » da essere, nonostante le trasformazioni legislative, ancora assolutamente attuali ed autorevoli ; sempre a Genova, lo stesso codice aveva trovato due attenti estimatori nelle persone di Gerolamo Boccardo e Jacopo Virgilio che, ad esso ispirandosi, avevano scritto l’uno il *Manuale di diritto commerciale* e il secondo i suoi *Elementi di diritto commerciale*<sup>40</sup>.

Con l’unificazione, il codice riveduto nel 1865 aveva introdotto importanti innovazioni ma non tali da rispondere ai bisogni del commercio e ai progressi della legislazione. In Italia si era da subito avvertita l’esigenza di adeguare ai nuovi tempi una normativa ormai datata, in larga parte ancora legata a strutture economiche superate, e, negli anni immediatamente a ridosso della unificazione legislativa, il neonato Stato aveva iniziato i lavori per un nuovo progetto di codificazione del settore commerciale.

Boselli ripercorre le tappe di questo processo, destinato a concludersi solo tre anni prima dell’apertura del congresso di Anversa, con la promulgazione del nuovo codice di commercio unitario : la proposta di Mancini, i lavori preparatori, il susseguirsi delle diverse commissioni e le varie fasi di discussione del progetto. In particolare, si sofferma sugli studi della I Commissione : lunghe pagine in cui evidenzia tutti gli argomenti trattati ed i relativi dibattiti menzionando, tra gli altri, gli interventi del genovese Stefano Castagnola sulle avarie grosse e sul credito navale. È una dettagliata relazione quella che Boselli fa delle diverse fasi di formazione del codice, e del dibattito giuridico ad esso relativo, ma è anche occasione per comprendere quali fossero, per un contemporaneo, gli autori e gli apporti dottrinali più rilevanti in materia<sup>41</sup>.

Dal discorso di Boselli emerge, da un lato, l’affermarsi di una dottrina commercialistica che, dopo averle trascurate per anni, si fa sempre più consapevole dell’importanza delle comunicazioni e delle attività legate al settore marittimo e si dimostra assai più attenta a commentarne la disciplina giuridica, riservandogli, se non una sistemazione autonoma, ampio spazio all’interno delle proprie trattazioni: può essere sufficiente ricordare il *Corso di diritto commerciale* di Ercole Vidari che dedica ben tre libri, sui nove che lo compongono, all’illustrazione del diritto marittimo.

D’altro canto, dal lungo elenco che ne fa Boselli, appare evidente il ruolo che i giuristi dell’epoca attribuivano alle riviste di settore, considerate, come è stato negli ultimi anni più volte messo in luce, non semplici contenitori di notizie utili, dirette a venire incontro a semplici esigenze professionali, ad assistere ed orientare i pratici nella propria attività, ma veri e propri luoghi di dibattito scientifico e di

40. *Ibid.*, pp. 110-111.

41. A *Les travaux de la législation maritime en Italie après l’année 1860* Boselli dedica come detto un intero capitolo della sua relazione. *Ibid.*, pp. 109-168.



diffusione di cultura. Il deputato ligure ricorda, tra le altre, *La Legge* diretta dall'amico e conterraneo Giuseppe Saredo, *écrivain très estimé dans toutes les branches du droit*, *l'Archivio giuridico* di Filippo Serafini, *Il Giornale delle leggi* di Cassini, ed ancora la *Temi veneta* o *Il Filangeri*, pubblicata a Napoli sotto la direzione di Marghieri, solo per citarne alcune.

Titoli portati a dimostrare quanto « la dottrina e la giurisprudenza abbiano contribuito alla formazione del nuovo Codice di commercio »<sup>42</sup> progredito rispetto al precedente, ma incapace di sanzionare quell'autonomia che, come si è detto, è intrinseca al diritto marittimo.

Oltre a questo, molti restavano i nodi ancora irrisolti e difficilmente risolvibili da una normativa operante a livello nazionale. Quattro soprattutto erano i punti che apparivano più problematici: la risoluzione della attribuzione di competenza a decidere sui danni causati dall'abbordaggio di due navi di nazionalità diversa in mare aperto per cui si richiedeva l'istituzione di un Tribunale arbitrale internazionale; regole uniformi per la vendita di una nave in paese straniero; regole comuni per fissare i compensi di chi assistesse o rimorchiasse in luogo sicuro una nave in pericolo o abbandonata momentaneamente dall'equipaggio; regole comuni per garantire i creditori privilegiati sulle navi, sia in caso di perdita che di avarie. Problemi sulla cui discussione sarebbe troppo lungo soffermarsi in questa sede.

Per concludere, non sappiamo se, come ci racconta uno dei numerosi e sempre encomiastici biografi di Boselli « i congressisti di Anversa resero giusti onori all'opera magistrale del giurista italiano che di quella sua spedizione scientifica condotta [...] alla napoleonica, poté di poi sempre compiacersi non pure per sé, ma anche per l'Italia marinara, al cui trionfo aveva mirato e seguitava a mirare »<sup>43</sup>. Quel che è certo è che l'intero discorso sul diritto marittimo di Boselli si intreccia in maniera inevitabile con le discussioni che nello stesso periodo, anche su impulso di Mancini, si erano aperte e si svolgevano alla costruzione di un diritto internazionale, uniforme in tutti i settori della vita civile. Le sue considerazioni ben si inseriscono in quel filone di dibattito, legato alla richiesta della formazione di regole uniformi per quella fondamentale via di comunicazione e di commercio che è il mare, che da lì a poco avrebbe portato, a Genova, alla istituzione dei primi corsi di diritto marittimo nella facoltà di Giurisprudenza<sup>44</sup> e alla *Rivista di dirit-*

42. *Ibid.*, p. 109.

43. Bernardo Chiara, *op. cit.*, p. 26.

44. Perché nella Facoltà di Giurisprudenza compaia una cattedra di diritto marittimo occorrerà attendere l'anno accademico 1889/90 quando otterranno la libera docenza nella disciplina due personaggi i cui nomi, per motivi diversi, acquisteranno una notevole risonanza: Enrico Bensa e Francesco Berlingieri, cui di lì a poco si affiancheranno Ulisse Manara, Umberto Pipia, Carlo Manenti. Dagli Annuari della Università si ricava che nell'a. a. 1892/93, e per il successivo, a Ulisse Manara, che è titolare della cattedra di diritto commerciale, viene conferito l'insegnamento libero di diritto ferroviario e marittimo. Dal 1894/95 consegue la libera docenza in diritto commerciale marittimo Umberto Pipia, che terrà il corso fino al 1904/5 e sempre libero docente di diritto commerciale marittimo sarà dal 1898/99 al 1904/5 Carlo Manenti. In tale anno finalmente diritto marittimo appare come corso complementare della facoltà di Giurisprudenza retto da Enrico Gandolfo, finché, dopo un anno di vacanza, nel 1907 è chiamato a coprirlo Francesco Berlingieri. *Annuari della Regia Università degli Studi di Genova, Anni*

to *marittimo*, fondata da Francesco Berlingieri<sup>45</sup> e, in Italia, sia pure in un’ottica parzialmente diversa, al codice della navigazione del 1942.

---

accademici 1892/93-1907/1908. Sul faticoso percorso di riconoscimento del diritto marittimo come disciplina autonoma in ambito universitario si veda Maura Fortunati, *Prime note...*, *op. cit.*

45. Fondata nel 1899, a Genova, *Il diritto marittimo* è una pubblicazione, tuttora in corso, che vedeva fra i suoi collaboratori docenti e professionisti, sia italiani che stranieri, quali Cesare Vivante, Alberto Marghieri, J. L. Burchard, Prospero Ascoli, Enrico Bensa, Ulisse Manara. Il progetto culturale se pur non espressamente dichiarato, era aprire un osservatorio privilegiato sul mondo marittimo, offrendo, a fianco di contributi più propriamente dottrinari e scientifici, un panorama sempre vivo ed attuale della legislazione e della giurisprudenza più recenti e dei lavori svolti dai vari comitati e congressi internazionali. Su Berlingieri e la Rivista vedi Maura Fortunati, *Francesco Berlingieri...* *op. cit.*, nonché Franco Paolo Oliveri, « Berlingieri Francesco », in *DBL*, vol I, 1992, pp. 488-489 e la stessa voce a cura di Giovanna D’Amelio, in *DBI*, vol. IX, Roma 1967, pp. 126-127.

## LE SENTENZE DEL TRIBUNALE DI COMMERCIO DI PORTO MAURIZIO IN MATERIA FERROVIARIA

GIAN SAVINO PENE VIDARI

*Université de Turin*

In questo convegno del nostro programma di ricerca sulle comunicazioni marittime e terrestri, che si svolge ad Imperia, mi sembra trovi una sua specifica collocazione un esame delle decisioni in materia ferroviaria, prese proprio dal Tribunale di commercio di Porto Maurizio nel trentennio della sua attività, fra il 1857 ed il 1888. In primo luogo, però, mi pare opportuno ripercorrere rapidamente le vicende, di circa mezzo secolo, che hanno finalmente dotato nel 1857 Porto Maurizio di un suo tribunale commerciale<sup>1</sup>.

Tra la fine del Settecento e la prima metà dell'Ottocento l'istituzione di tribunali di commercio composti di giuristi-commercianti è stata considerata — specie in Francia — un'innovazione adeguata ai tempi ed allo sviluppo economico dell'epoca, oltre che favorevole all'ambiente commerciale ed imprenditoriale<sup>2</sup>. L'iniziativa si è presentata con una prospettiva di stampo liberale e si è sviluppata nell'Italia nord-occidentale in periodo napoleonico<sup>3</sup>, come l'introduzione delle Camere di commercio<sup>4</sup>.

---

1. La documentazione dell'attività del Tribunale di commercio di Porto Maurizio, inedita, è conservata all'*Archivio di Stato di Imperia* (A.S.Im.), nel 'fondo' « Tribunale di Imperia, Tribunale di Commercio », ove la catalogazione di un venticinquennio fa è stata in seguito in parte modificata. Ringrazio in proposito il collega Lorenzo Sinisi per il gentile aiuto nel controllo di alcuni riscontri archivistici.

2. Rinvio per tutti all'inquadramento di R. Szymkiewicz, *Histoire du droit des affaires*, Paris, 1989, pp. 144-149 e 281-285.

3. G.S. Pene Vidari, « Les tribunaux de commerce en France et en Italie aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles », in *Hommage à Romuald Szymkiewicz*, a cura di J. Lafon - J.L. Harouel - M.B. Bruguière - J. Bouineau, Paris, 1998, pp. 414-418 (edito pure, con variazioni, in *Le droit commercial dans la société suisse du XX<sup>e</sup> siècle*, a cura di P. Caroni, Fribourg 1997).

4. Ad esempio, per Torino, cfr. R. Allio, *Le istituzioni economiche : progetti e realizzazioni*, in *Ville de Turin 1798-1814*, a cura di G. Bracco, Torino, 1990, I, pp. 136-142.

In questo contesto, anche Porto Maurizio ha avuto nel 1809 il suo Tribunale di commercio, in attività per poco più di un lustro, sino al 1816. Con Decreto imperiale del 6 giugno 1809 è stato infatti istituito a Porto Maurizio un Tribunale di commercio composto — su modello francese — di giudici commercianti, come è avvenuto pure a Genova, Chiavari, Savona e San Remo. All'epoca Porto Maurizio, da secoli genovese in costante contrasto con Oneglia sabauda, era passata sotto la Francia dopo la scomparsa della gloriosa Repubblica di Genova, ed era piuttosto in auge, per aver aderito sia dal 1798 alla dominazione francese, a tutto svantaggio della già filosabauda Oneglia. Nel 1798 Porto Maurizio era infatti divenuta capoluogo della Giurisdizione degli Ulivi della Repubblica Ligure filofrancese : dopo aver annesso nel 1802 Oneglia e dintorni, vi era stato poi istituito con la zona di Albenga per Decreto imperiale del 6 giugno 1805 il Circondario di Porto Maurizio nel Dipartimento di Montenotte del testè costituito Impero napoleonico. In tal modo Porto Maurizio era venuta a primeggiare su Oneglia ed Albenga e — quando sono stati formati in Liguria i Tribunali di commercio — è stata dotata di uno di essi, come le altre quattro già ricordate località della costa. Per Porto Maurizio è stato senza dubbio un riconoscimento di un certo rilievo, anche se poco si sa del quinquennio d'attività del suo tribunale commerciale, che termina poco dopo la caduta di Napoleone.

Nel 1815 il Congresso di Vienna ha attribuito al Regno di Sardegna i territori della cessata Repubblica di Genova, che non è stata più ricostituita. In tal modo i Savoia hanno restaurato non solo il loro potere sulla già posseduta Oneglia, ma lo hanno esteso pure su tutta la Liguria : in un articolo degli accordi di Vienna si precisava peraltro espressamente che in Genova essi dovevano conservare una Camera di Commercio ed un Tribunale di Commercio su modello francese<sup>5</sup>. Non era però gran che per le aspettative genovesi, deluse dalle conclusioni del Congresso e contrarie alla nuova dominazione sabauda. In effetti, questa in Liguria ha conservato poi gran parte della legislazione civile e commerciale francese sino all'emanazione dei suoi specifici codici civile (1837) e commerciale (1842) ed ha inoltre mantenuto i Tribunali di commercio esistenti, composti di giudici-commercianti, non solo a Genova, ma pure nelle altre città liguri, non più eletti però dai commercianti ma designati con nomina regia<sup>6</sup>.

La situazione è venuta a mutare peraltro non molto dopo, a tutto svantaggio del solo Tribunale di commercio di Porto Maurizio. Infatti un'apposita Regia patente sabauda del 23 aprile 1816 aboliva il locale tribunale commerciale, dopo uno scambio di lettere fra il Ministero degli Interni e il giudice sabauda ripristinato ad Oneglia, che minimizzava il rilievo del commercio in Porto Maurizio<sup>7</sup>. Era, nel complesso, una certa ritorsione verso la passata posizione 'filofrancese' di

5. Si tratta del cap. 15 delle condizioni poste a base del Trattato del 20 maggio 1815, edito in *Traité publics de la royale Maison de Savoie*, IV, Turin, 1836, p. 33 : vi si impone che « le Roi conservera à Gènes un Tribunal et une Chambre de commerce avec les attributions actuelles de ces deux établissements ».

6. G.S. Pene Vidari, « Ricerche sulla giurisdizione commerciale negli Stati sabaudi (1814-1870). Contributo alla storia della codificazione sabauda », *Bollettino storico-bibliografico subalpino*, LXXVI (1978), pp. 444-445.

7. *Ibidem*, pp. 457-460.

Porto Maurizio, ed una piccola rivincita sia della filosabauda Oneglia sia della magistratura ordinaria (impersonata in loco dal giudice Cristini), che si riprendeva la competenza in materia commerciale, che l'ordinamento francese le aveva tolto. In concreto, quindi, l'unico tribunale commerciale ligure ad essere soppresso dopo la caduta napoleonica fu proprio quello di Porto Maurizio<sup>8</sup>.

A pochi anni dall'inizio della Restaurazione sembrò però opportuno al Governo sabauda cercare di unificare la disciplina giurisdizionale tra la Liguria ed i vecchi territori continentali del regno<sup>9</sup> : i progetti, elaborati nel 1820-21 per un'organica riorganizzazione dell'ordinamento giudiziario, prevedero espressamente di reintrodurre un tribunale commerciale a Porto Maurizio<sup>10</sup> . Tali progetti non superarono però questa fase : quando, nel 1822, fu introdotto il nuovo ordinamento giudiziario, nulla fu innovato circa la giustizia commerciale ed a Porto Maurizio essa continuò ad essere amministrata dal Tribunale di prefettura di Oneglia<sup>11</sup> . Questa situazione si protrasse per alcuni decenni, perché neppure la pubblicazione nel 1842 del codice di commercio<sup>12</sup> venne ad innovare in materia<sup>13</sup> . Nonostante la presentazione di un progetto legislativo nel 1849 per introdurre dei tribunali commerciali<sup>14</sup>, nemmeno l'avvio dell'ordinamento parlamentare cambiò qualcosa in questo campo. Ciò si verificò invece col 1854, in conseguenza dell'emanazione del codice processuale civile<sup>15</sup> : ai vecchi Consolati di commercio di Torino e Nizza furono infatti sostituiti con urgenza in tali città due Tribunali di commercio composti di giudici-commercianti<sup>16</sup>, ma Porto Maurizio non fu toccata nemmeno questa volta da cambiamenti in proposito<sup>17</sup>.

Finalmente una 'leggina' del 29 maggio 1857 reintrodusse a Porto Maurizio un Tribunale di commercio, così come lo istituì nelle due città sarde di Sassari e Cagliari<sup>18</sup> : in tal modo il porto ligure riottenne quell'organo, che le altre città

8. *Ibidem*, pp. 459-463.

9. *Ibidem*, pp. 450-451 e 473-533. In effetti, dopo l'indispensabile « regolamento » del maggio 1815 per rendere meno dissimile la normativa (francese) della Liguria e quella (delle « Regie Costituzioni ») del Piemonte, a partire dal 1815-16 si parlò di eventuali cambiamenti, ma si concluse ben poco. Solo con l'avvento di Prospero Balbo alla Segreteria degli Interni (dicembre 1819) si passò ad una fase più operativa, partendo dal progetto di riforma dell'ordinamento giudiziario (*ibidem*, pp. 486-533).

10. Già nella « minuta prima » di riforma dell'ordinamento giudiziario si progetta la ricostituzione di un Tribunale di commercio in Porto Maurizio (*ibidem*, p. 496) ; ciò è ribadito nella « minuta seconda », anche se in modo un po' diverso (*ibidem*, p. 501), e nella « terza » (*ibidem*, p. 518) nonché nella « quarta », ormai pressoché definitiva (*ibidem*, p. 524).

11. *Ibidem*, pp. 539-541.

12. G.S. Pene Vidari, « Tribunali di commercio e codificazione commerciale carloalbertina », *Rivista di storia del diritto italiano*, XLIV-XLV (1971-72), pp. 82-108.

13. *Ibidem*, pp. 110-117.

14. *Ibidem*, pp. 117-120.

15. *Ibidem*, pp. 120-122.

16. G.S. Pene Vidari, « Giudice “togato” o no? I tribunali di commercio sabaudi nel sec. XIX », *Studi piemontesi*, VIII-1 (marzo 1979), pp. 46-47.

17. La legge 19 marzo 1855 n. 677 riguardava unicamente la « soppressione dei Magistrati del Consolato di Torino e di Nizza, ai quali viene sostituito un Tribunale di Commercio in ciascuna di dette città » e quindi non si è posta il problema dell'istituzione di nuovi tribunali commerciali : alla prima occasione in cui ciò avvenne, nel 1857, finalmente Porto Maurizio ottenne il suo Tribunale di commercio.

18. Legge 29 maggio 1857 n. 2215, su cui G.S. Pene Vidari, « Tribunali di commercio. . . », cit., p. 193.

del Genovesato avevano conservato dopo il periodo francese, e di cui nel 1816 il Governo sabauda lo aveva privato.

I tribunali commerciali sabaudi dell'epoca erano composti esclusivamente da giudici-commercianti, di nomina regia biennale eventualmente prorogabile per un altro biennio (artt. 661-62 cod. comm.). Il « consultore legale » previsto dall'art. 663 del codice a fianco di tali giudici non fu attuato, così come il « giudice di settimana » previsto dall'art. 685 per le cause di valore inferiore alle 300 lire, devolute in primo grado al giudice di mandamento. La competenza territoriale del Tribunale di commercio di Porto Maurizio riguardava tutta la Provincia e si riferiva alle Giudicature mandamentali di Porto Maurizio, Oneglia, Pieve di Teco, Diano Marina, Dolcedo e Borgomaro. In esecuzione della legge del 29 maggio 1857, il Regio decreto 12 giugno 1857 n. 2237 fissò l'inizio dell'attività del Tribunale dal primo luglio, ma in effetti esso si insediò con qualche giorno di ritardo, l'11 luglio<sup>19</sup>, pronunciando la prima sentenza dieci giorni dopo, il 16 luglio 1857<sup>20</sup>.

Data la persistente rivalità fra Oneglia e Porto Maurizio, si cercò di far sì che la composizione del tribunale fosse bilanciata fra commercianti delle due città, riguardo ai giudici sia effettivi (2 per ciascuna) che supplenti (almeno 1 per ciascuna); il presidente fu un commerciante di Porto Maurizio sino al 1874, poi di Oneglia, e fu per lo più confermato per tutto il tempo possibile<sup>21</sup>. La nomina ufficiale proveniva dal Presidente della Corte d'appello di Genova, ma dovevano avere una certa influenza prima le indicazioni dei funzionari sabaudi locali, poi per legge — dopo l'istituzione a Porto Maurizio della Camera di commercio nel 1862 — le liste preparate allo scopo dalla Camera di commercio. Nell'arco di un trentennio si può constatare una certa tendenza da un lato ad una carriera graduale (da membri supplenti ad effettivi, a presidente) da un altro alla presenza di un notabilato locale con protrazione della carica entro determinati gruppi familiari.

