

**CÔTES ET GENS DE MER
DES ALPES-MARITIMES
XVI^e–XX^e SIÈCLE**

**CATALOGUE
DE L'EXPOSITION ITINÉRANTE**

**ARCHIVES DEPARTEMENTALES
Conseil général des Alpes-Maritimes
Édition 2000**

LE LITTORAL

Le littoral des Alpes-Maritimes constitue la ligne de contact entre les Alpes et la Méditerranée. A l'ouest du Var, trois golfes sont bordés de plages de sable ou de galets tandis qu'à l'est, les Alpes plongent dans la mer.

Du Tanneron au Var, de petits bassins ouverts dans les roches tendres à la base du massif alpin bordent une côte où deux avancées rocheuses, le cap Croisette, en prolongement duquel des affleurements calcaires forment les îles de Lérins, et le cap d'Antibes séparent trois vastes golfes trop ouverts aux vents du large pour assurer des abris efficaces. Les cordons littoraux, formés de grains très fins arrachés aux roches cristallines constituent de belles plages, à Cannes et Juan-les-Pins et sont constitués d'Antibes à Nice, de part et d'autre du delta du Var, par une accumulation de galets alpins charriés par le fleuve. A l'est du Var, de Nice à Menton, les hautes chaînes des Alpes arrivent jusqu'à la mer. Le rebord constitue un énorme talus de 500 mètres de haut s'élevant même à 1146 mètres au Mont Agel derrière Monaco à 2,5 kilomètres du rivage. Des ravins sauvages aboutissent à des anses. Le dessin de ce rivage, avec deux pointes plus marquées, le cap Ferrat et le cap Martin, reste encore jeune : la profondeur de la mer atteint mille mètres à quatre kilomètres du cap Ferrat ; les cordons littoraux sont restreints sauf à Menton à l'est du cap Martin.

- 1 **Carte de Bourcet-Villaret montrant la côte de l'embouchure du Var à celle de la Roya, 1754, 10 Fi 41**
- 2 **Plan des îles de Lérins et de la baie de Cannes, s.d., XVIII^e siècle, 1 Fi 12**
- 3 **Vue du cap Ferrat depuis le Mont Pacanaille, photo Giletta, s.d., vers 1890, 10 Fi 2001**
- 4 **Plage de galets à Cagnes-sur-Mer, vers 1960, 598 W 136**
- 5 **Courbes mensuelles des marées enregistrées à Nice en janvier 1873, 4S208**
- 6 **Commentaires de l'abbé Pugnaire, curé de Grasse, sur les écrits erronés de Bernardin de Saint Pierre au sujet des marées et de l'influence de la lune, 10 juin 1789, 1J65**

LA RADE DE VILLEFRANCHE

Abritée des vents, la rade de Villefranche accueille la flotte des ducs de Savoie mais aussi un important trafic commercial à partir du XVII^e siècle.

Longue de deux kilomètres pour un kilomètre et demi de large, la rade de Villefranche constitue un abri entre le Mont-Boron et le cap Ferrat. Au Moyen-Age, une petite digue au pied du bourg médiéval édifié par Charles II d'Anjou en 1295 permet aux navires de charger et de décharger les marchandises. Un port militaire est aménagé en 1539 pour y recevoir les galères de la flotte savoyarde, protégé par le fort Saint-Elme érigé à partir de 1554. Au XVIII^e siècle un véritable arsenal est mis en place permettant de construire, remiser et entretenir la flotte royale et de loger les bagnards qui constituent les équipages : môle extérieur, forme de radoub couverte, forge, magasins, hôpital, corderie et caserne. Villefranche est aussi un port de commerce très actif, érigé en port franc en 1613. Il sert pour Nice qui n'a pas de port jusqu'à 1750. Le grandiose projet Hersent d'aménagement en port commercial de tout le fond de la rade, en 1913, n'aboutira pas.

- 7 **Plan figuratif de Nice et de la rade de Villefranche, s.d., vers 1660, Ni Port de Villefranche, mazzo 5 n° 20**
- 8 **Gravure représentant la rade de Villefranche par Nicolas De Fer, 1692, 1 Fi 15**
- 9 **Gravure représentant la rade de Villefranche par Albanis Beaumont, 1787**

- 10 Plan de la rade et de la darse de Villefranche au 1/5000 établi en 1877
 11 Vue du port de Villefranche avec un bâtiment de guerre, s.d., vers 1890, 10 Fi 2227

LE PORT LYMPIA

Ce n'est qu'au XVIII^e siècle qu'un port est construit à Nice pour y recevoir les marchandises qui jusqu'alors transitaient par l'anse des Ponchettes, au pied de la colline du château.

Nice n'avait pas de port. On débarquait les marchandises sur la plage des Ponchettes. Les premiers projets de la fin du XVII^e siècle envisageaient de creuser l'anse des Ponchettes et de la protéger par un môle. Désireux de posséder un port capable de rivaliser avec Gênes et de favoriser le commerce de ses Etats, le roi de Piémont-Sardaigne Charles-Emmanuel III choisit en 1748 de l'établir dans l'anse marécageuse de Lympia. Les travaux, commencés en 1749, consistent à excaver la lagune, non sans difficultés, et la mettre en communication avec la mer par un chenal. Un premier abri est ouvert en 1751 mais son accès demeure périlleux pour les navires. Après 1760 des améliorations sont apportées et, entre 1785 et 1790, un second bassin est creusé. A la veille de la Révolution, les travaux sont interrompus.

- 12 Plan d'un projet d'aménagement portuaire de la marine de Nice par Guibert, s.d., XVII^e siècle, *Ni Port de Villefranche mazzo 3 n°31*
 13 Plan aquarellé de situation des terrains avant le creusement du port Lympia établi par V.G. Borra, 30 septembre 1761, *Ni Port Lympia mazzo 1 add.*
 14 Mémoire sur le commerce du nouveau port de Nice, s.d., vers 1760, *Ni Port Lympia mazzo 1 add n° 2*
 15 Dessin d'un projet de quai, s.d., XVIII^e siècle, *Ni Port de Villefranche, mazzo 3 n° 31*
 16 Plan aquarellé du projet d'extension du port Lympia par Michaud approuvé en 1781, *Ni Port Lympia mazzo 1 add.*

LE PORT DE NICE AU XIX^e SIÈCLE

Il faut attendre la seconde moitié du XIX^e siècle pour voir reprendre les travaux d'aménagement du port de Nice rendus nécessaires par l'accroissement du trafic.

