

LE PONT DU VAR

DU « PONT DE GUERRE » AU « PONT D'UNION »

(FIN XVIII^e-MILIEU XIX^e SIECLE)

Marc ORTOLANI
Université Côte d'Azur – ERMES

Dans leur ouvrage sur les grands lieux de l'histoire de France, Olivier Wieviorka et Michel Winock, ont choisi pour les Alpes-Maritimes deux sites emblématiques que sont la Promenade de Anglais et le Festival de Cannes¹, et leur choix se justifie pleinement aujourd'hui. En revanche, si leur recueil avait été réalisé au XIX^e siècle, juste après l'annexion de Nice à France, le pont du Var y aurait naturellement trouvé sa place. Il constituait en effet à cette époque un point d'attraction majeur pour les voyageurs étrangers qui l'empruntaient et y

¹ O. Wieviorka, M. Winock (dir.), *Les lieux de l'histoire de France*, Paris, Perrin, 2017.

revenaient en promenade, tout comme les peintres et graveurs², de même que les guides de voyages pittoresques qui en avaient fait l'un de leurs sujets de prédilection³.

Avant que le pont existe, on trouvait à son emplacement un modeste passage connu dès l'époque romaine⁴ ; situé sur la voie qui longe la côte, il franchissait le fleuve à proximité de son embouchure, la traversée se faisant à gué ou en barque, peut-être à l'aide d'utriculaires⁵. Au XI^e siècle c'est un hospice qui est édifié à Saint-Laurent et confié aux Augustins, pour qu'ils assistent les voyageurs devant franchir le gué, tels les pèlerins se rendant en Terre-Sainte⁶. Depuis cette époque, la traversée est assurée au moyen d'un service payant plus ou moins durable et organisé selon les périodes⁷, et si l'idée de construire un pont semble évoquée, le passage se fait toujours à gué⁸. Avec la dédition de Nice au duché de Savoie, en 1388, le Var devient fleuve-frontière⁹ mais continue durant des siècles à être franchi dans les mêmes conditions, malgré les dangers auxquels s'exposent les voyageurs en raison de ses crues et ses brusques changements de débit¹⁰. Au début du XVIII^e siècle, Vauban le qualifie pour cette raison de « fou et de gueux, propre à rien et qu'on ne peut mettre à la raison » !

Il faut dire que de sérieuses difficultés s'opposent à la construction d'un pont ; les premières sont techniques : « d'une part la largeur du lit qui impose un ouvrage long de plusieurs centaines de mètres ; d'autre part le flottage, au printemps et à l'automne, [qui précipite sur le fleuve des quantités énormes] de bois capables de détruire les piliers des ponts les plus solides même en maçonnerie »¹¹. À cela s'ajoute un obstacle politique : le fleuve formant une frontière, toute construction suppose au préalable l'accord diplomatique des deux pays riverains, rendu improbable par les relations pour le moins difficiles qu'ils entretiennent tout au long du XVIII^e siècle au cours duquel ils sont régulièrement ennemis.

² Coll., *Le Pays de Nice et ses peintres au XIX^e siècle*, Nice, Acadèmia Nissarda, 1998, p. 228-229 : aquarelles de Joseph Fricero, Jacques Guiaud et Hercule Trachel ; Jean-Paul Potron, « La ville à la campagne, la campagne dans la ville. L'album aquarellé de Nice et ses environs », Coll., *Jacques Guiaud, paysagiste, peintre d'histoire, aquarelliste du paysage niçois 1810-1876*, Nice, Acadèmia Nissarda, 2018, p. 260-261.

³ G. de Saint-Fargeau, *Guide pittoresque du voyageur en France – Route de Paris à Nice*, Paris, Didot, 1838, tome 3, p. 2.

⁴ Il apparaît sur la *Tabula Peutingeriana*, copie du XIII^e siècle d'une ancienne carte romaine où sont représentées les principales villes et routes de l'Empire.

⁵ F. Benoit, « Les utriculaires de Cimiez », *Bulletin de la Société nationale des antiquaires de France*, 1967, p. 191-197.

⁶ A. Garidelli, « Le gué de Saint-Laurent et son hospice », *Nice historique*, 1930, p. 173.

⁷ A. Garidelli, « Le gué... », p. 174-175.

⁸ C. Bourrier-Reynaud, *Ponts et merveilles. En remontant le cours du Var, de Nice aux Entraunes, du comté de Nice aux Alpes-Maritimes*, Nice, Serre, 2010, p. 27-28.

⁹ M. Bottin, « Du Var aux Alpes, le comté de Nice entre deux frontières, 1388-1860 », *Nice Historique*, 1988, p. 101-107.

¹⁰ Le nom « Var » proviendrait du verbe latin *variare* : G. Carrot, « La frontière du Var entre 1789 et 1815 », *Cahiers de la Méditerranée*, 1976, n° 13, p. 100, note 1 ; au printemps et à l'automne il peut passer de 20 m³ à 5 000 m³ à la seconde.

¹¹ M. Bottin, « Passer le Var à Saint-Martin, ou les vicissitudes d'un service public mal réglé XVI^e-XIX^e siècles », *Provence historique*, 2001, fasc. 206, p. 510.

Il reste certes la possibilité de voyager par mer, mais les désagréments et les risques sont nombreux¹², à commencer par les barbaresques qui constituent une menace bien réelle¹³. Faute de pont, c'est donc toujours à gué ou éventuellement par bac que s'effectue la traversée. Comme le rappelle Michel Bottin, « il existe au long des siècles plusieurs gués, pratiquement un en face de chaque village : Bonson, Gillette, Le Broc, Gattières, La Gaude, Saint-Laurent. Ils sont de commodité très inégale, et seul celui de Saint-Laurent est réglementé et aménagé »¹⁴ et même gardé¹⁵. Mais ce service est loin de donner satisfaction : en raison des « abus qui se pratiquent de tout temps pour le passage de cette rivière et même des accidents qui arrivent fréquemment » ainsi que des plaintes portées en haut lieu, le consul de France à Nice rédige un règlement pour le passage du Var, validé ensuite par un arrêt du Conseil. Sur cette base, un marché est conclu pour six ans en 1757 par le commissaire des guerres d'Antibes afin d'assurer la régularité du passage, moyennant des tarifs adaptés à l'effort des gueyeurs¹⁶ ; cependant dès sa mise en fonctionnement, le service « occasionne beaucoup de plaintes et de rumeurs », jusqu'à des remontrances adressées à Choiseul par la Cour de Turin, ce qui conduit l'Intendant de Provence à résilier le marché¹⁷. Ce n'est que par la suite, avec le traité franco-sarde du 24 mai 1760 qui rectifie la frontière entre les deux États¹⁸, qu'on établit un droit de péage au bénéfice de la communauté de Saint-Laurent en contrepartie duquel l'activité est réorganisée sous la forme d'un véritable service public¹⁹ : on procède à la nomination de douze gaïeurs, « les plus propres et les plus experts dans cette fonction », qui assureront le service (au besoin avec une solide barque) dans le respect des principes de continuité, de sécurité et d'égalité tarifaire, n'accordant la gratuité qu'aux pauvres et aux pèlerins²⁰. Un document non daté, conservé aux Archives municipales de Saint-Laurent insiste à son tour sur leur moralité : « Ils faut que les barquiers soient des gens craignant Dieu 1/ qui fassent les sacrements et qui fassent leurs Pâques chaque année 2/ qui portent un tablier autour de leur ceinture 3/ qui aient de la pudeur et de l'honnêteté envers les personnes du sexe 4/ qui soient charitables envers les pauvres [...] 5/ qui ne soient point abrutis dans le vin pour ne pas risquer de se noyer et noyer les autres... »²¹.

¹² A. Baréty, « Le Voyage de Nice autrefois. D'Antibes à Gênes par la route », *Nice Historique*, 1913, p. 169.

¹³ M. Ortolani « Une menace pour le commerce niçois. La présence barbaresque et son règlement diplomatique au début du XIX^e siècle », *Nice Historique*, 2017, p. 63-86.

¹⁴ M. Bottin, « Passer le Var ... », art. cit., p. 513.

¹⁵ Arch. dép. Alpes-Maritimes, E 64/EE 5, ordre du commandant du fort d'Antibes aux consuls de Coursegoules pour que la communauté fournisse deux hommes pour la garde du pont du Var, 19 juin 1721. La garde est composée de quatre hommes, deux de Coursegoules et deux de Gréolières.

¹⁶ J.-B. Lacroix, « Les ponts des Alpes-Maritimes du Moyen âge au XX^e siècle », *Nice historique*, 2005, p. 221-222.

¹⁷ Arch. dép. Alpes-Maritimes, Ni Fiume Varo, mazzo 6, pièce 5, lettre de La Tour, intendant de Provence au duc de Choiseul, 1^{er} avril 1759.

¹⁸ D. Andreis, « Le traité de Turin de 1760 », *Nice historique*, 1973, p. 61-73.

¹⁹ M. Bottin, « Passer le Var à Saint-Martin... », art. cit., p. 509-522.

²⁰ J.-A. Garidelli, « Le gué de Saint-Laurent et son hospice »..., art. cit., p. 176-177.

²¹ Arch. mun. Saint-Laurent-du-Var, DD 15, barquiers du Var (s.d., XVIII^e siècle).

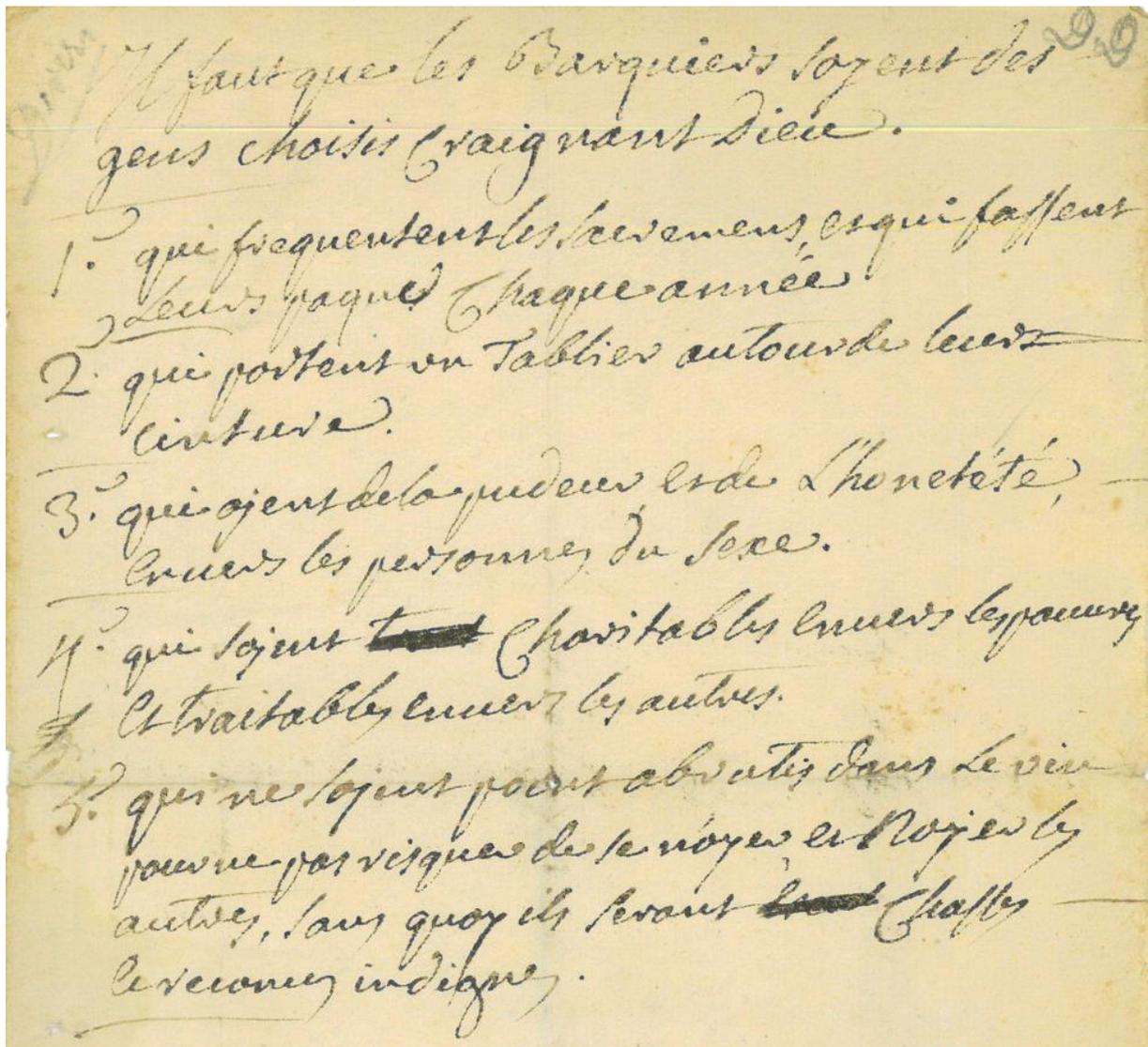


Fig. 1. Note relative aux conditions de recrutement des barquiers.
Arch. mun. Saint-Laurent-du-Var, DD 15, barquiers du Var (s.d., XVIII^e siècle).