Le nomine effettuate dal Presidente della Corte d'appello di Genova sono state per lo più accettate, anche se non sono mancati casi di rinuncia o di dimissioni per motivi personali (salute, lavoro, cessazione di attività commerciale, residenza in altre città). Un caso a sé è rappresentato nel 1860 dal rifiuto della nomina dei due nuovi giudici-commercianti di Oneglia<sup>22</sup>, collegabile alla reazione di questa città per essere stata scelta proprio Porto Maurizio (invece di Oneglia) quale capoluogo della riorganizzata Provincia<sup>23</sup>. Si tratta però di un caso ed un momento

19. A.S.Im., Trib. Imperia, Trib. di comm. di Porto Maurizio, busta 370 volume 77.

20. Ivi, busta 45, volume 11.

21. Presidente dal 1857 al 1861 fu Andrea Garibaldi di Porto Maurizio (nel 1859 nominato cavaliere Mauriziano), dal 1861 al 1862 e dal 1869 al 1874 Bartolomeo Acquarone (in precedenza già giudice effettivo), dal 1862 al 1869 C. Rambaldi (già giudice effettivo, nel 1869 esonerato in quanto divenuto sindaco di Porto Maurizio), dal 1874 al 1881 F. Ameglio (di Oneglia), dal 1881 al 1885 Gio. Batta Muratorio (di Oneglia), dal 1885 al 1888 Carlo Ricci.

22. Il 25 settembre 1860 il presidente del Tribunale di commercio di Porto Maurizio, Garibaldi, comunicava al Procuratore Generale di Genova il rifiuto dell'incarico, motivato formalmente con motivi di famiglia, salute ed affari (Ivi, busta 370, volume 77 c. 24 r.).

23. G. Molle, *Storia di Oneglia*, Milano 1972, I, pp. 415-424: si dimisero pure — per protesta — il sindaco ed i membri del Consiglio comunale di Oneglia.

particolari, perché in generale le designazioni sono state accettate ed il tribunale ha funzionato regolarmente, a differenza di quanto era avvenuto a Genova nei primi decenni della Restaurazione, quando numerose nomine erano state rifiutate da commercianti poco disposti ad apparire legati al gruppo dirigente sabauda. Nel complesso in questo trentennio tali opposizioni sembrano ormai superate, ed anzi si nota una certa appetita coagulazione intorno a queste cariche di alcune famiglie di commercianti locali.

La documentazione conservatasi lascia trasparire una discreta rapidità di conduzione e conclusione delle controversie, nello spirito dei tribunali commerciali. In pochi mesi (ed anche meno) la causa è terminata : ciò è frutto del giudizio « alla commerciale » ma anche del buon funzionamento dell'organo, che grazie all'impegno dei suoi membri risponde alla funzione per cui è stato istituito, specie in materia fallimentare. Il lavoro non è indifferente: nel trentennio di vita, il tribunale ha esaminato annualmente in media circa un centinaio di casi, giungendo con rapidità ad una cinquantina di sentenze annuali, come potevano constatare direttamente i commercianti locali.

Il giudizio « alla commerciale » prevedeva che le parti potessero comparire personalmente, senza l'intermediazione di procuratori legali (art. 670 cod. com. 1842). In effetti, però, questi risultano invece generalmente presenti e quindi la « ratio » della disciplina non sembra avere ispirato la pratica operativa: si può, d'altronde, pensare che la parte in causa presumesse di sentirsi più protetta affidandosi — dietro compenso — ad uno specialista piuttosto che presentandosi direttamente al tribunale. Questa linea tendenziale pare accentuarsi col tempo, tanto che nell'ultimo ventennio non sembrano più riscontrati casi di presenza personale della parte in causa<sup>24</sup>.

In armonia con questa constatazione se ne può fare un'altra connessa : dall'esame concreto delle cause si desume che erano piuttosto frequenti i casi in cui si presentavano questioni non solo di fatto (su cui l'esperienza del giudice-commerciante facilitava la valutazione), ma anche di diritto. In tali situazioni la parte si sentiva più tranquilla se era rappresentata da un legale, ma potevano essere allora i giudici commercianti a non trovarsi a loro agio : eppure in numerosi casi essi dovevano decidere. . . In ciò si nota allora una carenza operativa dei tribunali commerciali, perché il « giudizio alla commerciale » non poteva in tali casi prescindere da considerazioni giuridiche, per le quali si può ipotizzare che i giudici commercianti fossero costretti a chiedere aiuto agli stessi legali, più o meno di fiducia. La mancanza del « consultore legale », previsto dal codice di commercio del 1842 (art. 663) su modello spagnolo ma mai introdotto<sup>25</sup>, poteva essere quindi un elemento negativo : l'unico a possedere un'infarinatura di diritto era il segretario del tribunale, che era un notaio<sup>26</sup>.

24. A.S.Im., Trib. Imperia, Trib. di comm. di Porto Maurizio, busta 45 volume 11.

25. G.S. Pene Vidari, « Tribunali di commercio. . . », cit., pp. 97-108 e 122-123.

26. art. 664 cod. comm. 1842. Come noto, per divenire notaio all'epoca non era necessaria la laurea in giurisprudenza (obbligatoria per gli avvocati), ma era sufficiente aver acquisito alcune nozioni essenziali con il primo biennio della « Facoltà di leggi » e il relativo diploma, nonché con la pratica presso uno studio notarile.

Nonostante ciò, dall'esame della documentazione esistente si constata una certa dimestichezza del tribunale commerciale di Porto Maurizio con la legislazione dell'epoca, certamente non solo grazie ai pochi libri (fra cui i codici) inviati da Torino come dotazione dell'organo. Si può far capo all'impegno autodidatta dei giudici, alla consulenza empirica del notaio-segretario, alle allegazioni e motivazioni dei legali delle parti, ad eventuali altri aiuti esterni : nel complesso pare si possa concludere per una discreta capacità di orientamento in campo giuridico, che fa onore ai giudici-commercianti, ma lascia impregiudicato il giudizio nei confronti della poca avvedutezza del legislatore nell'averli lasciati senza appoggio giuridico in proposito<sup>27</sup>. Nel 1857, quando il tribunale fu istituito, vigeva il codice di commercio sabauda del 1842, che però nel momento in cui furono introdotti i Tribunali di commercio non fu attuato circa il consultore legale previsto dall'art. 663 ; analoga situazione si ebbe quando a questo codice furono sostituiti prima quello unitario del 1865 poi quello nuovo del 1882. Nel trentennio di attività, infatti, il Tribunale di commercio di Porto Maurizio si trovò ad applicare ben tre codici commerciali diversi (anche se i due primi erano molto simili)<sup>28</sup>. Nel complesso si può dire che la documentazione esistente lascia trapelare un funzionamento regolare ed ordinato, di per sé non condizionato dal cambiamento di codici.

Forse può sorgere qualche sospetto, non tanto sull'impegno dei giudici-commercianti nel destreggiarsi al meglio nelle questioni giuridiche, quanto nella loro valutazione — da negozianti locali — di alcune controversie. Ad esempio, in tema di trasporto per nave, di avarie e di danni al carico, in alcune cause nasce qualche dubbio per un possibile trattamento di favore (nelle testimonianze o nelle prove) a vantaggio di imprenditori della zona. Anche in almeno uno dei casi di controversie in tema di trasporto ferroviario, di cui si dirà fra poco, si ha la sensazione che si accettino con un po' troppo di fiducia le dichiarazioni di un negoziante di Porto Maurizio riguardanti il danno patito...<sup>29</sup>. Si tratta peraltro di perplessità di carattere generale circa i giudici-commercianti, non circoscritte certo al nostro caso, perplessità che sin dai primi anni postunitari facevano già prevedere al Guardasigilli Pisanelli l'abolizione dei tribunali commerciali, avvenuta peraltro solo un quarto di secolo dopo, nel 1888<sup>30</sup>.

27. Alla stessa valutazione generale ero pervenuto — parecchi anni fa — esaminando gli atti processuali e le sentenze del Tribunale di commercio di Nizza in connessione con la sua sostituzione all'anteriore Consolato (G.S. Pene Vidari, « La jurisdiction commerciale à Nice au XIX siècle », in *Nice au XIX<sup>ème</sup> siècle. Mutations institutionnelles et changements de souveraineté*, Nice, 1985, pp. 358-362 e 365-366). Non si può non pensare che i giudici-commercianti riuscissero a cavarsela sempre da soli : qualche 'aiutino' esterno (più o meno disinteressato) non potevano non averlo. . .

28. A. Aquarone, *L'unificazione legislativa e i codici del 1865*, Milano 1960, pp. 21-23.

29. Non si può nemmeno ignorare che il giudice-commerciante viveva nella sua realtà locale. . . : per quanto imparziale, poteva essere portato — anche solo per 'forma mentis' — a fidarsi della buona fede e della correttezza di un altro negoziante cittadino. . .

30. G.S. Pene Vidari, « Tribunali di commercio. . . », cit., pp. 123-124. Sulla problematica di tale abolizione Cristina Ciancio ha in stampa un articolo sulla *Rivista di Storia del Diritto Italiano*, vol. LXXXIII (2010).



Passiamo ora ad un sintetico esame delle sentenze emesse dal Tribunale di commercio di Porto Maurizio in tema di comunicazioni ferroviarie. Si tratta di sei sentenze, emanate nel corso di un quindicennio, fra il 1873 ed il 1887, in cui una delle due parti è sempre l'amministrazione ferroviaria (« Società ferroviaria dell'Alta Italia »)<sup>31</sup>. Due si riferiscono ad Oneglia, quattro a Porto Maurizio, il cui traffico commerciale appare di parecchio superiore. In effetti, il nostro tribunale non è adito subito, perché il limitato valore delle cause esaminate ne fa attribuire la competenza — in base al dettato codicistico — in primo grado al giudice di mandamento : il tribunale commerciale è coinvolto quindi come giudice d'appello<sup>32</sup>. Può darsi pertanto che altre cause in materia decise in primo grado non siano state appellate e non abbiano quindi raggiunto il tribunale commerciale.

La documentazione conservata permette di conoscere, tramite le sei sentenze conclusive<sup>33</sup>, gli elementi e le caratteristiche essenziali delle cause. La prima riguarda un caso abbastanza curioso, concernente il contenzioso dell'amministrazione ferroviaria con un privato, il sig. Vincenzo Oliveri di Oneglia, cancelliere del Tribunale di San Remo. Questi aveva fatto l'abbonamento ferroviario per andare in treno al mattino a San Remo e tornare poi in giornata ad Oneglia, con una delle cinque corse di andata-ritorno esistenti. In seguito ad una frana le comunicazioni nell'ottobre 1872 furono sospese per dieci giorni e poi ripresero, ma con una sola corsa mattutina da San Remo ad Oneglia e serale da Oneglia a San Remo: la comunicazione ferroviaria diveniva a questo punto inutile per il cancelliere, che chiedeva lo scioglimento del contratto ed il rimborso della somma versata per la parte di abbonamento non più usata. L'amministrazione ferroviaria pretendeva invece comunque il rispetto del contratto, invocando la causa di forza maggiore della frana per la riduzione delle corse, in effetti consapevole che un suo cedimento in proposito poteva comportare analoghe richieste di altri abbonati. In primo grado il pretore (sentenza del 20.III.1873) diede ragione all'Oliveri : l'udienza d'appello si svolse presso il Tribunale di commercio già il 15.V.1873 ; la sentenza di conferma del giudicato di primo grado fu di una decina di giorni dopo (26.V.1873).

31. Del periodo fra il 30.X.1871 ed il 1877 è conservato l'elenco mensile delle sentenze del tribunale e quindi è più facile la loro conoscenza per materia (A.S.Im., Trib. Imperia, Trib. di comm. di Porto Maurizio, busta 370 vol. 77). Per il decennio successivo si deve procedere invece ad uno spoglio dettagliato delle singole sentenze. È da tenersi inoltre presente che per veder emesse le prime sentenze in materia di comunicazioni ferroviarie è necessario che queste siano state istituite ed il traffico vi abbia raggiunta una certa dimensione. La « Società ferroviaria dell'Alta Italia » inaugurò la tratta Savona-Ventimiglia nel gennaio 1872 : prima, in zona non esistono comunicazioni ferroviarie.

32. Le prime tre sentenze sono emanate sotto la vigenza del cod. comm. 1865, le ultime tre sotto quello del 1882, ma la disciplina in proposito è analoga.

33. La collocazione delle sei sentenze in A.S.Im., Trib. Imperia, Trib. di comm. di Porto Maurizio è la seguente :

- 1<sup>a</sup> sent. 26.V.1873 : busta 47, vol. 24, fo. 263 segg. : Oliveri cancell. San Remo
- 2<sup>a</sup> sent. 7.IX.1876 : busta 47, vol. 26, fo. 163 segg. : ditta Bensa
- 3<sup>a</sup> sent. 12.XI.1880 : busta 47, vol. 28, fo. 119 segg. : ditta Angelo Carli
- 4<sup>a</sup> sent. 14.XI.1884 : busta 48, vol. 30, fo. 137 segg. : ditta Oliveri
- 5<sup>a</sup> sent. 6.III.1885 : busta 48, vol. 30, fo. 189 segg. : ditta Parodi e Lupi
- 6<sup>a</sup> sent. 27.V.1887 : busta 48, vol. 31, fo. 297 segg. : Amoretti

L'amministrazione ferroviaria perde la causa; ma perderà anche le altre cinque qui prese in considerazione. È difficile pensare che il contenzioso potesse terminare in altro modo: anche in altri casi esaminati si ha la sensazione di una certa eccessiva autovalutazione della « Società ferroviaria dell'Alta Italia » riguardo alla sua preminente posizione imprenditoriale, a dettare le regole (e gli oneri economici) per il trasporto ferroviario. Il tribunale, inoltre, non viene a sentenziare 'ex novo' a favore degli utenti del servizio: in quattro casi su sei non fa che confermare completamente la decisione già presa dal giudice di primo grado, negli altri due riforma un poco la sentenza già favorevole all'utente, una volta in modo ancor più favorevole, l'altra un po' meno. Si ha nel complesso l'impressione che la società ferroviaria, monopolista, approfittasse un po' della situazione, in specie nella discrezionalità tariffaria per il trasporto-merci. Questo è l'unico dei sei casi esaminati in cui la parte non è un commerciante; in qualche altra situazione può sorgere il dubbio di una particolare fiducia del tribunale verso la 'parola' di un imprenditore o negoziante, ma si deve pure prendere atto che analogo è stato l'atteggiamento del giudice (non commerciante) di primo grado, fors'anche per una certa prevenzione generale nei confronti del comportamento di chi realizzava in concreto le comunicazioni ferroviarie in loco.

Questa causa — come le altre esaminate — ha tempi molto ristretti e risponde a quella rapidità di giudizio, a cui aspira sempre il cittadino, e per cui erano istituiti i tribunali commerciali. Negli altri casi visti si trattava generalmente di violazione delle regole del trasporto-merci, ed in due di essi poteva anche porsi il problema del loro deperimento a pretendere rapidità: qui questo aspetto non rileva, ma comunque — proprio per l'impostazione generale del procedimento — il giudizio giunge rapidamente a conclusione. La frana sulla via ferrata è dell'ottobre 1872 ; il 23 marzo 1873 il pretore decide in primo grado ; meno di due mesi dopo c'è l'udienza iniziale dell'appello presso il Tribunale commerciale (15 maggio) ; dieci giorni dopo la sua sentenza definitiva. Non si tratta di un caso speciale: rientra nella normalità di quelli — numerosi — esaminati presso il 'fondo' documentario del Tribunale di commercio di Porto Maurizio. Ogni commento rispetto alle frequenti lentezze processuali — del passato come del presente — è superfluo.

La seconda sentenza del tribunale commerciale, anch'essa in appello, riguarda il contenzioso fra la ditta Bensa e l'amministrazione ferroviaria per il nolo di 12 barili di gesso pagato dalla prima all'atto del ritiro della merce, di cui la seconda pretendeva un successivo supplemento di 317 lire. Sulla base del regolamento tariffario esistente, il pretore condannò la ditta ad un più ridotto supplemento, mentre il Tribunale — appellato dalla stessa — la assolse da ogni ulteriore pagamento. È l'unico caso, fra quelli esaminati, in cui il tribunale riforma la sentenza di primo grado a maggior vantaggio dell'utente della ferrovia, ma è comprensibile che ciò avvenga in base alla constatazione che l'amministrazione ferroviaria solo in seguito alla consegna della merce (ed al corretto pagamento di quanto da lei richiesto) ha preteso un supplemento in denaro, di più del doppio del nolo inizialmente richiesto e già pagato. I commercianti del collegio giudicante potevano guardare fors'anche con un occhio benevolo un collega di Porto Maurizio, ma

non può non apparire piuttosto esosa la pretesa dell'amministrazione ferroviaria per un supplemento di più del doppio del nolo richiesto, a sua volta di quasi tre volte il valore della merce trasportata... In almeno tre casi su sei la « Società ferroviaria Alta Italia » sembra approfittare un po' troppo della sua posizione imprenditoriale nei confronti degli utenti... e quindi il costo delle comunicazioni non era irrilevante, anche se l'introduzione della ferrovia le ha non poco facilitate.

La terza sentenza, di parziale riforma in appello del precedente giudizio, riguarda uno dei casi 'classici' del contratto di trasporto, per avaria della merce trasportata, in questo caso un fusto d'olio giunto al destinatario in pessime condizioni, con perdita di parte della merce. è un altrettanto tipico caso di competenza dei giudici-commercianti, legato all'accertamento del fatto ed agli usi commerciali, con ridotta problematica strettamente giuridica : il Tribunale di commercio conferma la condanna dell'amministrazione ferroviaria responsabile del trasporto, ma ne riduce il risarcimento del danno dovuto da 70 (giudizio di 1° grado) a 40 lire in base ad un più ponderato calcolo del danno. Anche in questo caso si può constatare la rapidità del procedimento : il trasporto è avvenuto fra il 7 ed il 13 giugno 1879, la sentenza di primo grado è del 10 agosto 1880 (quindi già ad oltre un anno dal fatto), quella del tribunale segue a poco più di tre mesi di distanza (22 novembre), dopo apposite testimonianze sullo stato del fusto al momento della partenza e dell'arrivo e dopo la presa d'atto che la perdita di parte dell'olio era avvenuta durante il trasporto.

Queste tre prime sentenze sono state emanate sotto la vigenza del codice di commercio del 1865, le tre successive invece di quello del 1882, ma nel nostro caso cambia poco. Si può, peraltro, far notare che fra i due codici la disciplina del contratto di trasporto terrestre era piuttosto diversa, perché il codice del 1865 vi conteneva, quasi incidentalmente, solo una dozzina di articoli, in quanto si occupava ancora — secondo tradizione — soprattutto del trasporto marittimo ; il codice del 1882, invece, dedicò al contratto di trasporto in genere (quindi pure via terra) un apposito titolo (il XIII del libro I) con una trentina di articoli (artt. 388-416).

La quarta sentenza, di piena conferma in appello della condanna dell'amministrazione ferroviaria, riguarda la consegna di una cassetta di « foulards », giunti da Milano alla ditta Oliveri, che lamentò — non al momento della consegna, ma in seguito — la mancanza di 27 capi. Già il giudice di primo grado si basò in proposito sulle successive dichiarazioni degli Oliveri ; i giudici-commercianti lo seguirono su questa strada. La testimonianza degli Oliveri fu decisiva ed il tribunale credette alla loro 'parola'. In questo caso può forse sorgere qualche sospetto di accondiscendenza dei giudici-commercianti verso la buona fede dei colleghi, anche se si deve constatare che pure il pretore diede retta più agli Oliveri che all'agente ferroviario.

La quinta sentenza, anch'essa di piena conferma in appello, lascia trasparire una certa trascuratezza nell'amministrazione ferroviaria, che — avvisata di un cambio di destinazione di due fusti d'olio inviati in Francia — non è stata tempestiva nel recepire la nuova indicazione e li ha consegnati alla prima. In questo caso si è posto pure qualche problema giuridico (sul tipo di trasporto utilizzato e

sulla tempestività dell'indicazione del cambio di destinazione), su cui il tribunale avrebbe anche potuto avere un po' di difficoltà ad orientarsi, ma la preesistenza del giudizio del pretore lo ha facilitato nel lavoro: il tribunale ne ripercorse il ragionamento e ne confermò la sentenza.

