

L'EAU ET LES COMMUNICATIONS



Le flottage

Aucun cours d'eau des Alpes-Maritimes ne permet la navigation. Toutefois le Var, la Tinée, la Vésubie, l'Estéron et la Roya ont été jusqu'au XIX^e siècle de précieux auxiliaires pour le transport du bois jusqu'à la côte où on l'employait abondamment pour de multiples usages notamment dans la construction navale. Les grands arbres élancés servaient aux mâtures et le mélèze se prêtait remarquablement à la construction de digues et de pilotis pour les ports. C'est ainsi que s'approvisionnait Adam Serras un des maîtres charpentier les plus actifs d'Antibes au XVII^e siècle. En 1629, il acheta 12 mâts ou arbres de barques à Isnardi, marchand de Clans, et devait se rendre au moulin de Saint-Laurent où les bois avaient été flottés pour juger de la qualité avant leur transfert à Antibes¹.

La montagne était totalement dépourvue de voies carrossables permettant d'accéder aux grands massifs forestiers dont l'exploitation constituait une importante source de revenus pour les communautés. Le flottage était le seul moyen possible pour acheminer vers la côte les bois coupés dans les forêts du haut-pays. L'extraction était extrêmement difficile car, avant de rejoindre les cours d'eau flottables, il fallait conduire les troncs par des chemins de tire à flanc de montagne, traînés par des bœufs lorsque la configuration du terrain le permettait, ou les lancer au moyen de glissoirs jusqu'au bord des torrents. Ils poursuivaient leur trajet dans des chenaux de descente en établissant des écluses de chasse. Les adjudicataires construisaient des barrages de pierres et de branches pour constituer des retenues d'eau sur lesquelles flottaient les billots avant de procéder à la rupture du barrage, précipitant les rondins avec l'eau qui s'engouffrait dans la brèche. Afin d'en faciliter l'écoulement on réduisait souvent

leur longueur à 2 m ce qui leur faisait perdre de la valeur. Beaucoup en outre se brisaient ou se perdaient.

Fodéré a été témoin de cette pratique notamment sur la Vésubie : « elle sert depuis sa source jusqu'au Var au flottage des poutres de sapins et de mélèze facturées sur le sommet des montagnes qui la dominant et d'où elles sont lancées dans son lit par des ravines presque perpendiculaires. C'est particulièrement lors de la fonte des neiges qu'elle sert à cet usage. Il faut pourtant à cause des sinuosités fréquentes de cette rivière que les poutres n'excèdent pas douze pieds de long ».

Une fois dans les cours d'eau principaux, en profitant généralement des plus hautes eaux au printemps ou à l'automne, les bois continuaient leur périple. En 1750 Mellarède précisait que l'opération ne pouvait se faire en période de froid, non par manque d'eau mais en raison du danger pour les hommes qui pouvaient être contraints d'entrer dans l'eau pour conduire les bois susceptibles de s'arrêter ou de se briser contre les roches. Aussi pratiquait-on cette opération généralement entre mai et septembre. Les hommes chargés de guider et de contrôler le flottage suivaient sur les rives avec de grandes perches pour empêcher les bûches de s'échouer et les remettre dans le courant. Il fallait surtout éviter des dégâts aux berges et aux piles des ponts ou que des accumulations se fassent dans des gorges en bloquant le passage.

Les bois, longs de 2 jusqu'à 40 m lorsqu'ils s'agissait d'approvisionner la Marine en mâts, étaient en suite rassemblés au niveau de Bonson au débouché des clues de la Mescla pour être conduits en radeaux sur le cours inférieur du Var jusqu'à Nice ou Saint-Laurent. Pour constituer le train de flottage, les radeliers assemblaient les troncs entre eux avec des fers.

Le flottage donnait lieu à la perception de droits dont était bénéficiaire le marquis de Cagnes au XVII^e siècle. Mais

¹ ADAM 3 E27/104 F° 321, 17 juillet 1629

l'Etat entendait aussi tirer profit d'un important trafic et, en 1759, lors des négociations avec les Etats Sardes pour la rectification de la frontière sur le Var, la cour de France prétendait exiger 10 % de la valeur des bois descendus par le fleuve outre celui de 2,5 % perçu par le marquis de Cagnes. Le passage dans les territoires de l'un et l'autre des Etats était d'ailleurs l'objet de litiges, ainsi en 1662 lorsque les entrepreneurs chargés de couper des bois en Haute-Provence entre Le Fugeret et Méailles pour l'approvisionnement de l'arsenal de Toulon se permirent, sans autorisation des autorités sardes, de rompre les rochers et grosses pierres qui étaient dans le lit du Var et pouvaient « empêcher la navigation et la descente des bois »². Les principaux conflits concernaient la basse vallée du Var. Ainsi en 1771 Joseph de Bernardi qui avait fait une coupe dans les forêts de Villars et de Massoins fut accusé d'avoir laissé 160 pièces de pins divaguer au fil de l'eau causant la rupture de digues à Saint-Laurent. Selon un rapport de 1773, « les digues ont été emportées par le choc d'une quantité innombrable de bois de construction, consistant en radeaux, billons et poutres détachées, que les négociants de Nice font flotter sur le Var au gré des eaux et sans conducteur pour le compte de sa Majesté le roi de Sardaigne aux différentes époques des crues arrivées les 13-16 septembre et les 22-23 octobre et encore le 2-6 novembre derniers »³.

D'autres accrochages se produisaient à propos des bois que les habitants des communes françaises bordant le fleuve avaient l'habitude de s'approprier lorsque des crues les emportaient sur leur rive comme ce fut le cas au Broc en 1716 et donna lieu à 4 ans de procès avec un marchand niçois. Les habitants du Broc eurent gain de cause s'appuyant sur des lettres patentes du roi René du 17 novembre 1442 leur octroyant ce privilège dès lors que les bois n'étaient pas conduits en radeau : « *nec minus ligna sica et virida*

*trabes et alias fiestes dummodo non essent per mercatores conductae et libere et impugne recipere videlicet a pila pontes constructi in flumine Vari loco dicto apud Sanctum Salvatorem de Bonsono usque ad sulcem dicte aquae ingrediente mare »*⁴. Plus anciennement encore une procédure criminelle de la cour royale de Nice avait donné raison en 1363 à des habitants de La Roquette qui avaient emporté des bois perdus.

Dans la première moitié du XIX^e siècle les récriminations des habitants de la rive droite perdurèrent contre « les propriétaires de scies et les négociants en



BRASSAGE POUR L'EVACUATION
DES BOIS DANS LE VALLON DE
CHASTILLON, 1889

bois de la ville de Nice qui sont dans l'usage de faire descendre toutes les années par la rivière du Var des quantités très considérables de poutres et billots »⁵. Le maire de Carros précisait dans une lettre du 22 juillet 1832 que le flottage avait ordinairement lieu en été et, en raison des basses eaux, les conducteurs établissaient, avec des poutres et des billots, des barrages sur les divers bras pour concentrer l'eau dans un seul lit, déviant ainsi le cours sur la rive droite qui subissait de ce fait les ravages des crues. Mais l'administration sarde assurait qu'aucun barrage n'était établi pendant l'étiage. Il s'agissait

² ADAM Ni Fiume Varo mazzo 1 liasse 24

³ ADAM Ni Fiume Varo mazzo 6 liasse 13 n° 4

⁴ ADAM E 97/108 FF 49

⁵ ADAM 7 S 5

simplement de placer temporairement des bois en travers des bras secondaires pour empêcher l'échouage des troncs. En outre, le flottage était soumis au contrôle du génie civil et les marchands de bois devaient payer à titre de vacation des journées de présence aux gardes royaux commis à la surveillance des ponts de Bonson et de Saint-Laurent qui étaient particulièrement menacés en cas de chocs par des bois.

A chaque demande de flottage, l'administration resta constamment attentive, lors de l'établissement des arrêtés d'autorisation, à ce qu'aucun dommage ne puisse en résulter et, dans le cas contraire, à ce que l'entrepreneur en assume le coût. Pour identifier le propriétaire, tous les bois devaient porter une marque. Des ouvriers expérimentés devaient être recrutés pour la conduite des bois et le passage à chaque ouvrage d'art devait être surveillé par deux hommes en station. En 1863 une autorisation de flottage sur le torrent de Castiglione, la Tinée et le Var, de 1 200 poutres de 3 à 8 m de long et 1 100 douzaines de billots de 2 à 3 m provenant d'une coupe de sapins et de mélèzes en forêt de Malbosco comportait l'obligation d'interrompre complètement le flottage à bûches perdues à l'époque des crues du 1^{er} octobre au 30 novembre et du 15 avril au 15 juin, assortie de l'interdiction de laisser aucune pièce de bois sur des points submersibles sous peine de confiscation.

On pouvait aussi exiger des dépôts de garantie afin de réparer les éventuels dommages causés aux ouvrages des particuliers et des communes. Ainsi en 1837, pour convoier 60 000 pièces de bois, un négociant d'Entrevaux fut amené à consigner 1 000 livres à la caisse de la Province⁶. Pourtant ces règles étaient loin d'être toujours parfaitement observées. C'est ainsi qu'en janvier 1862, un conducteur des Ponts-et-Chaussées trouva près du pont de Saorge des bois sans

surveillance susceptibles d'endommager la route impériale 204. La marque lui permit d'identifier le propriétaire.

L'autorisation de flottage sur la Ciriega, le Boréon, la Vésubie et le Var accordée en 1863 à Horace Gauthier, négociant en bois, donne la mesure du nombre de troncs qui transitaient par les cours d'eau des Alpes-Maritimes. Il s'agissait d'évacuer une coupe de bois de 15 363 arbres qu'il avait achetés à la commune de Saint-Martin-Vésubie. L'année suivante, Durandy, autre négociant en bois de Nice, bénéficia d'une autorisation pour 50 000 billots sur une période de 2 mois.

Pourtant le flottage suscitait de plus en plus de plaintes. En faisant des écluses dans le vallon de la Chaudane pour la vidange de la coupe de la commune de Villars en 1865, l'entrepreneur Toesca porta préjudice à l'adduction d'eau du village en tarissant la fontaine. En 1868, à Roure, les frères Pourchier persistaient, malgré la défense du maire, à retenir les eaux du vallon dans des écluses, mettant à sec le canal, rendant « impossible l'arrosage des terrains et privant les habitants de l'eau nécessaire à leurs ménages ». Les habitants étaient d'autant plus remontés que la coupe de bois bénéficiait à la commune de Roubion.