Des quais sont établis à partir de 1842. Après le curage des bassins en 1868, sont entrepris les travaux de prolongement du môle extérieur sur une distance de cent mètres en exploitant la carrière de Rauba-Capeu. Les travaux sont achevés en 1872. L'extension du port intérieur nécessite l'expropriation d'immeubles qui n'intervient qu'en 1884. Les travaux de creusement du bassin et de construction des nouveaux quais sont menés à bien en 1889.

- 17 Plan au 1/1000 des travaux adjugés en 1879 pour l'agrandissement du port de Nice, 4S46
 18 Dessin en élévation des façades place Cassini et du nouveau quai nord du port de Nice, établi en 1880, 4S277
 19 Photographie du port de Nice par Charles Nègre, s.d., vers 1865, 8 Fi 45
 20 Photographie de l'entrée du port de Nice, s.d., vers 1890, 10 Fi 1623
 21 Plainte de l'entrepreneur Tordo à la suite des travaux entrepris pour l'élévation du quai Lunel, 5 septembre 1888, 4S279

LE PORT DE NICE AU XX^e SIÈCLE

Trop à l'étroit, le port de Nice ne peut être transféré en 1979 à l'embouchure du Var et continue à être utilisé pour le transport des passagers et des marchandises.

L'essor régulier du trafic du port de Nice conduit à la création d'un nouveau bassin extérieur, le bassin du commerce, obtenu grâce à l'allongement de la jetée, entre 1904 et 1910. Le port présente désormais l'aspect qu'il gardera jusqu'à nos jours : trois bassins et 1500 mètres de quais permettent de recevoir, non sans difficultés, les paquebots des lignes de Corse, les caboteurs et les cargos. A la fin de la deuxième guerre mondiale, le port subit d'importantes destructions qui ralentissent temporairement son activité. Enclavé dans la ville, limité par la faible surface de ses terre-pleins et des bassins, le port de Nice ne suffit plus au trafic. Le transfert du port de commerce au sud de l'aéroport est projeté mais, le 16 octobre 1979, l'effondrement des digues en construction qui provoque la mort de plusieurs ouvriers sur le chantier conduit à l'abandon du projet. Depuis, en dépit des difficultés, le port Lympia continue d'accueillir cargos et navires de transport de passagers après avoir subi un réaménagement de ses quais.

- 22 **Photographie aérienne du port de Nice, 16 novembre 1930, 10 Fi 2681**
- 23 **Vue aérienne du port de Nice, photo Laboratoire départemental de l'Equipement, septembre 1976, 22 Fi 76090406**
- 24 **Plan au 1/5000 du port de Nice établi en 1915 avec la dénomination des quais et bassins, 4S61**
- 25 **Plan de masse du projet de nouveau port de commerce de Nice au 1/10 000 établi en 1974**
- 26 **Vue aérienne de l'état d'avancement des travaux du nouveau port, photo Laboratoire départemental de l'Equipement, octobre 1979, 22Fi**
- 27 **Relevé des communications radio annonçant l'effondrement de la digue le 16 octobre 1979, 726W2**
- 28 **Article de *Nice-Matin* du 6 novembre 1988 sur un nouveau projet de port flottant à Nice, 678W199**

LES PORTS DE PLAISANCE

De nombreux ports sont aménagés tout au long du littoral à partir de 1965 pour accueillir les bateaux de plaisance.

Les premiers projets de ports de plaisance, sont conçus au début du XX^e siècle par des yachtmen gênés par le voisinage des bateaux de commerce à Cannes et à Nice. Le nombre de yachts ne cesse de s'accroître depuis 1860. L'engouement pour le nautisme, voile ou moteur, est à l'origine de la multiplication des ports de plaisance entre 1965 et 1975. Le premier est celui de Pierre Canto, à Cannes. Il est suivi par plusieurs réalisations importantes comme les ports de Menton-Garavan en 1967, d'Antibes-Vauban en 1970, puis de Port-Marina à Villeneuve-Loubet, de Saint-Laurent-du-Var, et de Golfe-Juan. Un port à sec est même créé en 1984 à Mandelieu-la-Napoule. Avec 28 ports destinés à la plaisance, la capacité d'accueil des Alpes-Maritimes atteint 13 500 places.

- 29 **Plainte du président du club nautique de Nice sur le délabrement des installations portuaires de Nice, 7 janvier 1911, 4S55**
- 30 **Yachts à vapeur dans le port de Nice, photo Giletta, s.d., vers 1900**
- 31 **Vue aérienne du nouveau port de plaisance de Cannes, le port Canto, en cours de construction, juillet 1964, photo Laboratoire départemental de l'Equipement, 22 Fi 64071154**
- 32 **Vue aérienne du port de plaisance d'Antibes en cours d'achèvement, août 1970, photo Laboratoire départemental de l'Equipement, 22 Fi 70081008**

- 33 **Photographie de la maquette d'un projet de port de plaisance au Cap de Nice, 1975**, photo Laboratoire départemental de l'Équipement, 598 W 134
- 34 **Vue aérienne du port de plaisance de Beaulieu, août 1977**, photo Laboratoire départemental de l'Équipement, 22 Fi 77082432

PHARES ET BALISES

La navigation est facilitée au XIX^e siècle par l'installation de phares, de balises et de fanaux sur le littoral.

Jusqu'au XVIII^e siècle, aucun phare ne vient aider les marins dans leur navigation. Connaissant parfaitement la côte, disposant de points de repère sur la terre (les amers), ces derniers sont habitués à prendre le mouillage avant la nuit. Seules les entrées de ports sont signalées par des fanaux comme à Villefranche depuis le milieu du XVIII^e siècle. Au siècle suivant, on prend conscience de la nécessité d'équiper la côte en phares, balises et fanaux pour signaler les nombreux obstacles à la navigation. Le cap Ferrat et le cap d'Antibes sont pourvus de phares en 1835 pour le premier (entièrement reconstruit en 1902) et en 1838 pour le second. Le système se perfectionne au milieu du XIX^e siècle avec l'installation de balises, de bouées et de fanaux indiquant les écueils, haut-fonds ou entrées de port. Pour alimenter les feux, on utilise l'huile minérale ; certains sont par la suite transformés pour fonctionner au gaz, à l'acétylène ou à l'électricité.