L'ultima sentenza reperita è un po' particolare, perché si riferisce ad una decisione per appello al tribunale in via incidentale intentato dall'amministrazione ferroviaria contro l'ammissione di una perizia da parte del giudice mandamentale di Oneglia. Questo infatti aveva ammesso una perizia, richiesta dal commerciante Amoretti, riguardo all'entità del costo del trasporto di tre vagoni di merce (deteriorabile) preteso dall'amministrazione ferroviaria nei confronti dell'Amoretti. Senza entrare nei particolari anche un po' complessi del caso, sembrano da fare presenti in questa sede tre punti: in primo luogo, il tribunale ammette la perizia con rapidità (trattandosi anche di merce deteriorabile ferma in un vagone) ; in secondo luogo, l'amministrazione ferroviaria dimostra la sua esosità prima chiedendo una somma eccessiva, poi — di fronte alle rimostranze dell'Amoretti — riducendola e concordando con lui il pagamento per due vagoni, infine opponendosi alla valutazione di un perito riguardo al nolo del terzo, chiuso e giacente in stazione; si può notare infine una certa capacità del tribunale di destreggiarsi (forse con qualche aiuto esterno) in questioni giuridiche connesse con la responsabilità del vettore o del destinatario per il deperimento della merce giacente, nonché con il diritto del destinatario al ritiro della merce e per converso con quello del vettore alla garanzia del pagamento.

Per concludere, dopo l'esame di queste sei sentenze mi pare che — in connessione con l'argomento di questo convegno — si possa constatare che grazie alle comunicazioni ferroviarie nella zona d'Imperia i collegamenti ed i traffici sono stati favoriti e possono essere stati meno onerosi di prima, nonostante una discreta esosità dell'amministrazione ferroviaria dell'epoca. In proposito il Tribunale di commercio di Porto Maurizio ha rivelato quella rapidità nei giudizi, che aveva ispirato l'istituzione di tali organi giudicanti : i locali giudici-commercianti sembrano aver svolto la loro funzione (gratuita) in modo adeguato, rispondendo con prontezza alle istanze presentate loro, peraltro più tramite l'intermediazione forense che direttamente dalle sole parti interessate. Non sempre si è conservata la documentazione ottocentesca dei nostri Tribunali di commercio : la fortunata coincidenza della sua esistenza presso l'Archivio di Stato di Imperia ha consentito di offrire in questa sede un piccolo quadro sia della sua attività sia di qualche aspetto della vita sociale connesso con le comunicazioni ferroviarie.

**LA LEGISLAZIONE MARITTIMA DEL REGNO DI SARDEGNA  
NELL'ETÀ DELLA RESTAURAZIONE :  
GLI EDITTI E REGOLAMENTI FELICIANI**

LORENZO SINISI

*Université de Catanzaro*

**L**A FIGURA DI CARLO FELICE e il suo regno, col quale si chiude la parabola del ramo primogenito della dinastia sabauda, non hanno in genere goduto di buona stampa da parte di una storiografia ancora in parte condizionata dalla *vulgata* postrisorgimentale tutta intenta ad esaltare la svolta impressa dal successore attraverso lo Statuto e l'avvio del processo di unificazione nazionale<sup>1</sup>. Anche in ambito storico-giuridico si tende per lo più a considerare il decennio feliciano come un periodo all'insegna di un immobilismo che stride con le non poche innovazioni apportate da Carlo Alberto, prima fra tutte l'immediata scelta del ritorno alla « forma codice » di ispirazione francese tanto aborrita dai suoi due immediati predecessori<sup>2</sup>.

Ora se è incontestabile che il quartogenito maschio di Vittorio Amedeo III fosse, come i due fratelli che lo precedettero sul trono, un uomo di Antico Regime

1. Un esempio di tale indirizzo storiografico lo si può ancora riscontrare in Francesco Cognasso, *I Savoia*, Milano, dall'Oglio, 1971, pp. 529 ss.

2. Di « tendenza immobilistica del decennio di Carlo Felice » ha parlato ancora di recente un autorevole storico del diritto subalpino mettendo in evidenza come essa non possa che far risaltare (oltre naturalmente ai risultati concreti del successivo riformismo albertino) persino « i tentativi di aggiornamento precedenti, anche se inconcludenti » (Gian Savino Pene Vidari, « L'attesa dei codici nello Stato sabauda della Restaurazione », in *Rivista di Storia del diritto italiano*, LXVIII, 1995, p. 123, ora anche in Id., *Studi di storia della codificazione in Piemonte*, Torino, Giappichelli, 2007, p. 103).

profondamente compreso nel suo ruolo di principe assoluto e schiettamente avverso a qualsiasi disegno sovvertitore dell'ordine restaurato a Vienna<sup>3</sup>, è anche vero che sotto il suo regno videro la luce importanti interventi legislativi destinati per lo più a lunga vigenza e che segnarono un momento cruciale nella transizione ad un sistema legislativo più evoluto e più al passo coi tempi rispetto a quello riportato frettolosamente in auge nel maggio del 1814<sup>4</sup>; è sufficiente ricordare qui brevemente l'editto ipotecario, l'editto sull'istruzione pubblica elementare e media, l'editto sul notariato, l'editto penale militare, l'editto di riforma dell'ordinamento giudiziario, tutti emanati fra la metà di luglio e la fine di settembre del 1822 e la consolidazione del diritto sardo in un testo (il così detto « Codice Feliciano ») che, seppur antiquato nell'impianto, mise ordine in un secolare disordine regolando la vita giuridica dell'isola fino alla « fusione perfetta » del 1848<sup>5</sup>.

Fra i settori, però, che più risentirono positivamente dell'intervento legislativo del sovrano vi fu senza dubbio quello marittimo, intervento che conobbe il suo apice nell'elaborazione e nell'emanazione in rapida sequenza fra la metà del 1825 e gli inizi del 1827 di un *Editto penale militare marittimo*, di un nuovo *Regolamento per la marina mercantile*, di una *Legge penale* sempre per la marina mercantile e di un nuovo *Regolamento per i porti marittimi*.

Prima di occuparci di questa ricca ed articolata legislazione che, come vedremo, salvo qualche ritocco successivo, costituì un corpo completo e sufficientemente organico destinato a disciplinare il settore marittimistico del Regno sabauda

3. Fra i contributi biografici più significativi che mettono in risalto l'interessante personalità del sovrano sabauda ed in particolare la sua visione del mondo sotto il profilo politico-sociale e religioso si segnala il sempre valido volume di Francesco Lemmi, *Carlo Felice (1765-1831)*, Torino, Paravia, 1931 (su tale tema v. anche Giuseppe Locorotondo, « Carlo Felice di Savoia re di Sardegna », in *Dizionario biografico degli Italiani* — d'ora in poi *DBI* — t. 20, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, 1977, pp. 365-379).

4. Sul celebre editto del 21 maggio 1814 e sulle sue conseguenze v. Isidoro Soffietti, Carlo Montanari, *Il diritto negli Stati sabaudi: le fonti (secoli XV-XIX)*, Torino, Giappichelli, 2001, pp. 133-137.

5. Anche se in parte la loro redazione era già stata avviata sotto il predecessore, i sopra richiamati interventi legislativi feliciani emanati nel corso del 1822 segnarono una svolta positiva, sancita da un sovrano molto compreso nel suo ruolo di Re legislatore per volere divino (e peraltro non del tutto ignaro in materia di diritto), nell'evoluzione dell'ordinamento giuridico sabauda della Restaurazione apportando « indubbi benefizi al paese » (per una veloce panoramica su questi provvedimenti che non si esita a qualificare come « notevoli riforme » cfr. Alberto Aquarone, « La politica legislativa della Restaurazione nel Regno di Sardegna », in *Bollettino storico-bibliografico subalpino*, LVII, 1959, pp. 345-355; più in particolare sull'editto ipotecario che segnò il definitivo ritorno, pur con qualche correttivo, al sistema pubblicitario francese, Enrico Genta, *Ricerche sulla storia dell'ipoteca in Piemonte*, Milano, Giuffrè, 1978, pp. 68-88; sull'editto penale militare, Vittorio A. Viora, *La codificazione del diritto penale militare negli Stati sabaudi*, Torino, Fondazione S. Mochi Onory, 1983, pp. 5-45; sull'« Editto giudiziario » e sull'annesso *Regolamento dei Tribunali di Prefettura* che, oltre ad apportare notevoli migliorie all'ordinamento dei tribunali sabaudi, sancirono l'introduzione di significative novità sul piano della procedura e più, in generale, sull'importanza delle riforme legislative dell'« ultimo *Roi justicier* della dinastia sabauda » cfr. ora, per tutti, Francesco Aimerito, *La codificazione della procedura civile nel Regno di Sardegna*, Milano, Giuffrè, 2008, pp. 69-142; sul così detto « Codice Feliciano », il classico studio di Alessandro Lattes, « Le leggi civili e criminali di Carlo Felice pel Regno di Sardegna », in *Studi economico-giuridici pubblicati per cura della Facoltà di Giurisprudenza della R. Università di Cagliari*, I - 1909, pp. 187-286 e, da ultimo, Isidoro Soffietti, Carlo Montanari, *op. cit.*, pp. 142-145.

fin'oltre l'unificazione nazionale, ritengo opportuno premettere, per meglio introdurre l'argomento, una sintesi delle vicende che interessarono il diritto marittimo sabauda fra la fine dell'Antico Regime e i primi anni della Restaurazione<sup>6</sup>.

Alla vigilia di quegli eventi che avrebbero costretto i Savoia ad abbandonare l'avito Piemonte per rifugiarsi in Sardegna, non si poteva certo dire che il Regno Sabauda fosse mai decollato come potenza marittima per lo meno a livello regionale: ai ben scarsi sbocchi al mare degli Stati di terraferma, rappresentati esclusivamente dal litorale della contea di Nizza e dalle due *enclaves* liguri di Oneglia e Loano, si aggiungeva appunto un'isola come la Sardegna le cui coste, povere di approdi sicuri, erano per giunta da secoli infestate dai pirati nordafricani<sup>7</sup>.

Non ci stupisce quindi che a fronte di una assai modesta entità sia sotto il profilo quantitativo che qualitativo di navigli battenti bandiera sabauda, ben « scarsa » fosse — come sottolineava il giurista sassarese Domenico Alberto Azuni nell'introduzione del suo progetto di « Codice della legislazione marittima » da lui compilato « d'ordine regio » ma mai approvato — « la nostra legislazione sugli affari di commercio e marittimi »<sup>8</sup> : fra i pochissimi editti in materia si segnalava quello emanato da Carlo Emanuele III il 15 luglio 1750 per lo « stabilimento del Consolato di Nizza », il solo che presentasse una certa quantità di norme di diritto marittimo sia pubblico (giurisdizione del Consolato, procedura, pesca, naufragi, pirateria) che privato (assicurazioni, contratti societari), mentre per il resto, stanti le non poche lacune, si faceva ricorso ad altre fonti cui veniva riconosciuta forza di legge come il libro del Consolato del Mare « in quelle parti che non fu espressamente rivocato dalle disposizioni de' Sovrani Aragonesi o dai Capitoli di Corte

6. Come dimostrato ancora recentemente (Vito Piergiovanni, « La storiografia del diritto marittimo », in *La storiografia marittima in Italia e in Spagna in età moderna e contemporanea. Tendenze, orientamenti, linee evolutive*, Bari, Cacucci Editore, 2001, pp. 1-10), mancano contributi recenti sulla storia del diritto marittimo degli Stati sabaudi ; fra i più significativi, anche se piuttosto datati e riguardanti unicamente il settore della marina militare, ricordiamo : Emilio Prasca, « Due ordinanze militari marittime del Conte Verde - anno 1366 », in *Rivista Marittima*, 1891, a. XXIV, fasc. VI, pp. 401-430 ; Id., « La Marina da Guerra di Vittorio Amedeo II Duca di Savoia Re di Sicilia (1713-1719). Studio storico-marinaro condotto su documenti inediti del tempo », in *Rivista Marittima*, 1891, a. XXIV, fasc. XI-XII, pp. 163-184, 365-398.

7. Sull'esposizione delle coste sarde agli attacchi dei pirati barbareschi, Flavio Russo, *La difesa costiera del del Regno di Sardegna dal XVI al XIX secolo*, Roma, Stato Maggiore dell'Esercito - Ufficio Storico, 1992 ; Georges Livet, « Le trasformazioni politiche dello spazio mediterraneo nel XVIII secolo e la Sardegna », in *Storia dei sardi e della Sardegna*, a c. di Massimo Guidetti, vol. IV, *Letà contemporanea dal governo piemontese agli anni Sessanta del nostro secolo*, Milano, Jacka Book, 1990, pp. 22-23 ; per un inquadramento generale sulla storia della marina sabauda dalle origini medievali « lacustri » all'affermazione ottocentesca, si veda da ultimo Pierangelo Manuele, *Il Piemonte sul mare. La marina sabauda dal Medioevo all'Unità*, Cuneo, L'Arciere, 1997.

8. Domenico Alberto Azuni, *Progetto d'un nuovo Codice delle Leggi di Sua Maestà il Re di Sardegna per la Marina e Navigazione Mercantile*, « Discorso preliminare », in Biblioteca Reale di Torino — d'ora in poi BRT, *St. Patr.* 807, c. 6r ; sulla figura dell'Azuni (1749-1827), autore di numerose opere di fondamentale importanza per la dottrina marittimistica del XIX secolo, v. per tutti Luigi Berlinguer, *Domenico Alberto Azuni giurista e politico (1749-1827) - Un contributo bio-bibliografico*, Milano, Giuffrè, 1966 ; sul suo progetto di codificazione del diritto marittimo sabauda, destinato per vari motivi (non ultimo il momento particolarmente infelice sotto il profilo politico-militare in cui si trovò il piccolo Regno di Sardegna agli inizi degli anni Novanta del XVIII secolo) ad essere accantonato, *ibidem*, pp. 86-102.

emanati sotto il governo dell'attuale regnante Casa di Savoia », le decisioni dei Supremi Magistrati e « finalmente in sussidio il diritto civile romano »<sup>9</sup>.

La situazione era destinata a mutare sensibilmente quando alla chiusura di un periodo di circa vent'anni caratterizzato da rivoluzioni e conflitti il Congresso delle Alte potenze vincitrici sulla Francia imperiale stabilì, in deroga al principio di legittimità ed in ossequio ad un più cinicamente realistico criterio di opportunità politica, l'annessione della Liguria agli Stati di Sua Maestà il re di Sardegna. L'acquisto di tale territorio, che da circa due secoli aveva rappresentato uno degli obiettivi principali dell'espansionismo sabaudo frustrato in più occasioni da una situazione internazionale ancora poco propizia, ebbe non poche conseguenze fra cui quella di trasformare lo Stato Sardo-Piemontese in un paese con ben diverse potenzialità in campo sia commerciale che marittimo<sup>10</sup>.

Di fronte a tale mutata situazione il governo, avvertendo la necessità di « procurare per una parte la difesa delle coste e la sicurezza dei naviganti ed a promuovere per l'altra la migliore costruzione delle navi ed il maggior avanzamento e vantaggio del commercio marittimo », definito come « sorgente primaria della prosperità » del paese, varò ben presto alcuni provvedimenti volti alla riorganizzazione di un settore fino ad allora un po' trascurato<sup>11</sup>. Primo fra questi fu l'istituzione, con Regie Patenti in data 17 aprile 1815 di un Ministero della Marina autonomo da quello della Guerra con il compito di sovrintendere a tutte le necessità riguardanti la Marina sia militare che mercantile; pur trattandosi di un provvedimento destinato ad essere in parte ben presto sconfessato da un riaccorpamento dello stesso ministero alla Segreteria di Guerra sancito appena due mesi dopo, esso stabiliva

9. Tale gerarchia delle fonti del diritto marittimo vigenti nel Regno di Sardegna allo scadere del XVIII secolo ci è fornita sempre da Domenico Alberto Azuni, *Sistema universale dei principi del diritto marittimo dell'Europa*, Trieste, presso Wage, Fleis e Comp., 1796, t. I, art. XXVI, pp. 263-272 ; il citato editto del 1750, cui si univa una dettagliata « Istruzione » emanata il giorno dopo, non istituiva la magistratura del Consolato *ex novo* nella città di Nizza dove, in realtà, era già stata stabilita a partire dal 1613 con il nome di « Consolato generale di commercio e di mare », ma le aveva attribuito « nuova forma e maggiore dignità » (Id., *Dizionario universale ragionato della giurisprudenza mercantile*, Sassari, Tip. Luigi Azzati, 1844, « Discorso preliminare », p. 17) fornendo con l'occasione per la prima volta una disciplina di una certa ampiezza del settore marittimo (per il testo dell'editto e dell'annessa istruzione v. Felice Amato Duboin, *Raccolta per ordine di materie delle Leggi, Editti, Manifesti ecc. pubblicati dal principio dell'anno 1681 sino agli 8 dicembre 1798 sotto il felicissimo dominio della Real Casa di Savoia*, vol. III, parte seconda, Torino, Davico e Picco, 1827, pp. 840-872; su tale editto e, più in generale, sulle vicende del Consolato nizzardo dal XVII al XIX secolo v. Michel Bottin, « Le Consulat de Mer de Nice 1613-1855 », in *Les Tribunaux de commerce, genese et enjeux d'une institution*, Paris, La Documentation Française, 2007, pp. 87-110).

10. Sull'annessione della Liguria al Regno sabaudo sancita a Vienna alla fine del 1814 e sulle sue conseguenze politico-economiche cfr. Giulio Giaccherio, *Genova e la Liguria nell'età contemporanea*, Genova, Sagep, 1980, vol. I, pp. 15-30 ; Giovanni Assereto, « Problemi della transizione politico-amministrativa nella Liguria postnapoleonica », in *Ombre e luci della Restaurazione. Trasformazioni e continuità istituzionali nei territori del Regno di Sardegna*, Atti del convegno Torino 21-24 ottobre 1991, Roma, Ministero per i beni culturali ed ambientali, 1997, pp. 327-335.

11. Le parole poste fra virgolette sono tratte proprio dal preambolo delle Regie Patenti costitutive del Ministero della Marina di cui alla nota seguente.



alcuni principi basilari di azione destinati di lì a poco a trovare un loro sviluppo in una prima organica sistemazione del settore marittimo pubblico<sup>12</sup>.

Incaricato espressamente dal sovrano di compilare nuovi regolamenti per la disciplina della materia marittima, il Primo Segretario di Guerra e Marina marchese Antonio Maria Filippo Asinari di San Marzano nell'adempiere sollecitamente al regio comando si avvalse senza dubbio della collaborazione di tecnici del settore e tra questi non poté non esserci il conte Giorgio Andrea Agnes Des Geneys, esperto uomo di mare che dopo una lunga carriera che lo aveva visto distinguersi nella lotta contro la pirateria barbaresca e nella strenua difesa di Oneglia dagli attacchi franco-liguri nel 1798, stava già da qualche tempo nelle vesti di Comandante in Capo riorganizzando con entusiasmo e competenza la Reale Marina<sup>13</sup>.

I primi risultati di tale collaborazione videro la luce in un *Regolamento per l'amministrazione militare ed economica della Marina Reale* approvato ed emanato dal sovrano con Regie Lettere Patenti in data 16 gennaio 1816; ricco di importanti disposizioni sull'organizzazione degli Stati Maggiori dei tre dipartimenti di Genova, Villafranca e Sardegna e sulla fissazione degli equipaggi delle navi da guerra, esso istituiva in Genova una apposita Scuola destinata a formare i quadri della Reale Marina e dettava una prima disciplina in merito alle rilevanti competenze amministrative ed economiche di un organismo importante quale il Consiglio d'Ammiragliato, sedente non a Torino ma a Genova, organismo che era già stato previsto peraltro dall'editto dell'aprile 1815<sup>14</sup>.

Preceduto da un *Regolamento per i bagni penali situati negli Arsenali e Porti marittimi* che forniva un ulteriore tassello sulla via della « definitiva formazione

12. Cfr. *Regie Patenti* 17 aprile 1815 in *Raccolta degli atti del Governo di S. M. il Re di Sardegna dall'anno 1814 a tutto il 1832*, Torino, Tipografia Pignetti e Carena (poi Stamperia Ferrero, Vertamy e comp.), 1842-1848, t. II, n. 156, pp. 187-191; l'autonomia del Ministero di Marina da quello della Guerra durò assai poco venendo cancellata già con il *Regio Editto* 17 agosto 1815 (*Raccolta degli atti del Governo...*, op. cit., vol. II, n. 220, pp. 648-649).

