

Cependant, si la foire de 1736 est pour le sieur Pin "extraordinaire", les suivantes ne semblent pas autant l'enthousiasmer, comme le laisseraient supposer ces passages d'une lettre adressée le 24 juillet 1739 à M. Despriers, de Paris : « J'eu l'honneur de vous écrire le 17 au sujet de vos draps et de la facture qui a retardé ; laquelle m'a été d'un préjudice notable : la draperie se vent toute du 12 au 16... la foire n'a été ny bonne ny mauvaise pour la draperie et toillerie ; la soye et la laine n'ont encore aucun prix ¹⁵... »

En conclusion, nous dirons que ce registre, s'il est d'une tenue qui manque d'homogénéité — l'écriture appliquée des premières pages devient hâtive par la suite lorsqu'il s'agit de la mise à jour de la caisse ; certains passages sont d'une lecture difficile —, n'en demeure pas moins très précieux pour la quantité de renseignements qu'il renferme à propos des foires de Beaucaire dans la première moitié du XVIII^e siècle.

Document unique et exceptionnel, puisque illustré d'échantillons de tissus, il se fait l'écho fidèle — et déjà révélateur — du rayonnement de la foire de la Madeleine qui ira grandissant tout au long du siècle.

Maurice CONTESTIN.

LA CIRCULATION DES PERSONNES ENTRE LE DÉPARTEMENT DES ALPES-MARITIMES ET LES DÉPARTEMENTS RHODANIENS DE 1792 A 1796

Le présent essai étudie la circulation des personnes entre le département des Alpes-Maritimes et les départements de la Vallée du Rhône et de la Saône lors des quatre années de guerre menées par la Révolution française contre le roi de Sardaigne, dans les Alpes du sud¹. La période se définit d'elle-même : elle va de l'occupation de Nice, le 29 septembre 1792 à l'armistice de Cherasco, le 28 avril 1796. En septembre 1792, la guerre s'abat sur une région qui avait bénéficié de quarante-quatre années de paix ; en avril 1796, elle s'en éloigne temporairement. Elle entraîne un régime politique révolutionnaire et une économie de guerre dominants. Nous en suivrons les conséquences dans la vie quotidienne. Quelles furent les relations de la Province niçoise, terre étrangère demeurée de 1789 à 1792 en dehors des événements proprement français, avec la France intérieure ?

Après une période d'administration provisoire de quelques mois, le Comté de Nice devient officiellement pour la France le 85^e département des Alpes-Maritimes le 31 décembre 1792. Les lois françaises y sont appli-

15. F^o 83 verso.

1. D'après les registres des Passeports délivrés par la Municipalité de Nice, Arch. dép. des Alpes-Maritimes, série L. 202 à 210 ; Arch. comm. de Nice, 2-1-5 (3).

quées rapidement en ce qui concerne le contrôle de la circulation des voyageurs. Il est dans les attributions de la Municipalité niçoise d'assurer la tenue de Registres de passeports, de les délivrer selon les lois de la République à toute personne qui ne relève pas directement de l'autorité militaire.

Entre 1793 et 1796, malgré des lacunes, une dizaine de registres permettent de caractériser d'une façon suffisante les personnes appelées à se rendre dans le département frontière ou à en sortir pour des raisons que l'on peut quelquefois discerner.

De plus la Municipalité entretient une correspondance dont il reste des traces avec les Districts de l'intérieur ayant envoyé des bataillons de volontaires à l'armée du Var devenue en novembre 1792 l'armée d'Italie. Dix départements sont initialement représentés : Aude Hérault, Gard, Rhône-et-Loire, Isère, Vaucluse, Drôme, Bouches-du-Rhône, Var et Corse.

Cet afflux de troupes explique une circulation paramilitaire intense due aux militaires en congé absolu, aux agents des services de l'armée.

LA CIRCULATION MILITAIRE

Les plus actifs sont les employés des munitionnaires de la viande, les charretiers et muletiers de la Direction des charrois.

Dans les Registres de l'année 1793 sont insérés à titre justificatif les billets imprimés par les services de l'armée que tout intéressé échange contre un passeport. Grâce à eux nous suivons le cheminement des conducteurs de bœufs de l'armée. La pauvreté naturelle du littoral et de la montagne niçoise en bovins contraint les munitionnaires à les faire venir du Vaucluse, du Dauphiné, du Lyonnais, de Saône-et-Loire (Mâcon et Charolles). En 1794 on fait appel aux bœufs du Puy-de-Dôme. Dans le même temps et avec de plus en plus d'insistance, se poursuit la quête des moutons dans les Hautes et Basses-Alpes vers Digne, Castellanne, Rians, Sisteron.

Par leur organisation et leurs moyens opiniâtement développés, les services des vivres de l'armée deviendront si puissants qu'ils assureront le ravitaillement en blé, moutons, cuirs et peaux des communes du littoral niçois en 1795.

La régie des charrois de l'armée déplace beaucoup de monde sur les quelques routes conduisant à la zone montagneuse des pistes muletières. Les soumissionnaires de contrats de transports pour le compte de l'armée d'Italie organisent des brigades de voituriers.

Ils recrutent personnel, chevaux, charrettes dans les régions les plus propices. Ils viennent de la Lozère, du Lot, de l'Aveyron, de l'Ardèche. On relève une contribution des Dauphinois du Queyras. Les conducteurs ont la latitude de se retirer à la fin de leur contrat, de vendre leur attelage à un remplaçant. Nous décelons leur présence lorsqu'ils demandent un

passport pour leur retour au pays. Rapidement, ils viennent de tous les horizons, il en est du Jura et des Vosges arrivés à Nice par le hasard des contrats.