- 35 **Rapport sur les dégâts occasionnés au fanal de Villefranche lors d'un orage, 26 avril 1773**, *Ni mazzo 3 add. 11*
- 36 **Plan général au 1/20 000 d'éclairage du port de Nice et de la rade de Villefranche établi en 1865**, 4S171
- 37 **Dessin aquarellé du phare de Menton, 1885**, 4S185
- 38 **Ancien phare de la Garoupe, vers 1940**, 598 W 9
- 39 **Tableau semestriel des fournitures nécessaires aux phares et fanaux des côtes des Alpes-Maritimes, 5 avril 1871**, 4S174
- 40 **Dessin d'une tige à crémaillère pour l'éclairage du port de Saint- Jean, 1865**, 4S171
- 41 **Rapport de l'ingénieur des Ponts-et-chaussées sur la mise en service du feu de l'Islette nouvellement électrifié, 3 mars 1936**, 4S180

LA CONSTRUCTION NAVALE

Jusqu'au début du XX^e siècle, une partie importante des bateaux utilisés par les pêcheurs ou les armateurs locaux sont réalisés sur place, dans des chantiers qui se reconvertissent par la suite dans la construction ou l'entretien de bateaux de plaisance.

La construction navale est une des causes de destruction de la forêt provençale, systématiquement exploitée du Moyen Age au XVIII^e siècle. Sapins et mélèzes fournissent les mâtures ; le chêne provençal, très apprécié des charpentiers de marine, sert aux membrures et aux coques ; le pin est utilisé pour faire du goudron destiné au calfatage. Craignant de manquer d'arbres pour sa marine de guerre, la royauté met en place au XVII^e siècle une législation sévère pour préserver les ressources en bois. Même si de nombreux bateaux sont construits en Provence ou en Ligurie, plusieurs chantiers, de Menton à Cannes, réalisent des bâtiments de petit et de moyen tonnage destinés à la pêche ou au cabotage. Leur production est appréciée des armateurs locaux, notamment grassois, qui passent commande de tartanes,

de bombardes, de felouques ou de bâtiments armés pour la course. Au début du XX^e siècle, les constructions traditionnelles tendent à disparaître, à l'exception du pointu qui est désormais motorisé. Certains chantiers se reconvertissent dans la construction d'unités de plaisance. C'est le cas de celui d'Antibes qui fabrique jusqu'à la fin des années 70 des yachts de grande dimension ou du chantier Silvestro, à Nice, qui produit des voiliers de qualité. A Cannes, la Société des chantiers navals de l'Estérel, née après la deuxième guerre mondiale, construit yachts et vedettes militaires en contreplaqué d'acajou. Elle exporte sa production dans le monde entier mais est contrainte de cesser ses activités au début des années 80. Les chantiers qui subsistent assurent principalement la maintenance et l'entretien de la flotte de plaisance.

- 42 **Affiche relative à l'interdiction de couper des bois sans déclaration préalable à l'intendant de la Marine à Toulon, 3 octobre 1684, IAFF585**
- 43 **Procès-verbal de martelage de mille sapins de la forêt de Clans pour les besoins de la construction navale, 21 brumaire an XII, CER75**
- 44 **Devis de construction d'une lanche par Baptiste Riouffe, constructeur de bateaux à Antibes, 26 janvier 1658, 3E81/73 f°58**
- 45 **Vue perspective d'un projet d'agrandissement des chantiers navals d'Antibes, 1938**
- 46 **Vue des chantiers navals de l'Estérel à Cannes, brochure impr. s.d., vers 1975, 83 J**

LA MARINE À VOILE

Le cabotage est assuré par des bâtiments à voile latine, caractéristique de la Méditerranée, tandis que l'on utilise la voile carrée pour la navigation en haute mer.

Apparue au IX^e siècle la voile latine est de forme triangulaire et d'un maniement délicat. La propulsion à la voile se double souvent d'une propulsion à l'aviron, sur les galères (disparues au XVIII^e siècle) ou d'autres bâtiments. En Provence orientale, en l'absence de ports, les bateaux armés au cabotage ou à la pêche doivent être halés sur la grève ce qui suppose des formes de coque particulières. La grande navigation, en haute mer, est assurée par des bâtiments importants identiques à ceux que l'on trouve en Atlantique : vaisseaux armés au commerce, trois-mâts barques ou carrés, bricks, goélettes aux formes de coques et de grément standards. De nombreux types de voiliers servent au transport maritime. Les pinques, dont la forme de grément est très ancienne, disparaissent à la fin du XVIII^e siècle. Les bombardes –employées autrefois à porter des mortiers- servent au commerce. Les chebecs, navires très rapides, sont utilisés pour le cabotage ou armés en guerre. Les felouques, bâtiments légers et rapides allant à la voile et à la rame, sont affectés au transport des voyageurs surtout sur les côtes d'Italie. En Provence, elles servent à la pêche, leur rapidité permettant d'échapper aux pirates barbaresques. Le principal navire de transport reste la tartane, en usage jusqu'au XX^e siècle. Armées pour la plupart à Saint-Tropez, elles assurent l'essentiel du transport côtier entre Marseille et l'Italie.

- 47 **Gravure de Beugean représentant un chebec, 1817**
- 48 **Gravure de Beugean représentant une bombarde et une felouque, 1817**
- 49 **Gravure de Beugean représentant une pinque, 1817**
- 50 **Rôle d'équipage de la tartane *l'Assomption* construite en l'an X à Antibes, désarmée à San Remo, 1812**
- 51 **Ex-voto de la chapelle de la Garoupe à Antibes représentant une polacre, s.d., XIX^e siècle, 42 Fi 1/274**
- 52 **Déchargement de tartanes à Cannes, s.d., vers 1890**
- 53 **Trois mâts barque au large de Nice, s.d., vers 1895, photo Rochemonteix, 27 Fi**
- 54 **Brick dans le port de Cannes, s.d., vers 1890, 10 Fi 1184**

LE TRAFIC MARITIME (XVII^e – XVIII^e s.)

Sous l’Ancien Régime, les marchandises voyagent essentiellement par mer et le trafic commercial est important à Nice et à Villefranche, débouchés maritimes du Piémont.

Les caboteurs acheminent de port en port les produits de l’agriculture et de la forêt comme le blé, l’huile d’olive, le vin, les agrumes, le bois et le sel, les produits manufacturés comme les cuirs et les peaux, les tissus et les draps, les parfums, les savons, les poteries et le fer. En France, le transport est régi par l’ordonnance de marine d’août 1681. Elle reste en vigueur jusqu’à la promulgation du Code du commerce en 1808. Plusieurs types de contrat règlent les opérations de transport maritime. Le connaissement est l’acte par lequel le capitaine reconnaît avoir reçu une cargaison à bord de son navire. Le nolisement est un acte par lequel un commerçant affrète un navire pour le transport de ses marchandises. Dans le Comté de Nice, le commerce maritime bénéficie du statut de port franc accordé par le duc Charles-Emmanuel I^{er} à la plage de Nice et au port de Villefranche en 1613. Nice et Villefranche étant les seuls débouchés des Etats des princes de Savoie, il fallait y favoriser le trafic maritime, de préférence à des ports étrangers, pour stimuler l’activité économique du Piémont. En 1854, Victor-Emmanuel II met fin au particularisme douanier niçois en supprimant le port franc dont, en définitive, l’économie du Comté n’a que faiblement bénéficié.