13. Entrato nei ranghi della R. Marina nel 1773 ad appena dodici anni col grado di guardiamarina, si distinse in più occasioni sia nella lotta contro navi barbaresche che infestavano le coste sarde sia nelle vicende belliche che videro coinvolti gli Stati sabaudi a seguito della Rivoluzione francese; dopo la Restaurazione divenne Ammiraglio e Governatore del Genovesato oltre che ministro di Stato e Primo Presidente del Supremo Consiglio di Ammiragliato. Morì a Genova nel 1839 (sulla figura del Des Geneys cfr. Emilio Prasca, *L'ammiraglio Giorgio Des Geneys e i suoi tempi. Memorie storico-marinesche (1761-1839)*, Pinerolo, Tip. già Chiantore-Mascarelli, 1926; Enrico Fubini, « Agnes Des Geneys Giorgio Andrea », in *DBI*, vol. I, 1960, pp. 433-435).

14. *Regio Editto* 17 aprile 1815, in *Raccolta degli atti del Governo...*, op. cit., vol. I, n. 156, p. 189, art. 12. Il testo emanato con le citate Regie Patenti degli inizi del 1816 era in realtà diviso in due parti (ambidue presentate dal S. Marzano in data 1 ottobre 1815) distinte con autonoma numerazione di capitoli e articoli: la prima, intitolata *Regolamento per la Regia Marina Militare*, riguardava appunto l'organizzazione della Marina da guerra, mentre la seconda intitolata *Regolamento economico per l'amministrazione della Marina* disciplinava più in generale il settore amministrativo di tutta la Reale marina occupandosi in particolare delle rilevanti competenze in questo ambito di organi quali il Consiglio d'Ammiragliato, organo collegiale presieduto dal Comandante in capo della Marina, l'Intendente Generale della Marina e i Commissari di Marina (*Regie Patenti* 16 gennaio 1816, in *Raccolta degli atti del Governo...*, op. cit., vol. III, n. 293, pp. 62 ss.) ; sulle origini e sull'evoluzione del Consiglio d'Ammiragliato nella legislazione sabauda v. Guido Capitani, « Ammiraglio, Ammiragliato (Corte, Consiglio, Tribunale, Magistrato Supremo dell'Ammiragliato) », in *Il Digesto Italiano. Enciclopedia metodica ed alfabetica di legislazione, dottrina e giurisprudenza*, vol. III, P. I, Torino, Ute, 1895, pp. 18-23).

della nostra Marina », di lì a poco seguì un ancora più ampio ed importante *Regolamento per la Marina mercantile*<sup>15</sup>. Emanato con regie patenti in data 9 marzo 1816 e composto da ben 402 articoli distribuiti in ventun capitoli, esso delinea una disciplina assai minuziosa, ancorché spesso non molto ordinata, della normativa di carattere amministrativo-penale riguardante il settore marittimo; di particolare importanza si segnalavano un'ulteriore disciplina del Consiglio d'Ammiragliato alle cui competenze amministrative si venivano ad aggiungere quelle di carattere giurisdizionale come tribunale superiore in materia marittima, composto da funzionari di alto profilo sia civili che militari sotto la presidenza del Comandante in capo della marina, ed una assai avanzata normativa previdenziale per la gente di mare incentrata su un'istituzione come la Cassa degli invalidi di Marina<sup>16</sup>.

Espressione, oltre che della volontà di ingraziarsi i nuovi sudditi, di un sincero riconoscimento alle loro tradizioni marinare, è il riferimento nel preambolo alla causa che aveva messo in moto la macchina legislativa dello Stato identificata appunto nell'ampimento del litorale di terraferma dovuto alla « riunione agli antichi nostri domini di una delle più industriose nazioni di Europa, altret-

15. *Regie Patenti* 9 marzo 1816 « con cui S. M. ordina che si eseguisca l'annesso Regolamento per l'amministrazione della Marina mercantile ponendola sotto la direzione di un Consiglio d'Ammiragliato e del Presidente Capo di esso, colla dovuta dipendenza dal Primo Segretario di Guerra e Marina », in *Raccolta degli atti del Governo...*, *op. cit.*, vol. III, n. 333, pp. 323-383; il citato precedente regolamento, approvato con Regio Biglietto, riguardava appunto « la polizia e l'economico reggimento » dei bagni penali, posti « alle dipendenze dell'Amministrazione di Marina » e stabiliti presso i porti ed arsenali di Genova, Villafranca e Nizza, bagni penali cui erano destinati i forzati fra i quali si usava reclutare « le ciurme destinate a far parte dell'armamento de' nostri legni leggieri » (*Regio Biglietto* 25 gennaio 1816, in *Raccolta degli atti del Governo...*, *op. cit.*, vol. III, n. 298, pp. 114-125; sulla « funzione repressiva della Marina », retaggio dei sistemi penali di Antico Regime cfr. Jacques-Guy Petit, « La colonizzazione penale nel sistema penitenziario francese », in Mario Da Passano, a cura di, *Le colonie penali nell'Europa dell'Ottocento*, Roma, Carocci, 2004, pp. 38-45.

16. Per il Consiglio d'Ammiragliato in materia mercantile era prevista una composizione parzialmente diversa rispetto a quella stabilita nel citato Regolamento per la Marina militare del gennaio dello stesso anno: se la presidenza rimaneva al Comandante in capo della Marina ed era confermata la presenza di un Capitano di vascello e dell'Intendente generale di Marina, la novità era rappresentata dall'intervento di un Senatore designato dal sovrano (di regola tratto dai membri del Senato di Genova), del Capitano del porto di Genova, di un membro della Camera di Commercio di Genova, del Procuratore generale della navigazione ed infine di due Segretari e due uscieri; circa le competenze giurisdizionali si stabiliva la spettanza a tale organo della decisione sui reclami riguardanti la legittimità delle prede marittime, sulle « cose scampate ai naufragi o ritrovate nelle spiagge del mare a galla o sott'acqua », sulle questioni insorte « per il diritto di ancoraggio, tonnellaggio ed ostellaggio ne' porti marittimi, de' delitti di pirateria e simili », della decisione infine in grado appello sui giudicati dei Consoli di Marina e sulle cause che eccedevano la loro competenza in quanto riservate espressamente al Consiglio d'Ammiragliato (*Regie Patenti* 9 marzo 1816, in *Raccolta degli atti del Governo...*, *op. cit.*, voll. III, n. 33, artt. 3, 12); la Cassa degli Invalidi di Marina, cui si faceva già riferimento nel precedente Regolamento per la Marina militare, provvedeva al pagamento delle pensioni di ritiro spettanti a « qualunque individuo iscritto sulle matricole delle genti di mare... in proporzione della sua avanzata età, e dei servizi prestati a bordo de' nostri legni da guerra e mercantili »; vi erano poi altre norme significative come ad esempio quella che prevedeva nel caso di morte di invalido che godesse di tale pensione, che anche la vedova (e, in mancanza di essa, i figli minori di anni dieci) continuasse a godere della pensione assegnata al rispettivo marito, o quella che stabiliva che alle figlie di marinai indigenti già titolari in vita di pensione d'invalido venisse corrisposta al momento di contrarre matrimonio dalla stessa Cassa « una somma eguale all'ammontare dei due terzi dell'annua pensione del padre » (*ibidem*, capp. XVIII-XIX, pp. 359-361, artt. 280-305).

tanto esperta nella navigazione e naturalmente propensa al commercio, quanto fu rinomata nelle trascorse età per gloriose spedizioni marittime »<sup>17</sup>.

Tale « riunione » però, al di là dei toni trionfalistici di facciata, aveva comportato anche non pochi problemi sul piano della politica legislativa interna, problemi, come si vedrà, destinati a ripercuotersi anche sullo sviluppo del diritto marittimo del Regno Sardo-Piemontese. Come noto, tra le misure che le « Alte Potenze europee » avevano sostanzialmente imposto al Re di Sardegna nei confronti dei nuovi sudditi vi era stata l'esclusione di una completa estensione alla Liguria del vecchio sistema normativo subalpino con la conservazione, a titolo di eccezionale « privilegio », della vigenza dei due codici francesi di diritto privato che erano stati ben accolti dalla popolazione del Genovesato, per nulla nostalgica del complesso e disorganico ordinamento della Serenissima Repubblica<sup>18</sup>. Accanto al *Code Napoléon*, che aveva prontamente ripreso il suo nome originario di *Code civil*, continuava quindi a trovare applicazione nel territorio ligure, identificato ora come « Ducato di Genova », il *Code de commerce* del 1807 che a seguito di una scelta del legislatore transalpino, assai discussa a dire il vero, comprendeva nel suo seno una serie di norme di diritto marittimo di carattere per lo più privatistico tratte dalla celebre *Ordonnance* colbertina del 1681<sup>19</sup>. Tale fatto non poté non condizionare anche il governo Sardo-piemontese che occupandosi della legislazione marittima, dimentico della lezione dell'Azuni convinto assertore nel suo « Codice » dell'unità di tale settore del diritto, si limitò quindi a disciplinare gli aspetti di natura pubblicistica guardandosi bene dall'intervenire sulla materia contrattuale (diritto marittimo privato) che continuò per giunta fino alla codificazione del 1842 ad essere disciplinata in maniera differente a seconda che si trattasse delle nuove province liguri, ove veniva appunto applicato il diritto francese contenuto nel secondo libro del Codice del 1807, o degli antichi Stati di terraferma dove era ritornata in vigore la normativa settecentesca stabilita da alcuni specifici editti<sup>20</sup>.

A confermare tale scelta il legislatore intervenne ancora nel settembre dello stesso anno 1816 emanando un altro *Regolamento* dedicato questa volta in parti-

17. *Regie Patenti* 9 marzo 1816, in *Raccolta degli atti del Governo...*, op. cit., vol. III, n. 333, p. 323, *preambolo*.

18. Sul tema cfr. Lorenzo Sinisi, *Giustizia e giurisprudenza nell'Italia preunitaria. Il Senato di Genova*, Milano, Giuffrè, 2002, pp. 24-40 e *passim*.

19. Sulla tormentata genesi del *Code de commerce* del 1807, Jean Hilaire, *Introduction historique au droit commercial*, Paris, PUF, 1986, pp. 83-94; Antonio Padoa Schioppa, « Codificazione e legislazione commercialistica in Francia (1778-1915) », in Id., *Saggi di storia del diritto commerciale*, Milano, LED, 1992, pp. 63-79; più in particolare sul problema della codificazione diritto commerciale marittimo che, già disciplinato separatamente nell'*Ordonnance de la Marine del 1681*, venne invece alla fine accolto insieme al diritto commerciale terrestre in un unico codice v. Riccardo Ferrante, *Codificazione e cultura giuridica*, Torino, Giappichelli, 2006, pp. 155-166.

20. Tale situazione di accentuato particolarismo giuridico aveva i suoi più assurdi effetti nel ponente ligure nel territorio posto sotto la giurisdizione del Consiglio di Giustizia di Oneglia che doveva giudicare su controversie sorte sia in terre già sabaude del Principato di Oneglia, applicando le norme sabaude, sia in terre già liguri e già soggette al Tribunale di Commercio di Porto Maurizio per le quali restava in vigore il diritto francese codificato (sul tema v. per tutti Gian Savino Pene Vidari, « Ricerche sulla giurisdizione commerciale negli Stati sabaudi (1814-1830). Contributo alla storia della codificazione sabauda », in *Bollettino storico-bibliografico subalpino*, LXXVI 1978, fasc. II, pp. 461-464 e *passim*).

colare ad un settore, quello dell'amministrazione dei porti e delle rade che, come già segnalato dall'Azuni, era stato fino ad allora improvvidamente trascurato quasi del tutto nel diritto sabauda<sup>21</sup>. La disciplina, anche in questo caso assai ricca e minuziosa, oltre a concentrarsi sull'organizzazione e sull'attività del personale applicato all'amministrazione e alla polizia portuale, forniva anche una dettagliata normativa sull'esazione dei diritti di ancoraggio in base ad una tariffa che privilegiava nettamente le imbarcazioni nazionali rispetto a quelle straniere<sup>22</sup>.

L'articolato sistema normativo varato dal governo sardo nel corso del 1816, per massima parte ispirato alla legislazione della vicina Francia anche successiva alla celebre *Ordonnance* del 1681, si basava sul principio fondamentale della complementarità reciproca fra la marina militare e quella mercantile: la prima, come dichiarato apertamente dal legislatore, proteggeva la seconda e questa, nel promuovere tutto ciò che riguardava la prosperità della navigazione, contribuiva anche al sostegno della militare<sup>23</sup>.

Fu così che la crescita della marina mercantile fu necessariamente preceduta da una rifondazione di quella militare fortemente voluta dal Des Geneys; partendo praticamente da zero, stante l'assoluta penuria di materiale navale lasciato in eredità dai passati regimi succedutisi in Liguria nel corso degli ultimi decenni, egli cercò immediatamente di dotarsi di alcune unità sia attraverso l'acquisto all'estero che attraverso la ripresa della produzione da parte dei cantieri genovesi<sup>24</sup>. Solo in questo modo si poteva pensare di proteggere la navigazione mercantile e i litorali del Regno (soprattutto della Sardegna) dall'antica minaccia rappresentata dalle incursioni predatorie delle veloci navi barbaresche che ancora nei primi decenni del XIX secolo rendevano insicuro il mare come via di comunicazione.

Particolarmente sensibile alle necessità della marina si dimostrò sin dai primi tempi successivi ai noti eventi burrascosi che lo portarono inaspettatamente sul trono, il nuovo re Carlo Felice che già come viceré in Sardegna si era trovato a fronteggiare il problema della pirateria nordafricana<sup>25</sup>. Con l'appoggio del sovrano e la tutela di una marina da guerra sempre più rispettata rifiorì il commercio marittimo ligure che, a seguito del trattato stipulato con la porta Ottomana nel 1823, poté così riaffermarsi in quel Mar Nero che per secoli era stato teatro dei suoi traffici più lucrosi<sup>26</sup>; la prova di forza del settembre 1825 su Tripoli, storica base di molte scorrerie piratesche, giovò poi non poco al prestigio internazionale

21. « Sia lecito il dire che li Porti soggetti al fortunato Dominio di Sua Maestà siano li soli governati senza un particolare regolamento e che li nostri Magistrati del Consolato e di Sanità, per difetto d'una più estesa propria legislazione siano soventi nell'imbarazzo a dover consultare le leggi e gli usi stranieri, non sempre adattabili alle nostre circostanze o politiche o locali » (Domenico Alberto Azuni, *Progetto d'un nuovo Codice...*, op. cit., cc. 6v-7r).

22. *Regolamento di Sua Maestà per li porti marittimi e nuova tariffa pe' dritti d'ancoraggio*, in *Raccolta degli atti del Governo...*, op. cit., vol. IV, n. 456, pp. 149-200.

23. *Regie Patenti* 9 marzo 1816, in *Raccolta degli atti del Governo...*, op. cit., art. 1, p. 324.

24. Sul tema v. Emilio Prasca, *L'Ammiraglio Giorgio Des Geneys...*, op. cit., pp. 195-200.

25. Carlo Felice, quando era ancora lontano dal trono e portava il titolo di Duca del Genevese, esercitò le funzioni di viceré in Sardegna, in rappresentanza prima di Carlo Emanuele IV e poi di Vittorio Emanuele I, dal 1799 al 1806 (sul suo operato nell'isola v. F. Lemmi, op. cit., pp. 58-103).

26. Il testo del « *Traité d'amitié et de commerce entre Sa Majesté le Roi de Sardaigne et Sa Majesté Impériale Mahmoud Han Empereur des Turcs* » siglato a Costantinopoli il 25 ottobre 1823 e della con-

del piccolo Regno sabaudo attirando sempre di più il favore del sovrano nei confronti della marina, favore che si accordava con una particolare predilezione del re verso Genova e Nizza, città dove nel secondo quinquennio del suo regno egli si recò ripetutamente soggiornandovi anche per non brevi periodi<sup>27</sup>.

Fu proprio durante questo periodo, caratterizzato non a caso da un ulteriore rafforzamento della marina da guerra arricchita di nuove unità e al contempo da un grande incremento della flotta mercantile battente bandiera sarda, che decollò anche l'attività legislativa destinata a favorire lo sviluppo e l'organizzazione delle istituzioni marittime del Regno. Anche in questa circostanza determinante fu l'apporto del Comandante in capo della Regia Marina ammiraglio Des Geneys che, oltre ad essersi prodigato per elevare il grado di disciplina e competenza degli ufficiali e degli altri effettivi in servizio nei « bastimenti da guerra » elaborando un'ampia e minuziosa normativa regolamentare<sup>28</sup>, già nell'estate del 1825 aveva ultimato la redazione di un progetto di Editto che veniva a disciplinare un settore, quello del diritto penale militare marittimo, non ancora affrontato in modo organico dopo la Restaurazione<sup>29</sup>. Come emerge da un registro delle relazioni al re

---

seguinte « Note officielle de la Porte Ottomane remise a Son Excellence Lord Strangford, Ambassadeur d'Angleterre, et Plénipotentiaire de S. M. le Roi de Sardaigne, sur la libre navigation des bâtimens Sardes dans la Mer Noire » si trova pubblicato in *Traités publics de la Royale Maison de Savoie avec les puissances étrangères depuis la Paix de Chateau-Cambresis jusqu'à nos jours*, t. II, Turin, Favale, 1846, n. CCCVII, pp. 510-514 (sui contenuti del trattato di commercio e navigazione con l'Impero turco, Giulio Giacchero, *op. cit.*, vol. I, pp. 52-53).

27. Sull'efficace incursione della squadra navale sarda comandata dal capitano Sivori sul porto di Tripoli cfr. in particolare Giuseppe Ferrari, *La spedizione della Marina Sarda a Tripoli nel 1825*, Roma, Officina Tipografica, 1912; sulla preferenza del re per le due più importanti città marittime dei suoi Stati di terraferma v. Francesco Lemmi, *op. cit.*, *passim*; Hervé Barelli, « Charles-Félix ou Carlou-Felis. La visite à Nice d'un symbole féodal (novembre-décembre 1826) », in AA.VV., *1388. La dédition de Nice à la Savoie*, Actes du Colloque international de Nice (septembre 1988), Paris, Publication de la Sorbonne, 1990, pp. 453-465.

28. Tale ricca normativa, unitamente ad un *Regolamento di disciplina militare per gli equipaggi e truppe componenti il Corpo della Reale Marina approvato da Sua Maestà con Regio Biglietto degli 8 marzo 1826*, si trova pubblicata in un unico corpo nel volume *Istruzioni provvisorie per il servizio dei bastimenti da guerra della Marina di S. M. date dall'eccellentissimo signor Don Giorgio Andrea Des Geneys conte di Pinasca e barone di Matiés. ... Ammiraglio, Comandante in capo la Marina e Presidente dell'Ammiragliato*, Genova, Pagano, 1826; le finalità e le idee che furono alle origini di tale intervento sono precisate dallo stesso Des Geneys nel preambolo del testo: « La riputazione e la gloria della Marina, l'onore della bandiera e quello degli ufficiali troppo mi stanno a cuore, onde io potessi più oltre differire di occuparmi di un tale lavoro; ben persuaso che i signori ufficiali saranno penetrati, quanto io lo sono, che dall'uniformità nell'ordine del servizio e dalla perfetta disciplina ne dipende l'esito felice di tutte le operazioni militari e soprattutto delle navali, che sulla regolarità del regime amministrativo, di cui essi sono incaricati al bordo degli bastimenti che comandano, è fondato anco lo stabilimento della Marina sovra una base stabile, e che infine non si può trovare altro mezzo di continuare a sostenere senza svantaggio il parallelo tra i legni regi e quelli delle altre Potenze, se non quello di un economia costante e ben intesa nella loro manutenzione... » (*ibidem*, p. IV).

29. Sappiamo al riguardo che già il 6 settembre 1825 il re aveva stabilito una commissione « incaricata di esaminare e discutere il progetto di Editto penale militare marittimo, che dal Comandante in Capo della Regia Marina era stato compilato » (Archivio di Stato di Torino — d'ora in poi AST —, *Ministero di Marina*, Relazioni a Sua Maestà, Registri/materiale, 351, relazione in data 11 gennaio 1826, c. 4r). Del grado di preparazione acquisita dal Des Geneys nel settore del diritto marittimo sia pubblico che privato, preparazione che gli consentì di dare un apporto determinante all'elaborazione di buona parte della legislazione marittima emanata durante il decennio feliciano, ne abbiamo prova

conservato nel fondo Ministero di Marina dell'Archivio di Stato di Torino, questi approvò il progetto in data 11 gennaio 1826 previa relazione favorevole da parte di una Commissione di esperti incaricata dallo stesso sovrano di esaminarlo e discuterlo<sup>30</sup>.