Malgré ces garanties, la traversée ne manque pas d'impressionner les voyageurs : L'Anglais Smollett qui franchit le fleuve en 1763 ou l'Allemand Sulzer (qui séjourne à Nice en 1775-1776) nous en ont laissé le récit²² ; retenons celui de l'abbé Papon²³ : « on s'assied sur les épaules de deux hommes qui se tiennent serrés l'un contre l'autre [...]. On traverse le fleuve dans cette attitude mais il faut avoir soin de ne pas regarder l'eau ; elle est si rapide que la tête tournerait et on risquerait de tomber ». Par ailleurs, tous les passeurs ne sont pas aussi honnêtes qu'il le faudrait : en 1789, un voyageur génois est pris en

²² C. Bourrier-Reynaud, *Ponts et merveilles...*, art. cit., p. 36-37.

²³ J.-P. Papon, *Voyage littéraire de Provence*, Paris, Barrois aîné, 1780, p. 253.

charge par un « gayeur » sur la rive sarde, mais, parvenus « au plus fort de l'eau », on lui réclame un surplus et, ne pouvant pas payer, il est abandonné « au milieu du Var » et ne « doit son salut qu'à la Providence »²⁴.

Bien évidemment, un pont résoudrait le problème, mais, jusqu'à la Révolution, seules les armées d'invasion sont à l'origine de constructions par ailleurs assez éphémères²⁵. En 1704 par exemple, à l'occasion de la guerre de succession d'Espagne, les troupes piémontaises construisent un premier ouvrage pour l'invasion de la Provence²⁶. Puis, en 1744, à l'occasion de la guerre de succession d'Autriche au cours de laquelle la France s'oppose à nouveau aux États de Savoie, le prince de Conti parvient, malgré les difficultés, à faire édifier « un pont de plus de 600 toises de long, partie sur des chevalets et partie sur des pilotis »²⁷. Mais dès 1760, ce pont est emporté « par une forte inondation des montagnes »²⁸.

Malgré ces difficultés, le trafic entre la Provence et le pays niçois, composante des États de Savoie, est intense et ce gué reste un lieu d'échange tout comme le pont lorsqu'il est utilisable. Quelques rares données permettent de mesurer l'importance de ce trafic : un état des produits importés à Nice, provenant de Provence et exportés de Nice vers cette destination en 1786 donne une idée de leur variété²⁹. À Nice parviennent des quantités de riz et de vermicelles, de fruits frais et secs, de volailles, de porcs, de graisse et de suif, de métaux (cuivre, fer), d'étoffes, de plâtre, de cire, voire de bouchons de liège. De Nice sont exportés notamment des fruit secs (châtaignes, prunes), du raisin, du vin, des toiles (coton, chanvre), de la poix, de la farine, des citrons et de la fleur d'oranger.

C'est la raison pour laquelle, l'idée de construire un pont n'est jamais abandonnée : ce pont existe pour ainsi dire « en espérance », de même qu'il fait l'objet, à la fin de l'Ancien Régime, de plusieurs mémoires rédigés aussi bien en Provence qu'au Piémont. Un premier document, non daté, mais que l'on peut situer dans les années 1760-1770 souligne « l'avantage des nations limitrophes [ainsi que] la liberté et la facilité du commerce » que procurerait « un pont solide » tel qu'il avait été édifié « pendant la dernière guerre pour le service des armées ». Une fois l'édifice construit, et pour que son entretien « ne coûte rien aux deux souverains » l'établissement d'un péage serait la solution idéale, ainsi que des gardes et des barrières pour

²⁴ Arch. mun. Saint-Laurent-du-Var, DD 15, lettre du subdélégué Vial aux consuls de Saint-Laurent, 2 juin 1789. De tels épisodes se poursuivent d'ailleurs même après la Révolution : en l'an XII, après la noyade d'un muletier dans la tentative de passer le fleuve, on pointe encore du doigt « la profession de gueyeur dont on abuse étrangement et impunément », une profession « abandonnée à la volonté de ceux qui veulent l'exercer » et sans « qu'aucun règlement de police n'ait fixé le prix de la rétribution ». Ici encore, « des pauvres voyageurs ont été déposés entre deux bras de la rivière et là comme dans une forêt on les a forcés à payer des sommes exorbitantes pour avancer ou reculer » : Arch. dép. Alpes-Maritimes, CE S 82, procès-verbal du maire de Gilette adressé par le sous-préfet de Puget-Théniers au préfet, 20 prairial an XII (9 juin 1804), cité par J.-L. Fontana, « Franchir le Var », *Nice historique*, 2005, p. 275.

²⁵ G. Carrot, « La frontière du Var entre 1789 et 1815 »..., art. cit., p. 87.

²⁶ J.-B. Lacroix, « Les ponts des Alpes-Maritimes... », art. cit., p. 231.

²⁷ Marquis de Saint-Simon, *Histoire de la guerre des Alpes, ou campagne de 1744*, Amsterdam, éd. Marc-Michel Rey, 1770, p. 27.

²⁸ J. Baretti, *Voyage de Londres à Genève*, Amsterdam, Ed. Marc-Michel Rey, 1777, t. 4, p. 133 : lettre n° 83, Antibes, le 12 novembre 1760.

²⁹ Arch. dép. Alpes-Maritimes, Ni Fiume Varo, mazzo 4, articles exportés et importés à Nice en 1786, 19 juillet 1787.

empêcher la contrebande et les désertions³⁰. Toujours côté français, un autre « mémoire sur les avantages qui résulteraient de la construction d'un pont sur le Var aux deux comtés de Nice et de Provence »³¹ se place dans la même perspective : dans une Europe éclairée, les gouvernements « portent toute leur attention à étendre le commerce de leurs peuples » ; or, « dans un point de communication des deux plus belles contrées de cette partie du monde », subsiste un obstacle qui se franchit « souventes fois avec du risque et toujours avec frayeur ». Un pont ne présenterait que des avantages du point de vue de l'approvisionnement, du commerce (notamment des huiles et des vins) et de l'activité économique, et les inconvénients seraient facilement maîtrisés ; sans compter son utilité pour les courriers et « l'expédition des affaires de l'État ».

Côté piémontais, un document similaire³² s'appuie sur la même argumentation : chaque pays pourra bénéficier des produits de l'autre et les voyageurs éviteront la voie maritime et le risque du passage du Var, ainsi que le recours aux gueyeurs (« *guazzatori* ») connus pour leur indécence étant « continuellement nus ». En 1785, le président du Sénat Trinchieri di Sant'Antonino ajoute un dernier argument que l'on aurait pu croire prématuré³³ : « l'hiver, l'affluence dans cette ville [Nice] de personnes de qualité, tant Anglais que Français et d'autres nations, pour profiter du climat tempéré dont on jouit » est régulièrement interrompue en raison des crues du Var. Ces hivernants se trouvent bloqués (« *sequestrati* ») à Saint-Laurent ou bien prennent le risque de poursuivre par mer ou traverser à gué, et il ne se passe pas une année sans qu'un voyageur ne se noie. Un pont résoudrait ce grave inconvénient et, par ailleurs, son coût pour les finances royales serait allégé par une dépense partagée entre les deux souverains, et amortie ensuite par le paiement d'un péage.

Telle est la situation à la veille de la Révolution : malgré des besoins évidents et des demandes assez explicites, un pont n'a pu encore être construit ; il le sera entre la fin 1792 et le début de l'année 1793 par les armées révolutionnaires. Très vite cependant, il dépasse la simple fonction d'ouvrage destiné à permettre le franchissement du fleuve. En raison de l'histoire mouvementée que connaît cette portion de territoire de la fin du XVIII^e au milieu du XIX^e siècle, il devient plus qu'un moyen de communication ou qu'un enjeu militaire ou politique : au-delà de son assise matérielle et de ses reconstructions répétées (I), il devient pratiquement une institution, dont les vicissitudes le chargent d'une pluralité de fonctions (II) en temps de paix et plus encore en période de guerre.

³⁰ Arch. dép. Alpes-Maritimes, Ni Fiume Varo, mazzo 6, projet pour l'établissement d'un pont sur le Var (s.d.).

³¹ Arch. dép. Alpes-Maritimes, Ni Fiume Varo, mazzo 4, pièce n° 24, (s.d., 1785 selon J.-B. Lacroix, « Les ponts des Alpes-Maritimes... », p. 231).

³² Arch. dép. Alpes-Maritimes, Ni Matières économiques, mazzo 2, n° 4, *memoria sulla necessità della costruzione d'un ponte sul fiume Varo per agevolare la libera comunicazione colla vicina Provenza* (brouillon, s.d.).

³³ Arch. dép. Alpes-Maritimes, Ni Fiume Varo, mazzo 4, pièce n° 24, lettre du Président Trinchieri adressée à Turin, 28 novembre 1785.

I – Le pont du Var et son assise matérielle

L'obstacle politique qui s'opposait à la construction d'un pont lorsque le Var était une frontière est brusquement levé en 1792, lorsque les armées de la République se rendent maîtres d'une grande partie du comté de Nice et repoussent vers les montagnes la frontière entre les deux pays³⁴. Dès lors, la nécessité d'un pont sur le Var devient d'autant plus impérieuse qu'il s'agit de relier à la France un nouveau territoire qu'elle vient d'annexer et qui constitue désormais une partie du nouveau département des Alpes-Maritimes³⁵.

Cependant, entre 1793, date d'achèvement du premier pont de bois, et 1864 fin des travaux du pont en pierre, bientôt baptisé Napoléon III, l'ouvrage est sans cesse détruit et reconstruit, sans compter que, durant les périodes où il est opérationnel, il nécessite un entretien constant.

A – Un pont construit... et reconstruit

La première construction d'un pont militaire est liée à la nécessité de permettre l'approvisionnement de l'armée qui est entrée dans le ci-devant comté de Nice fin septembre 1792³⁶.