Le service hydraulique était aussi de plus en plus attentif à la protection du milieu aquatique. Ainsi sur une demande d'Antoine Pachiaudi, marchand à Fontan, il donna un avis favorable de flottage sur la Bévéra en 1870 à condition de le suspendre entièrement pendant le temps du frai, à savoir du 1^{er} novembre au 31 janvier « attendu que cette opération est nuisible à la reproduction des poissons qui se trouvent dans les cours d'eau ». Cette disposition fut définitivement entérinée pour tous les cours d'eau par arrêté préfectoral du 8 juillet 1880.

En 1882 la commune de Breil s'insurgea contre la poursuite du flottage qui causait des dégâts lors de crues en détruisant les canaux des usines et en

⁶ ADAM E 45/75 1 D 6, délibération du 8 février 1837

endommageant considérablement les propriétés : « ce sont les bois qui, entraînés par les eaux, ont dégarni de toute végétation les rives du fleuve, qui ont fait déplacer les grosses pierres qui servaient de protection au pays et qui entament petit à petit les digues qui le bordent ». Aussi, considérant que ce droit n'est pas d'utilité publique mais s'effectue au seul profit des particuliers, qu'en outre « l'ouverture prochaine de la route nationale entre Breil et l'Italie le rendra non seulement inutile mais défavorable à l'industrie locale du bois au profit de Vintimille », le conseil municipal réclama au préfet l'interdiction du flottage sur la Roya. Le ministre de l'Agriculture, saisi de cette affaire, n'y donna pas suite en raison des arguments du conservateur des forêts qui estimait que le coût de transport par route serait triplé et qu'il faudrait un accord avec le gouvernement italien.

« Néanmoins, à la fin du XIX^e siècle, l'usage du flottage régressa progressivement et tomba rapidement en désuétude. En 1902, lorsque François Baudoin, propriétaire à La Roquette, demanda l'autorisation de faire flotter quelques pièces de bois sur la Tinée et le Var depuis sa forêt de Bairols, le conducteur des Ponts-et-Chaussées se contenta de constater que c'était un usage ancien qui n'avait pas fait l'objet de règlement spécial depuis la loi de 1898 sur le flottage. L'ingénieur en chef avait laissé l'affaire en attente estimant inutile d'examiner à fond la doctrine si le pétitionnaire n'insistait pas. Ce qui fut le cas et, en 1905, il clôtura le dossier concluant : « il faut croire que le propriétaire s'est décidé à faire le transport de ses quelques pièces par voie de terre ». L'eau des cours d'eau avait désormais perdu sa vocation d'outil de circulation.

La circulation maritime

Même si les dangers étaient réels, qu'il s'agisse de l'insécurité entretenue par la piraterie ou des tempêtes, aussi brutales

que violentes en Méditerranée, la voie maritime a longtemps été préférée à la voie terrestre pour les transports à longue distance entre territoires bordant la mer en raison de la médiocrité des routes dont bien peu étaient carrossables. Ainsi la route royale de Lyon à l'Italie était non seulement interceptée à trois reprises sur la courte distance d'Antibes à Nice, successivement par la Brague, le Loup et le Var, mais aussi son état d'entretien laissait grandement à désirer au point qu'en 1784 on estimait que les réparations, d'Aix à Antibes, auraient englouti le budget de la Province. Quant aux ponts, ils étaient régulièrement menacés de ruine au rythme des crues. Dès lors la faiblesse du réseau routier a longtemps favorisé le transport maritime. Ainsi en 1380, lorsque l'évêque de Grasse confia par contrat à 3 Antibois l'exploitation d'une barque pour la navigation et la pêche, le texte de la convention prévoyait que si l'évêque voulait se rendre à Nice, Fréjus ou dans d'autres lieux circonvoisins, les associés seraient tenus de le conduire « à ses frais avec ledit laut »⁷. Il était notamment préférable de recourir au cabotage pour le transport de pondéreux quand les charrois ne pouvaient circuler aisément à terre.

Les comptoirs grecs installés par les Marseillais à Antibes et à Nice prouvent l'existence d'un cabotage le long de la côte qui dura pendant l'époque romaine ainsi que l'attestent les vases et amphores étrusques et massaliotes trouvées dans les épaves sous-marines à Antibes. Route permanente, cette voie maritime a continué son activité au Moyen Âge. Au XI^e siècle les moines de Lérins allaient acheter le sel à Hyères. Si l'arrière pays vivait pour une bonne part en autarcie, le développement de l'artisanat du cuir et de la draperie à Grasse et à Nice avait stimulé au Moyen Âge des courants commerciaux, approvisionnement en matières premières comme les peaux ou en produits alimentaires déficitaires comme le blé à Nice et exportation de produits

⁷ ADAM 3 E 79/25, 30 novembre 1380

manufacturés. Les plus anciens contrats commerciaux conservés dans les registres notariés de Marseille font état d'un trafic maritime régulier avec Grasse et Nice. Ainsi le 6 juin 1248 un navigateur marseillais devait transporter à Nice des personnes et des marchandises dont deux timons à bord d'une barque montée par 13 hommes d'équipages. Dans l'autre sens un Niçois, Pierre Sardina, fut payé le 13 juin 1248 pour des étoffes de soie expédiées et vendues à Marseille. Les relations de la Provence orientale étaient aussi constantes avec la Ligurie et des Génois étaient conduits à venir à Nice, Grasse ou Antibes, non seulement pour y conclure des transactions commerciales mais aussi pour s'y établir. D'ailleurs, si des routes commerciales terrestres irriguaient la Provence entre le Rhône et Nice, au delà en direction de l'Italie le passage en bateau pour atteindre la côte ligure s'imposait en raison des obstacles du relief. Ainsi en 1240, les prélats d'Avignon chargés de juger Frédéric II, après avoir cheminé par terre, s'embarquèrent à Nice. Vers 1335 le dominicain Venturin de Bergame passa en barque de Gênes à Nice et ensuite se dirigea vers Grasse, Draguignan avant d'atteindre Saint-Maximin. Dans l'acte de soumission de Nice en 1388, ce transbordement fut évoqué : « s'il arrive des balles de marchandises destinées ensuite à être expédiées dans les régions d'Orient, d'Occident ou du Nord, les seuls citoyens de Nice auront le droit de recevoir ces marchandises ».

Les forts courants d'échanges économiques et humains avec la Ligurie conduisaient les notaires à instrumenter fréquemment pour les habitants de la « Rivière de Gênes » en particulier San Remo, Savone, Diano, Porto Maurizio ou Dolce Acqua, par exemple le notaire d'Antibes Colubrierie lors de la remise d'une cargaison de laine par Barthélémy de Andoria de Savone en 1482⁸. En 1489 un acte cite la présence régulière de bateaux étrangers à Cannes, essentiellement des

⁸ ADAM 3 E 74/1 f° 59, 1^{er} août 1482

côtes de Méditerranée occidentale, Catalans, Génois, Espagnols, mais aussi Allemands et Biscayens⁹.

La pêche alimentait également un trafic pour la commercialisation des poissons salés en baril ou du corail. En 1662 Pierre Jean Gros fit charger sur la pinque Sainte-Anne-Bonnaventure 85 barils remplis de poisson salé « scavoire 25 barilles sardes et 60 anchoix marqués IG pour la foire de Beaucaire¹⁰. Des fonds corallifères étaient exploités sur les côtes de Provence notamment entre Cannes et les îles d'Hyères. Le 15 mars 1470 un marchand de Barcelone acheta tout le produit de la saison de pêche à 5 pêcheurs de Cannes et à leurs associés à la tête d'une flottille de 7 barques à livrer à Saint-Raphaël. Les provençaux pêchaient également le corail en Sardaigne et fréquentaient les rivages de l'île pour s'approvisionner en céréales et autres produits. A titre d'exemple, en 1333 deux



LES BATEAUX DE LIAISON ENTRE
NICE ET LA CORSE

Antibois affrêtèrent leur navire au profit de deux négociants marseillais pour transporter en Sardaigne 20 boutes de vin et en rapporter 500 quintaux de peaux. En 1482 un Niçois, Raphaël Nérin, fit rédiger l'acte de nolisement d'une barque avec 6 hommes d'équipage pour aller prendre du blé au port d'Oristano¹¹.

Les bateaux ne bénéficiaient alors d'aucunes installations portuaires en Provence orientale. Jusqu'au XVI^e siècle

⁹ Cité par G. Brès, *Da un archivio notarile di Grassa*, 1907, t. 1 p.75

¹⁰ ADAM 3 E 77/118 f° 216, 7 juillet 1662

¹¹ ADAM 3 E 74/1 f° 82, 30 novembre 1482

Antibes n'était qu'un abri naturel dont le vaste plan d'eau peu profond était assez mal protégé des tempêtes par la ligne des îlots rocheux de Sainte-Claire et de Saint-Jaume. Ce n'est qu'en 1550 que commença la construction d'un petit môle entre Saint-Jaume et la ville. A Nice il fallut attendre 1750 pour le creusement du port Lympia dont l'accès resta dangereux par gros temps tout au long du XVIII^e siècle. Quant aux plages de Cannes et de Menton elles ne furent été dotées de digues qu'en 1843 et en 1869. Faute de ports, on se servait des rades pour s'abriter. La baie de Villefranche s'y prêtait remarquablement et faisait office de port pour Nice. D'ailleurs Antibes ne profita guère de sa petite digue puisque dès le début du XVII^e siècle on se plaignait de l'envasement au point que le négoce périlait. En 1633, Henri de Séguiran, chargé d'une mission d'inspection pour connaître la situation des ports du littoral de Provence, indiquait que les galères royales ne pouvaient plus y pénétrer depuis 50 ans. Les marchands des villages voisins vendaient et embarquaient leurs marchandises et leurs fruits, soit au passage de la gabelle à Vallauris soit à l'embouchure de la Brague. Vers 1785, les négociants de Grasse, qui possédaient 80 bâtiments et entretenaient un commerce actif notamment par l'exportation de produits de parfumerie et de cuir, préféraient au port d'Antibes la grève de Cannes, plus proche. Pourtant la plage de Cannes constituait un « mouillage dangereux, exposé aux coups de vents du large »¹². A Menton, la situation était similaire lors du voyage de Millin en 1807 : « quoique tout le commerce de Menton se fasse par la mer, il n'y a point de port, on met les navires à sec sur le rivage en attendant leur chargement. Les vaisseaux étrangers restent à un quart de lieue dans la mer de Gênes pour éviter le droit de tonnage ; on leur envoie la cargaison dans des barques »¹³. Les grands

vaisseaux, une fois à l'ancre, utilisaient des barges pour charger et décharger les marchandises, mais l'essentiel de la flotte qui assurait le trafic côtier se composait de bateaux qui pouvaient accéder à de nombreux points du rivage. Ils se répartissaient en trois grandes catégories d'embarcations, de l'ordre de 50 tonneaux pour les barques qui naviguaient jusqu'en Méditerranée orientale, de 30 tonneaux pour les tartanes, les plus nombreuses utilisées pour le cabotage le long des côtes de Provence, du Languedoc et de Ligurie, plus rarement au delà, et de 10 tonneaux pour les bateaux, souvent armés en pêche. En 1633 la flotte d'Antibes comptait une douzaine de tartanes qui transportaient du vin, un peu d'avoine et des figues sur la côte italienne, notamment à Gênes, et une soixantaine de petits bateaux essentiellement utilisés pour la pêche. Plusieurs barques assuraient en outre un service régulier de voyageurs et de marchandises avec Nice et Villefranche. On embarquait selon les facilités en de nombreux points du rivage. Ainsi en 1634 un marchand de Tarascon qui avait acheté la production d'oranges d'un propriétaire de Biot demanda de les acheminer « sur le rivage de la mer aux Angles ou à Saint-Roch près du fort d'Antibes » pour les charger sur une tartane¹⁴. En 1605 un autre transport de 35 000 oranges avait été effectué depuis Antibes par un patron de San Remo¹⁵. Il n'y avait pas de spécialisation dans le transport maritime et des passagers pouvaient profiter d'un voyage ou le commanditer comme ces deux religieux espagnols de l'ordre des Carmes, l'un de Valence et l'autre de Saragosse, qui nolisèrent un bateau à Antibes pour se rendre à Gênes en 1609¹⁶.