Seri problemi sorsero invece inaspettatamente in sede di interinazione da parte dei Supremi magistrati; le prime riserve vennero avanzate dalla Regia Camera dei Conti e dal Reale Senato di Piemonte in relazione ad alcune competenze in materia penale attribuite al Magistrato Supremo dell'Ammiragliato, supremo tribunale marittimo istituito in quella sede, ritenute dai due supremi tribunali torinesi lesive delle proprie rispettive prerogative<sup>31</sup>. Se in questo caso si provvide abbastanza agevolmente a risolvere la vertenza apportando delle modifiche al testo di concerto con i Primi Presidenti ed i titolari degli Uffici generali sia della Regia Camera e che del Senato di Piemonte, assai più serio fu l'ostacolo opposto dal Senato di Genova che, ricevuto il testo dell'editto verso la fine di marzo del 1826, agli inizi di luglio non aveva ancora proceduto all'interinazione avendo ravvisato in esso, come spiegava il suo Presidente Reggente conte Giacinto Borelli, diverse disposizioni con le quali « si comprometteva il decoro del Magistrato » e « si intaccavano i privilegi » accordati dal sovrano « al Senato stesso, al Ducato e alla città di Genova » al momento della sua riunione agli Stati sardi nonché « si violava il principio tu-

---

indiretta dai non pochi testi relativi a tale materia presenti nella sua biblioteca personale; fra questi, conservati oggi presso la Biblioteca comunale « Alliaudi » di Pinerolo, troviamo soprattutto raccolte di legislazione di altri paesi come la Francia con diversi *recueils* di *Ordonnances* (v. ad esempio il *Recueil des lois relatives à la Marine et aux Colonies* in otto volumi pubblicati a Parigi alla fine del XVIII secolo) o come il Regno borbonico dell'Italia meridionale (*Ordinanze generali della Real Marina del Regno delle Due Sicilie*, Napoli, dalla Stamperia della Reale Accademia di Marina, 1818, in tre tomi) e non pochi testi di dottrina come ad esempio il celebre *Commentaire sur l'Ordonnance de la Marine* del 1681 del Valin (La Rochelle 1760, in due tomi) o l'altrettanto famoso *Dizionario* dell'Azuni (Livorno 1822, in quattro tomi); sulla Biblioteca della famiglia Des Geneys e sui non pochi testi di argomento marittimo frutto dell'interesse dell'Ammiraglio Giorgio Andrea per il settore cfr. Silvia Idrofano, « I libri di famiglia », in Daniela Fantino, a cura di, *La famiglia Des Geneys: storie private e pubblici successi*, Pinerolo, Biblioteca Civica Alliaudi, 2004, pp. 37-46.

30. Tale delicato incarico venne eseguito « colla scorta degli antichi Bandi emanati per le navi da guerra di S.M., delle ordinanze marittime pubblicate in Francia sotto il regno di Luigi XIV e di Luigi XVI » e infine di quanto era in vigore su questa materia « presso le nazioni marittime d'Europa », senza però discostarsi troppo dalla generale legislazione vigente negli Stati sabaudi « e soprattutto conservando la massima analogia con quanto pel Regio Esercito venne prescritto col Regio Editto 27 agosto 1822 » (AST, *Ministero di Marina*, Relazioni a Sua Maestà, Registri/materiale, 351, relazione in data 11 gennaio 1826, c. 4r).

31. In particolare, se la Regia Camera dei Conti riteneva lesiva delle sue prerogative la norma che prevedeva l'attribuzione al Supremo Magistrato dell'Ammiragliato della competenza circa i delitti di fabbricazione e distribuzione di monete false la cui cognizione era, secondo le Regie Costituzioni, riservata esclusivamente alla stessa Regia Camera, il Senato di Piemonte rivendicava ai « Supremi Magistrati ordinari la cognizione de' delitti atrocissimi, quando non sarebbero stati commessi in luoghi dalla Regia Marina dipendenti »; tali rimostranze vennero prontamente accolte attraverso la modifica degli artt. 1, 4, 5, 13, e 87 del Regio Editto operata di concerto con i Primi Presidenti della Camera dei Conti e del Senato di Piemonte e con l'Avvocato generale, l'Avvocato fiscale generale ed il Procuratore generale (*ibidem*, relazione in data 8 marzo 1826, c. 17).

telare » che i civili non potevano essere giudicati per delitti comuni « da Tribunali essenzialmente militari »<sup>32</sup>.

Per sbloccare la situazione ed evitare il ricorso da parte del sovrano alle « lettere di giussione » si arrivò ad un accordo con il Senato genovese proponendo di aggiungere all'organico del Supremo tribunale marittimo, che già prevedeva la presenza accanto agli altri componenti militari e civili di due senatori del Senato di Genova e di un'altro Senatore « specialmente applicato all'Ammiragliato », di un ulteriore membro del Supremo magistrato genovese e di inserire una norma che prevedesse, in caso di giudizio riguardante persone estranee alla milizia, un collegio giudicante con una prevalenza nella sua composizione dei togati sui militari. Previa pronuncia di un'ulteriore Commissione appositamente costituita, si arrivò così finalmente all'approvazione definitiva del testo così emendato in data 18 luglio 1826<sup>33</sup>.

Costituito da 319 articoli disposti in dodici capitoli esso si presenta, similmente a quanto è già stato osservato relativamente all'editto penale militare del 1822, come un vero e proprio codice in materia<sup>34</sup>; dopo una prima sezione dedicata alla composizione e alle attribuzioni del Magistrato Supremo dell'Ammiragliato e dei Consigli di Guerra, organi giudiziari competenti in materia penale militare marittima<sup>35</sup>, ed una seconda dedicata alle norme procedurali, si passa ad un'elencazione

32. *ibidem*, relazione in data 1 luglio 1826, c. 35r-36v; l'opposizione del Senato di Genova ad un atto come quello dell'interinazione, divenuto già dalla seconda metà del secolo precedente quasi un atto di routine da parte dei Supremi Magistrati sabaudi, è sicuramente un episodio significativo data la sua rarità in quel periodo storico (sulla prassi osservata dal Senato genovese nell'esercizio della sua prerogativa di interinare e registrare gli editti ed i provvedimenti di emanazione sovrana v. L. Sinisi, *op. cit.*, pp. 206-213; sulla figura del conte Giacinto Borelli che resse il Supremo Magistrato genovese per circa un ventennio dal 1826 al 1847, *ibidem*, p. 427 e *passim*).

33. La commissione, denominata « Congresso » e composta dal Primo Segretario di Stato per gli affari interni Girolamo Gaspere Roget de Cholex, dal Segretario di Gabinetto Giuseppe Barbaroux, dal Primo Presidente del Senato di Piemonte Luigi Montiglio di Villanova, dal Primo Presidente della Camera dei Conti Lazzaro Calvi, dall'Avvocato generale presso il Senato di Piemonte Paolo Vincenzo Ferrero di Castelnuovo e dal Procuratore generale presso la Camera dei Conti Giuseppe Petitti, adempì prontamente all'incarico affidatogli dal re nell'udienza del 1 luglio formulando il suo motivato parere appena tre giorni dopo, parere nel quale, giudicate sostanzialmente fondate le ragioni del Senato di Genova, si provvedeva a riscrivere il testo degli artt. 13 e 16 secondo quanto richiesto dal Supremo Magistrato ligure; il re nell'udienza del 8 luglio approvò senza riserve « il sentimento del Congresso » e, caduto così ogni motivo di contrasto, promulgò dieci giorni dopo il testo che, come sopra modificato, fu debitamente interinato nell'ordine dalla Camera dei Conti il 29 luglio, dal Senato di Piemonte il 31 luglio, dal Senato di Savoia il 2 agosto, dal Senato di Nizza il 7 agosto e infine dal Senato di Genova l'11 agosto (AST, *Ministero di Marina*, Relazioni a Sua Maestà, Registri/materiale, 351, relazione in data 8 luglio 1826 con allegato verbale della seduta del Congresso in data 4 luglio 1826, c. 38r e ss.; *Regio Editto penale militare marittimo* 18 luglio 1826, in *Raccolta degli atti del Governo...*, *op. cit.*, vol. XVI, n. 1953, p. 545).

34. *Ibidem*, pp. 470-545; sul *Regio Editto penale militare* del 27 agosto 1822, Vittorio A. Viora, *op. cit.*, pp. 5-45.

35. Ai Consigli di guerra marittimi, « superiore, ordinari o subitanei » a seconda delle circostanze, era demandata la cognizione dei delitti militari commessi dal personale della Marina militare e anche da persone estranee ad essa, limitatamente però, nel caso di questi ultimi, ai delitti di « arruolamento per l'estero, d'istigazione, subornazione o complicità in fatto di diserzione anteriore alla diserzione stessa e d'istigazione o complicità in delitti di ammutinamento, rivolta, complotto od insubordinazione »; al Magistrato Supremo dell'Ammiragliato spettava invece la cognizione dei delitti comuni « di

delle varie categorie di pene che vedono una netta distinzione fra quelle stabilite per i bassi ufficiali e la ciurma, consistenti anche in sanzioni di tipo corporale come « le cinghie (bretelle) o le trinelle, la catena militare marittima le verghe o la bolina », e quelle previste per gli ufficiali, guardia marina, piloti, bassi ufficiali brevettati ed impiegati nell'amministrazione marittima militare<sup>36</sup>. Segue quindi una vera e propria parte speciale dedicata ai singoli delitti e alle loro rispettive sanzioni che vengono ordinati sia per tipologia (delitti di diserzione, delitti di insubordinazione, delitti che si commettono per tradimento o viltà) che in relazione al bene tutelato (delitti contro la religione, delitti contro il servizio, delitti contro le persone e contro le proprietà pubbliche o private)<sup>37</sup>.

Ma l'Editto penale militare non fu che il primo intervento legislativo feliciano in materia marittima ; ad esso infatti seguirono in breve tempo un nuovo Regolamento ed una legge penale per la Marina Mercantile che sotto forma di due distinti atti vennero presentati all'approvazione del sovrano a Nizza il 28 novembre dello stesso anno 1826<sup>38</sup>. I due testi, che nascevano dalla fruttuosa collaborazione fra il Ministro di Stato, Ammiraglio, Comandante in capo della Real Marina e Presidente dell'Ammiragliato Des Geneys e l'esperto giurista Presidente Reggente del Senato di Genova Borelli<sup>39</sup>, erano giustificati, ad appena dieci anni dal Regolamento di Vittorio Emanuele I di cui si è detto, da una situazione profondamente mutata: « i trattati conclusi con le Reggenze d'Affrica e colla Porta Ottomana » avevano infatti dato luogo « ad una estensione di navigazione ed a un tale aumento di bastimenti coperti colla bandiera di Vostra Maestà » (sono le parole del relatore), che « insufficienti bene spesso si riconobbero le norme allora segnate per assicurare la necessaria disciplina fra la marineria e mantenere la polizia della navigazione », fattori fondamentali senza i quali non poteva « durare in florido stato il traffico marittimo nazionale, perché a scemarsi verrebbe la fiducia del commercio né na-

---

competenza mista » commessi dal personale della Marina militare, quella dei delitti militari commessi da appartenenti alla Marina in complicità con individui estranei ad essa, di qualunque delitto commesso da estranei alla Marina « a danno del servizio della medesima » o a bordo delle navi da guerra o nei porti, nei cantieri, darsene o arsenali, dei delitti, sia militari che comuni commessi dalle persone facenti parte « delle amministrazioni destinate al servizio della Marina militare », dei delitti commessi da persone estranee alla milizia contro la forza pubblica marittima» o dagli appartenenti alla Marina nei confronti dei Carabinieri Reali (*Regio Editto penale militare marittimo* 18 luglio 1826, in *Raccolta degli atti del Governo...*, *op. cit.*, vol. XVI, n. 1953, artt. 1-9).

36. Per questi ultimi non erano previste tali pene corporali ma altre come « la retrocessione temporanea di un grado, la detenzione in una fortezza od in un'isola, la demissione, la destituzione, la prigionia limitata o perpetua » ; previste per ambedue le categorie erano la degradazione, « la morte militare (passare per le armi) » e « la morte ignominiosa » (*Regio Editto penale militare marittimo* 18 luglio 1826, in *Raccolta degli atti del Governo...*, *op. cit.*, vol. XVI, n. 1953, artt. 95-96).

37. *Ibidem*, capp. VI, VII, VIII, IX, X, XI, artt. 104-300.

38. Il testo dell'interessante Relazione presentato al re all'udienza tenutasi (non a caso vista la stazione) a Nizza il 28 novembre 1826 si trova conservato in AST, *Ministero di Marina*, Relazioni a Sua Maestà, Registri/materiale, 351, relazione in data 28 novembre 1826, c. 54r e ss.

39. Il testo dei due progetti di legge, « concordati secondo le intenzioni manifestate dal Primo Segretario di Guerra e Marina » dal Des Geneys e dal Borelli, era stato inviato da Genova in data 21 novembre 1826 (*ibidem*, c. 55r).



viganti sudditi di Vostra Maestà, e quindi inoperose starebbero le loro navi a fronte delle rivali bandiere »<sup>40</sup>.

Se infatti il nuovo Regolamento di contenuto amministrativo-organizzativo ricalcava per buona parte il testo del vecchio (peraltro rimasto parzialmente ancora in vigore per i settori non toccati dalla riforma) limitandosi ad apportare a quello delle migliorie sotto forma di « varie modificazioni ed aggiunte », era soprattutto in ambito penale che ad una disciplina disorganica inserita nel testo del 1816 in maniera frammentaria, spesso fra norme di diversa natura, veniva ora sostituita una regolamentazione ordinata sotto forma di legge a parte.

Il coinvolgimento preventivo del Senato di Genova, « quello che maggiormente per la sua posizione », come sottolineava il relatore, era « nel caso di farne giudizio », evitò problemi significativi in sede di interinazione se si esclude la rimostranza, prontamente accolta, della Regia Camera dei Conti, di accordare al Magistrato Supremo dell’Ammiragliato la semplice registrazione e non la prerogativa dell’interinazione in relazione agli « Editti, Patenti e rescritti regi sì di grazia che di giustizia » emessi nelle materie di sua competenza<sup>41</sup>; approvata quest’unica modifica dal sovrano il 12 gennaio del 1827, questi provvedeva a sua volta il giorno seguente ad emanare i due testi mediante due Regie lettere patenti distinte tra di loro ma strettamente connesse<sup>42</sup>. Nell’ambito del primo testo troviamo quindi una disciplina dell’amministrazione della marina mercantile decisamente più snella (duecentonovanta articoli rispetto ai quattrocentodue al Regolamento del 1816) nella quale però si nota la volontà del legislatore di meglio specificare la normativa riguardante gli istituti più importanti del settore come, ad esempio, quando nell’indicare più precisamente gli obblighi dei Capitani e Patroni verso i loro committenti e i loro equipaggi si distinguono chiaramente i primi nelle due categorie dei Capitani « di prima classe », abilitati a comandare bastimenti di qualunque portata e ad intraprendere qualunque navigazione di lungo corso ed illimitata, e di quelli « di seconda » abilitati ad una navigazione di gran cabotaggio che poteva andare dalle coste mediterranee fino a giungere ai mari del Nord ed agli scali del Levante e dell’Africa atlantica ; a loro volta anche i Patroni, che non

40. *Ibidem*, c. 54r.

41. Come appare dalla Relazione al re il Des Geneys, temendo che si potesse verificare un nuovo pesante ritardo come era già avvenuto per l’Editto penale militare marittimo a causa delle rimostranze del Senato di Genova, aderì di buon grado alle richieste della Camera dei Conti apportando la modifica da questa richiesta (AST, *Ministero di Marina*, Relazioni a Sua Maestà, Registri/materiale, 351, relazione in data 12 gennaio 1827 ; sulle caratteristiche e natura giuridica delle prerogative dei Supremi Magistrati sabaudi di interinare o registrare gli editti e gli altri provvedimenti sovrani di portata generale, Isidoro Soffietti, Carlo Montanari, *op. cit.*, pp. 95-108).

42. *Regie Patenti* 13 gennaio 1827 «colle quali S. M. approva e manda osservarsi un nuovo Regolamento per la Marina Mercantile», in *Raccolta degli atti del Governo...*, *op. cit.*, vol. XVII, n. 2002, pp. 14-101 ; *Regie Patenti* 13 gennaio 1827 « colle quali S. M. stabilisce e manda osservarsi la legge penale per la Marina Mercantile », in *Raccolta degli atti del Governo...*, *op. cit.*, vol. XVII, n. 2003, pp. 102-137 ; nello stesso anno 1827 questi due regolamenti vennero pubblicati insieme al testo dell’Editto penale militare marittimo dell’anno precedente in un volume stampato a cura del tipografo-editore Favale (*Leggi e regolamenti marittimi di Sua Maestà il Re di Sardegna*, Torino, dalla Stamperia di Giuseppe Favale, 1827).

potevano comunque comandare unità eccedenti la portata di cento tonnellate, venivano distinti in Patroni « di prima classe », abilitati ad una navigazione di piccolo cabotaggio che si estendeva a tutte le coste europee del Mediterraneo dallo stretto di Gibilterra al golfo di Venezia, comprese le isole Baleari, la Corsica, la Sardegna, la Sicilia e Malta, e patroni « di seconda » la cui navigazione era circoscritta ad una porzione della costa tirrenica compresa fra Civitavecchia e Marsiglia<sup>43</sup>.

E' però nel secondo testo, quello contenente la *Legge penale per la Marina Mercantile* che troviamo, come già anticipato, le novità più significative rappresentate fra l'altro dal riconoscimento del Magistrato Supremo dell'Ammiragliato come tribunale competente anche per le violazioni commesse dai membri degli equipaggi mercantili seppure con una composizione parzialmente modificata dall'aggiunta con voto consultivo di due soggetti « scelti per un biennio fra i principali negozianti sudditi domiciliati in Genova »<sup>44</sup>; da segnalare nella sezione dedicata alle singole infrazioni un ampio spazio dedicato alla punizione dei delitti di pirateria e di baratteria, un monito con comminazione di « pene corporali » agli ufficiali a non commettere abusi di potere né maltrattamenti nei confronti dell'equipaggio e un chiaro divieto, pesantemente sanzionato, ai Capitani o patroni di navi battenti bandiera sarda a « noleggiarsi per il trasporto di schiavi di qualunque sorta » o « far acquisto di uno o più schiavi, nè avere alcuna ingerenza o partecipazione nella tratta o commercio di schiavi di alcuna sorta »<sup>45</sup>; si noterà come non si parli ancora apertamente di « tratta dei neri » in quanto solo nei decenni successivi, con l'estensione della navigazione sarda alle rotte atlantiche, si registrarono alcuni casi giudiziari che videro alcune unità mercantili sarde implicate in questo ben poco onorevole commercio<sup>46</sup>.

43. *Regie Patenti* 13 gennaio 1827, n. 2002, artt. 74-77; il motivo principale della maggior snellezza di tale testo rispetto a quello del 1816 era dovuto principalmente alla decisione di scorporare la parte penalistica destinata così a dare origine ad un autonomo regolamento.

44. *Regie Patenti* 13 gennaio 1827, n. 2003, art. 5. Nel caso di giudizi riguardanti la Marina mercantile o comunque di materie disciplinate da tale *Regolamento* non era prevista nell'ambito del Magistrato Supremo dell'Ammiragliato la presenza dell'Uditore di marina le cui funzioni istruttorie erano invece attribuite in tale settore al « Senatore specialmente applicato all'Ammiragliato » di regola scelto per comodità fra i membri del Senato di Genova; le funzioni del « Fisco » in tutte le materie di competenza dello stesso supremo tribunale venivano esercitate da un « Procuratore generale fiscale della navigazione », coadiuvato da un sostituto (cfr. *ibidem*, artt. 5-8; sulla figura del « Senatore specialmente applicato all'Ammiragliato » e più in generale sui rapporti fra il Supremo Magistrato marittimo e il Senato di Genova v. Lorenzo Sinisi, *op. cit.*, pp. 75-78).

45. Riguardo a tali « schiavi » si prevedeva innanzitutto che essi rientrassero « *ipso facto* nella loro piena libertà » dal momento in cui avessero posto « il loro piede sul bordo del bastimento » ove dovevano essere « trattati come gli altri passeggeri e soggetti a regolamenti di disciplina comuni alla gente imbarcata », mentre riguardo ai capitani o patroni contravventori a tale divieto era prevista la condanna alla pena della galera « estensibile da cinque anni a quindici e con una multa di lire mille estensibile a ventiquattromila » (*Regie Patenti* 13 gennaio 1827, n. 2003, art. 104).