- 55 **Dessin à la plume représentant la rade de Villefranche exécuté à l’occasion du voyage en France du nonce Ranuccio, s.d., vers 1690**
- 56 **Concession de franchise au port de Nice-Villefranche par le duc Charles Emmanuel de Savoie, texte impr. à Turin, 1652, *Ni Port de Villefranche, mazzo 1 n° 17***
- 57 **Billet de transport de marchandises de Salonique à Marseille pour le compte de Charles Luce, 1742, *1E15/36***
- 58 **Billet de transport de marchandise par bateau (connaissement) entre Livourne et Marseille, pour le compte du négociant grassois Charles Luce, 1743, *1E15/36***
- 59 **Rapport concernant le droit d’ancrage perçu au mouillage devant Nice avec plan aquarellé 1753, *Ni Port de Villefranche, mazzo 2 add 26***
- 60 **Etat du mouvement des bateaux entrés et sortis du port de Nice le 9 germinal an XIII, *CEM447***
- 61 **Ordonnance royale signée par Colbert concernant le salut maritime dans les ports des Etats de Savoie, 17 juin 1674, *Ni Saluti Maritimi***

LE CONTRÔLE SANITAIRE MARITIME

C’est surtout par la mer que les épidémies se propagent, d’autant que la peste sévit en Méditerranée orientale, et les échanges maritimes sont surveillés.

Des administrations sanitaires sont établies au XVII^e siècle, en France (bureaux de santé) et dans le Comté de Nice (magistrats de santé). Elles peuvent mettre en quarantaine les navires, marchandises et personnes suspectées de propager des maladies. En Provence, seules Marseille et Toulon sont autorisées à accueillir les navires en quarantaine. Dans le comté de Nice, des lazarets à Nice et à Villefranche permettent d’enfermer la contagion. Des règles strictes y sont respectées : isolement des passagers, ravitaillement, hygiène, désinfection de tous ceux qui entrent et sortent. Le lazaret est la pièce maîtresse du cordon sanitaire

permettant d'isoler le Comté de Nice. Le lazaret de Villefranche, construit vers 1650, permet d'héberger plusieurs centaines de personnes tandis que des hangars sont aménagés pour recevoir les marchandises. En France, comme dans le Comté de Nice, le personnel sanitaire délivre des patentes de santé, véritables passeports délivrés dans le port de départ aux navires.

- 62 Dessin réalisé par le gouverneur Gaspard Caillet représentant le fonctionnement du lazaret pour la quarantaine des marchandises débarquées à Villefranche, 10 avril 1680, *Ni Port de Villefranche, mazzo 5 n° 20*
- 63 Patente délivrée par le magistrat de santé de Nice à une tartane le 27 avril 1792, *IJ230*
- 64 Patente de santé délivrée à Nice le 9 novembre 1813 pour se rendre à Marseille, *IJ230*
- 65 Patente de santé délivrée à une tartane au départ de Cannes, 20 septembre 1791, *IJ254*
- 66 Lettre du conseil de santé maritime de Nice au consul de France rejetant une demande de levée des mesures prises en raison du choléra, 24 novembre 1849, *IJ363*

LE TRAFIC MARITIME AU XIX^e SIÈCLE

Au XIX^e siècle, la croissance économique augmente le volume des marchandises transportées tandis que l'apparition de la vapeur raccourcit les durées de trajet.

La marine à vapeur s'affirme dans les années 1830. En 1837, plusieurs lignes de navigation à vapeur desservent le port de Nice, principalement des compagnies marseillaises. Leurs navires effectuent le trajet Nice-Marseille en 12 à 16 heures. Ce temps est à peu près identique aux voiliers mais leur plus grande régularité est très vite appréciée des marchands d'huile d'olive qui ont besoin de savoir à quel moment leur marchandise arrivera à destination. En 1860, les navires à vapeur desservant Nice jaugeant environ 200 tonneaux, sont pour la plupart à aubes, et transportent marchandises et passagers. A la fin du siècle, les sociétés de navigation à vapeur concurrencent fortement les caboteurs à voile, déjà éprouvés par l'arrivée du chemin de fer en 1864. La concurrence du rail diminue en effet le nombre de marchandises transportées mais, dans le même temps, l'essor économique du département provoque une augmentation du trafic, principalement à l'importation : charbon et houille, matériaux de construction, bois, céréales et vins tandis que les Alpes-Maritimes exportent des agrumes (Menton), de l'huile d'olive (Nice), des poteries, de la terre glaise et du bois (Antibes), des pignates (Golfe-Juan), des produits de la parfumerie grasse (Cannes). En 1869, Nice est le port le plus important (86 751 tonnes entrées et sorties) suivi par Cannes (34 576 tonnes), Menton (27 716 tonnes) Antibes (11 695 tonnes) et Golfe-Juan (4 431 tonnes). Le trafic progresse beaucoup vers la fin du siècle, atteignant par exemple pour Cannes 62 090 tonnes.

- 67 Etat des bateaux à vapeur en service dans les Alpes-Maritimes en 1860, *4S81*
- 68 Statistiques du trafic du port de Cannes de 1878 à 1882, *4S*
- 69 Bateaux dans le port de Nice, photo Charles Nègre, s.d., vers 1865, *8 Fi 68*
- 70 Bateau à vapeur à aubes dans le port de Nice, photo Charles Nègre, s.d., vers 1865, *8 Fi*
- 71 Déchargement d'une tartane au port de Nice, s.d., XIX^e siècle
- 72 Lettres à en-tête du transitaire Jules Vissian à Nice et du service des bateaux à vapeur Castaldi et compagnie à Nice, 1896 et 1912

LE TRAFIC MARITIME AU XX^e SIÈCLE

A la fin du XX^e siècle, le transport de marchandises recule et ne concerne plus qu'un nombre limité de marchandises.

Si les ports de Menton et de Cannes cessent tôt leurs activités commerciales, celui d'Antibes se spécialise dans le transport des hydrocarbures stockées, à proximité dans des réservoirs et redistribuées ensuite dans tout le département. A Nice, le ciment devient pratiquement la seule marchandise transportée dans les années soixante. Conditionnée en sacs ou en vrac, il est expédié vers la Corse et surtout vers l'Algérie. Ainsi en 1984, la part du ciment représente 455 000 tonnes sur un total de 554 000 tonnes expédiées. L'activité des ports du département est cependant particulièrement vulnérable. Si à Antibes le trafic cesse en 1985, l'exportation du ciment se poursuit à Nice.