Depuis les premiers mois de 1790, des émigrés du sud de la France ont commencé à affluer vers le comté et ont d'ailleurs « répandu les pires rumeurs sur les révolutionnaires, populace assoiffée de sang, impie, sans foi ni loi »³⁷. Durant l'été 1792, le gros des forces de l'armée du midi commandé par Montesquiou a pour objectif la Savoie, mais une division dite du Var, installée à Antibes et commandée par d'Anselme menace le Pays niçois³⁸. L'ordre d'envahir le comté lui parvient d'ailleurs le 16 septembre, à la suite de la rupture des relations franco-sardes.

Côté Piémontais, c'est logiquement sur le Var, le long de la frontière, que s'établit la ligne de défense³⁹, mais assez vite les nouvelles se font inquiétantes : aux bâtiments français qui croisent dans la Baie des Anges et s'avancent même jusqu'à la rade de Villefranche, s'ajoute un message alarmant que le duc d'Aoste, fils du roi, adresse au général de Courten chargé de la

³⁴ M. Ortolani « La population du comté de Nice face à une nouvelle frontière. Le front franco-sarde (1792-1794) », dans (R. Schor, M. Ortolani Y. Kinossian, Y. Gastaud), *Fixer et franchir la frontière - Alpes-Maritimes 1760-1947*, Milan, Silvana Editore, 2016, p. 187-210.

³⁵ Le 31 janvier 1793, la Convention déclare à l'unanimité qu'elle « accepte au nom de la France le vœu émis par le peuple souverain du ci-devant comté de Nice, et qu'en conséquence il fera partie intégrante du territoire de la République ». Le 4 février, il est décrété que le comté formera un 85^e département sous le nom de « département des Alpes-Maritimes » : M. Geoffroy, *Recherches sur la mise en place des institutions françaises dans l'ancien comté de Nice (1790-1800)*, thèse histoire, Nice, 1973.

³⁶ E. Hildesheimer, « En 1792, l'armée française entre à Nice », *Nice historique*, 1992, p. 115-125 ; P. Canestrier, « La conquête et l'occupation de la ville et du comté de Nice sous la Révolution – Documents officiels inédits 1792 », *Nice historique*, 1931, p. 46-60.

³⁷ Michel Derlange, « Nice sous la Révolution et l'Empire », in A. Ruggiero (dir.), *Nouvelle histoire de Nice*, Toulouse, Privat, 2006, p. 143 ; Maurice Bordes (dir.), *Histoire de Nice et du pays niçois*, Toulouse, Privat, 1976, p. 213 et suiv.

³⁸ P. Gonnet, M. Péronnet, *La Révolution dans les Alpes-Maritimes*, Le Coteau, Horvath, 1989, p. 90.

³⁹ H. Costamagna, « Un essai de défense du comté de Nice sur le Var et son échec », *Nice historique*, 1992, p. 173-177.

défense du comté : « vous allez être attaqué par terre et par mer par trente-cinq mille Français. Sauvez les troupes et le Piémont à quelque prix que ce soit ». Le vieux chevalier de Courten qui ne dispose que de neuf bataillons⁴⁰, au total moins de 4 000 soldats, estime alors que pour éviter leur anéantissement, le repli sur Saorge s'impose, et la retraite s'organise précipitamment⁴¹.

Nice n'étant plus défendue, d'Anselme ordonne l'invasion : le 29 septembre, il « fait passer le Var à deux compagnies d'infanterie légère, un bataillon de grenadiers et trente dragons [...]. Puis quatre bataillons [et 150 cavaliers...] aidés par des paysans, franchissent le torrent, partie à gué partie à la nage, en ne perdant que trois hommes et quelques chevaux »⁴². Après une reconnaissance des défenses piémontaises abandonnées, d'Anselme fait son entrée à Nice.

Mais au-delà de ces épisodes largement connus et commentés, ce qui nous intéresse, est que le lendemain de l'entrée des Français à Nice, une pluie d'automne commence à tomber et les intempéries se prolongent plus de douze jours faisant tellement grossir le Var que « la communication entre les deux rives devient impossible »⁴³. Sur le plan militaire, la situation devient alors très inquiétante puisque d'Anselme, à la tête d'un petit effectif (4 000 hommes) et privé de renforts, se trouve pris au piège à Nice, entre le front de l'armée piémontaise⁴⁴ et le Var désormais infranchissable⁴⁵.

C'est dans ce contexte, que le 3 octobre 1792, l'ordre est donné de construire à la hâte un pont de bois sur le fleuve. Deux ingénieurs, Blay et Milet-Mureau⁴⁶, sont chargés de diriger les travaux effectués par les militaires et une importante main d'œuvre de civils : réquisitionnés par l'administration de District dans les villages alentour, sous menace de recourir à la force publique, ils sont rémunérés « à raison de trente sols par jour »⁴⁷. Le travail semble efficace puisque dès le 8 décembre « une communication provisoire est établie entre les deux rives et un mois plus tard, des charrettes passent [déjà] sur le pont »⁴⁸.

Construit sur des chevalets formés de pilotis, il est d'une longueur considérable (comprise selon les mesures entre 600 et 900 mètres) sur trois de large, le plancher à 2,80 mètres

⁴⁰ Sur l'armée piémontaise, S. Loriga, *Soldats. Un laboratoire disciplinaire : l'armée piémontaise au XVIII^e siècle*, Venise, Mentha, 1992, 318 p.

⁴¹ A. Ruggiero, « À propos du retrait de Nice des troupes piémontaises en septembre 1792 », *Recherches régionales Alpes-Maritimes et contrées limitrophes*, 2007, n° 185, p. 78 ; G. Blondeau, « La retraite des troupes sardes de Nice en septembre 1792 », *Nice historique*, 1940, p. 81-96 et 1941, p. 3-16.

⁴² L. Krebs, H. Moris, *Campagnes dans les Alpes pendant la Révolution*, Paris, Plon, 1891, p. 131 ; H. Costamagna, « Un essai de défense du comté de Nice sur le Var... », art. cit., p. 176.

⁴³ E. Reynaud, « Notice historique sur le passage du Var », *Nice historique*, 1908, chapitre XI, p. 246.

⁴⁴ La ligne Breil, col de Brouis, Authion col de Raous résistera aux assauts français en décembre 1792.

⁴⁵ H. Costamagna, « Un essai de défense du comté de Nice sur le Var... », art. cit., p. 176.

⁴⁶ Le baron Louis Marie Antoine Destouff de Milet de Mureau (Toulon 1751 - Paris 1825) a fait ses études à l'École royale du génie. Il commande en 1792 l'artillerie et le génie à l'armée des Alpes et celle du Var. Il deviendra général et baron d'Empire.

⁴⁷ Arch. dép. Alpes-Maritimes, E 64/4 H 8, réquisition de 20 hommes pour les travaux du pont du Var, 23 octobre 1792.

⁴⁸ E. Reynaud, « Notice historique sur le passage du Var »..., art. cit., p. 247.

au-dessus de l'étiage et comportant pas moins de 182 travées de quatre à six mètres de portée chacune⁴⁹.

Mais pour construire cet ouvrage, il a fallu une quantité d'arbres sur les deux rives, en particulier ceux provenant d'une forêt qui existait sur la rive gauche et qui a été totalement anéantie. Un rapport établi en l'an XIII par Horace Cougnet, conseiller municipal de Nice, en rappelle l'importance : « à l'époque où l'armée française entra dans le pays, la terre de réserve du Var formait une forêt d'arbres de haute futaie, longue environ d'un myriamètre [10 kilomètres] sur 100 à 250 mètres de largeur. Cette forêt [...] fut alors entièrement abattue pour former le pont »⁵⁰. Or cette futaie d'arbres touffus, appelée « terre de réserve » et jadis protégée par le Sénat de Nice, n'était pas seulement « délicieuse pour la promenade des étrangers », comme le note Albanis Beaumont en 1787⁵¹ ; elle avait surtout pour fonction de former une digue servant à prémunir les terres agricoles contre les inondations⁵². Une carte française de l'estuaire du Var, datant de 1758 qualifie d'ailleurs ce lieu de « Terres et bois de la ville [de Nice] contre le Var »⁵³.

Par ailleurs, en raison des circonstances, la construction de ce qu'on appelle bientôt « la passerelle des Français » est pour le moins hâtive et sa fragilité rapidement mise en évidence. Dès septembre 1793, Bouron, ingénieur des ponts et chaussées employé à l'armée d'Italie, s'adresse « aux citoyens représentants du peuple près la même armée » pour leur faire part de ses réflexions sur « la conservation du pont du Var ». Cet ouvrage – écrit-il – « est le seul débouché qui assure actuellement le service de l'armée d'Italie ; sa conservation importe donc essentiellement à la République ». Or, plusieurs causes menacent sa conservation, parmi lesquelles les crues extraordinaire ou le choc des arbres déracinés ou abandonnés au cours des eaux. Pour cette dernière cause, il faudrait « planter des pieux en amont du pont pour former une espèce de barrage » ou bien avoir des hommes prêts « à forcer ces arbres à se diriger suivant le cours des eaux ». En revanche, « si la crue extraordinaire arrivait [...], on ne saurait s'opposer, calculer ou prévoir le dommage que [le pont] éprouverait alors »⁵⁴.

Quelques mois à peine après l'achèvement du pont, les principales causes de destruction ont été identifiées conséquence du défaut majeur de l'ouvrage : il est constitué de « travées très courtes en nombre élevé [qui] risquent de former un barrage et s'opposer à l'écoulement des matériaux charriés par les eaux lors des fortes crues »⁵⁵.

⁴⁹ G. Carrot, « La frontière du Var entre 1789 et 1815 »..., art. cit., p. 90 ; H. Costamagna, « La défense du Var sous la Révolution et l'Empire », *Recherches régionales Alpes-Maritimes et contrées limitrophes*, 1963, p. 2 ; J.-B. Lacroix, « Les ponts des Alpes-Maritimes... », p. 232.

⁵⁰ Cité par E. Reynaud, « Notice historique sur le passage du Var », art. cit., p. 247.

⁵¹ J.-F. Albanis Beaumont, *Voyage historique et pittoresque du Comté de Nice*, Genève, Bardin, 1787 ; cette forêt a été immortalisée par le peintre Clément Roassal : C. Bourrier-Reynaud, *Ponts et merveilles. En remontant le cours du Var...*, art. cit., p. 35.

⁵² « Aux dires des gens du pays, ce serait de cette époque que dateraient les désastres qui ont affligé à diverses reprises les propriétaires riverains » : Arch. dép. Alpes-Maritimes, Br. 618, M. Vigan, *Mémoire historique et technique sur les travaux d'endiguement et de colmatage de la rive gauche du Var*, (s.d.), p. 338 ; cette forêt est qualifiée de « *selva di guarentigia* » : Arch. dép. Alpes-Maritimes, 1 FS 801, lettre à l'intendant, 22 juillet 1819.

⁵³ J.-B. Lacroix, « Les ponts des Alpes-Maritimes... », art. cit., p. 223.

⁵⁴ Arch. dép. Alpes-Maritimes, L 269, réflexions de l'ingénieur des ponts et chaussées employé à l'armée d'Italie, 6-9-1793.

⁵⁵ J.-B. Lacroix, « Les ponts des Alpes-Maritimes... », art. cit., p. 232.

Il faut rappeler ici que ces crues sont liées au climat et au relief particuliers des Alpes-Maritimes. Les précipitations y sont souvent brutales et orageuses et, s'abattant sur des pentes souvent fortes, elles causent des crues soudaines, aggravées par l'accumulation de tout ce que l'eau arrache sur son passage. Par ailleurs, il faut aussi considérer la superficie du bassin hydrographique du Var (près de 3 000 km²) qui s'étend sur la plus grande partie du département.