Entreprendre le voyage par la mer n'en comportait pas moins des aléas et, avant de partir, on faisait parfois rédiger son testament comme Pierre Rebecou, maître charpentier à Antibes, avant de

¹² ADAM C 93 bis

¹³ Millin, *Voyage dans les départements du Midi de la France*, Paris, 1807

¹⁴ ADAM 3 E 27/106 f° 351 v°, 4 juillet 1634

¹⁵ ADAM 3 E 81/9 f° 331 v°, 19 décembre 1605

¹⁶ ADAM 3 E 81/13 f° 156 v°, 29 avril 1609

s'embarquer pour les côtes du Languedoc en 1690¹⁷. Les commerçants avisés prenaient la précaution de souscrire une assurance. En 1690, Gaspard Malvillan, papetier du Bar, entendait de la sorte se prémunir contre une éventuelle perte de son chargement de papier embarqué à Antibes sur une tartane à destination de Marseille en cas d'acte de piraterie ou de naufrage. C'est ainsi qu'en 1612 les frères Raynaud d'Antibes, qui avaient fait construire en association avec d'autres marchands, un vaisseau de 5 000 quintaux dont ils détenaient 10 parts sur 24 quirats, eurent à déplorer sa perte complète alors que, parti pour Alexandrie en Egypte, il avait sombré dans les parages de Vado¹⁸.

On redoutait aussi les attaques de pirates, Barbaresques ou d'autres nationalités, les périodes de conflits entre puissances étant propices à la guerre de course, insécurité qui se propageait jusqu'au littoral à l'occasion d'incursions sur les côtes. C'était surtout les embarcations se livrant au cabotage côtier qui avaient à en souffrir. Il n'était pas rare que bateaux et marins soient capturés. En 1470 des pirates basques du golfe de Biscaye s'emparèrent d'un pavescol mais des Cannois qui avaient armé deux lanches parvinrent à le libérer et à saisir à leur tour deux barques qu'ils estimaient détenir comme prises de guerre¹⁹. Ceux qui avaient la malchance de tomber aux mains des Barbaresques ne pouvaient espérer le salut que dans le règlement d'une forte rançon. C'est à quoi s'employa la mère d'Antoine Sahurgii en 1418 en vendant une parcelle de terre pour 10 florins²⁰.

Moyen privilégié de circulation et d'échanges, la mer était aussi redoutée par la facilité à propager les épidémies comme la terrible peste de 1348 qui, arrivée par Marseille sur les côtes provençales, décima une grande partie de la population. Elle fut

à l'origine d'une organisation particulière pour faire face aux épidémies. Des bureaux de santé apparurent au XVI^e siècle et, face à l'impuissance de la médecine, seuls les cordons sanitaires et la mise en quarantaine des bateaux, des marchandises et des personnes provenant de lieux suspectés, permirent d'échapper à de nouvelles catastrophes en circonscrivant l'épidémie. C'est ainsi que furent édifiés dans les ports, comme à Nice et à Villefranche, des lazarets pour accueillir les personnes et les biens qui pouvaient être contagieux.

A la fin du XVIII^e siècle, le nouveau port de Nice complémentaire de Villefranche s'était imposé en Provence orientale, favorisé par l'ambitieuse politique du royaume sarde en matière de développement des relations commerciales



BATEAUX A VOILE DANS
LE PORT DE CANNES

entre le Piémont et la Méditerranée. Fodéré en 1803 confirmait que les exportations et les importations des Alpes-Maritimes se faisaient en majeure partie par voie de mer : « il est rare qu'il arrive à Nice des marchandises par terre, excepté du Piémont ». En 1803, le port avait totalisé 3 627 mouvements de bateaux d'un port de 6 jusqu'à 120 tonneaux. Le trafic s'était enrichi de relations maritimes avec l'Angleterre et, progressivement, dans la première moitié du XIX^e siècle, avec des ports plus lointains comme Odessa.

Cet essor se poursuivit malgré la concurrence de Gênes et de Marseille. L'annexion à la France en 1860 donna en outre à Nice l'occasion de rétablir des

¹⁷ ADAM 3 E 81/87 f° 197, 18 mars 1690

¹⁸ ADAM 3 E 81/16 f° 27, 19 janvier 1612 et 3 E 91/17 f° 400 et 503 v°

¹⁹ ADAM 3 E 79/132 f° 39, 15 octobre 1470

²⁰ ADAM 3 E 79/109, 14 novembre 1418



TARTANE DANS LA TEMPETE ENTRE ANTIBES ET NICE, EX-VOTO, 1868

relations suivies avec la Corse sous forme d'un service postal assurant le lien entre l'île et le continent. Néanmoins les statistiques montraient en 1861 que le commerce maritime du département restait limité avec 5 356 mouvements de navires pour les ports de Menton, Villefranche, Nice, Antibes et Cannes représentant 242 000 tonnes dont 80 000 pour Nice et 65 000 pour Antibes.

Pourtant les mutations décisives qui se profilaient alors en matière de trafic maritime ne résultaient pas pour l'essentiel d'événements politiques. La marine se trouvait en effet à un tournant de son histoire : la véritable révolution des techniques dans le domaine de la propulsion et de la construction métallique des bateaux rendait inéluctable l'adaptation accélérée des infrastructures portuaires. L'accroissement du tonnage avec un plus fort tirant d'eau des navires et l'extrême mobilité du trafic maritime pouvaient inexorablement condamner les ports qui n'offraient pas les conditions d'accueil suffisantes et les services permettant de maintenir la compétitivité du transport

maritime ; en effet celui-ci fut progressivement concurrencé par les nouvelles lignes de transport ferroviaire et un réseau routier qui s'était considérablement renforcé et amélioré, désenclavant l'ensemble du département à la fin du XIX^e siècle. Déjà en 1852, la corvette à vapeur Growler dut faire escale devant le port de Nice qui ne pouvait recevoir les navires au delà de 200 tonnes. L'approfondissement par curage de 1867 à 1868 améliora provisoirement la situation mais le trafic des vapeurs de plus fort tonnage ne cessait de croître, essentiellement en relation avec Marseille, pour l'importation de matériaux de construction, céréales, vin, tissus et l'exportation d'huile d'olive, citrons, parfumerie.

En 1862, le trafic de passagers restait relativement modeste, 7 600 personnes dont plus de 3 000 sur le trajet de Nice à Monaco avec le vapeur Palmaria. Quatre compagnies de navigation fournissaient un service côtier régulier par bateaux à vapeur entre Gênes ou Livourne et Marseille par Nice et la compagnie

Valéry de Bastia ouvrit un nouveau service hebdomadaire de dépêches avec la Corse en 1863. De 1869 à 1879, le tonnage des marchandises embarquées et débarquées passa de 78 000 à 120 000 tonnes et le trafic des vapeurs doubla pratiquement en 5 ans de 1878 à 1883. Certains atteignaient désormais un tirant d'eau de 6,50 m si bien que le 16 décembre 1881 le vapeur Marie-Louise de la compagnie Fraissinet y toucha une roche qui lui occasionna une voie d'eau.

Ignoré pour l'essentiel par les navires effectuant des voyages au long cours, le port de Nice avait surtout une fonction d'approvisionnement des besoins locaux d'une région en pleine expansion par le tourisme. En relation privilégiée avec l'Italie et le reste de la France, Nice recevait aussi des navires d'Angleterre pour la houille, de Russie, de Norvège, d'Espagne, de Turquie et de l'empire d'Autriche. Le trafic de passagers ne se maintenait qu'avec la Corse, la voie ferrée portant un sérieux préjudice à la desserte maritime côtière par mer entre Gênes et Marseille par Nice. Comme Cannes, Antibes et Menton, le port de Nice restait cependant encore majoritairement fréquenté, mais pour un faible tonnage total, par des bateaux à voile dont beaucoup armaient au cabotage et au bornage, assurant des transports sur de courtes distances, ou encore à la pêche, tandis que les premiers yachts de l'aristocratie faisaient leur apparition pendant la saison hivernale à la fin du XIX^e siècle.

Le trafic par navires à vapeur croissait régulièrement, leur tonnage de jauge atteignant 80 % du tonnage total en 1894. Par contre les compagnies de navigation multipliaient les déconvenues en tentant d'ouvrir des lignes régulières par Nice incluant le transport de passagers notamment avec l'Algérie. Même la desserte de la Corse connaissait des difficultés avec la faillite de la compagnie insulaire Morelli qui avait succédé à Valéry.

Après l'effondrement du trafic pendant la première guerre mondiale, la reprise s'accompagna d'une hausse notable des exportations de chaux et ciments des usines de Baous-Roux, Contes et La Grave-de-Peille de plus en plus recherchés par l'Afrique du Nord, tandis que les importations s'envolaient avec les arrivages de charbons britanniques en provenance de Newcastle, Cardiff et Hartepoll pour le fonctionnement des usines à gaz. Le trafic était déterminé par les seuls besoins de ravitaillement régional. La guerre avait eu raison de la marine à voile qui disparaissait progressivement tandis que l'on se préoccupait de développer des lignes de tourisme en Méditerranée, la chambre de commerce préconisant une ligne Nice-Corse-Algérie et Tunisie. Pourtant il n'existait en 1930 encore qu'un seul service permanent, celui de la Corse assuré par deux bateaux vieillissants, le général Bonaparte et le Cynos. Cette ligne avec l'amorce d'un intérêt touristique pour la Corse était de plus en plus fréquentée : 26 000 passagers en 1920, 52 000 en 1929, 91 000 en 1937.