46. Testimonianze su di tali casi si trovano sia in un'interessante documentazione manoscritta conservata presso l'Archivio di Stato torinese (AST, *Ministero di Marina*, Mazzi/Personale, nn. 493, 494, 495, 496), sia in un'importante pronuncia del Senato di Genova in materia di noleggio che vide protagonista un brigantino sardo il cui viaggio da Bahia a Onim nel Golfo di Guinea era stato intercettato da una goletta britannica per sospetto di essere implicato in tale commercio proibito da convenzioni internazionali alle quali aveva aderito il Regno sabauda (Niccolò Gervasoni, *Giurisprudenza del Reale Senato di Genova*, III serie, vol. IX, Genova, Tipografia arcivescovile, 1847, pp. 231-249; Lorenzo Si-

A completamento di tale importante edificio legislativo, arricchito da qualche provvedimento più circoscritto nonché da numerosi regolamenti emanati direttamente dall'amministrazione marittima tramite il Consiglio d'Ammiragliato sedente in Genova (si veda ad esempio quello sulla polizia della pesca del 9 agosto 1827)<sup>47</sup>, intervenne quindi un nuovo *Regolamento per li Porti Marittimi de' Regi Stati* che, adottato con Regie Patenti in data 24 novembre 1827, non era altro che un aggiornamento del testo del 1816 con qualche modifica dettata dalla necessità di coordinamento con la nuova legislazione specialmente riguardo ai maggiori poteri direttivi e regolamentari attribuiti da questa al Consiglio d'Ammiragliato e al suo Primo Presidente<sup>48</sup>.

Anche per quanto riguarda il settore della Marina Militare la legislazione del 1816, alla luce soprattutto dell'« accrescimento » che dopo la sua pubblicazione si era registrato riguardo alle « forze navali » del Regno, aveva denunciato la necessità di « varie rettificazioni ed aggiunte » ; l'ampiezza e la rilevanza di queste indussero il governo a predisporre verso la fine del decennio un nuovo e più articolato *Regolamento militare ed economico per la Marina* anche in questo caso sdoppiato in un *Regolamento marittimo militare* ed in un *Regolamento economico per l'amministrazione della Regia Marina militare*, i quali, contraddistinti ambedue da un notevole sviluppo della normativa contenuta, vennero approvati dal sovrano con Regie Lettere Patenti emanate a Nizza in data 6 febbraio 1830<sup>49</sup>. Nella stessa occasione vennero inoltre approvati rispettivamente con un « Regio Biglietto » e con un « Regio Brevetto » altri due testi normativi in materia come le *Determinazioni relative ai marinai volontari e di leva pel servizio della Regia Marina Militare* ed un nuovo *Regolamento per la Regia Scuola di Marina*<sup>50</sup>.

nisi, *op. cit.*, pp. 341-343) ; tali episodi risalgono tutti ad anni che vanno dal 1842 al 1860, anni in cui « l'accrescimento della marina velica » aveva portato i navigli sardi ad estendere la loro navigazione alle rotte oceaniche soprattutto verso l'Africa e il Sud America (sull'avvio di tale fenomeno v. Giulio Giacchero, *op. cit.*, vol. I, pp. 56-61).

47. Tali interventi, che generalmente vengono qualificati con il termine di « Notificanza » o « Notificazione », si trovano pubblicati nella raccolta genovese della legislazione sabauda edita fra il 1815 e il 1830 (ad es. *Compilazione degli editti e patenti di Sua Maestà il Re di Sardegna ec. ec., ordinanze e proclami di S.E. il Sig. Governatore Generale nel Ducato di Genova*, Genova, Stamperia Delle Piane, 1815-1830, t. XX, pp. 261-264, t. XXV, p. 161).

48. *Regie Patenti* 24 novembre 1827 « portanti un Nuovo Regolamento per li Porti Marittimi de' Regi Stati », in *Raccolta degli atti del Governo...*, *op. cit.*, vol. XVII, n. 2099, artt. 176-178.

49. I due regolamenti si trovano pubblicati (insieme ad altro materiale di cui si dirà) nel volume intitolato *Regolamenti della Marina Militare di Sua Maestà il re di Sardegna*, Torino, coi tipi di Giuseppe Favale, 1830, pp. 5-87, 3-112 ; il notevole sviluppo della normativa emerge a prima vista dal raffronto con gli omologhi regolamenti del 1816 nei cui confronti si assiste ad una triplicazione degli articoli che passano in quello per la « Regia Marina Militare » da 72 a 214 e in quello « Economico per l'amministrazione della Marina » da 89 a 252. In particolare si nota come al *Regolamento marittimo militare*, distinto come gli altri per la presenza un autonomo frontespizio, vengano annessi un *Regolamento per gli Ingegneri e Costruttori della Regia Marina* (pp. 89-93, artt. 1-8), un *Regolamento sulle attribuzioni ed il servizio degli Ingegneri, Sottoingegneri e Assistenti al Genio Navale nei Cantieri ed Arsenali* (pp. 93-103), un *Regolamento per le Compagnie Artiglieria di mare* (pp. 105-109, artt. 1-19), un *Regolamento pel Battaglione Real Navi* (pp. 111-116, artt. 1-21) e un *Regolamento sull'uniforme degli ufficiali, bassi ufficiali, marinai e cannonieri del Corpo Reale Equipaggi permanenti* (pp. 117-126, artt. 1-5).

50. Tali testi si trovano pubblicati, ciascuno con frontespizi e numerazione di pagine autonomi, sempre in *Regolamenti della Marina Militare*, *op. cit.* (pp. 1-26 ; pp. 1-70). Per quanto concerne in par-

Se il regno di Carlo Felice fu quindi contraddistinto, per quanto concerne il diritto marittimo pubblico, da tanto attivismo arrivando all'elaborazione di un complesso di norme assai vicino ad una codificazione, seppure suddivisa in più tronconi, sul versante del diritto marittimo privato tutto rimase immutato certificando una volta di più una separazione ormai da molti sentita come irreversibile benché chiaramente artificiale; la stessa constatazione che, come i regolamenti marittimi contenevano delle norme di diritto privato (si veda ad esempio la disciplina del testamento marittimo), anche il libro II del Codice commerciale presentava diverse norme di carattere pubblicistico (si vedano soprattutto quelle sui doveri del capitano), dimostrava già allora l'essenziale unità di un diritto marittimo destinato peraltro a rimanere ancora a lungo diviso<sup>51</sup>.

L'eredità del decennio feliciano fu comunque positiva; pur senza dimenticare le ombre che non mancarono di certo — si pensi al manifesto camerale del 1825 che per favorire la marina nazionale introdusse i diritti differenziali sui cereali, i vini e gli oli disincentivando per qualche tempo le navi straniere a servirsi dello scalo genovese — è indubbio che fra il 1821 ed il 1831, parallelamente ad un notevole potenziamento delle unità dalla Reale Marina, il numero dei bastimenti mercantili battenti bandiera sarda crebbe non solo nel numero (passando da 968 a 1.354) ma anche nella stazza (da 65.839 a 117.541 tonnellate) ponendo le basi per una navigazione più aperta alle rotte oceaniche<sup>52</sup>.

Tale crescita fu non a caso accompagnata da una legislazione di buon livello tecnico che, seppur con qualche difetto di coordinamento con alcune norme successive, costituì un corpo completo e sufficientemente organico destinato a disciplinare il settore del diritto marittimo pubblico del regno Sabauda fin'oltre l'unificazione nazionale, venendo persino estesa provvisoriamente verso la fine del 1861 alle altre province italiane in attesa che la giunta legislativa istituita a Genova varasse il primo codice per la Marina mercantile dello stato unitario<sup>53</sup>; non

---

tticolare il *Regolamento per la Regia Scuola di Marina*, esso veniva a fornire una normativa dettagliata riguardo al funzionamento di tale istituzione scolastica precedentemente disciplinata dai pochi articoli contenuti nel Regolamento del 1816 col quale era stata istituita (*Regie Patenti* 16 gennaio 1816, in *Raccolta degli atti del Governo...*, *op. cit.*, vol. III, n. 293, cap. IV « Scuola di Marina », artt. 47-51); stabilita la lingua italiana come « lingua propria della Regia Scuola » essendo proibito severamente l'uso di qualsiasi « dialetto particolare », venivano dettate norme assai minuziose riguardo all'amministrazione, al corpo docenti, alla disciplina, alle punizioni e allo studio delle materie necessarie per la formazione dei quadri della marina (dottrina cristiana, logica, aritmetica, disegno, lingue inglese e francese, storia, geografia, costruzioni navali) alle quali si aggiungevano nozioni pratiche di scherma e di ballo (*ibidem*, pp. 31-69).

51. Ancora alla fine del secolo la dottrina più autorevole, prendendo atto di tale situazione, riaffermava l'autonomia del diritto marittimo auspicando una più logica e sistematica organizzazione della materia che esigeva la fusione di tutte le norme di matrice sia privatistica che pubblicistica « in una sola legge marittima, a garanzia di un'unicità di metodi e di non difformità di soluzioni » (Umberto Pipia, v. « Diritto marittimo », in *Il Digesto italiano...*, *op. cit.*, vol. IX, pp. 1141-1142).

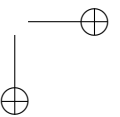
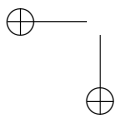
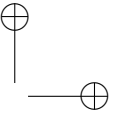
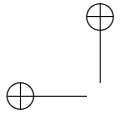
52. Gino Redoano Coppedé, « Navi, marittimi e maestranze cantieristiche da Capo Noli al Corvo nei primi tre lustri dell'annessione della Liguria al Regno di Sardegna », in *Bollettino dei musei civici genovesi*, VII (1985), pp. 19-21, 61-62; Giulio Giacchero, *op. cit.*, vol. I, pp. 56-61.

53. Tale estensione portò alla riedizione della legislazione feliciano unitamente ad alcuni interventi modificativi ed integrativi successivi in un volume aggiornato al 1861 (*Leggi e regolamenti per la Marina Mercantile*, Torino, Dalmazzo, 1862); per una sintesi ancor valida sulle vicende della legislazione

è poi cosa trascurabile che quando ciò avvenne, proprio quello marittimo fu in definitiva l'unico, fra i codici italiani del 1865, a presentarsi come non costruito su d'un corrispondente modello transalpino quanto piuttosto dipendente dalla « patria legislazione » ed in particolare da quella emanata sotto il regno di un sovrano che si distinse fra i membri della sua dinastia per un particolare amore per il mare.

---

sabauda in materia marittima nel corso del XIX secolo cfr. Carlo Bruno, v. « Codice per la Marina Mercantile », in *Il Digesto Italiano...*, *op. cit.*, vol. VII, pp. 529-538 ; in particolare sull'unificazione legislativa nel settore marittimo v. Alberto Aquarone, *L'unificazione legislativa e i codici del 1865*, Milano, Giuffrè, 1960, pp. 33-35.



**ASSURANCE ET CONTRAT MARITIME  
DANS LA JURISPRUDENCE COMMERCIALE NIÇOISE  
AU DÉBUT DU XIX<sup>e</sup> SIÈCLE**

**L’AFFAIRE « FRÈRES GIOAN CONTRE SOCIÉTÉ DESPINE »**

LUCIE MÉNARD

*Université de Nice – Sophia Antipolis  
ERMES*

« **L** E CONTRAT D’ASSURANCE, dit Emérigon, s’est introduit dans le commerce maritime par la nature même des choses et par le désir que les hommes ont toujours eu de se mettre à couvert de la fortune. Il a la même origine que les autres contrats : l’intérêt personnel et le lien social »<sup>1</sup>.

Favoriser le commerce, et spécialement le commerce de mer, particulièrement sensible aux aléas de toutes sortes, tel est, en effet, le but originel du contrat d’assurance, devenu, grâce aux apports successifs de la pratique, de la législation, de la jurisprudence et de la doctrine, un contrat autonome, libéré des catégories romaines et des suspensions de l’Église<sup>2</sup>.

1. P.S. Boulay-Paty, *Traité des assurances et des contrats à la grosse d’Emérigon*, Rennes, Molliex, 1827, vol. 1, p. 2. Le traité original a été publié en 1783 à Marseille.

2. Gian Savino Pene Vidari, « Sur le classement du contrat d’assurance », *Etudes d’histoire du droit privé en souvenir de Maryse Carlin*, contributions réunies par Olivier Vernier, Paris, La Mémoire du Droit, 2008, pp. 687-697; Id., « Sulla classificazione del contratto d’assicurazione nell’età del diritto comune », *Rivista di storia del diritto italiano*, LXXI (1998), pp. 113-137; Id., « Il contratto d’assicurazione nell’età moderna », *L’assicurazione in Italia fino all’unità. Saggi storici in onore di Eugenio Artom*, a cura dell’ANIA (Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici), Milano, Giuffrè, 1975, pp.191-351.

L'assurance, qui n'est à l'origine que maritime, est en effet le contrat par lequel une personne, l'assureur, consent à indemniser une autre personne, l'assuré, du préjudice subi dans le cadre d'une expédition maritime, à la suite de la survenance de certains risques, dans la proportion de la somme assurée et moyennant le versement d'une prime<sup>3</sup>.

Le contrat d'assurance maritime devient assez tard un objet spécial de législation. Il se forme à la fin de l'époque médiévale de la fusion des pratiques et usages maritimes communs des grandes places commerciales<sup>4</sup> avec les anciennes lois maritimes<sup>5</sup>. En France, l'Ordonnance de la Marine de 1681 qui recueille et fixe dans ses dispositions les usages anciens maintient une certaine uniformité. Mais elle donne dans le même temps à des usages maritimes qui s'appliquaient volontiers aux pays voisins un caractère national.

Tirant son origine du droit des gens, le contrat d'assurance maritime n'en présente pas moins des caractéristiques spécifiques. C'est d'abord un contrat aléatoire, « dont les effets, quant aux avantages et aux pertes, soit pour toutes les parties, soit pour l'une ou plusieurs d'entre elles, dépendent d'un événement incertain »<sup>6</sup>. L'assureur et l'assuré doivent être dans la même incertitude de l'avenir. C'est ainsi que selon Pothier, la prime perçue par l'assureur ne s'analyse pas comme le prix d'une chose qu'il donne, mais comme « le prix du risque dont il se charge »<sup>7</sup>. Bien que le contrat d'assurance maritime soit ensuite le résultat de la stipulation des parties, formant en cela la loi à laquelle il n'est pas permis de s'écarter, il est aussi un contrat de bonne foi. Les subtilités du droit lui sont étrangères. L'équité, « qui est l'âme du commerce »<sup>8</sup> doit guider le juge dans sa recherche de l'intention commune des parties. De même, celles-ci doivent faire preuve de qualités morales, d'un esprit loyal, le dol de l'une d'entre elles entraînant la possibilité pour le juge de prononcer la nullité du contrat.

À moins qu'une clause insérée dans le contrat d'assurance ne confère juridiction à un arbitre, la connaissance des contestations pouvant naître de ce contrat, qui fait parti du droit commercial maritime depuis le Code de commerce de 1807,

3. Georges Ripert, *Droit maritime*, Paris, Rousseau et C<sup>ie</sup>, 1930, t. III, p. 402.

4. Enrico Bensa, *Il contratto di assicurazione nel medio evo. Studi e ricerche*, Genova, Tipografia marittima, 1884; Enrico Spagnesi, « Aspetti dell'assicurazione medievale », *L'assicurazione in Italia...*, *op. cit.*, pp. 89-111.

5. Emérigon, dans la préface de son traité, dresse chronologiquement la liste de ces anciennes lois maritimes « dans lesquelles doivent puiser ceux qui veulent remonter aux principes. Elles renferment des règles d'autant plus sûres qu'elles dérivent de la nature des choses. Ces règles font partie du droit des Nations; elles sont par conséquent de tout âge et de tout pays ». Ces lois maritimes sont les suivantes : Lois Rhodiennes, Droit romain, Lois des marseillois, Consulat de la Mer, Jugements d'Oléron, Ordonnance de Wisbuy, Règlement de Barcelone, Lois Carolines, Ordonnances de la Hanse Teutonique, Guidon de la Mer, Règlement d'Anvers, Règlement d'Amsterdam, l'Ordonnance de 1681.

6. *Code civil*, article 1964.

7. R.-J Pothier, Œuvres contenant les traités du droit français, par M. Dupin Aîné, *Traité du contrat d'assurance*, Bruxelles, éd. Ode et Wodon, 1830, t. 3, p. 237.

8. P.S. Boulay-Paty, *Traité des assurances...*, *op. cit.*, vol. 1, chap. I, section V, p. 17; Emérigon cite Giuseppe Lorenzo Maria Casaregis, *Discursus legales de commercio*, Venise, Balleoni, 1744, (disc. 1, n°2).



appartient au tribunal de commerce, auparavant les amirautés, juridictions spécialement maritimes. Que le litige soit porté devant un arbitre ou devant un juge, il doit faire l'objet d'une procédure sommaire, « à la mercantile ». Tous les textes insistent sur ce point. Cette rapidité ne doit cependant pas se faire aux dépens de l'équité.

Le contrat d'assurance maritime, en usage dans toutes les villes maritimes, l'est aussi à Nice qui, jusqu'au rattachement de Gênes en 1814, constitue le seul débouché maritime des États de Savoie<sup>9</sup>. Même concurrencée par une place commerciale importante, la ville n'en demeure pas moins, grâce à son port franc<sup>10</sup>, un lieu où circulent toutes sortes de marchandises venues non seulement de France, mais aussi de plusieurs autres pays étrangers. Issu des besoins du commerce, le contrat d'assurance maritime fait donc l'objet d'une réglementation de la part de l'autorité centrale ; l'édit royal du 15 juillet 1750<sup>11</sup> pour l'organisation du Consulat de Mer de Nice, consacre plusieurs paragraphes à la matière, fixant les caractéristiques essentielles du contrat. Le Consulat de Mer de Nice<sup>12</sup> est un organe juridictionnel spécialement chargé de trancher les litiges commerciaux et maritimes. Les juges y sont, non pas des commerçants élus puis nommés comme ils le sont en France, mais des professionnels du droit<sup>13</sup>, des juristes fonctionnaires. Ceux-ci doivent juger rapidement, « à la mercantile », comme tous les juges du commerce, « sans formalités d'actes ni figures de procès sur les écritures ». À partir de l'édit du 15 juillet 1750, le Consulat de Mer de Nice doit être considéré comme une cour souveraine ; ses ordonnances ne sont désormais, du moins en théorie, plus susceptibles d'appel devant le Sénat<sup>14</sup> de Nice<sup>15</sup>, institution de droit commun dominant la hiérarchie judiciaire. On note donc une particularité de la jurisprudence commerciale niçoise : elle émane d'une cour souveraine.

S'inscrivant dans un environnement juridique particulier, celui du *jus commune*<sup>16</sup>, le Sénat et le Consulat vont être à même de remplir leur fonction jurisprudentielle, celle de produire du droit à l'occasion d'une affaire juridiquement

9. Michel Bottin, « Nice, Port de Piémont, la politique maritime des princes de la Maison de Savoie. 1388-1860 », *Le port de Nice des origines à nos jours*, Chambre de commerce et d'industrie Nice Côte d'Azur, Acadèmia nissarda, 2004, p. 83.

10. Michel Bottin, « Port franc et zone franche. Les franchises douanières du pays niçois », *Recherches régionales, Côte d'Azur et contrées limitrophes*, n°1, 1976, p. 1-23. Jean-Marie Bessi, *Le port franc de Nice-Villefranche-Saint Hospice aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, mémoire de maîtrise de lettres, Nice, 1971.

11. Felice Amato Duboin, *Raccolta per ordine di materie delle leggi, editti, manifesti, ecc., pubblicati dal principio dell'anno 1681 sino agli 1798 sotto il felissimo Dominio della Real Casa di Savoia in continuazione a quella del Senatore Borelli*, Turin, 1827-1860, vol. 4, L. III, pp. 846-847.

12. Michel Bottin, « Le Consulat de Mer de Nice. 1613-1855. Perspectives de recherches », Actes du Colloque organisé par l'Association française d'histoire de la justice sur *Les Tribunaux de commerce. Histoire du modèle français*, Bordeaux, décembre 2001, Paris, La Documentation française, coll. Histoire de la justice, n°17, 2007, pp. 87-110.

13. Gian Savino Pene Vidari, « Giudice 'togato' o no? I tribunali di commercio sabaudi nel sec. XIX », *Studi Piemontesi*, vol. VIII, fasc. 1, 1979, pp. 37-49.

14. Gian Savino Pene Vidari (a cura di), *Les Sénats de la Maison de Savoie (Ancien Régime, Restauration)*, Torino, Giappichelli, 2001.

15. Jean-Paul Baréty, *Le Sénat de Nice. Une cour souveraine sous l'Ancien Régime. 1614-1796*, thèse droit, Nice, 2005 ; Bénédicte Decourt-Hollender, *Les attributions normatives du Sénat de Nice au XVIII<sup>e</sup> siècle. 1699-1792* (thèse droit, Nice, 2005), Montpellier, Mémoire de notre temps, 2008, 803 p.