Malgré les travaux de confortement réalisés, en l'an VII (1799), l'ingénieur Griffet considère toujours le pont du Var comme « un ouvrage provisoire, précaire et ruineux par sa longueur excessive et son mauvais genre de construction »⁵⁶. Effectivement, cette fragilité va être confirmée à l'automne de l'an XI (1802-1803) lorsqu'une crue ouvre trois brèches dont une de cinquante mètres, événement considérable dont se fait écho la presse internationale : « le pont du Var qui venait de recevoir récemment de nouvelles réparations a été emporté dans quelques parties et totalement dégradé dans d'autres »⁵⁷. Plus de cinquante travées doivent être reconstruites pour le rendre à nouveau praticable.

En décembre 1807, une nouvelle destruction a lieu et l'ingénieur en chef du département, Joseph Teulère en explique les causes : « ce torrent [le Var] ayant rassemblé presque toutes ses eaux en un seul bras, au moyen de divers courants en écharpe réunis en un seul dirigé vers la tête du pont de Saint-Laurent, emporta la tête de ce pont avec 100 mètres de longueur de travées »⁵⁸. La circulation est rapidement rétablie mais au moyen de madriers qui ne rendent pas possible le passage de voitures⁵⁹. En octobre et novembre de l'année suivante (1808) surviennent de nouvelles avaries, mais c'est surtout en septembre 1810 que le Var connaît « l'une de ses crues des plus fortes, l'eau s'élevant jusqu'au-dessus du pont. Tout le Var est occupé par les eaux [et] la quantité de bois marchand entraînée par cette crue est immense »⁶⁰. L'ingénieur en chef des Ponts et chaussées prévient le préfet : « les bois marchands s'entrelacent aux travées du pont et [le] secouent [...]. On emploie tous les ouvriers au décombrement des palées. Si on ne réussit pas, elles seront emportées et on doit s'attendre à de pareils événements jusqu'à ce que ces travées aient une largeur suffisante pour le passage des bois flottés et des arbres arrachés des rives »⁶¹. Leurs efforts sont insuffisants. Une nouvelle brèche est ouverte par le choc des troncs et le préfet du Var doit ordonner la construction provisoire d'un « pont sur cordes » au moins pour le passage des piétons⁶², en attendant la construction d'un nouvel ouvrage entreprise en 1813.

L'étude achevée en 1812 prévoit un nouveau pont, en amont du précédent, et beaucoup plus ambitieux⁶³ : réduit à une longueur de 335 mètres, pratiquement la moitié de l'ancien, grâce à une digue avec un enrochement qui la fixe à la rive gauche, il sera composé de 22 travées de

⁵⁶ Arch. dép. Alpes-Maritimes, CE S 78, rapport de l'ingénieur Griffet, 2 ventôse an VII (20 février 1799) cité par J.-L. Fontana, « Franchir le Var »..., art. cit., p. 278.

⁵⁷ *Journal politique de Mannheim*, 22 novembre 1802.

⁵⁸ Cité par E. Reynaud, « Notice historique sur le passage du Var », chapitre XII, p. 265.

⁵⁹ J.-B. Lacroix, « Les ponts des Alpes-Maritimes... », art. cit., p. 232.

⁶⁰ Arch. dép. Alpes-Maritimes, CE S 82, cité par J.-L. Fontana, « Franchir le Var... », art. cit., p. 278.

⁶¹ Arch. dép. Alpes-Maritimes, CE 2 S 11, lettre de l'ingénieur en chef des Ponts et chaussées au préfet, 13 septembre 1810.

⁶² Arch. dép. Alpes-Maritimes, CE 2 S 11, lettre du directeur général des Ponts et chaussées au préfet du Var, 28 septembre 1810.

⁶³ Arch. dép. Alpes-Maritimes, CE 2 S 11, affiche (3^e et dernière) – Construction à neuf du pont du Var – adjudication définitive du 8 septembre 1812.

15 mètres de portée. Les travaux sont adjugés à Jean Faraud, architecte de la ville de Nice, pour un montant de 360 000 francs et se prolongent durant le printemps et l'été 1813⁶⁴.

Plus solide que le précédents, cet ouvrage résistera mieux aux crues du fleuve qui charrient toujours pourtant des troncs flottés suivant une pratique récurrente⁶⁵ (mais désormais réglementée par les patentes royales de 1834)⁶⁶, de même que des arbres arrachés aux berges. En novembre 1841, une partie du pont est emportée par une crue et en décembre, au cours de travaux de réparation, Ripert, l'ingénieur en chef du département, et un ouvrier tombent à l'eau et perdent la vie. En 1848, ce sont à nouveau trois arches du pont qui sont détruites ; en 1852 quatre travées subissent le même sort, puis deux autres en juin 1855 et deux autres encore en 1858⁶⁷. À chaque fois, il faut reconstruire et pour cela engager des sommes souvent considérables. C'est pourquoi, au milieu du siècle apparaissent des projets pour l'édification d'un pont plus solide : nous laisserons de côté l'idée de construire, à frais partagés entre les deux États, un pont suspendu, à laquelle il ne sera pas donner suite⁶⁸, pour nous arrêter sur les conséquences de la visite de Napoléon III dans le comté de Nice nouvellement annexé. À l'occasion du court séjour qu'il effectue à Nice en septembre 1860⁶⁹, il se rend sur les bords du Var puis sur le pont, accompagné de l'Impératrice et d'une impressionnante délégation pour apprécier les travaux d'endiguement du fleuve mais se convaincre également de la nécessité d'un ouvrage plus résistant servant d'assise à la route impériale n° 7.

Avec l'annexion à la France, une impulsion décisive est donnée à la voie de chemin de fer qui franchira le fleuve et, en 1861, il est décidé d'accoler au pont ferroviaire un pont routier en fonte qui se substituera à l'ancien ouvrage en bois⁷⁰. Long de 367 mètres, il comportera seulement six travées de 50 mètres chacune, reposant sur cinq piles intermédiaires⁷¹. Les travaux se prolongent de 1862 à 1864, date à laquelle le pont Napoléon III fait enfin entrer les habitants du nouveau département dans l'ère de la modernité, faisant quelque peu oublier les difficultés et les multiples travaux d'entretien des ouvrages antérieurs.

⁶⁴ J.-B. Lacroix, « Les ponts des Alpes-Maritimes... », art. cit., p. 232-233 ; Arch. dép. Alpes-Maritimes, 2 FS 801, état sommaire des travaux exécutés pour la construction du pont du Var par le Sr. Faraud, adjudicataire, 4 mai 1814.

⁶⁵ L. Thévenon, « Le flottage des bois dans le comté de Nice, une nécessité désastreuse », *Nice historique*, 2019, p. 2-28 ; H.-L. Bottin, « Protection de l'environnement et intervention administrative. Le flottage des bois dans la province de Nice au XIX^e siècle », dans M. Ortolani, O. Vernier, M. Bottin (dir.), *Protection et valorisation des ressources naturelles dans les États de Savoie*, Nice, Serre, 2014, p. 213-230.

⁶⁶ *Regie lettere patenti per le quali S.M. ordina nuovi provvedimenti pel trasporto de legnami a galla sulle acque de fiumi torrenti e laghi*, 28-1-1834.

⁶⁷ E. Reynaud, « Notice historique sur le passage du Var »..., chapitre XIV, art. cit., p. 296-297.

⁶⁸ E. Reynaud, « Notice historique sur le passage du Var »..., chapitre XIV, art. cit., p. 297.

⁶⁹ M. Ortolani « Le voyage de Napoléon III à Nice. Une consécration de l'annexion », *Nice Historique*, 2010, p. 175.

⁷⁰ *Napoléon III et les Alpes-Maritimes. La naissance d'un territoire* (catalogue d'exposition), Milan, Silvana editore, 2009, p. 94.

⁷¹ J.-B. Lacroix, « Les ponts des Alpes-Maritimes... », art. cit., p. 252.

B – Un pont sans cesse entretenu

Il ne s'agira pas ici de revenir sur les travaux de construction et reconstruction du pont de bois entre 1792 et 1864, mais simplement d'évoquer l'entretien ordinaire et néanmoins essentiel d'un ouvrage fragile et sans cesse dégradé.

Il faut commencer par rappeler que, dès sa construction, le pont fait l'objet de dégradations plus ou moins importantes dont on peut rappeler les causes : tout d'abord, la fréquentation intense de la chaussée provoque des affaissements et « des trous qui rendent la circulation dangereuse pour les voitures et les bêtes et malcommode pour les personnes » ; plusieurs équipes de cantonniers et de charpentiers sont donc disponibles à tour de rôle pour procéder aux réparations sollicitées par la direction du Génie civil et autorisées par l'intendant⁷². Mais souvent ces dégradations ne sont pas seulement liées à l'usage que l'on fait de l'ouvrage, elles sont volontaires. Dès octobre 1814, l'administration française informe l'intendant de Nice que des individus, à proximité de la rive gauche, emportent des parties du pont en métal (« ferrements ») et en bois ; un individu armé d'une hache a même été surpris en train de faire sauter des boulons : « j'ai cru devoir vous prévenir de [ces] cas lamentables – écrit le fonctionnaire – afin que vous puissiez donner les ordres nécessaires pour que ces dégradations ne soient continuées »⁷³. Parfois il s'agit non pas de déprédations, mais de dégradations volontaires qui confinent au vandalisme. En l'an XI « des malveillants [envisagent] d'interrompre la communication du pont du Var en coupant les cordages qui lient les pièces principales du plancher [...] établi pour le passage des piétons ». Le commandant de gendarmerie a d'ailleurs son idée quant à leur identité et leur motivation qui rappelle de vieilles habitudes : « je ne suis pas éloigné de croire que la cupidité des manouvriers de St-Laurent ne les portasse à cette audace, car ils gagnent ce qu'ils veulent quand le passage du pont est intercepté »⁷⁴. Aux patrouilles de gendarmerie nécessairement épisodiques, s'ajoute la présence d'un gardien permanent : en l'an XII, un dénommé Bourroul exerce cette fonction de « piqueur de travaux et gardien du pont du Var » sous l'autorité de l'ingénieur en chef des Ponts et chaussées⁷⁵. Un gardien similaire existe côté piémontais, qui veille à la conservation du pont, mais il se voit aussi confier la charge de surveiller le matériel entreposé à proximité et destiné à sa réparation, notamment des poutres prêtes à être employées⁷⁶.

Les archives révèlent qu'afin d'assurer l'entretien du pont, des campagnes régulières de réparations sont entamées pratiquement chaque année et sensiblement selon les mêmes modalités. Dès le Consulat, l'entretien du pont construit par l'armée en 1792-93 relève désormais de la compétence des autorités civiles. Ainsi en l'an XI, c'est l'administration des Ponts et chaussées, sous l'autorité du ministère de l'Intérieur qui invite le préfet des Alpes-Maritimes à « continuer avec la plus grande activité les travaux urgents » rendus nécessaires par « l'état de délabrement du pont », ce qu'il fait réaliser en régie en raison de l'urgence. Il est invité pareillement à partager les dépenses entre les deux départements

⁷² Arch. dép. Alpes-Maritimes, 1 FS 801, lettre du Génie civil à l'Intendant, 9 mai 1818.

⁷³ Arch. dép. Alpes-Maritimes, 1 FS 801, lettre à l'Intendant, 15 octobre 1814.

⁷⁴ Arch. dép. Alpes-Maritimes, CE 2 S 10, lettre du capitaine de gendarmerie au Préfet, 22 nivôse an XI (12 janvier 1803).