- 73 Photographie aérienne du port d'Antibes montrant un pétrolier en cours de déchargement et les installations d'hydravions, 1932, 10 Fi 2718
- 74 Lettre relative aux revendications du syndicat des ouvriers du port de Nice, 12 octobre 1925, 4S225
- 75 Déchargement de planches sur le port de Cannes, s.d., vers 1930
- 76 Chargement de ciment en sacs sur un cargo au port de Nice, photo Laboratoire départemental de l'Équipement, février 1976
- 77 Article de *Nice-Matin* sur l'importance des exportations de ciment au port de Nice, 1985
- 78 Statistiques du trafic du port de Nice de 1974 à 1984, extraites de *Nice-Matin*

TRANSPORTS DE PASSAGERS ET CROISIÈRES

Depuis 1860, la proximité de la Corse fait de Nice un port privilégié pour rejoindre cette destination.

A la fin du XIX^e siècle, les vapeurs des compagnies Valéry Frères et Fraissinet assurent la desserte de la Corse depuis Nice. Les temps de trajet raccourcissent au fur et à mesure de la mise en service de nouveaux bâtiments. Les paquebots de l'entre-deux-guerres, comme le *Sampiero Corso*, construit en 1936, peuvent charger jusqu'à 1000 passagers, sans toutefois avoir la possibilité d'embarquer directement les automobiles. Ce n'est qu'en 1960, avec la mise en service du car-ferry *Napoléon*, que les véhicules pourront accompagner les passagers. La mise en service, à la fin du XX^e siècle, des navires à grande vitesse, plus petits mais rapides, a permis de raccourcir considérablement les temps de transport. Sur le trajet Nice-Bastia, il fallait 13 heures en 1862 contre 3 h 30 en NGV. L'activité touristique en Corse a considérablement accru le nombre de passagers : 130 000 en 1959, plus de 600 000 en 1998. Villefranche, Nice et Cannes sont aussi des escales pour les paquebots de croisière en Méditerranée. Le littoral azuréen est une destination de choix, avec des retombées économiques importantes. Les ports de Nice-Villefranche et de Cannes accueillent 274 600 passagers en 1998. La liaison avec les îles de Lérins donne également lieu à un trafic important et ancien pour lequel des chaloupes à vapeur sont utilisées dès 1871.

- 79 Permis d'embarquement pour se rendre par bateau de Marseille à Nice, 22 juillet 1836
- 80 Lettre à en-tête de l'agence Skattums tourist office à Nice, 22 juillet 1902, 1J426
- 81 Avis d'ouverture d'un service hebdomadaire entre Nice et la Corse par la Compagnie Valéry et tableau des liaisons, 16 décembre 1862, 4S80
- 82 Article du *Petit Niçois* du 14 juin 1932 sur le nouveau courrier pour la Corse, le *Pascal Paoli*
- 83 Article de *Nice-Matin* du 5 avril 1959 sur le lancement du *Napoléon* nouveau car-ferry destiné aux lignes de la Corse

- 84 **Le Corse à quai dans le port de Nice**, photo Laboratoire départemental de l'équipement, août 1966, 22Fi66081909
- 85 **Article de *Nice-Matin* du 1er mars 1994 sur la première escale à Nice du plus grand car-ferry de la SNCM desservant la Corse, le *Danièle Casanova***
- 86 **Article de *Nice-Matin* du 20 mars 1996 sur la mise en service de *l'Asco*, premier navire à grande vitesse desservant la Corse**
- 87 **Article de *Nice-Matin* du 8 janvier 1999 sur le développement des croisières en Méditerranée**

LA PÊCHE (XVII^e-XIX^e s.)

Sous l'Ancien Régime, la pêche a une grande importance économique, faisant vivre plusieurs centaines de pêcheurs.

Menton, Villefranche, Nice, Cagnes, Antibes et Cannes, sont les principaux centres de pêche sur le littoral. Les pêcheurs connaissent parfaitement leur terroir, divisé en parcelles appelés cales. Une vingtaine d'espèces de poissons, notamment migrateurs, de mollusques et de crustacés sont habituellement capturés. Engins et filets de pêche sont adaptés à chaque espèce : filets fixes (rissole et espéon pour pêcher anchois et sardines la nuit, madragues pour la pêche au thon), filets flottants (thonnaire pour la pêche au thon et boguière pour capturer bogues, maquereaux, rougets), filets traînants (gangui tiré sur les fonds marins pour piéger anchois et sardines et sennes, filets tirés depuis la côte et emprisonnant tous les poissons), nasses, harpons et lignes immergées en profondeur pour piéger les poissons de fond (palangre). Outre la pêche au poisson, les marins cannois pratiquent la pêche au corail jusqu'à la fin du XVIII^e siècle. Chaque année, ils partent en campagne en Sardaigne ou sur les côtes d'Afrique où certains sont victimes des pirates barbaresques. La pêche fait aussi vivre d'autres professions comme les saleurs qui conditionnent anchois et sardines.

- 88 **Carte du golfe de La Napoule indiquant les zones et types de pêche, XVIII^e siècle**
- 89 **Convention passée avec deux marins de Cannes pour la campagne de pêche au corail en Sardaigne, 2 février 1551, 3E18/1 f° 26v°**
- 90 **Rapport sur la situation de la pêche à Nice, 1806, CEM437**
- 91 **Statistiques de la pêche dans le quartier de Nice, 24P374**
- 92 **Barques de pêche niçoises aux Ponchettes, photo Charles Nègre, s.d., vers 1865**

LA PÊCHE AU XX^e SIÈCLE

Malgré un début de modernisation dans les années trente, la pêche est en net recul à la fin du siècle.

Les techniques de pêche restent quasiment inchangées. Cependant, l'arrivée du moteur dans les années 30 fait évoluer les gourses qui ressemblent de plus en plus au pointu marseillais. Pour résoudre le problème du halage à terre, des emplacements leur sont réservés dans les ports, leur permettant de rester à flot. Ainsi, dans les années 30, un véritable port est aménagé à leur intention au Cros-de-Cagnes. La raison principale du déclin de la pêche est l'appauvrissement des ressources. Des techniques de pêche dévastatrices (comme la pêche à la poutine) mais surtout l'urbanisation du littoral qui provoque rejets d'eaux polluées et destruction des herbiers de posidonies, ont bouleversé l'écosystème local. La pêche est devenue une activité marginale dans le département.