La rade de Villefranche commençait à accueillir des grands paquebots de touristes. L'Augusta-Victoria fut le premier à y faire une halte en 1900. Depuis les escales s'y étaient multipliées puisqu'on en comptait une centaine en 1929.

La saturation du port de Nice confronté à l'augmentation permanente du gabarit des navires, comme les charbonniers atteignant 125 m de long et calant 7,45 m à pleine charge, conduisit à envisager un grand port commercial à vocation régionale à Antibes dans l'anse Saint-Roch mais les études entamées en 1931 n'aboutirent pas. Antibes attirait par contre un trafic nouveau en plein essor, celui des produits pétroliers, et 3 pipelines furent implantés le long des quais pour le déchargement des tankers. Après la deuxième guerre mondiale, une nouvelle digue avec poste d'accostage inauguré en 1969 permit de s'adapter aux nouveaux

gros cargos pétroliers mais, rapidement confronté à la concurrence du transport routier et condamné par l'implantation d'un vaste port de plaisance inauguré en 1971 dans l'anse Saint-Roch, le trafic pétrolier disparut au profit du seul tourisme nautique. Après Cannes et Menton, Antibes a cessé d'être un port de commerce. Nice connut la même érosion du trafic de marchandises ne devant la reprise après la guerre qu'à l'exportation des chaux et ciments.

Déjà en 1950 le transport routier à grande distance avec de gros camions à remorque s'était beaucoup développé, s'avérant plus souple que le cabotage qui imposait des ruptures de charge. Les petits vapeurs qui, avant la guerre, accostaient encore au quai Cassini transportant la marchandise entre Saint-Louis-du-Rhône et Nice, n'eurent pas de remplaçants.

Avec la fin de l'arrivage du charbon par bateau, après 1962, le port de Nice a cessé à la fin du XX^e siècle de jouer un rôle dans l'approvisionnement du département. Désormais s'affirmait la fonction touristique. Port du littoral français le plus proche de la Corse, Nice bénéficia très vite d'une augmentation rapide du nombre de voyageurs grâce au système de rotation parfaitement organisé des 4 vapeurs de la Compagnie générale transatlantique remplacés à partir de 1965 par des car-ferrys, Napoléon et Fred Scamaroni, permettant le chargement des véhicules des touristes sans manutention. De 100 000 passagers en 1950 on atteignait les 200 000 en 1964, plus de 400 000 en 1972 et de 600 000 en 1979. Mais les énormes car ferrys de nouvelle génération se heurtaient à nouveau à l'exiguïté des installations portuaires de Nice. La Société nationale Corse-Méditerranée s'en détourna, le trafic chutant à 300 000 passagers en 1995. Ce n'est qu'avec l'apparition d'une nouvelle catégorie de navire à grande vitesse, les NGV, inaugurés avec l'Asco en 1996, plus petits et performants sur la courte distance de Nice à la Corse, que le trafic a retrouvé une

forte croissance dépassant les 700 000 passagers à la fin du siècle.

Désormais la circulation maritime se concentrait sur la liaison avec la Corse mais l'idée d'une desserte côtière revenait à l'ordre du jour en raison de l'énorme développement des villes du littoral qui avait créé une continuité urbaine de Menton à Théoule avec pour conséquence une saturation du trafic routier. Le commandant Cousteau, directeur du Musée océanographique de Monaco, fut l'initiateur en 1962 avec M. Bloch d'un service maritime régulier entre Cannes et San Remo. Lors de la croisière inaugurale le 30 juillet 1962, la presse reconnut qu'« il était tentant d'essayer d'exploiter cette grande voie d'invasion qu'a toujours été la mer comme voie d'évasion, à une époque où le tourisme international déplace la grande foule, à un moment de notre existence moderne où l'accroissement régulier du parc automobile créé des embouteillages et des bouchons sur toutes les routes d'une région touristique par excellence ». Le journaliste de *Nice-Matin* ajoutait : « ce moyen de locomotion qu'est la surface de la mer n'a jamais été exploité avec intensité sur la Côte d'Azur ». Les tentatives étaient restées sans lendemain, le commandant Cousteau avançant le problème du vent et des vagues, ce à quoi pouvait remédier, selon lui, son nouveau bateau, l'aliscaphe, un hydrofoil à ailes portantes dénommé « Poisson volant d'Azur ». Ce fut donc « avec sympathie » que fut accueillie la création d'une ligne maritime côtière entre Cannes et San Remo avec escales à Juan-les-Pins, Nice, Monaco et Menton. L'aliscaphe perçu comme un « autobus maritime » pouvait transporter 70 passagers à 70 km/h. Les voyages étaient prévus à raison de 9 par jour et visaient surtout une clientèle touristique mais ils ne furent pas pérennisés. Régulièrement a été évoquée l'idée de navettes côtières. Des tentatives ont été à nouveau faites avec le catamaran Star Méditerranée entre Cannes et Saint-Tropez en 1996 où encore depuis l'aéroport de

Nice vers Monaco et Saint-Tropez sans que la rentabilité soit assurée même en période estivale.

Malgré la croissance exceptionnelle du trafic qui saturait de plus en plus le réseau routier à la fin du XX^e siècle, la voie maritime n'avait pas réussi à s'imposer à nouveau comme solution alternative

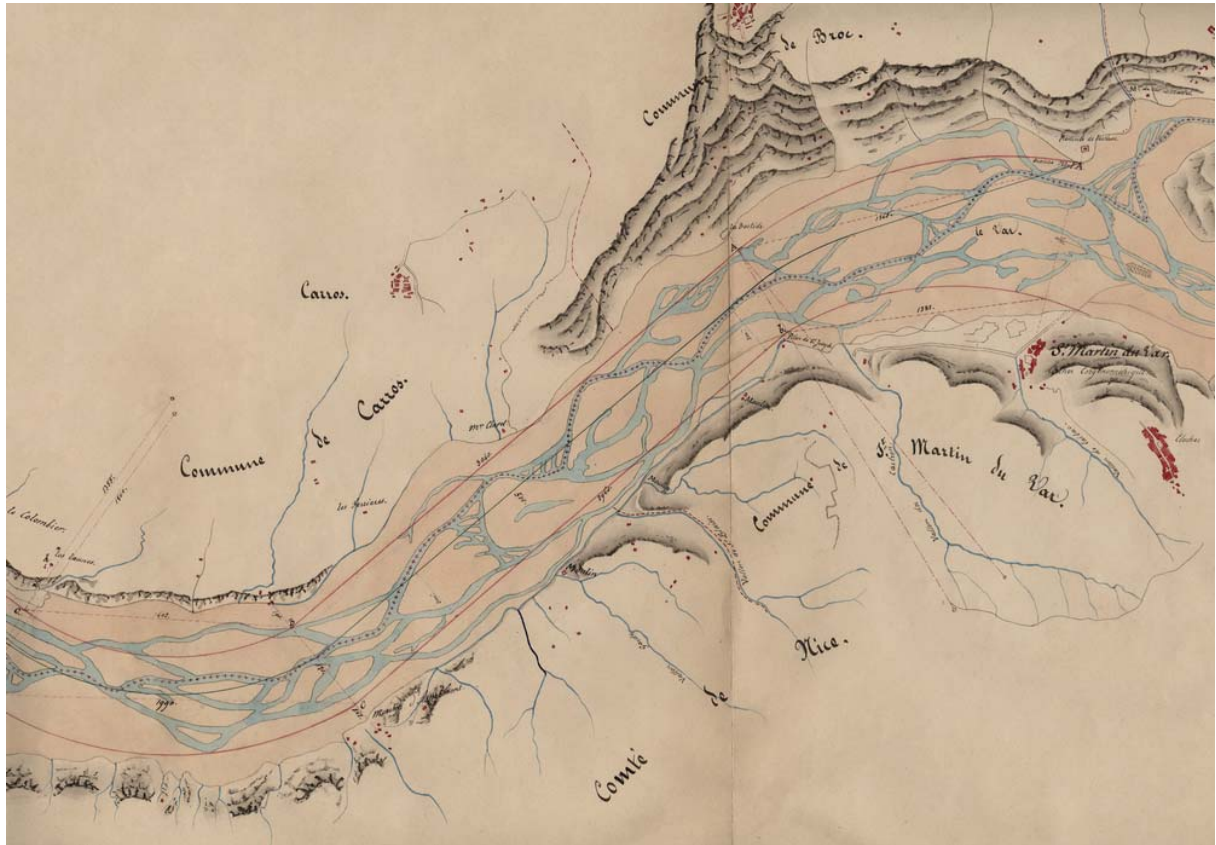
Les cours d'eau, ligne de frontière

Si le cours d'eau peut être un moyen de circulation favorisant les échanges, il représente aussi un obstacle en s'opposant au franchissement de son lit. Il constitue ainsi une limite naturelle bornant un territoire autant qu'il l'irrigue. Or les litiges sur les confins des Etats comme sur les biens des communautés ou des particuliers étaient souvent source de conflit. Aussi la recherche de lignes de démarcation incontestables conduisit à recourir à des repères géographiques aussi peu contestables que possible, montagnes et fleuves, formant non seulement des éléments naturels mais aussi des moyens de protection. Cette notion de frontière naturelle s'est imposée au XVIII^e siècle particulièrement au moment de la Révolution lorsque Danton a proclamé en 1793 que les limites de la France étaient marquées par la nature, justifiant de reculer sa frontière jusqu'aux bords du Rhin. C'est dans le même esprit, au moment de la confection du cadastre en l'an XI, que le géomètre arpenteur, chargé de fixer les limites de Saint-André, a distrait de Nice le hameau de Serre faute d'en avoir trouvé les bornes et s'est servi du chemin vicinal, cet élément assurant à la délimitation une plus grande fiabilité et une garantie de permanence.

Depuis la scission de la Provence en 1388, les anciennes vigueries de Nice, de Puget-Théniers et de Barcelonnette faisaient partie de l'ensemble territorial de la Maison de Savoie, le sort des armes ayant conduit de façon aléatoire les communautés limitrophes du Var et de l'Estéron dans l'un ou l'autre des Etats frontaliers, le royaume de France héritier

du comté de Provence, et le royaume de Piémont-Sardaigne auquel appartenait le comté de Nice. Au milieu du XVIII^e siècle l'intérêt pour la question des limites connut une véritable vogue avec la constitution de bureaux chargés d'examiner les différends territoriaux et la constitution d'équipes de géographes et d'arpenteurs employés à élaborer une cartographie précise de la frontière, prélude à des échanges territoriaux qui devaient respecter de subtiles équilibres pour contenter les parties adverses.