⁷⁵ Arch. dép. Alpes-Maritimes, CE 2 S 10, certificat de paiement, 30 prairial an XII (19 juin 1804).

⁷⁶ Arch. dép. Alpes-Maritimes, 1 FS 801, lettre de Turin à l'Intendant, 20 octobre 1814.

riverains des Alpes-Maritimes et du Var⁷⁷. En l'an XIII, c'est dans l'éventualité du passage de Sa Majesté (le premier consul), que le préfet est invité, « parmi les réparations des routes à faire [...], de hâter les ouvrages que le pont du Var exige »⁷⁸. Deux ans plus tard, le constat est encore le même : « les dégradations du pont du Var deviennent de jour en jour plus considérables et il est à craindre que cette importante communication avec l'intérieur de la France ne soit bientôt interceptée ». C'est pourquoi le préfet « autorise la coupe des bois nécessaires aux réparations urgentes »⁷⁹.

Sous le régime français, mais également quelques années plus tard sous la Restauration sarde, les modalités juridiques qui permettent la prise en charge de cet entretien se calquent sur les grands principes d'un droit administratif, déjà en partie tracés sous l'Ancien régime⁸⁰ et structurés sous le régime napoléonien⁸¹. Les archives regorgent ainsi de documents administratifs permettant de retracer toutes les étapes de la réalisation des travaux. À chaque fois que le pont nécessite des réparations ou un simple entretien, l'administration procède par appel d'offres. Une affiche est publiée indiquant que « le préfet des Alpes-Maritimes prévient le public qu'il doit être procédé à l'adjudication des ouvrages à faire pour le rétablissement et l'entretien du pont du Var en charpente sur la route de 1^{ère} classe n° 14 de Paris à Nice et Gênes ». Suivent la description détaillée des matériaux à fournir (en quantité et qualité), des ouvrages à réaliser, des principales obligations de l'entrepreneur tenant notamment à la nature des matériaux employés et aux délais, du mode d'adjudication et des conditions de paiement⁸². D'autres conditions rappellent que l'adjudicataire doit être « un homme de l'art, moral, solvable et ayant les moyens suffisants pour l'exécution des travaux », qu'il présentera un cautionnement et « qu'il ne pourra sous-traiter qu'à ses périls, risques et fortune ». Enfin, les travaux s'effectuent toujours « sous la direction et ordres de l'ingénieur en chef des Ponts et chaussées »⁸³. Après appel d'offres, soumission et enchères, on examine les offres en Conseil de préfecture avant de procéder à l'adjudication⁸⁴.

Dans le royaume de Piémont, la procédure d'appels d'offre (« *appalto* ») est sensiblement la même : en 1821 par exemple, l'administration lance un appel d'offre pour un contrat d'entretien de neuf ans (« *adattamento e successiva novennale manutenzione del ponte del Varo* ») afin de « conserver en parfait état la partie du pont de bois franchissant le fleuve Var revenant à Sa Majesté [...] d'une longueur de 325,70 m... »⁸⁵. Le contrat d'entretien conclu

⁷⁷ Arch. dép. Alpes-Maritimes, CE 2 S 10, lettre du ministère de l'Intérieur au Préfet, 6 vendémiaire an XI (28 septembre 1802).

⁷⁸ Arch. dép. Alpes-Maritimes, CE 2 S 10, lettre de l'ingénieur en chef des Ponts et chaussées au préfet, 18 prairial an XIII (7 juin 1805).

⁷⁹ Arch. dép. Alpes-Maritimes, CE 2 S 22, lettre du préfet à l'ingénieur en chef des Ponts et chaussées, 9 décembre 1807.

⁸⁰ J.-L. Mestre, *Introduction historique au droit administratif*, Paris, PUF, 1985.

⁸¹ F. Burdeau, *Histoire du droit administratif*, Paris, PUF, 1995 ; G. Bigot, *Introduction historique au droit administratif depuis 1789*, Paris, PUF, 2002.

⁸² Arch. dép. Alpes-Maritimes, CE 2 S 10, avis – Travaux à faire au pont du Var, 28 thermidor an XIII (16 août 1805).

⁸³ Arch. dép. Alpes-Maritimes, CE 2 S 10, affiche – Réparations à faire au pont du Var, 12 août 1809.

⁸⁴ Arch. dép. Alpes-Maritimes, CE 2 S 11, procès-verbal d'adjudication, 29 janvier 1812.

⁸⁵ Arch. dép. Alpes-Maritimes, 1 FS 801, copie d'appel d'offre, 1821.

avec Onorato Arbin pour un montant de 12 397 liras fait ensuite l'objet d'une approbation royale⁸⁶.

Il faut rappeler ici que, jusqu'en 1814, le pont est entièrement français et constitue la principale communication entre les départements du Var et des Alpes-Maritimes. En 1814, avec la chute de l'Empire, lorsque le royaume de Sardaigne retrouve ses frontières de 1792, il est à présent confronté à l'existence d'un pont qu'il va lui falloir entretenir pour partie. Or, les premières constatations, telles qu'elles résultent d'une enquête demandée par l'Intendant, accompagnée d'un « calcul des dépensés », ne sont guère encourageantes : « lesdites réparations sont déclarées urgentes et ne peuvent se reporter étant donné le total dépérissement du pont, au point que les passagers sont obligés de transiter sur une longue partie dans le lit du fleuve avant de parvenir à une rampe provisoire que l'ancien gouvernement avait fait construire pour conserver la communication... ». Le calcul des dépenses établi par l'ingénieur Alziari de Malausséna s'élève à 11 339 liras⁸⁷. Sans attendre ces informations, le nouvel Intendant Fighiera⁸⁸ a déjà adressé au gouvernement de Turin un long rapport sur la situation économique de la province dont il vient de prendre la charge⁸⁹ : « il est de mon devoir – écrit-il – de porter à votre attention l'exigence que toujours subsiste un pont sur le Var et qu'on y effectue avec la plus grande célérité les réparations nécessaires ». Mais il explique surtout les raisons qui le poussent à « demander avec insistance son maintien », à commencer par le fait que le comté de Nice reçoit de la Provence voisine du bois de combustion ainsi « qu'une grande quantité de vin », tandis qu'il exporte vers la France un grand nombre de produits en provenance du Piémont : pâtes, riz, grains, chanvre. Aussi, « la destruction de ce pont serait un coup fatal pour les habitants de cette cité [Nice] et de ce comté [...] qui seraient tentés d'abandonner le pays et transporter à l'étranger leur industrieux commerce ». Enfin, le simple fait de voir périr ses sujets dans la traversée du fleuve rend nécessaire le maintien de ce pont, ne serait-ce que pour des raisons « d'humanité ». Pour le cas où de telles considérations ne suffiraient pas, il ajoute un autre argument : la construction d'un pont entre les deux pays (et à frais partagés) avait déjà été sollicitée en 1787 ; les réparations du pont actuel devraient donc être partagées de la même façon. Il suffirait pour cela de fixer au milieu du pont une poutrelle symbolique (« *travetto dimostrativo* ») de manière à répartir la prise en charge des travaux à réaliser de part et d'autre. D'après ce qu'il a appris des ingénieurs français établis à Antibes, la France serait prête à assumer sa part des réparations si le Piémont assumait la sienne. Enfin, il imagine que les revenus d'un péage pourraient être affectés à l'entretien de l'ouvrage.

Dès le mois d'octobre 1814, l'intendant de Nice s'adresse donc au Préfet du Var pour l'informer de « l'urgence des réparations ». De son côté, l'ingénieur en chef des Ponts et chaussées estime également que « le pont du Var a besoin d'un intérêt suivi qui nécessite des visites journalières » à condition « que l'entretien se fasse sur la moitié du pont de chaque côté ». De Paris, l'administration des Ponts et chaussées se range à cette solution et donne ordre

⁸⁶ Arch. dép. Alpes-Maritimes, 1 FS 801, approbation de contrat d'entretien, 11 décembre 1821.

⁸⁷ Arch. dép. Alpes-Maritimes, 1 FS 801, calcul des dépenses, 6 décembre 1814.

⁸⁸ M. Ortolani « Le rétablissement de l'intendance de Nice en 1814 », dans M. Ortolani, K. Deharbe, O. Vernier (dir.), *Intendant et intendance dans les États de Savoie et en Europe XVII^e-XIX^e siècles*, Nice, Serre 2016, p. 413-432.

⁸⁹ Arch. dép. Alpes-Maritimes, 1 FS 66, rapport de l'Intendant de Nice à l'Intendant général des finances à Turin, 4 septembre 1814.

au Préfet du Var de la mettre en œuvre : elle lui indique même que si le Piémont tardait à effectuer ses réparations, le préfet français « pourrait les faire exécuter provisoirement et en faire l'avance ». Vu la situation, et avant d'impliquer le ministère des Affaires étrangères, « il est nécessaire [...] d'assurer d'abord les réparations les plus urgentes [...] et d'arriver ensuite à un mode d'entretien permanent »⁹⁰.

Cette idée d'un entretien partagé entre les deux pays riverains finit donc par faire l'unanimité⁹¹, et les autorités des deux pays concernés vont donc s'entendre sur la fixation d'un point de partage. En novembre 1814, l'intendant de Nice et le préfet du Var dépêchent donc sur place leurs ingénieurs respectifs qui procèdent à la mesure du pont dans toute sa longueur, soit 212 trabucs et deux pieds (en mesures de Nice)⁹², c'est-à-dire 667 mètres⁹³, et au milieu ils font planter provisoirement un pilier « déclarant qu'à partir de ce point sur ce pont toute la partie d'icelui tenant à la rive droite sera entretenue provisoirement aux frais de la France et toute la partie tenant à la rive gauche aux frais de la Sardaigne »⁹⁴. Ce n'est qu'en 1825 que la Commission des limites de l'Est procède de manière définitive à la « démarcation de la limite d'Etat Gallo-Sarde » (procès-verbal du 17 juin 1825)⁹⁵ avec sa matérialisation au milieu du pont moyennant un poteau frontière⁹⁶.

Plusieurs fois reconstruit et désormais bien entretenu, ce pont constitue cependant pour la circulation un point de passage obligé, sorte de goulot d'étranglement, et donc aussi le lieu vers lequel convergent de multiples activités et tensions : autant dire que la fonction du pont ne se limite pas à permettre simplement le franchissement du fleuve.

II – Le pont du Var et ses fonctions plurielles

Selon le contexte et les circonstances, le pont du Var voit ses fonctions évoluer et se complexifier. Sans doute, son rôle principal reste de permettre la circulation des personnes et de leurs marchandises, mais pour des raisons diverses le « pont de transit » peut aussi se transformer en « pont barrière », permettant de contrôler, de conditionner, de réduire, voire d'empêcher le passage. Il devient alors quelque chose comme un « contre-pont » : un ouvrage qui interdit les déplacements au lieu de les faciliter. La situation devient encore plus compliquée

⁹⁰ Arch. dép. Alpes-Maritimes, 1 FS 801, lettre de la direction générale des Ponts et chaussées au Préfet du Var, 21 octobre 1814.

⁹¹ L. Boniface, « Les événements de 1814-1815 sur la frontière du Var », *Nice historique*, 1937, p. 85 reproduit une lettre du préfet du Var, 19 novembre 1814.

⁹² Le trabuc équivaut à 3,144 m et le pied à 32,4 cm : https://www.departement06.fr/documents/Import/decouvrir-les-am/poidsetmesures_20090918.pdf

⁹³ 654 mètres selon le même document signalé par L. Boniface, « Les événements de 1814-1815 sur la frontière du Var »..., p. 86.