16. Manlio Bellomo, *L'Europa del diritto comune*, Roma, Il Cigno Galileo Galilei, 1994 ; Enrico Genta,

exemplaire. Ce système juridique dualiste, ou pluraliste, celui du *jus commune*, est fondé sur une pluralité de sources. Bien que celles-ci soient hiérarchisées, le juge dispose d'une grande liberté d'appréciation, liberté qu'il doit concilier, dans l'optique du *jus commune* avec la nécessité de relier le particulier au général pour former la *communis opinio*. L'acte qui produit cette jurisprudence est le jugement solennel motivé, la *decisio*<sup>17</sup>. Dans les États de Savoie, depuis la constitution de Charles Emmanuel I du 7 janvier 1615, la motivation est obligatoire sur requête des parties ou sur ordre du président du tribunal s'il considère que l'affaire soulève un point de droit important ou nouveau. Les décisions de justice, lorsqu'elles sont motivées, sont des sources de droit, qui demeurent néanmoins subordonnées à la loi du roi et aux statuts locaux<sup>18</sup>.

Avec la Révolution, l'invasion française et l'instauration de l'Empire napoléonien, ce droit global, jurisprudentiel, à vocation universelle, se trouve brusquement mis à mal par l'émergence d'un modèle national<sup>19</sup>, français, étatique, qui fait de la loi, exprimée dans des codes, l'unique source du droit. Le juge devient la « bouche de la loi » et son jugement encourt la cassation dès lors qu'il s'écarte de cette source unique du droit.

À la chute de l'Empire français, en 1814, le Royaume de Piémont Sardaigne abroge les lois et règlements faits depuis le début de la révolution et remet en vigueur les Royales Constitutions de 1770<sup>20</sup>. À Nice, les cours souveraines, Sénat et Consulat, sont donc rétablies dans leurs attributions antérieures.

C'est dans ce contexte de restauration des autorités traditionnelles et de la législation antérieure qu'éclate l'affaire « Frères Gioan contre société Despine ». Cette affaire, d'une nature particulière, va suivre un circuit procédural, long et complexe, et va finalement donner lieu de la part du Sénat à un arrêt motivé qui devient donc comme tel une source du droit. De plus, l'objet du litige qui porte sur le contrat d'assurance maritime, est envisagé par les magistrats non seulement dans le cadre juridique de la Maison de Savoie, mais aussi dans la doctrine du *jus commune* et dans l'ordre juridique français. L'utilisation de ces sources étrangères ou à tout le moins extérieures s'explique. D'abord par le caractère maritime

*Appunti di diritto comune*, Turin, Giappichelli, 1995 ; sur la réflexion française du « droit commun », Mireille Delmas-Marty, *Pour un droit commun*, Seuil, 1994 ; Jean-Louis Halpérin, *Entre nationalisme juridique et communauté de droit*, P.U.F., 1999.

17. Michel Bottin, « Notes sur la pratique de la motivation des décisions de justice en *jus commune* », *Études d'histoire du droit privé en souvenir de Maryse Carlin*, contributions réunies par Olivier Vernier, Paris, La Mémoire du Droit, 2008, p. 81-96 ; Id., *Les decisiones du Sénat de Nice. Éléments pour une histoire de la jurisprudence niçoise. XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles*, *Le Comté de Nice de la Savoie à l'Europe*, Nice, Serre, 2006, pp. 261-273.

18. Isidoro Soffiotti, Carlo Montanari, *Il diritto negli Stati Sabaudi – le fonti (secoli XV-XIX)*, Turin, Giappichelli, 2001 ; Isidoro Soffiotti, « La fin des Sénats du Royaume de Sardaigne », *Les Sénats de la Maison de Savoie*, *op. cit.*, p. 331.

19. Jean-Louis Thireau, « Droit français », *Dictionnaire de la culture juridique*, s. d. Denis Alland et Stéphane Rials, Paris, Lamy-P.U.F., coll. Quadrige, 2003, pp. 484-487 ; Anne Lefebvre-Teillard, « Naissance du droit français. L'apport de la jurisprudence », *Droits, Revue française de théorie, de philosophie et de culture juridiques*, n°38, 2003, pp. 69-82.

20. Edit royal du 21 mai 1814, *Raccolta di Regi editti, proclami, manifesti ed altri provvedimenti de' Magistrati ed Uffizi*, Turin, Davico e Picco, 1814, vol. 1, p. 20.

et commercial du contrat d'assurance, qui lui donne un aspect européen. Ensuite par la nationalité française du contrat et de l'assureur. Mais ainsi nous sommes en présence de deux systèmes juridiques bien opposés. Le premier, le système français, est marqué par la toute puissance de la loi nationale, codifiée, presque figée mais moderne. Le second, le système du *jus commune*, stigmate de l'ordre ancien, donne au juge la possibilité de « faire » le droit, tout en l'adaptant aux conditions de l'époque.

Plus spécifiquement, le litige entre les Frères Gioan et la société Despina trouve son origine dans une circonstance originale : le sinistre, en l'occurrence un naufrage, s'est produit avant la conclusion du contrat. Par une fiction juridique, l'absence d'aléa, caractère pourtant essentiel du contrat d'assurance, n'empêche pas la validité de celui-ci. L'assureur pourra néanmoins opposer la nullité du contrat, sanction radicale prononcée le cas échéant par le juge.

Le dossier est complexe. Il met en présence plusieurs protagonistes : tout d'abord la maison de commerce niçoise des Frères Gioan<sup>21</sup>, armateurs et négociants en gros de grains, d'huiles, d'agrumes et de poissons. Ensuite la société niçoise d'Antoine Raynaud, succursale établie à Nice de la Compagnie d'assurance Despina dont le siège est à Marseille, qui agit donc en qualité de représentant, de mandataire de l'assureur. Enfin Jean Félix Masson, liquidateur de la Compagnie Despina, établi lui aussi à Marseille.

Les faits sont les suivants : selon police de chargement du 13 décembre 1819 sont chargées dans le port de Marseille 150 balles de cabillaud pour le compte de la société niçoise des Frères Gioan, sur la tartane<sup>22</sup> la Caroline, pour être transportées à Nice. Sortie du port de Marseille dans la matinée du 18, la tartane fait naufrage aux abords de la péninsule d'Hyères le même jour vers 18h30. Le 24 décembre, vers 17 h, soit six jours après le naufrage, la société des Frères Gioan, qui ne sont pas supposés être au courant du naufrage, souscrit une police d'assurance avec la société d'Antoine Raynaud installée à Nice, représentant la Compagnie d'assurance Despina établie à Marseille. Les marchandises transportées par la Caroline sont ainsi assurées pour une valeur de 8000 liras, moyennant le paiement d'une prime de 41 liras. La police d'assurance contient la clause de « bonne ou mauvaise nouvelle » et indique que la tartane est « sortie de Marseille venant à Nice ».

L'espèce portée à la connaissance tant du Consulat puis du Sénat de Nice<sup>23</sup> fait

21. Rapports des Frères Gioan sur le commerce de Nice, concernant notamment les grains, huiles, agrumes, poissons Archives départementales des Alpes-Maritimes (dorénavant noté Arch. dép. A.-M.) 1 FS 484. Alain Ruggiero, « 1838 : La faillite de la maison de commerce Gioan, un évènement à éclaircir », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], vol. 62, 2001, mis en ligne le 15 février 2004, Consulté le 22 mars 2010 : <http://cdlm.revues.org/index64.html>

22. Une tartane est un bateau à voile en usage en Méditerranée servant au transport et à la pêche. *Le Larousse de poche 2002*, Paris, Larousse/VUEF, 2001, p. 771.

23. Les actes de la cause pendante devant le Consulat et devant le Sénat de Nice, particulièrement abondants, sont, pour la plupart, regroupés dans un dossier de procédure se trouvant dans le fond d'archives du Sénat : Arch. dép. A. M., 2 FS 418 sous la rubrique « Justice civile, procédure en appel relevant d'autres juridictions ». Huit volumes (certains sont numérotés, d'autres non) composent le dossier qui s'étend chronologiquement de 1820 à 1828.

l'objet d'une longue procédure, qui n'a rien de mercantile (I), et dont les questions au fond portent sur l'essence même du contrat d'assurance maritime (II).

## I. Une procédure complexe

La procédure se déroule en deux phases. La première a lieu devant le Consulat de Mer ; la seconde devant le Sénat de Nice.

### Devant le Consulat de Mer

L'instance débute à l'initiative des Frères Gioan, lesquels obtiennent du Consulat le 10 janvier 1820 une lettre de citation<sup>24</sup> contre la société d'« Antoine Raynaud », en qualité de représentante de la compagnie d'assurance Despine. Ils demandent la condamnation de cette dernière au remboursement de la somme des 8000 livres moyennant le délaissement des marchandises assurées.

La compagnie d'assurance Despine, par la voie de son représentant Antonio Raynaud oppose l'exception d'incompétence du Consulat de mer de Nice<sup>25</sup> et conteste son obligation de paiement. N'ayant pas son domicile à Nice, elle doit être appelée devant le tribunal du lieu de sa résidence, c'est à dire Marseille et ce en vertu de la maxime *actor sequitur forum rei*. L'établissement d'une succursale à Nice dont Antoine Raynaud n'est qu'un simple agent, ne peut faire naître la compétence du Consulat.

Le juge de la cause transmet alors les actes au procureur général du commerce, lequel rejette l'exception dans ses conclusions en date du 25 janvier 1820<sup>26</sup>. Il rappelle la maxime *di giurisprudenza universale e più particolarmente poi in ragione mercantile*, selon laquelle le défendeur doit être cité devant la juridiction du lieu où le contrat est célébré. Que ce lieu a toujours la préférence quand il s'agit de l'exécution d'un tel contrat. Qu'en l'espèce le contrat d'assurance a été souscrit à Nice le 24 décembre 1819. Qu'en outre, bien que l'assureur la compagnie d'assurance Despine ait son lieu de résidence à Marseille, elle a établi à Nice, comme le prouve le contrat d'assurance, une succursale dont la gérance est assurée par la société d'Antoine Raynaud, laquelle a signé le contrat. Le Consulat de Mer de Nice est donc bien compétent à connaître de la cause.

Sur le fond, la société Despine par la voix de son représentant, soutient la nullité du contrat d'assurance au motif que les Frères Gioan, au moment de la souscription du contrat, auraient eu connaissance de la survenance du naufrage. Mais les preuves qu'elle apporte ne sont pas jugées suffisantes par le Consulat qui, après enquêtes, témoignages et communications de pièces, fait droit à la demande

24. Arch. dép. A. M., 2 FS 418, vol. 3 intitulé « Prodotti del Signor Masson, atti del Signor Masson contro la ragion di negozio Gioan fratelli e Antonio Raynaud, ed esami fatti in detta causa ad istanza delle rispettive parti. Magistrato del consolato sedente in Nizza », supplique des Frères Gioan et décret du Consulat du 10 janvier 1820, pp.7-10.

25. *Ibid.*, ordonnance du Consulat du 22 janvier 1820, pp. 13-15 et p. 20.

26. *Ibid.*, pp. 17-18

des assurés par jugement du 25 juin 1821<sup>27</sup> et condamne, la société Raynaud en qualité de mandataire de la compagnie d'assurance Despina, au paiement de la somme de 8000 livres.

Antoine Raynaud refusant d'exécuter en propre ledit jugement, le Consulat dans une autre sentence du 19 décembre 1821<sup>28</sup> déclare être tenue la société d'Antoine Raynaud, tant en sa qualité de mandataire de la société Despina, qu'en son nom propre, d'exécuter la police d'assurance, de payer, dans un délai de six mois, le montant des marchandises assurées, les intérêts, « *spese e danni* », tout cela en conformité de la sentence du Consulat du 25 juin dernier. Le juge rapporteur se base sur l'acte de procuration du 23 septembre 1819 par lequel la société d'Antoine Raynaud traite et conclut les contrats d'assurance, la procuration mettant expressément à la charge de Raynaud le paiement des sinistres reconnus comme légitimes. Il rappelle de plus l'obligation pour la société d'Antoine Raynaud de se munir des fonds nécessaires pour exécuter, le cas échéant, les polices d'assurances souscrites.

Ainsi condamnée, la société Raynaud assigne à son tour la compagnie d'assurance Despina établie à Marseille, en la personne de Jean Félix Masson, son unique liquidateur, selon exploit du 4 mai 1822. L'instance se déroule devant le Tribunal de commerce de Marseille lequel dans une sentence du 10 juin 1822<sup>29</sup> absout Masson de l'observation du jugement. Antoine Raynaud interjète appel de cette sentence le 6 septembre devant la Cour d'appel d'Aix, qui, dans une sentence du 19 février 1823, condamne finalement le Sieur Masson, en sa qualité de liquidateur de la compagnie d'assurance Despina au remboursement des sommes payées par la maison de commerce Raynaud en exécution de la sentence du Consulat de Nice du 25 juin 1821.

Le sieur Masson, nouveau succombant, s'estimant à son tour lésé dans les intérêts de la compagnie d'assurance dont il est le liquidateur, décide alors d'utiliser la seule voie de recours qui s'ouvre encore à lui, celle du recours au Prince<sup>30</sup>, afin qu'il soit procédé à la révision des sentences du Consulat de Mer du 25 juin 1821 et du 19 décembre 1821. Cette voie de recours extraordinaire est l'expression de la justice retenue du roi. De sa bonne grâce, le prince peut intervenir après le procès « pour rétablir l'équité qui semble malmenée »<sup>31</sup>. Comme viennent le préciser

27. La sentence et celle qui suit ont fait l'objet d'une publication dans le journal de jurisprudence sarde *Diario forense universale ossia giornale giuridico-legale-pratico*, Torino, Giuseppe Favale, 1824, vol. 3, pp. 417-423. Arch. dép. A. M., 2 FS 418, vol. 2, « Sentenze da rivedersi proferte dal Magistrato del Consolato li 25 giugno et 19 dicembre 1821 » pp. 1-4.

28. *Ibid.*, pp. 5-8.

29. Arch. dép. A. M., 2 FS 418, vol. 4 intitulé « Prodotti del Signor Masson, carte e documenti stati uniti alla suppliche presentate a S.M. per parte del Signor Masson, in cui sono state a questo concesse la Regie Patenti delli 25 dicembre 1824 che commettono all'Eccllmo Real Senato di Nizza di rivedere le due sentenze proferte dall'Eccllmo Magistrato del Consolato sotto li 25 giugno e 19 dicembre 1821 », p. 47-48.

30. Maryse Carlin, « Le recours au prince, un moyen de régler les litiges nés des mutations législatives », *Nice au XIX<sup>e</sup> siècle, mutations institutionnelles et changements de souveraineté*, Actes du colloque de Nice, septembre 1985, Centre d'histoire du droit, Faculté de droit de Nice, p. 203-213.

31. Claude-Joseph de Ferrière, *Dictionnaire de droit et de pratique*, Toulouse, Chez J. Duplex, 1779, vol. 2, p. 122 « Lettres de justice », cité par Maryse Carlin, *ibid.*, p. 205.

cinquante ans auparavant les Royales Constitutions de 1770 « Il n'est permis à personne d'appeler des arrêts de nos Magistrats Suprêmes ; on pourra seulement recourir à Nous [...] »<sup>32</sup>. Le requérant doit alors faire parvenir au Grand Chancelier un placet qui doit contenir « les motifs sur lesquels le suppliant fonde sa demande »<sup>33</sup>. Pour faire l'objet d'une révision, la sentence dont il s'agit doit contenir « quelque erreur en fait, ou que l'on n'ait trouvé quelques pièces qui changent l'état de la cause »<sup>34</sup>. La révision est accordée, le cas échéant, par lettres patentes, le roi déléguant l'autorité de juger à une autre cour, le plus souvent au Sénat, voisine du Consulat.

### Devant le Sénat

La patente royale du 25 décembre 1824<sup>35</sup> accorde la demande de révision des sentences du Consulat de Mer de Nice des 25 juin 1821 et 19 décembre 1821 et délègue au Sénat de Nice l'autorité nécessaire pour procéder et instruire l'affaire.

Le nouveau moyen dont se prévaut le requérant est celui de la réticence de circonstances essentielles par l'assuré ne permettant pas à l'assureur de se faire une juste opinion du risque. Il invoque principalement pour soutenir sa demande un jugement du Consulat de Mer de Nice du 14 juin 1823<sup>36</sup> entre le négociant d'Antibes François Terrusse et d'une part la société d'Antoine Raynaud et d'autre part la société Despine. En effet, ce jugement du 14 juin 1823 qui a prononcé la nullité du contrat d'assurance s'est basé sur l'exception de réticence de circonstances essentielles dans la stipulation du contrat et non plus sur la connaissance par l'assuré au moment de la conclusion du contrat de la survenance du sinistre.

L'instance de révision débute le 24 janvier 1825. Le Sénat, comme le Consulat l'avait fait dans la procédure précédente, procède à des examens minutieux, auditionne les parties, reçoit les témoignages. Les actes de la cause, particulièrement volumineux, sont alors transmis à l'*Uffizio* de l'Avocat fiscal général qui rend ses conclusions le 20 avril 1826<sup>37</sup> dans un sens favorable aux demandes de Masson.

L'arrêt rendu par le Sénat le 17 juin 1828<sup>38</sup>, en conformité avec les motifs exprimés par le substitut de l'avocat fiscal général, Giuseppe Reghezza déclare la révision des sentences du Consulat, et considère la police d'assurance passée le 24 décembre 1819 en faveur de la société des Frères Gioan nulle et de nul effet. Le Sénat prononce, en conséquence, l'absolution de la compagnie Despine,

32. *Leggi e Costituzioni di Sua Maesta*, 2 T., Turin, 1770, L. III, tit. XXVII, § 2.

33. *Ibid.*, § 3.

34. *Ibid.*, § 4.

35. Arch. dép. A. M., 2 FS 418, vol. 1 : « Regie Patenti di revisione, E. R. Senato sedente in Nizza », p. 14.

36. *Diario Forense* . . . , *op. cit.*, vol. n°4, 1823, p. 4-9 et dans le fond du Sénat de Nice, Arch. dép. A. M., 6 FS 418, vol. 5 intitulé « prodotti del Signor Masson, atti della casa d'assicurazione di Luigi Despine e comp di Marsiglia nella causa vertita nanti l'Eccellmo Magistrato del Consolato sedente nella presente città ed il Signor Francesco Terrusse d'Antibo, sentenza proferta li 14 giugno 1823 », pp. 55-64.

37. Arch. dép. A. M., 2 FS 418, vol. n°8.

38. Arch. dép. A. M., 2 FS 418, la sentence de révision ne fait partie d'aucun volume, elle est rattachée à la supplique des Frères Gioan qui demandent la communication des motifs de la décision.

et pour celle-ci du Sieur Masson, des demandes proposées par les Frères Gioan en exécution de la police d'assurance. Il déclare enfin la société des Frères Gioan tenue à restituer la somme de 10 523,85 livres.

Mécontents de la décision de révision ainsi rendue, les Frères Gioan supplient le Sénat de communiquer les motifs de l'arrêt<sup>39</sup>. Le juge rapporteur de la cause, Giacomo Antonio Melissano, pour expliquer la solution juridique, va alors procéder à la rédaction des *motivi* au sein d'une *decisio*<sup>40</sup>. Cette motivation, riche et développée, conformément à la pratique du *jus commune*, fait le point sur le fond de la question.

## II. Une solution radicale

Depuis le début du XVIII<sup>e</sup> siècle les Royales Constitutions interdisent aux juges de citer dans leur sentence les opinions des docteurs étrangers aux États de Savoie du vaste monde du *jus commune*<sup>41</sup>. Mais en pratique les juges ne respectent guère cette interdiction. Celles-ci comptent en effet parmi les sources riches et variées sur lesquelles s'appuient le substitut de l'avocat fiscal Reghezza et le juge rapporteur Melissano pour rendre leur avis ou solution juridique. Reghezza dans ses conclusions semble d'ailleurs s'en justifier lorsqu'il assure ne pouvoir se passer de ces sources de la jurisprudence commerciale : « [...] egli (*l'Uffizio*) accennerà soltanto quei principi che dietro l'opinione dei più rinomati scrittori di diritto commerciale (che indispensabil riescirà di dover citare stante gli usi e le consuetudini da qualche tempo addottati e stante la qualità della causa), possono a parer suo bastare a risolvere le due proposte questioni. . . »<sup>42</sup>. À côté de cette doctrine, source commerciale<sup>43</sup> commune, on trouve naturellement le droit et la jurisprudence

39. *Ibid.*

40. Arch. dép. A. M., 2 FS 422, « Decisioni originali incominciate al 19 gennaio 1831 finiente al 1836 », pp. 57-70.

41. *Leggi e Costituzioni, op. cit.*, 1729, Liv. III, tit. 22, §9, p. 382-383. Les Royales Constitutions de 1729 ont en effet limité la possibilité de citation par les rédacteurs d'arrêts motivés : les références doivent désormais être limitées aux corpus romain et canonique, au droit statutaire et aux *decisoines* rendues par les sénats du royaume. Gian Savino Pene Vidari, « Sénateurs et culture juridique », *Senati Sabaudi fra antico regime e Restaurazione – Les Sénats de la Maison de Savoie, ancien régime-Restaurazione*, a cura di Gian Savino Pene Vidari, Torino, Giappichelli, 2001, p. 208 ; Isidoro Soffietti, « Le fonti nel diritto nella legislazione del Regno di Sardegna nel XVIII secolo », *Rivista di storia del diritto italiano*, 1987 LX, pp. 258-260 ; Id., *Dall'antico regime all'annessione del Piemonte alla Francia. Le fonti del diritto*, *Dal trono all'albero della libertà*, t. 1, Roma, 1991, pp. 147-148.