En 1713 la frontière entre la France et le comté de Nice avait connu une première modification par la cession à la France de la vallée de Barcelonnette et de ses dépendances. A ce titre, les Français entendaient obtenir toute la viguerie y compris les villages d'Entraunes et de Saint-Martin-d'Entraunes qui relevaient de la viguerie de Barcelonnette. Mais les Piémontais défendant le critère géographique des eaux pendantes firent valoir qu'ils appartenaient au bassin versant du Var et devaient dès lors rester dans le comté de Nice. Il fallut attendre une convention du 4 avril 1718 pour que la France renonce à ses prétentions sur les deux villages en échange de celui du Mas qui formait une enclave en Provence dans la haute vallée de l'Estéron. La frontière n'en restait pas moins d'une extrême irrégularité, sans que les populations limitrophes ne s'en préoccupent vraiment pour leurs déplacements, faisant fi d'une frontière d'Etat qui n'était pas celle de leurs biens et bénéficiant en définitive d'une assez grande liberté de circulation qui les exemptait de droits de passage. Or la question douanière était cruciale pour les Etats, arme économique qui en élevant les droits à l'importation des marchandises et en abaissant ceux sur les produits exportés visait à favoriser les productions du pays et à faciliter l'approvisionnement des populations, la circulation des grains présentant en particulier un enjeu majeur en période de pénurie.



TRACE DES LATTERALES DU VAR SERVANT A FIXER LA FRONTIERE DANS L'AXE DU FLEUVE

Au XVIII^e siècle, la frontière était considérée comme une zone de rencontre d'intérêts économiques concurrents franchie par les marchandises comme par les armées ce qui justifiait une surveillance accrue pour se prémunir contre la contrebande. En 1759, alors que les droits s'étaient étendus sur la frontière du comté de Nice, elle était largement pratiquée notamment sur les cartes à jouer, le sel, le tabac, favorisée par l'irrégularité d'un tracé frontalier qui ne prenait pas en compte les axes de circulation. Surveillance et traque par les douaniers aboutissaient à de fréquents incidents frontaliers, ainsi en 1755 lorsque les agents de la gabelle française, persuadés d'avoir affaire à la bande de Mandrin, pénétrèrent en territoire sarde entre le Var et l'Estéron notamment à Gattières, enclave de la rive droite du Var, suscitant la protestation des autorités sardes.

Le lit du fleuve constituait lui-même un enjeu et faisait l'objet de

manœuvres des habitants des communes situées sur chaque rive. Une longue hostilité opposait les habitants de Saint-Laurent en France et les Niçois. Les contestations portaient sur le sort des iscles, atterrissements que le cours irrégulier du Var formait dans son delta. Ces zones alluviales exploitées par des particuliers pour partie en cultures et pour partie en bois livré à la dépaissance avaient tendance à bénéficier à la rive gauche. Aussi les habitants de Saint-Laurent n'hésitaient pas à pratiquer des enlèvements de bétail, à introduire leurs propres bêtes ou à couper des arbres. En matière de possession du lit du fleuve deux conceptions s'opposaient celle des habitants de Saint-Laurent qui en revendiquaient toute la largeur et celle des Niçois qui voulaient le partager, l'exercice de la juridiction faisant problème en cas d'opérations de poursuite pour des affaires de contrebande ou de désertion.

Les troubles locaux à retentissement international ont incité les deux Etats à négocier des tracés plus simples et plus faciles à contrôler. Précédé par un travail de terrain et de cartographie considérable conduit du côté sarde par les ingénieurs topographes Cantu et Durieu et le juriste Foncet, du côté français par Bourcet, directeur des fortifications du Dauphiné, à la tête des deux équipes d'ingénieurs militaires, le traité signé à Turin le 24 mars 1760 fut un modèle de traité des limites du XVIII^e siècle qui échappait aux traditionnels remaniements de frontières auxquels aboutissaient la plupart des guerres. Opérations de police à l'encontre des contrebandiers, règlements de litiges de pâturages, continuité des communications ont guidé les tractations. La nouvelle frontière internationale répondait à des préoccupations d'Etat et à la volonté de Choiseul de fixer les limites en fonction de la nature, des montagnes, des cours des rivières. Que ce soit pour le Rhône ou les autres cours d'eau, comme le Var, le principe de l'égalité dans l'accès au lit était établi contrairement à des dispositions antérieures, le traité de 1601 ayant laissé tout le Rhône à la France. Entre la France et le comté de Nice la limite suivait des crêtes escarpées, abandonnant Guillaumes dont le château médiéval fut démantelé par souci militaire mais en conservant Entrevaux dont la citadelle gardait une valeur stratégique, atteignait le Riolan, suivait l'Estéron puis le Var selon le système généralisé de partition dans l'axe des cours d'eau. Même si l'équilibre des populations transférées fut à peu près respecté (environ 7 000 habitants étaient concernés), c'est essentiellement la localisation géographique qui prévalut pour redistribuer les villages enclavés allant même, fait exceptionnel, jusqu'à la partition de Roquestéron. Le bourg construit de part et d'autre de l'Estéron devait donner naissance à deux nouvelles communautés, Roquestéron-Grasse et Roquestéron-Puget. La ligne de partage

constituait une séparation d'autant plus artificielle pour les habitants que le cours d'eau n'avait pas l'envergure propre à constituer un obstacle et le traité prévoyait la libre exploitation des biens privés situés de part et d'autre de la frontière.

En réalité la nouvelle frontière entre la Provence et le Comté de Nice ne constituait pas une réelle barrière naturelle. Le Var lui-même, frontière intimidante lorsqu'un volume d'eau considérable envahissait son lit lors des crues d'automne et de printemps, se laissait le plus souvent franchir assez aisément à gué clandestinement par ceux qui vivaient de trafic ou fuyaient leur pays, déserteurs, réfugiés politiques, travailleurs sans ressources. La vulnérabilité de la frontière du Var après la chute du Premier Empire était notamment connue des forçats échappés de Toulon et le consul de France à Nice écrivait en 1819 : « la plus grande ressource de la ville de Nice est la contrebande qu'elle fait sur nos frontières et, quoique les douaniers fassent leur service le mieux qu'ils peuvent, les fraudeurs trouvent toujours le moyen de se soustraire à leur vigilance ». Les douaniers n'en menaient pas moins une répression rigoureuse allant jusqu'à faire usage de leurs armes. Ainsi la douane sarde, avisée d'un trafic, n'hésita pas à tendre une embuscade à 48 paysans au pont de la Madeleine les accueillant à coups de fusils et faisant plusieurs morts.

La recherche d'une frontière protectrice et contrôlable pour garantir au mieux les intérêts des Etats s'accompagnait d'une attente forte des populations locales pour développer les échanges entre le comté de Nice et la Provence orientale dans le cadre des relations pacifiées ouvertes par le traité de rectification de 1760. Un mémoire rédigé en 1785 souligne l'entrave au commerce que constitue la difficulté à traverser le Var pénalisant l'industrie niçoise des pâtes alimentaires qui « pourrait devenir plus considérable vu la grande consommation que la Provence fait de ces pâtes, où les fabriques

manquent totalement ». Le rédacteur s'étonnait d'une telle situation qui lui paraissait difficilement concevable à une époque d'ouverture et d'échanges : « Les arts et sciences ayant éclairé les nations de l'Europe, elles ont senti le besoin qu'elles avoient réciproquement les unes des autres, et se sont rapprochées par le commerce en se communiquant mutuellement leur lumières, leur industrie, leur produit et leur coutumes. Elles cherchent à se faciliter la communication réciproque et à embrasser avec empressement tous les moyens propres à l'augmenter. Il est singulier qu'en telle position de choses au milieu de l'Europe, dans des pays soumis à des gouvernements des plus éclairés, et qui portent toute l'attention à étendre le commerce de leurs peuples, et dans un point de communication de deux plus belles contrées de cette partie du monde, comme est la France et l'Italie, existe un obstacle de communication entre deux peuples civilisés commerçants et limitrophes qui ait pu échapper aux attentions des gouvernements et qu'il seroit cependant aisé de lever. C'est le dangereux et incommode passage du Var. Ce fleuve n'ayant aucun pont, et coulant rapidement à l'entrée de la France et de l'Italie, gêne beaucoup la communication de ces deux contrées par la nécessité de le passer à gué souventes fois avec du risque et toujours avec frayeur ».²¹ Ce n'est qu'en 1792, pour des raisons militaires au moment de l'invasion du comté de Nice, qu'une passerelle en bois fut lancée par les troupes françaises. Ce pont provisoire perdura malgré les assauts du fleuve. En même temps qu'elle supprimait la frontière du Var, l'annexion de la province de Nice à la France en 1860, allait ouvrir de nouvelles perspectives pour créer les liaisons nécessaires au développement des courants d'échange de part et d'autre du Var.

²¹ Ni Fiume Varo mazzo 4 n° 24

Le franchissement des cours d'eau

Territoire montagnard, les Alpes-Maritimes sont sillonnées par des cours d'eau qui franchissent des gorges étroites et profondes rendues dangereuses par les crues subites que déverse le climat méditerranéen particulièrement en automne et au printemps. Aussi les chemins de montagne avaient-ils tendance à éviter les fonds de vallée mais les ponts devenaient indispensables lorsqu'il fallait les traverser.

L'énorme difficulté à maintenir un trajet proche des cours d'eau est illustrée au XV^e siècle par le refus de la communauté de Roquebillière de rétablir le cheminement direct de la route ducal vers Saint-Martin entre les torrents du Spalliard et du Chaudan. Le cours resserré imposait plusieurs passages sur la Vésubie par des ponts qui étaient régulièrement emportés. Inondations et éboulements rendaient la circulation périlleuse voire impossible. En 1485 l'administration de la gabelle avait tenté en vain le rétablissement de



PONT SUR LA BRAGUE CONSTRUIT
EN 1665

l'ancienne voie mais la communauté de Roquebillière, arguant de sa pauvreté et des difficultés insurmontables que présentait le parcours en fond de vallée, obtenait gain de cause sous réserve de prendre en charge l'entretien du trajet par Berthemont, assurément préférable pour les voyageurs qui fréquentaient nombreux cet axe essentiel de transport du sel

rejoignant le Piémont par le col de Fenestre. Lorsque la plaine s'élargit à l'approche de la mer la difficulté pour traverser n'était pas moins grande. Le lit surdimensionné des cours d'eau, leur cours capricieux et changeant qui réservait de fâcheuses surprises lorsqu'on voulait le traverser à gué, les brusques crues inattendues rendaient le passage aléatoire et nuisaient à la régularité des échanges.