⁹⁴ Arch. dép. Alpes-Maritimes, 1 FS 801, brouillon de rapport, 24 novembre 1814.

⁹⁵ Arch. mun. Saint-Laurent-du-Var, 101, lettre du sous-préfet de Grasse au maire de Saint-Laurent, 14 octobre 1826.

⁹⁶ L. Thévenon, *Frontières du Comté de Nice. À la recherche des bornes perdues sur l'ancienne limite des royaumes de France et de Piémont-Sardaigne*, Nice, Serre, 2005, p. 39.

en temps de guerre⁹⁷, lorsque les pays riverains s'opposent et qu'il devient alors « pont d'invasion » pour les uns et « pont de défense » pour les autres, avant de devenir parfois pont d'émigration, d'évacuation, de déroute ou d'exil.

A – Du pont de transit au pont-barrière

Par définition les ponts sont faits pour assurer la liaison entre les hommes et favoriser leurs échanges : le pont du Var est un lieu de passage et de transit. Il concerne donc d'abord la circulation des personnes, et nous avons vu à quel point celle-ci est importante pour assurer le transport de denrées et de marchandises les plus diverses de Nice en Provence et inversement. Pour donner une idée de l'importance de la circulation, on peut se référer aux bordereaux de recettes relatifs à la taxe d'entretien des ponts et routes versée à la barrière du Var sous le Directoire qui ne concerne que les voitures, montures et bêtes de somme : pour la première quinzaine de Prairial an VI, ce ne sont pas moins de 84 voitures et 734 montures et bêtes de somme, sans compter les piétons, de loin les plus nombreux, qui franchissent le pont⁹⁸. Le passage est donc soumis à un contrôle dans la journée, mais semble fermé la nuit : lorsque le pont redevient frontière, une barrière que l'on descend à huit heures du soir empêche le transit⁹⁹. Il semble cependant qu'en vertu d'un usage ancien, la circulation soit rendue totalement libre deux fois par an durant trois jours, pour la fête de la Trinité et celle de l'Assomption : « les Provençaux viennent alors en grand nombre en pèlerinage au sanctuaire de Laghet » et en profitent également pour s'arrêter à Nice¹⁰⁰.

Parfois, les personnes qui franchissent le Var ne sont pas de simples voyageurs, commerçants ou pèlerins et, selon les cas, ils sont peu tentés d'emprunter le pont : « bien des voyageurs – en effet – sont peu disposés à satisfaire aux contrôles des postes frontières du pont du Var. Ce sont [...] les contrebandiers, les vagabonds, les travailleurs sans ressources suffisantes pour être admis dans le pays d'en face, les déserteurs, les réfugiés politiques en querelle avec leur gouvernement. Tous sont tentés de gueyer clandestinement le Var, à l'ancienne mode »¹⁰¹. Il se peut aussi que des brigands franchissent parfois le pont ou le gué pour se rendre à l'étranger afin d'échapper à la justice de leur pays¹⁰² ; il s'agit même de l'une des causes qui expliquent l'importance du brigandage dans cette région¹⁰³.

Ce « pont de cavale » devient aussi selon les cas, et toujours dans un cadre judiciaire, un « pont d'expulsion » de tous ces misérables et mendiants, nombreux dans une région pauvre. Ainsi par exemple, en 1818, le préfet du Var prend un arrêté de reconduite de « tout individu

⁹⁷ B. Tratnjek, « Des ponts entre les hommes : Les paradoxes de géo-symboles dans les villes en Guerre », *Les Cafés géographiques*, 2009, p. 2.

⁹⁸ On tombe à 42 voitures et 145 montures et bêtes de somme durant la 2^e quinzaine : Arch. dép. Alpes-Maritimes, L 1104, bordereaux de recettes, taxe d'entretien, prairial an VI.

⁹⁹ E. Reynaud, « Notice historique sur le passage du Var »..., art. cit., p. 295.

¹⁰⁰ . Reynaud, « Notice historique sur le passage du Var »..., art. cit., p. 294.

¹⁰¹ R. Tresse, « Les passages clandestins de la frontière du Var au XIX^e siècle », *Annales de la société scientifique et littéraire de Cannes et de l'arrondissement de Grasse*, Cannes, 1965-1966, p. 112.

¹⁰² P. Prenant, « Le brigandage dans le comté de Nice sous la Restauration : la justice confrontée à la fuite des criminels hors des frontières », *Migrations Société*, 2012, n° 140, p. 105-116.

¹⁰³ P. Prenant, *La bourse ou la vie ! Le brigandage et sa répression dans le pays niçois et en Provence orientale XVIII^e-XIX^e siècles*, Nice, Aspeam, 2011, p. 139-145.

étranger sans papiers et reconnu mendiant [...] au pont du Var [aux motifs que] plusieurs vols à main armée ont été commis sur les routes [...] pour la plupart par des étrangers qui, venant des Provinces voisines, sans moyens d'existence, sont réduits par la misère à se livrer au vagabondage »¹⁰⁴. Enfin rappelons qu'au XVIII^e siècle, il s'agissait aussi d'un lieu d'extradition lorsque les deux États voisins y procédaient à l'échange de prisonniers¹⁰⁵.

Comme cela a déjà été brièvement suggéré ci-dessus, ce pont de transit n'empêche, pas bien au contraire (puisque les deux fonctions sont liées), qu'il soit aussi une barrière douanière. Cela est d'autant plus logique qu'entre 1814 et 1860, il est placé sur la frontière entre deux États. Mais même lorsque les deux rives du Var sont françaises (entre 1793 et 1814), une barrière y est établie pour la perception d'une « taxe d'entretien de routes ». Dans le département du Var, des barrières similaires existent à Draguignan, Grasse, Fréjus, Cannes et Saint-Laurent-du Var. Un rapport établi en l'an VI nous apprend que cette dernière est « établie sur le pont du Var. Elle n'a qu'un seul bureau, ce qui est suffisant [et] si on pouvait trouver trois receveurs probes et incorruptibles, elle serait d'un grand et assuré produit [...] Or, le receveur [actuel] n'est pas d'une réputation des plus intègres et le frère d'arme qui est à la barre » est soupçonné de fraude. Le rapport conclut : « l'isolement de cette barrière donnera toujours lieu [...] à des vols et des dilapidations. L'affermage et le choix de receveurs probes et vertueux peuvent seuls y remédier »¹⁰⁶. C'est ce qui sera fait suite à adjudication, suivant les modalités indiquées par l'administration centrale¹⁰⁷. Enfin, selon les circonstances, une barrière douanière d'occasion peut être établie au pont du Var, comme en 1814, lorsque l'armée autrichienne vient de « libérer » le comté de Nice : un corps de garde y impose une taxe de passage¹⁰⁸.

Plus rarement, la barrière du Var se clôt pour la sécurité des voyageurs ou des habitants. Ainsi par exemple, en octobre 1857, on la ferme précipitamment en raison d'une crue soudaine « les eaux eu Var ayant extraordinairement grossi », pour la rouvrir le lendemain lorsque, après la visite d'un maître charpentier, il apparaît que les conditions de franchissement du fleuve ne suscitent plus d'inquiétudes, et pour laisser passer « la diligence des messageries impériales »¹⁰⁹. De même, il peut arriver que la barrière se ferme en cas de menace de contagion. Au XVIII^e siècle, lors de la dernière peste (1720), le Var avait naturellement servi de barrière sanitaire¹¹⁰. Il en va de même lorsqu'apparaissent de nouvelles épidémies telles que le choléra : en août 1831, on informe le ministère de l'Intérieur que le royaume de Sardaigne vient de former un cordon sanitaire sur le Var. Le commissaire de police qui rédige cette lettre indique déjà que « si cette nouvelle est vraie, les relations entre les deux pays pourront être suspendues

¹⁰⁴ *Actes de la préfecture du département du Var*, Draguignan, De Fabre, t. 4, 1818, arrêté du 22 décembre 1818.

¹⁰⁵ J.-A. Garidelli, « Le gué de Saint-Laurent et son hospice »..., art. cit., p. 176.

¹⁰⁶ Arch. dép. Alpes-Maritimes, L 1104, rapport relative aux barrières, 26 messidor an VI (14 juillet 1798).

¹⁰⁷ Arch. dép. Alpes-Maritimes, CE 2 S 3, modèle de procès-verbal d'adjudication pour l'affermage de la perception de la taxe (d'entretien des routes), an VIII : de telles barrières existent dans les Alpes-Maritimes à L'Escarène, Sospel, La Giandola et Tende.

¹⁰⁸ L. Boniface, « Les événements de 1814-1815 sur la frontière du Var »..., art. cit., p. 85.

¹⁰⁹ Arch. dép. Alpes-Maritimes, 4 M 482, lettre du commissaire spécial du pont du Var au préfet du Var, 22 octobre 1857.

¹¹⁰ M. Signoli, S. Tzortzis, « La peste à Marseille et dans le sud-est de la France en 1720-1722 : les épidémies d'Orient de retour en Europe », *Cahiers de la Méditerranée*, 2018, p. 217-230 ; F. Gaziello, « Répercussions de la peste de 1720 à Saorge », *Recherches régionales Alpes-Maritimes et contrées limitrophes*, 1967, p. 23-32.

pendant quelques temps »¹¹¹. Finalement, d'après, les renseignements obtenus, la décision d'un cordon sanitaire constitué de « quelques troupes sur le Var » aurait été prise par le Gouverneur de Nice, ayant cru comprendre que la France allait elle-même établir une barrière sanitaire et qui aurait dit : « nous aussi nous en établirons une »¹¹². Même si cette décision n'est pas suivie d'effet et « qu'il ne se passe rien sur la frontière digne d'attention », cela montre à quel point la frontière demeure une zone sensible et le pont du Var semble être le point névralgique de cette tension. En revanche, lorsqu'en 1835, l'épidémie de choléra est avérée¹¹³, le ministère de l'Intérieur donne l'ordre depuis Turin d'établir un cordon sanitaire sur le Var, mais l'entrée de denrées alimentaires étant indispensable, un marché est tout de même établi au pont du Var pour permettre l'approvisionnement de Nice¹¹⁴ !

Afin d'assurer ces divers contrôles, notamment concernant le passage des marchandises et des personnes, en particulier la vérification des passeports, les autorités françaises établissent à Saint-Laurent un « commissaire du pont du Var »¹¹⁵. Aux archives départementales, un volumineux dossier intitulé « Surveillance du pont du Var 1830-1860 » présente un « état des voyageurs notables qui franchissent la frontière » parmi lesquels de nombreuses personnalités européennes qui viennent hiverner sur ce que l'on appellera bientôt la Côte d'Azur¹¹⁶. Ce commissaire spécial de police bénéficie à partir de 1830 d'un nouveau bâtiment composé d'un bureau et d'un logement lui permettant d'être présent à tout moment à proximité du pont¹¹⁷. Toutefois, au cours des années 1850, l'attitude du commissaire en poste, un dénommé Labrière, est la cause de multiples plaintes : on le décrit comme un « homme très insolent faisant passer journellement sa mauvaise humeur sur les voyageurs à l'égard desquels il est très brutal et malhonnête, sans même respecter le sexe, quels qu'en soient la position et le rang ». Plusieurs exemples dans le rapport établi le concernant montrent à quel point il est « abhorré de tout le monde »¹¹⁸. Cela confirme que des tensions peuvent se multiplier au passage de la frontière, notamment liées aux tracasseries douanières d'une administration tatillonne ou à la mauvaise foi parfois agressive de certains voyageurs¹¹⁹. Ce poste disparaîtra évidemment avec l'annexion du comté de Nice à la France¹²⁰.