En Provence sont recrutés les muletiers : d'Aigues-Mortes au Var. Des muletiers provençaux louent 5 à 6 mulets à l'armée et viennent à Nice recevoir le prix de cette location.

Le directeur des charrois accorde à ses muletiers des congés temporaires et des permissions de moisson.

Devant la lassitude et les démissions des voituriers contractuels, en 1794, les brigades de charrois sont organisées militairement et les billets de la Direction des charrois disparaissent.

La reconquête de Toulon à la fin de 1793 provoque, en février 1794, le retour de spécialistes : charpentiers, menuisiers, canonniers vers l'arsenal de Toulon que l'on reconstitue en prélevant ces spécialistes sur les demi-brigades, malgré les protestations des chefs de corps.

De juillet à décembre 1793, la révolte fédéraliste de la vallée du Rhône (Lyon, Marseille Toulon) a compliqué les liaisons entre Nice et les pays rhodaniens et peut les avoir infléchies temporairement vers le Languedoc. Dès janvier 1794 les courants traditionnels vers Aix, Avignon, Lyon reprennent la prépondérance.

LA CIRCULATION CIVILE

En dépit des mesures de sûreté générale, renforcées dans une zone frontière, théâtre des hostilités, la circulation à grand parcours des civils n'est pas négligeable et présente une grande variété à partir de juin 1793 là où débutent les documents. L'aire de circulation des civils coïncide avec celle des militaires et des services de l'armée. Le négoce maintient ses droits. On relève le passage de quelques colporteurs alpins. Le commis préposé à l'établissement des passeports distingue le marchand du négociant, souvent accompagné de son conducteur.

L'examen des registres met en relief l'activité de la petite colonie israélite de Nice. Elle est faiblement représentée dans le commerce de la place de Nice avec Gênes, assuré par des négociants en gros niçois, génois, provençaux. Par contre ses représentants se montrent actifs dans les liaisons avec leurs coreligionnaires de Marseille, Salon, Beaucaire, Carpentras, Avignon, Nîmes. Les chargés de mission voyagent « pour le service de l'armée — pour accepter des marchandises pour l'armée ».

Les colonies étrangères fixées au port de Nice donnent leurs petits contingents de commerçants génois, danois et suisses. La colonie française est représentée par des Lyonnais, Dauphinois, Avignonnais, Provençaux et Languedociens allant renouer des relations commerciales avec leur cité d'origine.

La disette de vin au printemps de 1794 provoque un afflux de muletiers niçois dans le district de Grasse, alors dans le département du Var. La côte varoise de Saint-Laurent-du-Var à Fréjus est le vignoble de l'armée d'Italie. Aussi s'y rend-on « pour chercher le vin ».

Les déplacements de femmes et d'enfants hors du département ne sont pas négligeables. Ils sont eux aussi influencés par l'état de guerre. Selon l'usage traditionnel, l'afflux des troupes entraîne la présence de vivandières patentées, femmes de grenadiers ou de sous-officiers de l'armée. Les charretiers sont parfois accompagnés de leur femme. La famille de quelques officiers vit à Nice où il est difficile de se loger en 1794 tant les services des armées sont nombreux. On note encore l'établissement de passeports en faveur des filles de troupe, quand les décrets de la Convention nationale, les arrêtés locaux des Représentants du Peuple près de l'armée d'Italie décident « le congédiement des armées des femmes inutiles ».

On voit apparaître à la fin de 1794 et lors des années suivantes des femmes se déplaçant "pour le commerce" vers Marseille. Le service de la Garde nationale s'impose lentement dans la petite et moyenne bourgeoisie. Les hommes sont astreints à demander une autorisation d'absence au capitaine de leur compagnie. Il semble que quelques femmes se substituent à leur mari.



Durant quatre ans, l'attribution de passeports à la Municipalité de Nice reflète avec fidélité les fluctuations de l'actualité. Faute de documents, nous ne savons rien sur les débuts de l'occupation. Nous sommes mieux renseignés sur les années suivantes. Les passeports apportent un témoignage complémentaire à ce que nous savons, sur les efforts entrepris par les services pour assurer à l'armée d'Italie ses équipements et sa subsistance. Ils font appel aux ressources de provinces éloignées sans dépasser toutefois les limites géographiques du seuil de Naurouze, la bordure rhodanienne à l'ouest, les Alpes du sud à l'est, le seuil de Bourgogne au nord.

La population civile s'adapte avec une relative plasticité à l'état de guerre. Les représentants du commerce voyagent de Gènes à Paris ; toutefois les voyages demeurent limités vers la capitale. Par contre, de Nice à Lyon ou Montpellier qu'on atteint en cinq jours de voyage, de Nice à Aix, Marseille, Avignon ou Grenoble, la circulation des personnes demeure active et même stimulée par la guerre contre le Piémont.

Tels sont dans leurs traits essentiels, les faits de circulation entraînés par la présence de l'armée d'Italie dans le récent département des Alpes-Maritimes. Militaires et civils, incommodes les uns aux autres, s'efforcent de subsister en dépit des agitations politiques, des révoltes intérieures, des disettes multiples, de la ruine de la monnaie, que l'on vive dans l'improvisation de 1793 ou le dirigisme étroit de 1794, pour se retrouver dans le libéralisme anarchique des années 1795 et 1796.

R. TRESSE.