On hésita longtemps à y lancer des ponts constamment menacés. Aussi sur la grande route du littoral d'Aix à Nice on utilisait le bac pour passer la Siagne et le Var. Déjà au Moyen Âge la barque pour franchir la Siagne était source de revenus pour l'abbaye de Lérins qui détenait les droits de passage. Ainsi le 24 mars 1480, l'évêque de Grasse, abbé commendataire de Lérins, afferma la barque à Pierre Crispin de Cannes au lieu dit « lo capol d'Arluc » moyennant une redevance annuelle de 9 gros²². A Saint-Laurent le voyageur était arrêté par le vaste estuaire du Var, frontière avec le comté de Nice auquel on ne pouvait accéder jusqu'à la fin du XVIII^e siècle qu'en passant à gué lorsque le débit le permettait, une barque servant parfois sur le gros bras du fleuve. Mais beaucoup se plaignaient d'abus de la part des gueyeurs et les accidents étaient fréquents. Pour y remédier, le commissaire des guerres d'Antibes conclut un marché de 6 ans le 10 août 1757 avec Jean-François Ferron de Cagnes qui s'engagea à assurer la régularité du passage en fournissant le nombre de gueyeurs nécessaire. Les gueyeurs payés 30 sous par jour devaient se tenir constamment prêts à conduire les voyageurs et lorsque le gué changeait, ils devaient en chercher un autre, planter des pieux et « y attacher des fascines pour la commodité des passans ». Le service fonctionnait seulement pendant le jour et était obligatoire pour toute personne désirant traverser. Les pauvres étaient guidés gratuitement ; lorsque leurs infirmités ne leur permettaient pas de se mettre à l'eau, les gueyeurs étaient tenus

de porter les voyageurs sur les épaules. Les habitants de Saint-Laurent et de la viguerie de Saint-Paul qui passaient quotidiennement pour porter des denrées à Nice ne payaient qu'un sou s'ils étaient à pied, 2 s'ils étaient accompagnés d'une monture. D'octobre à mai le tarif était de 30 sous et de juin à septembre de 20 sous.

Le passage faisait constamment l'objet de récriminations comme le prouve une plainte instruite par le Sénat de Nice en 1766 à l'encontre des gueyeurs de Saint-Martin, autre lieu de passage fréquenté plus en amont. Ils ne respectaient pas la décence en se mettant nus pour ne pas mouiller leurs vêtements et ils faisaient du tapage nocturne dans les tavernes de La Roquette en braillant des chansons paillardes. On les accusait surtout de s'être associés pour constituer un monopole et partager les gains en augmentant les tarifs et en exigeant des voyageurs des sommes supérieures à celles fixées par les accords avec la France.

C'est à Saint-Martin qu'on passait à gué pour remonter l'Estéron et rejoindre Puget-Théniers et le Val d'Entraunes. Le seigneur de Gilette qui y possédait le droit de barque s'opposait vigoureusement à la demande de construction d'un pont par les habitants de Bonson. Mais, en 1675, ils furent soutenus dans leur démarche par le gouverneur du comté de Nice, Antoine de Savoie. Le seigneur de Gilette eut beau avancer des arguments militaire et sanitaire en cas de guerre ou d'épidémie, le pont facilitant à ses yeux invasion ou contagion, la volonté de stimuler les échanges et de favoriser le commerce entre Nice, le haut pays et la Provence imposa la construction d'un pont, seul moyen de garantir continuité, régularité et sécurité du trafic. Mais le pont ne résista pas longtemps aux assauts du Var et on ne tenta pas de le reconstruire en pierre.

Par mesure d'économie et faute de garantie de résistance durable des ponts de pierre sur des torrents aux crues dévastatrices, on optait fréquemment pour des ponts de bois, entièrement sur pilotis

²² ADAM H 487

ou partiellement, avec une ou deux arches de pierre sur la rive moins exposée à l'érosion suivie d'un tablier de bois enjambant le cours d'eau.

Les ponts uniquement en bois étaient souvent très rudimentaires dans les hautes vallées. Ainsi entre Saint-Sauveur et Isola, Fodéré est passé sur un pont qui n'était « que quatre chevrons tremblans sans garde fous posés sur deux escarpements de rochers » ; c'était un vrai précipice où il était dangereux de passer à cheval et « fécond chaque année en tristes événements ». Le pont de Saint-Etienne ne consistait lui aussi qu'en deux ou trois chevrons emportés chaque fois que la rivière grossissait. A Roquebillière « une poutre mouvante » faisait communiquer le village avec l'église. Au débouché des gorges de la Mescla, le pont de Bonson fut reconstruit en bois par Emmanuel Gotusso, constructeur de marine à Nice, en 1826. Déjà, le 9 décembre 1830, une crue enleva deux travées puis, en août 1834, lors d'un violent orage occasionnant une montée brutale et inattendue des eaux, des bois en cours de flottaison vinrent heurter violemment les piles ce qui entraîna une rupture de trois travées. Le sinistre de la nouvelle grande crue du 5 septembre 1836 fut estimé à 19 000 liras mais la mise aux enchères des travaux fut infructueuse en raison de l'importance des dégâts. Il fallut les réévaluer à 22 000 liras pour trouver un entrepreneur en mai 1838. L'automne 1839, particulièrement pluvieux mit à nouveau le pont à rude épreuve. Les 14, 15 et 16 octobre, après des pluies incessantes, l'eau submergea le pont pratiquement jusqu'au tablier. Quinze jours plus tard, le pont subit à nouveau l'assaut des eaux pendant 3 jours sans dommage mais, avec la formidable crue et une hauteur d'eau prodigieuse, dans la nuit du 4 au 5 novembre, le pont s'effondra dans un énorme vacarme entendu à Bonson deux heures avant le lever du jour. C'en était fini du pont de Bonson. Il fallait de nouveau recourir aux gueyeurs et à la barque de Saint-Martin.

Construit en 1792 par les troupes françaises au moment de l'invasion, le pont en bois de Saint-Laurent ne survécut qu'au prix d'un entretien constant à grands frais, l'ingénieur du département estimant d'ailleurs la dépense d'un pont sur le Var inutile, le roulage étant 6 à 8 fois plus cher que la voie maritime ! Long de 600 m le pont comptait 182 travées dont l'étroitesse s'opposait à l'écoulement des matériaux charriés par le fleuve lors des crues, ce qui occasionnait régulièrement des brèches. En décembre 1807, les dernières crues emportèrent 4 palées du côté de Saint-Laurent et la circulation a été rétablie provisoirement au moyen de madriers mais les voitures ne passaient plus ; on fut obligé de décharger les bêtes de somme et les cavaliers durent mettre pied à terre. L'arrivée à Nice de la princesse Pauline Borghèse donna d'ailleurs beaucoup d'inquiétude car elle s'était présentée devant le pont au moment où le courant affouillait les 4 palées qui furent emportées le lendemain. En septembre 1810, un violent orage entraîna du bois flotté contre les pilotis et créa une nouvelle brèche, le niveau des eaux s'élevant brutalement d'1,90 m. Temporairement on installa « un pont sur cordes pour le passage des paquets et des piétons ».

Des arguments stratégiques militaient également en faveur des ponts en bois. En 1787 la demande formulée par les consuls de Puget-Théniers d'un pont en pierre fut écartée pour des raisons militaires afin de ne pas favoriser l'entrée éventuelle des troupes françaises dans le comté. Dans un rapport du 10 janvier 1788, le lieutenant général Robilant assurait que, pour la protection de Nice, il importait que « tous les ponts sur le Var soient bastis de manière à être facilement coupés et reconstruits de même ; à quoi la charpente est ce qu'il y a de plus convenable ». Il ajoutait : « la nature du pays [...] étant montagneuse, coupée et difficile où le Var traverse par des endroits ressés, ne peut pas offrir les moyens d'y établir des chemins capitaux et par conséquent il

seroit mal entendu d'y songer à faire des grosses dépenses en ponts de maçonnerie ; ainsi tout pont qui seroit construit depuis Levens jusqu'à Entraunes ne doit avoir autre objet que le commerce de ces villages et ces mêmes ponts peuvent servir dans le cas que l'infanterie prit poste sur la droite du Var pour lui assurer la communication et de même si la guerre fut défensive de notre part à couper ceux qui nous seroient préjudiciables ». Finalement on se contenta d'une pile en maçonnerie au milieu du lit avec un tablier en bois, mais dès l'automne 1790 elle fut démolie par une crue. Estimant qu'il était impossible d'établir une pile dans le lit, l'entrepreneur se désista des travaux. S'en suivit un litige qui s'éternisa. On lui reprochait notamment de ne pas avoir employé une chaux convenable propre à durcir et à pétrifier dans l'eau. Les techniques de construction souvent défectueuses conduisaient généralement à l'échec, que les ponts fussent en bois ou en pierre, lorsqu'ils n'étaient pas fondés sur le rocher.

Le passage de la Brague illustre la difficulté à ancrer solidement des ouvrages sur des cours d'eau dont le lit fluctuant s'élargit à l'approche de la mer. Lorsque les débits enflaient considérablement, les remous violents sapaient les assises des ponts aux fondations médiocres. Le pont qui franchissait la Brague ayant été emporté, l'assemblée des communautés de Provence convoquée à Ollioules en 1645 décida de le reconstruire, 75 cannes plus haut, en une seule arche de 20 m d'ouverture. En outre, « pour le rendre plus tenable », les fondations devaient descendre à 2 cannes de profondeur au moyen d'un batardeau pour retirer l'eau. Au mois d'août 1647, les maçons Paul Jean de Cannes et Pierre Ferrare d'Antibes travaillaient à la construction de l'arche mais, en octobre, au moment de retirer le cintre, le pont s'écroula. Le 26 mai 1648 le contrôleur royal des bâtiments et œuvres publiques conclut à la responsabilité des entrepreneurs. L'arcade aurait été prise

trop haut sur le pied-droit qui a fléchi. Le manque d'expérience des constructeurs, leur faible outillage et la qualité des matériaux employés étaient souvent la cause de malfaçons qui fragilisaient les ouvrages. Les ingénieurs eux mêmes ne fournissaient pas toujours des instructions suffisamment précises puisque Jean Lombard reconnaissait en juillet 1648 que le rapport ne donnait pas le point de départ de l'arcade et soulignait la grande difficulté à ce que le pont tienne s'il était réédifié selon les précédentes prescriptions en raison de l'étendue du lit et du positionnement des pieds-droits. On choisit alors le parti de 2 arches de 5 cannes d'ouverture avec un pilier double de 5 cannes de long par 2 de large au milieu du lit, disposant de « deux pointes servant desperon pour couper les eaux ». L'élévation du pont, qui atteignait 5 cannes, imposait la construction de rampes tenues par des murs de chaque côté. La muraille haute de 3 cannes et 3 pans contre les massifs des pieds-droits se prolongeait suivant une pente de 2 pans par canne. Auparavant l'inclinaison atteignait 3 pans $\frac{1}{2}$ par canne de sorte que « ny pouvoit passer que gens a pied avec peyne ». La levée était indispensable pour accéder au pont, mais, lors des crues, les eaux se heurtaient à cet obstacle. En s'opposant à l'écoulement, les murs finissaient par céder.