- 93 Pêcheurs sur la grève au port de Cannes démaillant des filets, s.d. , vers 1910, 4J216
- 94 Marchande de poisson niçoise, s.d., vers 1900, 10 Fi 651
- 95 Plan du projet d'établissement d'un port de pêche au Cros-de-Cagnes, 12 septembre 1930, 4S252
- 96 Demande d'interdiction de la rissole dans le préposat de Menton avec dessin de trois modèles de filets, 1900
- 97 Adresse des pêcheurs au préfet sur le recul de la profession dans les Alpes-Maritimes, 8 septembre 1989, 678W196
- 98 Pêche à la poutine sur le rivage du Cros-de-Cagnes, photo Guillemin, 1985, 31Fi

LES NAUFRAGES

En Méditerranée, la soudaineté des tempêtes et la violence des vents ont raison, même à faible distance des ports et des abris, des navires les plus marins.

Les archives font état de nombreux naufrages. Les caps sont particulièrement redoutables en raison de leurs courants qui drossent les bateaux à la côte. Les marins craignent aussi le démâtage, l'abordage, la foudre et l'incendie. Les ports, et surtout leurs entrées, sont eux-mêmes peu sûrs et de nombreux navires sombrent en tentant d'y aborder. On comprend donc aisément pourquoi les marins ont laissé dans les sanctuaires méditerranéens de nombreux ex-votos, maquettes ou peintures remis par leurs donateurs en action de grâces pour avoir échappé au naufrage.

- 99 Annonce par le Consul de France à Nice du naufrage du navire français *Rose-Marie* à l'entrée du port de Nice, 3 avril 1846
- 100 Ex-voto de Laurent Etienne sauvé du naufrage par un bateau chinois au large de Hong- Kong, 6 février 1863, photo M. Graniou
- 101 Carte postale montrant les moines de Lérins opérant le sauvetage d'un bateau sur le rivage de l'île Saint- Honorat, vers 1910, 4J278/93
- 102 Ex-voto représentant un naufrage le long du Cap d'Antibes, 10 avril 1843, photo M. Graniou, 42Fi1/72
- 103 Ex-voto représentant le naufrage d'une tartane d'Antibes, photo M. Graniou
- 104 Ex-voto offert par Rebecquy, constructeur, le 25 avril 1868, suite à la traversée d'Antibes à Nice sur l'*Evelina*, photo M. Graniou, 42 Fi 1/239
- 105 Ex-voto du peintre Antoine Roux offert par un marin cannois à la suite d'un abordage en mer de Marmara, 20 avril 1860, photo M. Graniou, 42 Fi 1/254

L'ADMINISTRATION MARITIME

Depuis le XVI^e siècle, l'activité maritime est contrôlée par l'administration qui organise la police de la navigation et du pilotage, l'inscription maritime et la surveillance du trafic.

L'amirauté de Provence s'organise à la suite des édits de 1536 et de 1555. Une des six lieutenances créées a son siège à Antibes dont le ressort maritime s'étend de La Napoule à la frontière du Var. Les officiers de l'amirauté jugent les conflits en matière de navigation et de pêche en mer et dans les ports. Leurs attributions administratives concernent l'enregistrement de la propriété et du commandement des bateaux, les prises, la délivrance des autorisations d'entrées et de sorties des navires et la surveillance du trafic en collaboration avec les maîtres de ports. L'ordonnance de la marine d'août 1681 codifie précisément leur

rôle. Les amirautés sont supprimées en 1791 et leurs fonctions dévolues aux juridictions ordinaires. Dans le Comté de Nice existe depuis 1448, un tribunal de commerce chargé des litiges en matière de transactions aussi bien terrestres que maritimes. En 1613, avec le Port franc est créé le Consulat de mer, un tribunal commercial et maritime, qui juge toutes les affaires relatives à la pêche, aux naufrages, aux assurances, aux prises. La corporation des pêcheurs a sa propre organisation, la prud'homie qui gère les litiges liés à la profession. L'organisation du contrôle des marins et de leur recrutement est l'œuvre de Colbert par les ordonnances de 1668 et 1670 instituant l'inscription maritime. Ce service, conservé par la Révolution, est organisé par arrondissements divisés en quartiers et syndicats. En 1860 le littoral des Alpes-Maritimes compte quatre quartiers (Cannes, Antibes, Nice et Villefranche), réduit à deux (Antibes et Nice) en 1896. Le service est chargé de la police de la navigation et du pilotage (enregistrement des rôles d'équipages, des bateaux), de l'administration de l'inscription maritime et du recrutement de la marine de guerre.

- 106 **Inventaire après décès des biens de François Giraud lieutenant général de l'Amirauté d'Antibes, 5 décembre 1692, 8B114**
- 107 **Manifeste relatif à l'établissement du Consulat de la mer à Nice, 1750, 2 AFF 298**
- 108 **Plan du projet d'agrandissement du Palais royal de la marine au port de Nice, septembre 1841, FS271**
- 109 **Modification de l'organisation des syndicats et quartiers de l'inscription maritime à la suite du rattachement du Comté de Nice à la France, 11 décembre 1860**
- 110 **Recueil des rôles d'équipages des bateaux désarmés à Villefranche en 1869**
- 111 **Registre matricule de marins de Villefranche ouvert en 1864**

LA GUERRE SUR MER (XVI^e – XVIII^e s.)

La mer est un espace peu sûr où s'affrontent corsaires, pirates et flottes navales.

Si l'âge d'or de la guerre corsaire en Méditerranée se situe dans la première moitié du XVII^e siècle, toutefois, le transport maritime continue d'en être affecté jusqu'au début du XIX^e siècle. Les corsaires barbaresques installés à Alger, Tunis et Tripoli, font peser une menace permanente sur les côtes de Méditerranée occidentale en s'emparant des marins et des pêcheurs pour les emmener comme esclaves au Maghreb. Sous la Révolution et l'Empire, les corsaires français sont utilisés pour forcer le blocus continental imposé par l'Angleterre et pour perturber ses voies de communication maritimes. Le corsaire niçois Joseph Bavastro s'illustre lors du siège de Gênes puis écume les côtes espagnoles au voisinage de Gibraltar capturant de nombreux navires anglais. La mer est aussi le théâtre de batailles navales entre les flottes des Etats qui cherchent à contrôler la voie maritime. Français et Espagnols s'affrontent autour des îles de Lérins entre 1635 et 1637. En Provence, nombreux sont les marins à avoir combattu. L'amiral de Grasse, né le 13 septembre 1722 au Bar-sur-Loup, s'illustre pendant la Guerre d'indépendance américaine de 1776 à 1783.