Mais avant cela, les deux pays voisins n'ont pas toujours eu des relations pacifiques, et, en temps de guerre, le pont du Var, tout en restant un point de passage névralgique, a vu ses

¹¹¹ Arch. dép. Alpes-Maritimes, 4 M 482, lettre de la police générale, 1^{er} bureau au ministre de l'Intérieur, 14 août 1831.

¹¹² Arch. dép. Alpes-Maritimes, 4 M 482, lettre du capitaine de gendarmerie au Préfet du Var, 23 août 1831.

¹¹³ A. Demougeot, « Le choléra à Nice en 1835 », *Nice historique*, 1974, p. 103-113 ; M. Gallo, « Pour une étude de la santé publique sous l'administration sarde. Enquête sur le choléra de Nice en 1835 », *Recherches régionales Alpes-Maritimes et contrées limitrophes*, 1965, p. 41-53 ; J. Malausséna, « La politique sanitaire à Nice au XIX^e siècle : magistrat de santé et épidémies », *Nice historique*, 1994, p. 3-14.

¹¹⁴ E. Reynaud, « Notice historique sur le passage du Var »..., art. cit., p. 295.

¹¹⁵ Arch. dép. Alpes-Maritimes, 4 M 75, lettre du commissariat de police de Draguignan au préfet du Var, 30 mars 1853.

¹¹⁶ Arch. dép. Alpes-Maritimes, 4 M 482, surveillance du pont du Var, 1830-1860.

¹¹⁷ Arch. dép. Alpes-Maritimes, 4 M 1, affiche, construction du bureau et du logement du commissaire de police au pont du Var, 24 juillet 1830.

¹¹⁸ Arch. dép. Alpes-Maritimes, 4 M 75, rapport au commissaire de police du canton de Vence, 9 octobre 1853.

¹¹⁹ Arch. dép. Alpes-Maritimes, 3 FS 626, n° 923, rapport du commissaire spécial du pont du Var, 11 juillet 1860.

¹²⁰ Arch. mun. Saint-Laurent-du Var, 5 M 3, vente aux enchères du mobilier de la maison occupée par le commissaire spécial du pont du Var, 19 novembre 1861.

fonctions se transformer de manière assez radicale pour répondre aux besoins des belligérants ou à des situations induites par le conflit.

B – Du pont de guerre au pont d’union

Tel qu’il a été construit en 1792-93, le pont du Var est clairement, comme dans ses versions précédentes d’ailleurs, un « pont d’invasion », c’est-à-dire le moyen permettant à une armée de pénétrer plus facilement en territoire ennemi afin de le conquérir.

En septembre 1792, les troupes révolutionnaires ont franchi le Var à gué, mais, nous l’avons vu, la première crue automnale les a brusquement isolées et a fait prendre conscience de la nécessité de construire un pont militaire, édifié et entretenu sur les fonds de la guerre et sous l’autorité des ingénieurs du génie. Pour le protéger, une batterie de huit pièces est établie sur les hauteurs de la rive droite, et dès le mois de janvier 1793 il sert au passage régulier des troupes¹²¹, de leurs approvisionnements et de l’artillerie. Un autre pont militaire est d’ailleurs construit par Kellermann entre Saint-Martin et Le Broc en juin 1793. Parmi les événements marquants, on peut noter le passage de Bonaparte sur le pont du Var, le 26 mars 1796, entamant ainsi la Campagne d’Italie¹²².

Mais avec les revers de la guerre, ce pont qui a permis l’entrée des troupes française sur le territoire du royaume de Piémont et ensuite d’autres États italiens, leur permet aussi à un moment donné de se replier : le pont d’invasion se transforme en « pont d’évacuation » ou de repli. Au printemps de 1800, la coalition austro-sarde parvient à franchir les montagnes et menacer le pays niçois, et le général Suchet, commandant de l’aile gauche de l’armée d’Italie dirigée par Masséna, assiégé à Gênes, est contraint de se replier. Le 7 mai il est vaincu au col de Tende. L’armée française est en débandade : affamée, harcelée par les Barbets, elle est contrainte d’abandonner ses blessés, tandis que les désertions se multiplient¹²³. Sur les conseils du commandant du génie de l’Armée d’Italie, Campredon, Suchet se résout le 11 mai à faire traverser le pont du Var à ses troupes¹²⁴, pour établir une ligne défensive sur la rive droite du fleuve dont il fortifie plusieurs points¹²⁵.

Il faut rappeler ici que du point de vue militaire, un pont est aussi un verrou stratégique qu’il est relativement facile de protéger : l’armée napoléonienne en fait alors à cette occasion un « pont de défense ». Il sera attaqué à trois reprises par les Austro-sardes, commandés par le feld-maréchal autrichien von Melas, qui ne parviendront ni à s’en emparer ni à le détruire. Le premier assaut a lieu le 13 mai ; il est repoussé par les batteries de Suchet¹²⁶ et le général Clauzel peut tenir la tête du pont sur la rive gauche. Le 15 mai, les deux armées se font face de part et

¹²¹ E. Reynaud, « Notice historique sur le passage du Var »..., art. cit., p. 262.

¹²² L. Garrot, J. Tulard, *Itinéraire de Napoléon au jour le jour 1769-1827*, Paris, Tallandier, 1992, 538 p. ; Napoléon Bonaparte, *Mémoires de Napoléon : La Campagne d’Italie 1796-1797*, Paris, Tallandier, Collection Texto, 2016, 478 p.

¹²³ G. Carrot, « La frontière du Var entre 1789 et 1815 »..., art. cit., p. 93.

¹²⁴ *La France militaire*, 1836, t. 3, p. 110-111.

¹²⁵ H. Costamagna, « La défense du Var sous la Révolution et l’Empire », *Recherches régionales Alpes-Maritimes et contrées limitrophes*, 1963, p. 2-4 et carte p. 3 ; E. Reynaud, « Notice historique sur le passage du Var »..., p. 263-264.

¹²⁶ A.-C. Thibaudeau, *Le Consulat et l’Empire ou histoire de la France et Napoléon Bonaparte de 1799 à 1815*, Paris, Renouard, 1834, t. 1, p. 268-269.

d'autre du fleuve et Suchet peut enfin faire approvisionner ses troupes. La deuxième attaque a lieu le 22 mai avec un assaut de grenadiers hongrois soutenus par l'artillerie et les feux d'une escadre anglaise. Les Français avaient prévu de détruire le pont en cas de besoin, mais ils parviennent à contenir l'ennemi, grâce à la bravoure de leurs généraux, Brunet ou Dembarrère¹²⁷. Tandis qu'une armée de réserve française progresse au Piémont, le dernier assaut sur le pont du Var a lieu le 26 mai avec pour objectif cette fois-ci de détruire le pont afin d'éviter une contre-offensive française, mais les austro-sardes échouent une nouvelle fois. Cela permet à Suchet de passer à l'offensive le 28, franchir le pont du Var, se lancer à la poursuite de l'armée ennemie et reprendre Nice le 29. Le 3 juin, le col de Tende est franchi et le 13, les armées françaises remportent la victoire de Marengo. Pour féliciter Suchet et ses hommes, le ministre de la guerre Carnot lui écrira non sans emphase : « La défense du pont du Var, dans les circonstances difficiles où vous vous êtes trouvés, avec la poignée de braves que vous commandiez, sera mise au nombre des actions qui honorent le courage et la constance des armées françaises. La République entière avait les yeux fixés sur ce nouveau passage des Thermopyles, vous avez été non moins braves, mais plus heureux que les Spartiates »¹²⁸.

Rappelons que « Le Var » figure sur la liste des batailles qui orne le pilier Sud de l'Arc de triomphe¹²⁹.

Évidemment, en 1814, après l'abdication de l'Empereur, le pont du Var retrouve sa fonction de pont d'évacuation pour les Français qui quittent le comté de Nice reconquis par les Autrichiens.

On peut rappeler ici les souvenirs d'enfance d'un témoin qui deviendra célèbre, Joseph Ortolan¹³⁰, et dont le père, enseignant au lycée, s'apprête à quitter Nice comme d'autres fonctionnaires abandonnant le rêve impérial pour rejoindre leur pays soumis à un régime désormais à nouveau monarchique : « Nous avons vu la débâcle des fonctionnaires français ; nous avons vu le défilé de nos régiments, ces beaux régiments mornes et silencieux, qui, sur le milieu du pont du Var, étaient dépouillés de leur cocarde et de leurs drapeaux tricolores, pour recevoir la cocarde et le drapeau blancs. Le pont du Var était le point d'écoulement par lequel l'Italie se vidait de tout ce qui appartenait à la France... »¹³¹. Dans le souvenir de cet observateur, ce « pont de déroute » se charge de symboles, il devient le « pont de transition » entre deux pays désormais étrangers, entre un passé révolu et un avenir incertain.

Un autre épisode particulier de l'existence du pont du Var mérite d'être signalé à un moment particulier de l'histoire locale : l'épisode des Cent jours. Le Royaume de Sardaigne a retrouvé en 1814 ses frontières de 1792 et donc rétabli sa souveraineté sur le comté de Nice. On imagine par conséquent que la nouvelle du débarquement de Napoléon à Golfe Juan le

¹²⁷ C. de Corcelles, « Jean Dembarrère », *Histoire des pairs de France*, Paris, 1826, t. 6, p. 275.

¹²⁸ Cité par E. Reynaud, « Notice historique sur le passage du Var »..., art. cit., p. 265.

¹²⁹ A. Divry, *Les noms gravés sur l'Arc de triomphe*, Paris, SPM, Collection Kronos, 2017, 572 p.

¹³⁰ M. Ortolani « Joseph Louis Elzéar Ortolan et le code pénal piémontais de 1839 », dans M. Ortolani, O. Vernier, B. Decourt-Hollender (dir.), *Les juristes des États de Savoie XVII^e-XIX^e siècles. Modèles nationaux et science européenne*, Nice, Serre, 2018, p. 237-260.

¹³¹ Joseph Ortolan, « Du Code pénal pour les États de S. M. le roi de Sardaigne (promulgué à Turin le 26 octobre 1839) », *Revue étrangère et française de législation, de jurisprudence et d'économie politique*, Paris, Joubert, 1840, t. 7, VI^e année, p. 7-8.

1^{er} mars 1815 suscite de sérieuses inquiétudes. Pour se prémunir d'une nouvelle invasion du comté, son Gouverneur, le commandant Cacherano d'Osasco, prend immédiatement quelques mesures défensives, en établissement « un piquet de quarante soldats et deux canons en batterie sur la rive gauche du Var », tandis qu'un vaisseau anglais vient croiser à l'embouchure du fleuve¹³². De son côté, la France organise sa défense autour d'Antibes et le maréchal Brune ordonne la surveillance du Var, moyennant un « corps d'observation », la Garde nationale étant chargée du pont. Mais s'il semble devenir à nouveau un « pont de crispation », les nouvelles sont en réalité plutôt rassurantes, comme en atteste un rapport adressé à l'Empereur : « les soldats piémontais sont animés d'un très bon esprit et il paraît très certain qu'ils ne se battront pas contre la France, et encore moins contre Votre Majesté »¹³³.