Le soin mis à l'établissement des fondations des piles mais aussi la grande difficulté à descendre profondément conditionnaient la tenue des ouvrages. C'est pourquoi le contrôleur royal recommandait d'utiliser un batardeau à assécher, avec des pompes ou à la main, de façon à pouvoir creuser le plus bas possible sous le niveau du lit. La reconstruction fut engagée au printemps 1649. Lorsque le pont fut inspecté le 26 mai 1653, de graves problèmes apparaissaient déjà. Le phénomène d'érosion avait contraint l'entrepreneur à faire « abattre les deux ailes » du côté de Nice car elles créaient de violents remous contre la pile au point d'en

faire craindre la ruine. Le rapport constatait également des malfaçons. Lors d'une nouvelle visite, un an plus tard, les travaux étaient inachevés et finalement une crue emporta le pont. Il fallait tout reprendre.

L'assemblée des communautés de Provence, réunie à Aubagne en octobre 1657, décida d'envoyer un expert pour étudier un emplacement plus propice. Le 10 septembre 1658, la commission assistée de l'ingénieur Pierre Bonnefons d'Antibes concluait qu'on ne pouvait remettre le pont au même endroit car, la mer étant trop proche, « il se faisoit un régonfle qui emporterait toujours le dessus et le couvert dudit pont ». En remontant la rivière vers Biot, le choix se porta 400 cannes plus au haut, au Pas de Bourgie, sous le béal du Moulin du roi. On pouvait se contenter d'une seule arche de 8 cannes d'ouverture, évitant ainsi une pile dans le lit. Les fondations des pieds-droits à une canne de profondeur se feraient le cas échéant sur pilotis de bois de pin enfoncés au mouton.

Le choix de la commission s'est avéré judicieux puisque le pont subsiste. Qualifié par la tradition de pont romain ce qui n'est nullement le cas, le pont des Moulins du roi est conforme au devis descriptif de 1665 avec sa chaussée étroite, son arc surbaissé de 15 m de diamètre, son dos d'âne accentué qui a contraint à aménager sur la rampe, une série de marches séparées par un vaste palier limitant l'usage du pont aux cavaliers, aux piétons et aux animaux bâtés.

Si l'on avait réussi à établir un pont durable, celui-ci imposait un détour et était inadapté à une grande voie carrossable. C'est ce qui a déterminé à refaire un nouveau pont plus près de l'embouchure en 1718. Mais dès 1719 les consuls d'Antibes se plaignaient des entrepreneurs qui avaient commencé de planter les pilotis de la pile du côté de Vaugrenier en leur absence pour le faire sans sabots. Or ces sabots de fer placés au bout des pilotis étaient indispensables pour garantir une pénétration plus profonde dans le sol. De plus la rapidité avec laquelle les 10

ouvriers en plantaient jusqu'à 12 par jours prouvait que le terrain n'était pas solide. D'ailleurs lors de sa réception définitive en 1722, l'architecte de la province émettait des réserves sur la qualité de l'ouvrage. Cette réalisation se solda par un nouvel échec puisqu'un pont sommaire en bois traversait l'embouchure de la Brague en 1799, lorsque l'ingénieur d'arrondissement Pierruges réclama d'urgence le rétablissement d'une palée du pont en charpente, entièrement détruite par une crue. Pendant les basses eaux, voitures et chevaux passaient sur une barre de galets de 20 m de large qui fermait l'embouchure mais, depuis la crue, la barre a été coupée et la route totalement interceptée.

La technique du pont suspendu utilisée pour de simples passerelles notamment par l'armée connut un immense succès après la première réalisation d'un grand pont par Telford en Angleterre en 1819. Elle permettait de remédier aux difficultés de fondation des piles en rivière. Entre 1830 et 1840 leur nombre se multiplia notamment sur la Durance tandis que leur portée s'accroissait. Celui de la Roche-Bernard en 1839 avait une seule travée de 198 m. La même année fut construit le pont suspendu sur la Siagne, bien plus modeste puisque sa portée était de 60 m. Cette solution fut également retenue en 1845 pour réaliser à La Roquette un pont sur le Var, vivement attendu par la population de l'Estéron pour rejoindre Nice. Le choix du pont suspendu tenait au succès d'une technique qui avait largement fait ses preuves et était particulièrement adaptée à un fleuve comme le Var, car plus économique et moins aventureuse qu'un pont en pierre nécessitant de nombreuses piles sur une largeur de lit évaluée à 212 m. Dès décembre 1845, Fleuriet signalait des difficultés pour établir les fondations, qui devaient être portées à 3 m sous les basses eaux, à cause des matériaux rencontrés dans le lit consistant en gravier et en limon. Les problèmes de financement retardèrent l'entreprise et ce n'est qu'à la fin de

l'année 1852 que le pont fut ouvert au trafic après avoir subi avec succès les épreuves de résistance au mois de novembre.

Les ponts suspendus présentèrent néanmoins des inconvénients par le coût d'entretien et l'usure des câbles. En 1860 lorsqu'il fallut franchir le Var pour prolonger la ligne de chemin de fer depuis Toulon vers Nice et Menton des progrès importants avaient été accomplis dans la construction métallique et les fondations dans le lit des cours d'eau ce qui permit d'opter pour un pont à piles maçonnées, surmontées d'arcs en fonte. La compagnie de chemin de fer PLM avait traité de gré à gré avec la société Parent Schaken et Caillet pour la réalisation des fondations des piles selon une technique encore peu usitée, en se servant de l'air comprimé. Jusqu'alors fondées sur pilotis, les piles étaient, selon ce procédé, construites avec un caisson en tôle. On le faisait descendre à la profondeur voulue en s'en servant comme chambre de travail où les ouvriers creusaient le sol dans les sables et les graviers grâce à une atmosphère d'air comprimé à une pression suffisante pour refouler l'eau. Une machine à vapeur produisait cet air comprimé. Trois tubes raccordés au caisson permettaient la liaison avec l'air libre. Deux, situés latéralement, avaient un diamètre de 90 cm et disposaient d'une échelle métallique fixée à la paroi pour l'accès des ouvriers. La cheminée centrale d'un diamètre de 2 m était ouverte au-dessus et terminée à la partie inférieure par un tube appelé puisard. Elle servait d'abord à l'enlèvement des matériaux grâce à une noria et ultérieurement à l'introduction du béton et des matériaux de fondation de la pile. Les deux cheminées latérales disposaient de sas. Pour descendre, les ouvriers s'installaient dans le sas ; on fermait la soupape supérieure et on mettait en route la machine à vapeur qui envoyait l'air comprimé. Dès que l'eau était descendue, les ouvriers pouvaient y accéder et travailler au fond. Désormais la

technique de fondation permettait de descendre profondément, au delà de 5 m, précaution indispensable pour se garantir durablement des crues qui opèrent d'énormes affouillements dans le lit du Var.

Au début du XX^e siècle, une nouvelle technique, le béton armé, a révolutionné la construction notamment celle des ponts. C'est en 1906 que les ingénieurs commencèrent à s'intéresser au béton armé pour les ponts dans les Alpes-Maritimes. La première expérience



VIADUC DU CHEMIN DE FER EN
CONSTRUCTION SUR LA SIAGNE, 1889

concerna un pont sur la Mourachonne à Pégomas mais il ne s'agissait que de conforter le pont existant à ossature métallique. Celle-ci était conservée, renforcée au moyen de fers ronds et d'étriers et, après nettoyage des fers pour assurer l'adhérence du mortier, Jean Hugues, entrepreneur de maçonnerie à Grasse qui avait obtenu le marché, enroba la structure métallique dans le béton.

Il fallut cependant attendre 1908 pour que se concrétisât la réalisation de nouveaux ponts en béton armé. La technique connaissait alors un engouement évident et c'est concurremment que le rail, dans l'arrondissement de Nice, et la route, dans celui de Grasse, expérimentèrent le procédé. En 1905 avait été décidée l'ouverture de la route du bord de mer de la Bocca à la Napoule en prolongement du boulevard du Midi réalisé par la ville de Cannes. Le tracé de ce chemin de grande communication imposait la construction de

4 ponts, 3 de 18 m d'ouverture pour le Trou de l'Ancre, le Béal et le Riou et un ouvrage à 3 travées de 26 m d'ouverture pour franchir l'embouchure de la Siagne. C'était le point le plus délicat car on redoutait les affouillements lors de crues à des profondeurs importantes. On décida de faire appel à Jean Robert de Nice, seul entrepreneur de la région capable de réaliser convenablement les travaux de fondations à l'air comprimé. Par sécurité on décida de descendre à 7 m. Partisan du béton armé, l'agent-voyer chef des Alpes-Maritimes pensait à une fondation par pieux en ciment armé qu'on employait alors quelquefois mais cette solution était coûteuse et il n'était pas certain que les autorités supérieures l'accepteraient. On avait retenu le principe de tabliers métalliques ; l'agent voyer n'en avait pas moins consulté l'entreprise Thorrand et Cie de Nice pour l'estimation d'un pont en béton armé. L'étude remise en août 1906 faisait apparaître un surcoût. Les financements tardant, la question n'était toujours pas arrêtée en 1908. Pour éviter la corrosion il envisagea un enrobage partiel en béton comme pour le pont de Pégomas mais, toujours convaincu de l'intérêt du ciment armé, « particulièrement justifié sur le bord de mer », offrant une plus grande rapidité d'exécution et permettant une charge supérieure à coût égal, il finit pas retenir cette option en avril 1909 car elle lui paraissait ne plus devoir soulever d'objections du comité supérieur de la vicinalité comme cela aurait été probable trois ans plus tôt.

Les deux grands constructeurs français Hennebique par son bureau technique de Marseille et Considère représenté par Thorrand à Nice, étaient sur les rangs. C'est l'offre d'Hennebique, moins chère, qui fut retenue. Les ponts étaient constitués de deux poutres en arcs de part et d'autre du tablier avec, pour annuler la poussée des arcs, des poutres tendues suspendues par des montants verticaux au bas desquels pénétraient les entretoises supportant les hourdis de la

chaussée et du trottoir. L'exécution fut confiée à Armand Donat, entrepreneur à Nice, le 8 décembre 1909 sous le contrôle de la société Hennebique.

D'autres ponts en béton armé venaient alors d'entrer en service sur la ligne de tramway de la Vésubie où Thorrand avait eu sa revanche sur Considère en emportant le marché. Le projet lancé en 1907 aboutit dans des délais très courts. Alors que les terrassements de la plate-forme étaient en cours sur les premiers lots, en juillet 1907, l'ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées retint le principe de ponts en béton armé sur cette nouvelle ligne qui devait traverser la Vésubie à plusieurs reprises.