42. Arch. dép. A. M., 2 FS 418, vol. n°8.

43. Tous les auteurs de doctrine cités par Reghezza et Melissano n'ont pas pu, par contre, être cités dans cet article. C'est pourquoi j'en donne une liste ici, qui est sans doute la preuve d'une certaine culture juridique de ces magistrats : Stracca, *Tractatus de assecurationibus*, Venise, 1569 ; De Luca, *Theatrum veritatis et justitiae*, Venetiis, 1706, vol. 8 ; Targa, *Ponderationi sopra la contrazione marittima*, Genova, 1692 ; Casaregis (voir note n° 48) ; Azuni (voir note n°50) ; Baldasseroni, *Trattato delle assecurazioni marittime*, 1786-1802, vol. 3 ; Pothier, *Traité du contrat d'assurance et du contrat de prêt à la grosse*, 1767, éd. Bugnet, t. V, éd. Estrangin avec notes, Marseille, 1810 ; Valin (voir note n°46) ; Emérigon (voir note n°1) ; Pardessus, *Cours de droit commercial*, Paris, Nève, 1841-1842 (5e éd.), vol. 4 et 5 ; Boulay-Paty, *Cours de droit commercial maritime, d'après les principes et suivant l'ordre du code de commerce*, Paris, Videcoq, 1834, vol. 3 ; Loqué (voir note n°45).

des États de Savoie, mais aussi le Code de commerce français et la jurisprudence commerciale française. S’agissant spécialement du contrat d’assurance deux motifs peuvent en l’occurrence expliquer la nullité du contrat, l’absence d’aléas et la réticence dolosive de l’assuré.

### L’aléa et la clause « sur bonnes ou mauvaises nouvelles »

En l’absence d’aléa, il ne peut y avoir d’assurance valable. Le principe est simple et il semble devoir s’appliquer à l’espèce, puisque l’assurance a été souscrite alors que le risque s’était déjà produit. Mais, la faveur du commerce a fait apporter une modification à la sévérité de ce principe. Par une fiction juridique, l’assurance peut être valable car les parties peuvent être de bonne foi et ignorer la survenance du risque. C’est ce que prévoit notamment le § 40 de l’édit du 15 juillet 1750<sup>44</sup>. Ce texte, en réalité, impose à l’assureur la charge de prouver que l’assuré avait une connaissance exacte de la situation du risque au moment où il a contracté.

Une présomption *juris et de jure* vient toutefois dans ce cas au secours de l’assureur, issue des lois et des usages du commerce. Il s’agit de la présomption d’une lieue et demi par heure, qui permet d’établir dans quel temps la nouvelle du naufrage a pu être portée de l’endroit où celui-ci a eu lieu à celui où le contrat a été conclu. Mais il arrive souvent, en pratique, et c’est le cas en l’espèce, que les parties puissent, par une clause particulière de la police, renoncer à la présomption de la lieue et demi par heure. Tel est le cas de celle par laquelle les parties déclarent que le contrat est fait « sur bonnes ou mauvaises nouvelles », « c’est à dire lorsque l’assuré traite dans la vue, non plus seulement d’un événement à venir, mais encore dans celle d’un événement passé, et qu’il avoue craindre et que l’assureur veut bien en prendre les risques sur lui »<sup>45</sup>. L’effet de cette clause est que le laps de temps qui s’est écoulé depuis le moment de la perte du vaisseau jusqu’à celui de la signature du contrat, n’est pas à lui seul suffisant pour faire présumer que l’assuré avait, lors de la souscription de la police, connaissance de la perte du vaisseau. Pour que, dans ce cas, le contrat soit nul, les lois commerciales et les usages imposent à l’assureur de rapporter des preuves légitimes et positives.

De simples présomptions, en effet, ne peuvent suffire à donner la preuve. Reghezza dans ses conclusions du 20 avril 1826 cite Valin<sup>46</sup>, le célèbre commentateur de l’Ordonnance sur la marine : « Autre chose est de savoir la perte d’un navire ou de son chargement en tout ou partie et autre chose est d’avoir lieu, et même un juste sujet de le craindre ». Emérigon est également cité : « la crainte ou le juste motif de craindre qu’un navire soit perdu n’est pas suffisant pour impliquer la nullité du contrat, l’incertitude suffit pour valider le contrat »<sup>47</sup>. Le code de commerce

44. Felice Amato Duboin, *Raccolta per ordine di materie delle leggi...*, op. cit., pp. 846-847, § 40 de l’édit du 15 juillet 1750 : « *Se si farà qualche assicurazione dopo la spedizione delle merci, ed in tempo, che la nave ha intrapreso il viaggio, occorrendo, che questa abbia già avuto qualche sinistro, sussiterà nondimeno l’obbligazione, se nulla se ne sapeva nel luogo, e tempo della medesima [...]* ».

45. Jean-Guillaume Locré, *Esprit du Code de commerce*, T. IV, Paris, Garnery, 1811. p. 197.

46. René-Josué Valin, *Nouveau Commentaire sur l’Ordonnance de la marine du mois d’août 1681*, La Rochelle, Chez Jérôme Legier, 1776, t. 2, Liv. III, tit. VI Des assurances, article XL, p. 95

47. PS. Boulay-Paty, *Traité des assurances...*, op. cit., vol. 2, chap. XV, section III, p. 165



de 1807, lui-même, dans son article 367 dispose que « le contrat n'est annulé que sur la preuve que l'assuré savait la perte ou l'assureur l'arrivée des marchandises, avant la signature du contrat ». Ce qu'il faut c'est la preuve d'une certitude morale, qui ne peut se satisfaire de simples hypothèses. Reghezza évoquait enfin Casaregis<sup>48</sup> : dans le doute, on doit croire que celui qui fait assurer ignore la perte et celui qui assure ignore l'arrivée.

Bien que la souscription du contrat soit intervenue six jours après la survenance du sinistre, bien que les 22, 23 et 24 décembre différents bâtiments, partis de Marseille après la Caroline soient arrivés avant elle dans le port de Villefranche, bien que le 25 décembre le naufrage de la tartane soit déjà un fait public à Nice, l'ensemble de ces éléments ne constituait qu'un faisceau de présomptions et non une preuve positive. Le 24 décembre, jour de la conclusion de la police, les Frères Gioan ne pouvaient encore avoir que de simples inquiétudes ou des craintes sur le sort de leurs marchandises, et par conséquent, les faire valablement assurer. Sans avoir encore une connaissance positive du naufrage, les Frères Gioan pouvaient en avoir une connaissance présumée, mais celle-ci, était insuffisante pour permettre à l'assureur d'obtenir la nullité dont il se prévalait.

Le juge rapporteur Melissano, dans la *decisio*, s'exprimait personnellement ainsi concernant cette clause :

« *Tanta è la forza di cotesta stipulazione che giunge a trasmutare la natura stessa dell'assicurazione mantenendola valida ed efficace quando avrebbe di ragion comune perdute ogni effetto, ed aggrava talmente la condizione dell'assicuratore che gli fa sopportare le conseguenze di un sinistro da cui sarebbe stato per considerazioni di somma equità e di retta giustizia liberate* ».

Bien que l'aléa soit de l'essence même du contrat d'assurance maritime, la clause de « bonne ou mauvaise nouvelle » empêchait par conséquent tant au regard des lois françaises et sardes que des opinions des docteurs du *jus commune*, de prononcer la nullité du contrat. Tel n'était pas le cas, par contre, du moyen tiré de la réticence dolosive de l'assuré.

### Sur la réticence de circonstances essentielles

Le contrat d'assurance maritime est un contrat de bonne foi. Il oblige chacun des contractants à ne rien dissimuler de ce qu'il sait sur les choses qui font la matière de l'engagement. Il s'en suit, précise Melissano que si l'assuré connaissait certaines circonstances ou certains événements d'une nature telle qu'ils pouvaient faire changer l'opinion du risque et en présence desquels l'assureur n'aurait pas contracté l'obligation ou aurait stipulé selon un prix plus élevé, le contrat peut

48. Giuseppe Lorenzo Maria Casaregis, *Discursus legales de commercio*, 1740.

être résolu. Telle est l'opinion de Valin<sup>49</sup>, d'Azuni<sup>50</sup>, et le sens de l'article 348 du Code de commerce<sup>51</sup>. Concernant cette disposition, le substitut de l'Avocat fiscal, Reghezza, se rapporte au Conte Corvetto<sup>52</sup>, un Génois, notamment ministre des Finances sous Louis XVIII, et au commentaire qu'il a formulé devant le Corps législatif le 8 septembre 1807 :

« lui dissimuler [à l'assureur] quelque circonstance qui pourrait changer ou diminuer l'opinion du risque, ce serait lui faire supporter des chances dont il ne voudrait peut être pas se charger, ou dont il ne se chargerait qu'à des conditions différentes : ce serait en un mot le tromper. Dès lors le consentement réciproque, qui seul peut animer un contrat viendrait à manquer. Le consentement de l'assuré se porterait sur un objet et celui de l'assureur sur un autre ; les deux volontés marchant dans un sens divergent ne se rencontreraient pas ; et il n'y a cependant que la réunion de ces volontés qui puisse constituer le contrat »<sup>53</sup>.

L'assuré, qui a connaissance de la date de départ d'un navire dont il veut faire assurer la cargaison, et qui omet de déclarer cette date à l'assureur, comme c'est le cas en l'espèce, est en quelque sorte présumé vouloir lui faire supporter une infortune qui s'est déjà produite. L'assureur, qui peut légitimement penser que le navire se trouve toujours au port, entend seulement en assumer le risque pour l'avenir, et non pour le passé. Le rapporteur Melissano rappelait de ce chef les dispositions de l'article 332 du Code de commerce, qui rendait obligatoire « l'indication du port duquel est parti ou doit partir le bâtiment ».

Cette présomption de mauvaise foi se trouvait ici largement renforcée par cette circonstance, appréciée « gravement » par le rapporteur, que la Caroline était partie de Marseille le 18 décembre, que d'autres navires, partis les jours suivants, soient arrivés à Villefranche avant qu'elle-même ne soit arrivée à Nice. Ce retard

49. René-Josué Valin, *Nouveau Commentaire...*, op. cit., article 7 : « tout ce qui tend à augmenter le risque doit être déclaré par l'assuré dans la police sous peine de nullité de l'assurance ».

50. Domenico Alberto Azuni, *Dizionario universale ragionato della giurisprudenza mercantile*, Livourne, 1822 (seconde édition), vol. 2 « prima di assicuranza », §22, p. 268 : « che l'assicurato ha il precise obbligo di manifestare tutte le più minute circostanze, che possono in qualche maniera aumentare i rischi della cosa assicurata, onde l'assicuratore possa farne un giusto estimò, e da esso misurare la valuta della prima, talché se questa dichiarazione non sia intieramente conforme alla verità, o se siasi dissimulata qualche circostanza deve aver luogo per parte dell'assicuratore la dimanda della nullità del contratto ».

51. Article 348 dudit code : « Toute réticence, toute fausse déclaration de la part de l'assuré, toute différence entre le contrat d'assurance et le connaissance, qui diminueraient l'opinion du risque ou en changeraient le sujet, annullent l'assurance [...] ».

52. Reghezza dans ses conclusions parle de Corvetto en ces termes : « [...] da quel rinomato oratore, che non solo onorò Genova sua patria e l'Italia, ma la Francia stessa, ove fù particolarmente ammirata la di lui rara integrità e rettitudine, quanto l'ingegno ed il sapere [...] ». Sur ce personnage : Paola Massa Piergiovanni (a cura di), *Luigi Emanuele Corvetto (1756-1821)*, Actes du colloque organisé à Gênes les 11 et 12 mai 2007, Genova, Accademia Ligure di Scienze e Lettere, Assessorato alla Cultura della Regione Liguria, 2007.

53. Philippe Antoine Merlin, *Répertoire universel et raisonné de jurisprudence*, Paris, Garnery, 1813, t. 9, p. 394-395.

considérable ne pouvait que susciter les craintes et les doutes des Frères Gioan, dont ils auraient dû faire part à l'assureur. Celui-ci, en raison de leurs réticences, ne s'est pas trouvé à même de se faire une exacte opinion du risque assuré. Le contrat qu'ils avaient souscrit encourrait donc bien la nullité. Melissano la déclare principalement au visa de la sentence du Consulat de Mer de Nice du 14 juin 1823<sup>54</sup> dans la cause Terrusse, dont la teneur principale est la suivante :

« [...] *Ne ha il Magistrato creduto che si dovessero applicare al concreto i principi addottati nella sentenza del medesimo proferta li 25 giugno 1821 nella causa dei fratelli Gioan contro la ragione di Commercio Raynaud e compagni rappresentante quella di Despina e Compagnia [...] perchè in quel giudizio dalla ragione convenuta non venne oposta l'eccezione di reticenza di circostanze essenziali nella stipulazione del contratto, ma la scienza nell'assicurato dell'occorso sinistro all'epoca della assicurazione [...] »*

La solution est loin d'être isolée et le rapporteur Melissano en donnait au moins trois exemples, tous français et tous puisés dans le Journal de jurisprudence commerciale et maritime, recueil le plus ancien de jurisprudence maritime<sup>55</sup>, édité à Marseille. Le premier était un arrêt de la Cour d'Appel d'Aix-en-Provence du 14 avril 1818<sup>56</sup>, lequel avait considéré : « [...] que la clause sur bonne ou mauvaise nouvelle ne couvre pas la réticence qui a été commise ; que le contrat d'assurance n'est valable qu'autant qu'il y aurait eu de part et d'autre une ignorance réciproque de toutes les circonstances sur l'opinion du risque ».

Le deuxième en date du 14 janvier 1826<sup>57</sup> émane de la même juridiction et confirme une sentence du tribunal de commerce en en reprenant les motifs : « Il suffit qu'au moment de l'assurance l'assuré connut l'époque du départ du navire pour qu'il dut en donner connaissance aux assureurs ; qu'en la dissimulant l'assuré a commis une réticence qui était de nature à influencer sur l'opinion du risque si l'on considère la circonstance à laquelle il faut toujours se rapporter pour établir le fait de réticence ; que le voyage assuré qui était de courte durée, et les mauvais tems qui auraient régné depuis le départ du navire pouvaient inspirer des craintes à l'assuré qui auraient pu être partagées par les assureurs, s'ils avaient su comme l'assuré que le navire était parti le 30 mars ; que quoi qu'il se fut écoulé peu de jours, le retard était cependant suffisant pour que cette circonstance influa sur l'opinion du risque ».

Le troisième était un jugement du Tribunal de commerce de Marseille du 18 mai 1822<sup>58</sup> : « attendu qu'il est de l'essence du contrat d'assurance que les assureurs soient instruits de tout ce que les assurés savent pour être véritablement mis

54. Arch. dép. A. M., 2 FS 418, vol. n°5 « Dei prodotti del Signor Masson », et dans le *Diario forense.*, vol. n°4, 1823, pp. 4-9.

55. Georges Ripert, *op. cit.*, t. I, p.126.

56. *Journal de jurisprudence commerciale et maritime*, 1822, t. 3, p. 122.

57. *Ibid*, 1826, t. 7, p. 18.

58. *Ibid*, 1822, t. 3, p. 115.

à leur lieu et place ; que ces derniers en leur cachant des circonstances graves du risque n’obtiennent d’eux qu’un consentement erroné et conséquemment nul ».

Indiquées en fin de rédaction dans la *decisio*, ces références constituent pour le juge à la fois une source de droit « familière », la jurisprudence commerciale, mais aussi étrangère ou à tout le moins extérieure car émanant de juridictions françaises. Ainsi par delà les différences intrinsèques de deux systèmes juridiques, celui du droit français codifié et celui du *jus commune* par essence non codifié<sup>59</sup>, les magistrats niçois Reghezza et Melissano vont chercher à y puiser un motif commun propre pour justifier et légitimer, auprès du justiciable, une solution juridique aussi radicale que celle qui prononce la nullité, c’est à dire l’anéantissement du contrat. Le dol, vice interne du contrat d’assurance est aussi contraire aux valeurs universelles d’équité, de justice et de bonne foi, et doit donc être sanctionné. En cela l’affaire « Frères Gioan contre société Despina » est malgré tout significative d’un certain attachement à l’ordre jurisprudentiel, « dans le sens le plus romain du terme »<sup>60</sup>. C’est bien la « prudence » du juge, exprimée au travers de sa culture juridique et de son ouverture d’esprit qui permet de concilier deux systèmes juridiques opposés.

---

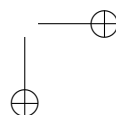
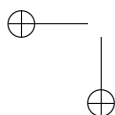
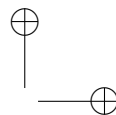
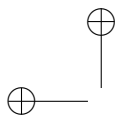
59. Marie-France Renoux-Zagamé, « La méthode du droit commun : réflexions sur la logique des droits non codifiés », *Revue d’histoire des facultés de droit*, 10-11, 1990, pp. 133-152.

60. Michel Bottin, « Le Consulat de Mer de Nice. 1613-1855... », art. cit., p. 110.




# Table des matières

Préface – Premessa	I
Table des auteurs	V
<b>Commerce et communications</b>	<b>1</b>
SILVIA MARZAGALLI, Les communications terrestres et maritimes de Nice dans la seconde moitié du XVIII <sup>e</sup> siècle. Un regard depuis Gênes	3
RENATA ALLIO, Les diligences des « Bonafous » sur la Route d’Italie	19
MARC ORTOLANI, Le passage du col de Tende à la fin du XVIII <sup>e</sup> siècle. Jalons pour une histoire du service public des transports	37
LUISA PICCINNO, Porti e strade della Liguria durante la dominazione francese	63
ALAIN RUGGIERO, Nice, port de transit éphémère	85
<b>Politiques et stratégies commerciales et douanières</b>	<b>93</b>
MICHEL BOTTIN, Le système douanier des États de Savoie et le régime dérogatoire niçois	95
DONATELLA BALANI, Strategie commerciali e problemi di ordine pubblico ai confini occidentali degli stati sabaudi (XVIII secolo)	107
KARINE DEHARBE, Histoire d’un accord douanier : la convention de 1703 entre les intendants Le Bret, de Provence, et Mellarède, du Comté de Nice	133
PAOLA MASSA, Comunicazioni, porti e dinamiche commerciali nel Ponente ligure tra guerra e pace. Il caso Strafforello	151
BRUNO BERTHIER, Les franchises communales, outil juridique d’une politique routière ambitieuse dans les possessions médiévales de la Maison de Savoie : l’exemple contradictoire de Saint-Germain-de-Sééz (Tarentaise)	167

<b>Droit commercial, contentieux et assurances</b>	<b>215</b>
ALBERTO LUPANO, Aimone Cravetta e il diritto commerciale	217
MAURA FORTUNATI, Paolo Boselli e « Le droit maritime en Italie »	227
GIAN SAVINO PENE VIDARI, Le sentenze del Tribunale di commercio di Porto Maurizio in materia ferroviaria	241
LORENZO SINISI, La legislazione marittima del Regno di Sardegna nell'età della Restaurazione : gli editti e regolamenti feliciani	251
LUCIE MÉNARD, Assurance et contrat maritime dans la jurisprudence commerciale niçoise au début du XIX <sup>e</sup> siècle. L'affaire « Frères Gioan contre société Despina »	269
<b>Table des matières</b>	<b>283</b>



Achévé d'imprimer  
le 20 janvier 2011  
sous les presses de **Serre Éditeur**  
7, rue de Roquebillière — 06359 Nice Cedex 4

 [www.serre-editeur.fr](http://www.serre-editeur.fr)  
 [info@serre-editeur.fr](mailto:info@serre-editeur.fr)  
 [www.nicerendezvous.com](http://www.nicerendezvous.com)

Imprimé dans l'Union Européenne

Dépôt légal : janvier 2011