Pourtant après la défaite de Waterloo, un petit corps de l'armée piémontaise se concentre à Nice le 28 juin, disposé à passer la frontière, tandis que, côté français on s'appête à défendre le pont du Var en le brûlant au besoin. Entre temps, des pourparlers sont engagés entre Brune et d'Osasco, et le 8 juillet, « afin d'éviter toute effusion de sang », on décide une « suspension d'armes ». Dans cette brève convention d'armistice, un article (art. 2) admet que « les troupes de S. M. le roi de Sardaigne, aussitôt après la ratification de la convention, occuperont le village de Saint-Laurent » et c'est ainsi que le jour même, un détachement de l'armée piémontaise traverse le pont du Var, devenu symboliquement « pont d'occupation », et vient camper sur les hauteurs de Saint-Laurent¹³⁴. Quelques semaines plus tard, entre le 26 juillet et le 8 août, les Autrichiens franchissent à leur tour le pont du Var, pour entamer une occupation de la Provence qui durera jusqu'en novembre¹³⁵.

Rappelons qu'encore une fois, comme un dernier revers de l'histoire, les armées françaises franchiront le pont du Var en 1859, pour prêter main-forte au Piémont, et cette fois-ci contre l'armée autrichienne !

Dans un contexte aussi mouvant, il faut ajouter que les armées concernées sont aussi composées d'individus qui souhaiteraient pour certains ne plus combattre et la fluctuation du front, comme la proximité de la frontière font aussi parfois de ce pont un « pont de désertion ». En temps de guerre ou de débandade des armées, les abandons de poste ne sont pas rares. Dans la nuit du 4 mars 1814 par exemple, ce ne sont pas moins de quarante hommes dont certains armés de fusils, qui « forcent la garde du pont du Var et pénètrent dans le département » des Alpes-Maritimes ; on les identifie comme étant des « déserteurs italiens [enrôlés dans les armées napoléoniennes] qui cherchent sans doute à retourner dans leur pays » et on apprend « que ce n'est pas la première fois que cet événement a lieu »¹³⁶. Un arrêté préfectoral vient donc renforcer le poste de douane du pont du Var, avec dix nouveaux préposés, pour éviter que ne se renouvelle une telle « circonstance vraiment embarrassante »¹³⁷.

En 1831, en dehors de tout contexte de guerre, c'est un autre épisode de désertion qui a pour théâtre le pont du Var. Les archives s'en font écho par une lettre du ministère de l'Intérieur au préfet du Var coiffée d'un titre alarmant : « Alerte au pont du Var »¹³⁸. L'affaire des

¹³² L. Boniface, « Les événements de 1814-1815 sur la frontière du Var »..., art. cit., p. 87.

¹³³ L. Boniface, « Les événements de 1814-1815 sur la frontière du Var »..., art. cit., p. 88.

¹³⁴ L. Boniface, « Les événements de 1814-1815 sur la frontière du Var »..., art. cit., p. 89-90.

¹³⁵ G. Carrot, « La frontière du Var entre 1789 et 1815 »..., art. cit., p. 97-98.

¹³⁶ Arch. dép. Alpes-Maritimes, CE 2 S 11, lettre du préfet des Alpes-Maritimes, 9 mars 1814.

¹³⁷ Arch. dép. Alpes-Maritimes, CE K 13 p. 49, arrêté préfectoral, 9 mars 1814.

¹³⁸ Arch. dép. Alpes-Maritimes, 4 M 482, lettre du ministre de l'Intérieur au préfet du Var, 10 mai 1831.

« déserteurs sardes » est en train en effet de prendre une dimension internationale et le ministre se demande « s'il n'y aurait pas lieu d'adresser au gouvernement de Sardaigne quelques représentations sur une consigne qui peut donner lieu aux plus fâcheuses méprises et devenir la cause de malheurs irréparables ». Quelle est donc cette consigne qui a failli déclencher un incident international et à quelle occasion a-t-elle été mise en œuvre ? Le 20 janvier 1831, quatre militaires sardes en poste à Nice manquent à l'appel. Craignant que ces déserteurs ne passent en France, des carabiniers sont embusqués dans une baraque située sur le pont du Var. Le 21 au soir, les quatre déserteurs sortent du bois où il se cachaient, descendent dans le lit du cours d'eau et marchent à sec sous le pont en direction de la France, mais lorsqu'ils rencontrent le gros bras du fleuve, ils sont contraints d'escalader le pont et de courir vers la barrière française. Suivant les consignes, les carabiniers sardes les poursuivent y compris sur la partie française du pont, en arrêtent deux, et tirent sur les deux autres qui fuient vers la France. Se sentant attaqué, le douanier français, effleuré par une balle, ouvre à son tour le feu en sens inverse sur ce qu'il croit être des assaillants¹³⁹. Cette fusillade entre des militaires des deux pays, accompagnée d'une violation du territoire, va avoir, on s'en doute, un certain retentissement et constitue l'un des derniers épisodes de l'histoire mouvementée de ce pont international.

¹³⁹ Arch. dép. Alpes-Maritimes, 1 Z 349 (fonds du consulat de France à Nice), 1831, n° 15, lettre, 21 janvier 1831 et schéma explicatif.

N 2

119

Marseille 25. Janvier 1831

— On nous écrit de Nice 24. Janvier :

quatre militaires, dont un caporal, du régiment de la garde (Sardes) qui se trouvoient en garnison à Nice, manquaient depuis avant-hier. L'on savait qu'ils n'étaient pas encore parvenus en France, mais qu'ils étaient cachés dans le bois du Var sur la rive Piémontaise.

On plaça en conséquence des Carabiniers dans une baraque qui est située au milieu du pont, où ils demeurèrent embusqués toute la journée.

Hier soir, à 8 heures, les quatre militaires sortirent du bois et traversèrent le gros bras de la rivière, qui les porta à vingt pas sur la partie française du pont et s'escaladèrent. Les Carabiniers Sardes franchirent alors les limites et poursuivirent les militaires jusqu'à la barrière de la Douane Française placée à l'extrémité du pont. Deux de ces militaires arrêtés sur le territoire Français ont été relâchés sur le territoire Français, ont été reconduits à Nice. Les deux autres, dont le caporal fait partie, sont parvenus à entrer à St Laurent, après avoir subi le feu des Carabiniers, qui ont tiré sur eux sur le territoire Français.

Le douanier de garde à la barrière française, car nous n'y avons pas de troupes, a été effleuré par une balle.

Aussitôt la Gendarmerie française est accourue, la Garde Nationale, commandée par le capitaine Raymond qui a fait battre la générale, s'est réunie, mais il n'était plus temps de saisir les Carabiniers et le piquet Sarde, qui s'étaient enfuis.

Hier à minuit, le général Commandant la Division de Nice est accouru au pont avec 40 Cavaliers arrivés à

à Villefranche dernière et avec deux compagnies
 du régiment d'Orléans.
 Le Vice Consul de France (Bory) vient de
 quitter le pont ou l'on a dressé procès-verbal de la
 violation du territoire, et un courrier a été expédié
 à Antibes -

Fig. 2 et 3. Lettre relative à l'arrestation de quatre déserteurs au pont du Var, 1830.
 Arch. dép. Alpes-Maritimes, 1 Z 349.

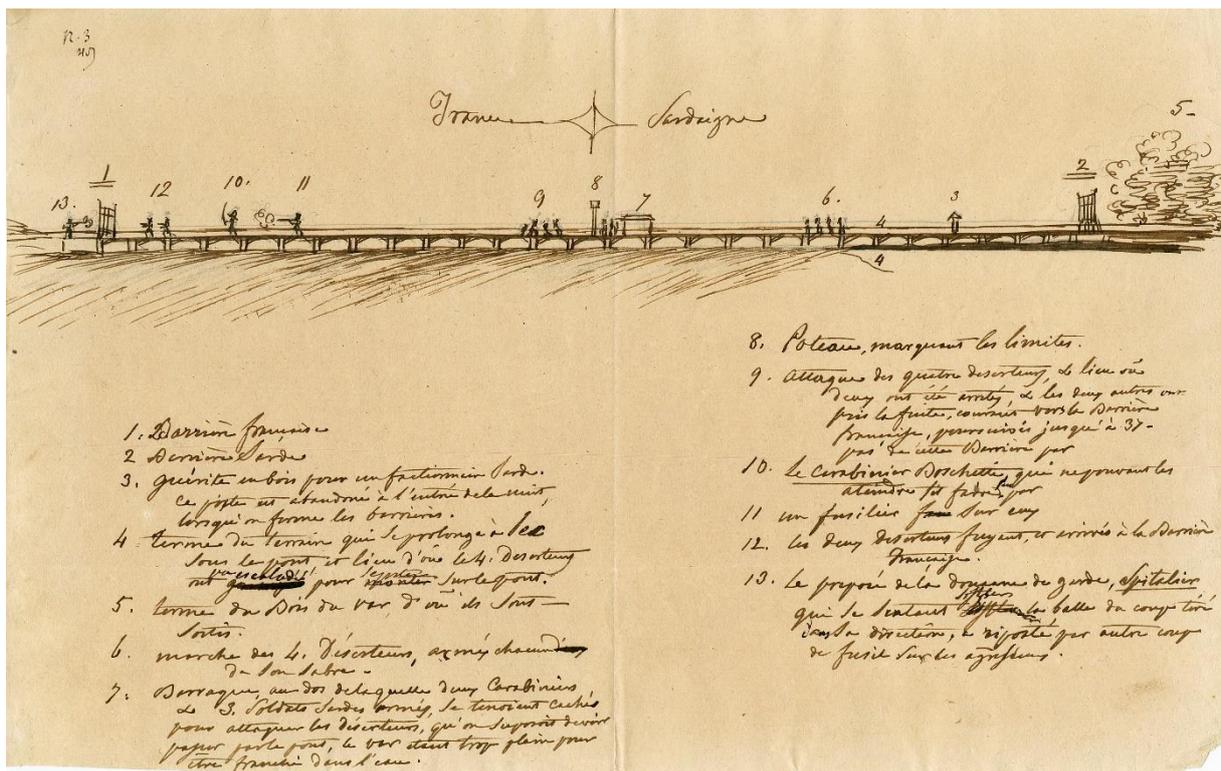


Fig. 4. Arrestation de quatre déserteurs au pont du Var, 1830.
 Arch. dép. Alpes-Maritimes, 1 Z 349.

Enfin, dernière fonction du pont du Var concernant certaines personnalités, les vicissitudes politiques en font aussi à l'occasion un « pont d'exil ». Tel est le cas pour le pape Pie VII, qui le 7 août 1809, en route pour l'exil, doit franchir le pont du Var, mais en raison du mauvais état de l'ouvrage, trop fragile, il doit mettre pied à terre et traverser à pied¹⁴⁰. Tel est le cas aussi en 1849 pour le roi de Piémont-Sardaigne Charles-Albert, qui, après son abdication part pour Bayonne et tente de passer incognito le pont du Var, devenu pont d'exil.

Avec l'annexion de Nice à la France, et peu après la construction d'un pont de pierre et de métal, une page de l'histoire du pont du Var est définitivement tournée : c'en est fini des destructions répétées et des traversées hasardeuses ; c'en est fini des enjeux politiques et militaires ; c'en est fini aussi des tracasseries administratives et douanières.

Au même titre que la frontière dont il a longtemps porté les symboles, le pont du Var s'estompe dans la réalité quotidienne et dans l'esprit des habitants des Alpes-Maritimes, pour lesquels il n'est plus ni une barrière ni même un seuil, mais désormais un trait d'union entre les deux rives du Var.

¹⁴⁰ « Relation authentique de l'enlèvement, de la capture et du dernier voyage de notre Saint Père Pie VII », *Recueil précieux pour les histoires de ce temps*, Paris, 1815, t. II, p. 14 ; G. Doublet, « Le monument de Pie VII à Nice », *Nice historique*, 1920, p. 5-19 ; E. Brock, « La création de la place de la Croix de marbre », *Nice historique*, 1972, p. 36.