- 112 **Edit du duc de Savoie du 28 février 1558 instituant un droit sur les marchandises pour la fortification du port de Villefranche, *Ni droit de Villefranche, mazzo 1 n° 7***
- 113 **Siège des îles de Lérins occupées par les Espagnols en 1634, gravure XVII^e siècle**
- 114 **Portrait de l'amiral de Grasse (1723-1788) qui s'est illustré dans la guerre d'indépendance américaine, 1J111**
- 115 **Ex-voto représentant le combat de Trafalgar le 21 octobre 1805, photo M. Graniou, 42 Fi 1/251**
- 116 **Lettre d'armement en course d'une pinque niçoise *La Société populaire de Nice*, 9 ventôse an II, L250**

- 117 **Attaque d'un brick anglais par le corsaire niçois Bavastro le 24 août 1803. Aquarelle d'Antoine Roux**
- 118 **Ex-voto représentant l'attaque du bateau *la Vierge de Pitié* par des Barbaresques à Nice, le 10 octobre 1814, photo M. Graniou**

LA MARINE DE GUERRE (XIX^e s.)

Les rades des Alpes-Maritimes sont des lieux d'accueil et de mouillage très fréquentés par les bâtiments des escadres russe, américaine et française qui y séjournent régulièrement.

La rade de Villefranche est concédée comme base navale par le Piémont à la marine impériale russe en 1858. C'est aussi, dès 1860, un port de guerre pour les unités françaises. De la deuxième guerre mondiale à 1967, Villefranche sert également de base à la flotte américaine stationnée en Méditerranée. En 1907, son conseil municipal demande, en vain, au ministère de la Guerre, la création d'une station de torpilleurs ou de sous-marins. La marine française lui préfère cependant la rade de Golfe-Juan, plus ouverte et plus propice aux manœuvres et aux exercices de débarquement.

- 119 **Affectation des équipements du port de Villefranche aux marines de guerre russe, américaine et française, décret et plan aquarellé, 14 mars 1883, 2QVillefranche50**
- 120 **Bâtiment de la marine américaine en rade de Villefranche en 1872, 1J299**
- 121 **Torpilleurs en rade de Villefranche, photo Rochemonteix, s.d., vers 1895, 27Fi266**
- 122 **L'amiral Baudin en rade de Villefranche, photo Giletta, s.d., vers 1900, 10 Fi 712**
- 123 **Photographie du bâtiment russe *Alexandre II* saluant le président de la République Emile Loubet en rade de Villefranche, 10 avril 1901**
- 124 **Cuirassé français en rade de Villefranche, photo Joseph, 1902, 9Fi33**

LA NAVIGATION DE PLAISANCE

La pratique de la navigation de plaisance ou yachting, apparue au début du XIX^e siècle, se développe dans la région à partir de 1860, accompagnant l'essor du tourisme.

La Société des régates est fondée à Cannes en 1859. A Nice le Club nautique s'organise en 1883. L'aristocratie européenne s'affronte lors des régates. Celles de Cannes, disputées à Pâques, attirent chaque année une cinquantaine de yachts. Un prestige exceptionnel est conféré à cette manifestation à partir de 1880 lorsque le prince de Galles vient y prendre part régulièrement sur son yacht, le « Britannia ». A Nice et à Menton, les régates sont aussi brillantes et clôturent la saison touristique. Les yachts de course se différencient des yachts de croisière, moins rapides mais plus confortables. Leurs dimensions, le luxe de leurs aménagements intérieurs, leur coût d'entretien ne les rendent accessibles qu'aux plus fortunés. Depuis les années 60, la plaisance connaît un essor considérable en touchant de nouvelles catégories de population.

- 125 **Régate à Nice, photo Giletta, s.d., vers 1900, 10 Fi 1674**
- 126 **Lettre de la Société des régates cannoises sur le développement du yachting, 1er juin 1903, 4S33**
- 127 **Reçu établi à la suite du paiement du yacht *Enriquetta* acheté par Picabia le 23 janvier 1930, 300Q4424**

- 128 **Gouache de Picabia inspirée par l'acquisition du yacht *Enriquetta* en concurrence avec Felix Potin,**
collection Musées Nationaux, Paris
- 129 **Voiliers *Britannia* et *Aila* lors d'une régates en baie des Angles, s.d., vers 1900, 10 Fi 717**
- 130 **Régate à Beaulieu, 1960, 33 Fi 1917**
- 131 **Régate à Menton, 1990, 20 Fi 11466**

LOISIRS DU BORD DE MER

A la Belle Epoque, le touriste côtoie la mer mais se baigne peu et c'est seulement après 1920 qu'il découvre le soleil et les plaisirs de la plage.

A la Belle Epoque, la Côte d'Azur est fréquentée seulement pour sa douceur hivernale et pour son changement d'air, recommandé par les médecins. L'hivernant fuit le soleil pour se distinguer de la masse des travailleurs hâlés par les travaux des champs et des chantiers. Quand il lui arrive de se baigner, c'est de façon brève et sans s'attarder sur la plage, souvent dans des établissements de bain installés en bordure de l'eau. La mer est plus utilisée pour la promenade, le long du rivage. Plusieurs projets de jetées-promenades sont conçus à la fin du XIX^e siècle. Seule celle de Nice est réalisée en 1881, offrant aux hivernants un lieu de loisirs sur la mer apprécié, avec jeux et spectacles. Il existe cependant une pratique locale du bain que les municipalités sont amenées à réglementer. Après la première guerre mondiale, la relation entre le touriste et la mer est bouleversée par la révolution estivale, liée à la découverte du corps, de la lumière et des tropiques. Entre 1920 et 1930, la saison estivale tend à rejoindre, en importance, la saison hivernale. Les plages sont alors équipées de restaurants ou de buvettes. On y pratique le bronzage en maillot, la natation mais aussi le ski nautique, la voile légère ou le pédalo. Dès son lancement par l'Américain Franck Jay Gould, Juan-les-Pins s'affirme comme une station uniquement estivale. D'autres stations suivent, comme Cannes, favorisée par la Croisette.

- 132 **Vue perspective d'une jetée promenade projetée à Nice par une société anglaise, 1878 et propositions pour remédier à l'opposition des pêcheurs, 2Q Nice 560**
- 133 **Hivernants en barque à Saint-Jean-Cap-Ferrat, photo Rochemonteix, s.d., vers 1895, 27 Fi 106**
- 134 **Arrêté du maire de Nice du 5 mai 1873 rendant obligatoire le port du caleçon de Magnan au Lazaret pour les bains de mer, 6AFF60**
- 135 **Cabine mobile sur la plage de Nice, photo Charles Nègre, s.d., vers 1865, 8 Fi 56**
- 136 **La plage de la Croisette à Cannes en 1932**
- 137 **Ski nautique à Cannes, 31J2021**
- 138 **La plage de l'hôtel Martinez à Cannes, 31J2020**

LES TRANSFORMATIONS DU LITTORAL

Délaissé par l'homme jusqu'au milieu du XIX^e siècle, le littoral est progressivement aménagé et profondément transformé.