Ce n'est qu'après la première guerre mondiale que fut édifié le premier grand pont entièrement en béton armé dans les Alpes-Maritimes. Situé sur la Vésubie, peu avant son confluent avec le Var, il livre le passage à la route de Nice à Digne. Dans la nuit du 4 au 5 novembre 1916 était survenue une crue d'une extraordinaire rapidité et l'une des plus fortes constatées depuis longtemps selon le garde de la Compagnie générale des eaux qui nota la cote de 8 m à l'échelle placée à l'amont du pont. Deux des quatre arches du pont s'étaient écroulées. La période de guerre qui imposait d'autres priorités et le manque de crédits conduisirent à utiliser provisoirement la plate-forme de la ligne de tramway qui franchissait la Vésubie 1 km en amont. La paix revenue, un concours fut lancé en février 1919 pour la reconstruction en béton armé. La réalisation du pont, engagée par la société Thorrand en avril 1921, dura seulement douze mois puisqu'il était achevé en mars 1922. Le pont se composait d'une arche unique de 96 m d'ouverture pour une longueur totale de 105 m avec les culées. En raison du niveau de la route et de la faible profondeur du lit de la rivière on opta pour un tablier à la fois suspendu à deux arcs supérieurs de forme parabolique et porté par des poutres horizontales. Les ponts en béton armé avec des portées libres

aussi grandes étaient encore rares dans le monde et le pont de la Vésubie détenait alors le record de France. Le plus important restait le pont du Risorgimento sur le Tibre à Rome, construit pour l'exposition de 1912. Avec une seule arche en voûte de 100 m d'ouverture son aspect extérieur était tout différent de celui de la Vésubie « qui apparaît comme particulièrement harmonieux dans son audace calculée », écrivait le journaliste de l'*Éclairneur* au moment de sa mise en service après les essais officiels de réception réalisés avec une charge de 100 tonnes.

La deuxième guerre mondiale se solda par des destructions considérables en matière d'ouvrages d'art. A ce titre le département des Alpes-Maritimes fut une des régions les plus sinistrées de France. Aux destructions ciblées de 1940 destinées à bloquer une éventuelle avance italienne vinrent s'ajouter les énormes dégâts causés par les bombardements alliés qui précédèrent le débarquement du 15 août 1944 et plus encore par les sabotages des troupes allemandes tout au long de leur repli de 1944 à 1945, aussi bien sur des axes principaux que sur des itinéraires secondaires.

Pendant deux décennies l'administration des Ponts-et-Chaussées s'employa à rétablir les ponts, la circulation ayant dû longtemps se contenter de passerelles et de ponts militaires provisoires inadaptés à l'évolution rapide du trafic.

Depuis, les ponts se sont multipliés, notamment avec la construction de l'autoroute, et la traversée du Var s'est enrichie de plusieurs ouvrages dont le dernier, inauguré en 2007, a ouvert un nouvel axe sur la rive droite entre Nice et Carros.

La multitude d'ouvrages d'art toujours plus audacieux, franchissant rivières et vallons, qui ont vu le jour dans la deuxième moitié du XX^e siècle ont ainsi gommé pour l'essentiel les obstacles que

les cours d'eau ont opposé à la circulation pendant des siècles.

- Lettre de Louis XIV au sujet des plaintes de la Savoie contre les entrepreneurs qui ont rompu des rochers dans le lit du Var à Puget-Théniers pour faciliter le flottage des bois destinés à l'arsenal de Toulon, 22 septembre 1662, *Ni Fiume Varo mazzo 1 n 24*
- Mémoire sur le flottage du bois dans le Var et l'usage de récupérer des bois perdus par les habitants du Broc et des autres villages bordant le fleuve, s.d., XVIII^e s., *E 97/108 FF49*
- Protestation contre l'enlèvement de bois portant la marque de marchands niçois, 18 août 1716, *E 97/108 FF49*
- Rapport sur le flottage de deux radeaux sur le Var sans autorisation spéciale, 26 octobre 1861, *5 K 78*
- Délibération du conseil municipal de Saint-Laurent demandant un règlement de police du flottage en raison des dégradations causées aux ouvrages de défense de la rive, 15 mai 1834, *7 S 5*
- Arrêté d'autorisation de flottage sur le Var délivré à Jean-Baptiste Toesca, 6 décembre 1864, *7 S 5*
- Rapport fixant les conditions d'ouverture d'un canal de dérivation latéral dans les alluvions du Var pour faire parvenir des bois à Saint-Laurent, 20 juillet 1838, *7 S 27*
- Guidage des bois flottés depuis la rive, photo, s.d., vers 1900
- Barrage de rondins et cailloux destiné à l'évacuation des bois dans le vallon de Chastillon, photo Victor de Cessole, 23 mai 1899, bibliothèque de Cessole
- Demande d'un marchand de bois de Fontan pour réaliser une écluse de chasse destinée à la vidange de ses bois dans le torrent de la Bendola, 17 septembre 1884, *7 S 141*
- Demande de flottage de 300 poutres sur la Tinée et le Var, 3 janvier 1862, *7 S 5*
- Rapport du service hydraulique sur la délibération de la commune de Breil demandant l'interdiction du flottage sur la Roya, 20 janvier 1883, *7 S 5*
- Lettre du ministre des Travaux publics au sujet de la mise à l'enquête du projet de déclassement de la section flottable du Var, 15 novembre 1950, *183 W 224*
- Contrat de naulage de barque pour aller de Cannes à Gênes, 19 avril 1583, *3 E 18/27 f° 131 v°*
- Contrat de conduite de barque de Cannes en Sicile et en Méditerranée orientale, 15 mai 1593, *3 E 18/37 f° 265 v°*
- Permission délivrée par l'Amirauté d'Antibes pour le transport du courrier entre Antibes et Gênes par la felouque *l'Annonciade*, 11 novembre 1760, *1 J 392*
- Lettre d'assurance des négociants Avigdor pour le transport d'huile d'olive de Nice à Agde par la tartane *Marie-Antoine*, 26 février 1808, *7 J 45*
- Rôle de désarmement au cabotage à Menton en 1866, quartier d'inscription maritime de Nice, *24 P 415*
- Lettre de transport de vin sur la tartane *La Vierge de La Garde* d'Agde à Nice, 9 février 1785, *1 J 315*

- Tartane dans la tempête entre Antibes et Nice, ex voto de Notre-Dame de la Garoupe, 25 avril 1868, photo Michel Graniou
- Lettre faisant part de la crainte de famine dans l'arrondissement de Grasse à la suite de l'embargo sur les bateaux chargés de grains à Agde, 5 ventôse an XIII, 6 U 3/1
- Plan du port de Nice et du projet de creusement du bassin intérieur, 12 février 1878, 4 S 91
- Rapport journalier de la police spéciale du port de Nice sur les escales de paquebots assurant le service côtier entre Marseille et Gênes, 5 juillet 1863, 4 M 1421
- Statistique de relâche des navires dans les ports des Alpes-Maritimes de 1864 à 1866, 4 S 192
- Bateaux à voile dans le port de Cannes, photo, s.d. vers 1890, 10 Fi 1184 et 1185
- Lettre du préfet des Alpes-Maritimes sur l'utilité de maintenir le service des paquebots de Nice en Corse, 14 janvier 1873, 4 M 1421
- Avis de départ de Nice pour Marseille et Sète du bateau à vapeur de la Compagnie Valéry Jean-Mathieu, 10 octobre 1876, 1 J 394
- Rapport hebdomadaire du capitaine du port de Nice du 29 octobre au 4 novembre 1890 et 1891, 4 S 60
- Lettre de la société Navite annonçant la création d'un service ultra rapide par mer de Cannes à San Remo, accompagnée d'une photographie de l'aliscape *Poisson volant d'Azur*, 30 janvier 1962, 175 W 211
- Article de *Nice-Matin* relatant la croisière inaugurale du *Poisson volant d'Azur* entre Cannes et San Remo, 31 juillet 1962, 175 W 211
- Traité des limites entre la France et la Sardaigne conclu à Turin, 24 mars 1760, C91
- Carte du cours de l'Estéron et du Var du Riolan à la mer levée pour déterminer la limite entre la Provence et le Comté de Nice, copiée par Antoine Durieu, 10 juillet 1762, *Ni fiume Varo mazzo 5 n° 6*
- Rapport préparatoire à l'établissement de la nouvelle frontière fixant le principe de la délimitation sur le Var, 15 janvier 1759, *Ni fiume Varo, mazzo 5 n° 1*
- Rapport sur les plaintes des propriétaires de Plan de Puget résidant à Puget-Théniers contre les taxes imposées par les douanes françaises, 17 juin 1823, FS 151/3
- Mémoire de la communauté de Roquestéron-Savoie sur les difficultés consécutives à la partition de la communauté entre deux Etats de part et d'autre de l'Estéron, 7 mars 1823, FS 151
- Carte du Var entre le vallon de Saint-Blaise et le confluent indiquant les passages à gué et le pont de Bonson, dessinée par Guibert, 23 juillet 1768, *Ni Fiume Varo, mazzo 1 n° 30*
- Règlement fixant les conditions de la concession du passage du Var à gué à Saint-Laurent, 1758, *Ni fiume Varo mazzo 6 n°1/2*
- Mémoire sur les avantages qui résulteraient de la construction d'un pont sur le Var entre Nice et Saint-Laurent, s.d., vers 1785, *Ni fiume Varo, mazzo 4 n° 24*
- Projet de texte en l'honneur de la duchesse Marie-Jeanne tutrice du duc Victor Amédée II pour la réalisation du pont sur le Var permettant l'union de territoires que le fleuve divisait, s.d., vers 1670 *Ni fiume Varo mazzo 1 n° 28*
- Avis d'affermage des bacs établis sur la Siagne à Auribeau et Pégomas, 24 septembre 1858, 7 S 84
- Supplique des habitants de Villeneuve-Loubet qui craignent la rupture de la passerelle provisoire en bois installée en 1745 sur le Loup après l'écroulement d'une arche du pont en pierre, s.d., milieu XVIIIe s., E 90/15 DD5
- Pont en bois sur le Var entre Nice et Saint-Laurent, s.d., vers 1860
- Pont en pierre et en bois sur l'Estéron à Roquestéron, 19 novembre 1886, photo Hallauer, 23 Fi 1289
- Pont en pierre sur l'Estéron à Aiglun, s.d., début XXe s., 10 Fi 975
- Construction du viaduc métallique du chemin de fer Sud-France sur la Siagne, photo Jean Luce, 60 Fi 1634