L'engouement pour les loisirs liés à la mer a conduit, dans les Alpes-Maritimes, à réaliser des aménagements importants empiétant largement sur la zone infralittorale, entre 0 et 20 mètres de profondeur, là où la flore et la faune sous-marine sont les plus riches. Dès l'entre-deux-guerres, des voix s'élèvent pour dénoncer les multiples atteintes à l'environnement, comme à Golfe-Juan où des constructions sauvages défigurent le site. Mais c'est sous la mer que les dégâts sont les plus importants, dénoncés dès le début des années 70 par des universitaires Niçois. Il s'agit principalement des ouvrages gagnés sur la mer depuis

1965 : digues, ports de plaisance, plages artificielles, plate-forme aéroportuaire, accès routiers. Ainsi, en 1976, 56 % de l'étage infralittoral de l'est de la Baie des Anges avait été modifié par l'occupation des fonds.

- 139 **Création de plage artificielle à Cannes, photographie du 13 mai 1895, 10 Fi 3675**
- 140 **Série de vues aériennes des quartiers de Nice et Saint-Laurent à l'embouchure du Var, en 1929 et vers 1980**
- 141 **Protestation contre la concession de plages privées à Cannes, 1928, 6AFF1443**
- 142 **Vues aériennes du complexe immobilier et portuaire de Marina Baie des Anges à Villeneuve-Loubet, photos Laboratoire départemental de l'Équipement, septembre 1971, 22 Fi 710930.94 et 97**
- 143 **Carte des empiètements sur la mer et le Var pour l'extension de l'aéroport de Nice de 1940 à 1990, extr. de *Nice et son environnement* par Andrée Dagherne, 1998**
- 144 **Photographies des aménagements de plage à Nice, 1997, extr. de *Nice et son environnement* par Andrée Dagherne, 1998**
- 145 **Transformation des plages de Nice, graphique des volumes de rechargement et évolution de la largeur de la plage de 1976 à 1994, extr. de *Nice et son environnement*, par Andrée Dagherne, 1998**
- 146 **Carte de croissance des communes littorales des Alpes-Maritimes, variation de 1871 à 1975, établie par Miège, 1981**

LA PRÉSERVATION DU MILIEU MARIN

La dégradation du milieu marin observée dans les années soixante-dix a suscité une prise de conscience du public et des mesures de lutte contre la pollution.

Déjà, à la fin du XIX^e siècle, le problème de la pollution des rivages qui tient au rejet des déchets en mer (balayures, égouts), se fait jour et suscite des réactions en raison du préjudice causé au tourisme. Cependant, le phénomène ne prend vraiment de l'ampleur que dans la deuxième moitié du XX^e siècle avec l'urbanisation intensive du littoral qui accroît considérablement les rejets de polluants notamment chimiques et le problème des hydrocarbures déversés accidentellement ou non en mer par les bateaux. Une prise de conscience de l'ampleur des dégradations conduit les autorités à réagir en lançant des campagnes de sensibilisation du public et en prenant des mesures pour préserver la qualité écologique des eaux marines : création d'un réseau de surveillance côtier pour évaluer les dégradations, établissement de stations d'épuration pour le traitement des eaux usées. La lutte contre la pollution en mer nécessite la coopération des Etats et l'affaire des boues rouges comme la catastrophe du Haven, dont eurent à souffrir la Corse et les côtes des Alpes-Maritimes, ont mis en évidence la nécessité de mesures franco-italiennes. Monaco a initié le plan Ramoge réunissant la France, l'Italie et la principauté pour lutter contre la pollution du littoral de Gênes à Saint-Raphaël. En même temps a été développée une meilleure connaissance du milieu marin. L'attention s'est surtout portée sur la flore, car les herbiers sont de bons révélateurs des effets de la pollution. Un parc sous-marin de repeuplement expérimental a été implanté à Beaulieu et un arrêté de 1988 assure la protection de certaines espèces végétales. La faune est aussi devenue l'objet d'une attention particulière et les campagnes « Delphis » initiées par le directeur du Marineland d'Antibes en 1996 visent à la création d'un sanctuaire pour les mammifères marins en Méditerranée occidentale entre le golfe de Gênes, la Corse et la Côte d'Azur.

- 147 **Lettre de protestation du Casino de la Jetée Promenade de Nice contre les entrepreneurs qui déversent des débris à l'embouchure du Paillon, 15 juin 1893, 4S92**
- 148 **Article de *Nice-Matin* du 20 mai 1973 sur le blocage du port de Nice par les pêcheurs et plaisanciers pour protester contre la pollution des « boues rouges »**

- 149 Article de *Nice-Matin* du 9 mars 1973 sur l'urgence de lutter contre la pollution de la Méditerranée
- 150 Cartes de déplacement de la pollution de la nappe d'hydrocarbures du *Haven*, avril 1991, extr. du rapport Aubert
- 151 Affiche sur la lutte contre la pollution des plages, vers 1985
- 152 Article de *Nice-Matin* du 5 août 1996 sur l'opération de comptage des mammifères marins « Delphis 96 » lancée dans le cadre d'un projet de création d'une réserve maritime
- 153 Article de *Nice-Matin* du 4 août 1999 sur la poursuite de l'envahissement des côtes par l'algue *caulerpa taxifolia* depuis quinze ans
- 154 Article de *Nice-Matin* du 11 juillet 1999 sur l'action du Laboratoire d'environnement marin de Monaco dépendant des Nations Unies

Table des matières

Panneaux		Pages
1	Le littoral	2
2	La rade de Villefranche	2
3	Le port Lympia	3
4	Le port de Nice au XIX ^e siècle	3
5	Le port de Nice au XX ^e siècle	4
6	Les ports de plaisance	4
7	Phares et balises	5
8	La construction navale	5
9	La marine à voile	6
10	Le trafic maritime (XVII ^e -XVIII ^e s.)	7
11	Le contrôle sanitaire maritime	7
12	Le trafic maritime au XIX ^e siècle	8
13	Le trafic maritime au XX ^e siècle	9
14	Transports de passagers et croisières	9
15	La pêche (XVII ^e -XIX ^e s.)	10
16	La pêche au XX ^e siècle	10
17	Les naufrages	11
18	L'administration maritime	11
19	La guerre sur mer (XVI ^e –XVIII ^e s.)	12
20	La marine de guerre (XIX ^e s.)	13
21	La navigation de plaisance	13
22	Loisirs du bord de mer	14
23	Les transformations du littoral	14
24	La préservation du milieu marin	15