

**L'AVENUE DE LA VICTOIRE
À NICE**

**COMPTE-RENDU DU D.E.S.
DE GÉOGRAPHIE
PRÉSENTÉ EN 1959
par Mlle JOSETTE MARTINI**

Par E. DALMASSO

Mademoiselle Martini a consacré son diplôme d'études supérieures à l'étude de l'artère essentielle de la ville de Nice, l'Avenue de la Victoire que les Niçois appellent simplement l'Avenue. Son Ale des la ville est comparable à celui que la Canebière joue pour Marseille car c'est tout à la fois une zone résidentielle, une voie maîtresse de la circulation urbaine centre commercial important. L'intérêt d'une telle étude était donc grand et Mlle Martini l'a conduite avec bonheur. Elle nous présente deux parties dans son mémoire : d'abord les conditions du développement et l'aspect de l'Avenue puis les différentes fonctions.

"Du Vallon à la Rue" c'est le titre de la première moitié du travail et l'auteur y étudie les conditions géographiques, l'évolution historique et les aspects morphologiques de l'Avenue.

Sur la rive droite du Paillon, de la Place Masséna au pont de chemin de fer l'Avenue de la Victoire est la principale artère sud-nord de la Ville. Sa réplique à l'ouest est le Boulevard Gambetta. Les autres grandes artères niçoises sont au contraire d'orientation est-ouest, parallèle au front de mer. Ainsi l'Avenue n'est pas un "cours" méditerranéen.

Le tracé de la rue s'étend dans la plaine centrale de Nice d'où la grande faiblesse des cotes d'altitude, avec une très légère pente nord-sud. Au pont de chemin de fer, au nord, on note 10,8 mètres au-dessus de zéro et au carrefour de l'Avenue de la Victoire-Boulevard Victor-Hugo 6,3 mètres. Cette plaine appelée au Moyen-âge "Campo longe" devenu "Champ long" puis Longchamp a été longtemps une zone humide parsemée de prairies. Mais il n'y a pas uniformité totale. En effet la plaine qui est cernée par un ensemble de collines, Cimiez, Mantega, Les Baumettes, était parcourue par les petits torrents de St. Michel, St. Barthelemy, St. Etienne. Le "Vallon" de St. Barthelemy sur le parcours de l'actuelle rue de Rivoli débouchait dans la mer devant l'hôtel Négresco, le "Vallon" de St. Etienne y arrivait par le Boulevard Gambetta, quant au "Vallon" St. Michel formé des eaux de la fontaine Moutaille il se jetait dans le Paillon à l'endroit où se trouve aujourd'hui le n° 8 de l'Avenue de Verdun. Ces Vallons servaient aussi de chemins ruraux, "un de ces ruisseaux qui ont été pendant longtemps, qui sont encore sur certains points, nous déclare Léon Sarty, les seules voies de communication du pays... toujours puants et encombrés d'immondices. Telle était l'Avenue de la Gare en ce temps là". On retrouve le tracé de ce vallon dans le moderne passage Émile Négrin. C'est dans cette plaine formée de sables et d'argiles fines, grossièrement sur le tracé de ce "vallon", qu'à été construite l'Avenue de la Victoire.

Si pour plus de commodité nous appellerons désormais cette artère l'Avenue il convient de souligner les changements de dénomination qu'elle a subis. Dans les projets elle apparaît comme la rue des Portiques ou Boulevard St. Barthelemy ou Avenue de Longchamp. Une fois bâtie elle s'est appelée Avenue du Prince Impérial, Avenue de la Gare et enfin Avenue de la Victoire.

En 1855 la route de France et la rue Masséna sont incomplètement bâties et la place Masséna est inachevée et c'est en "pleine campagne" que l'on place l'Hospice de la Charité, aujourd'hui démolit et transformé en parking, en pleine ville, sur l'Avenue. Mais le "Consiglio d'ornate" soucieux d'embellir la ville établit le projet d'une grande artère qui partant de la place Masséna traverserait vers le nord-ouest le bassin de Nice; le projet est approuvé par décret royal au 20 juin 1858. C'était grandiose. De la place à une ligne de boulevards d'enceinte, les futurs boulevards V. Hugo et Dubouchage, l'Avenue sur 290 mètres aurait une largeur de 26 mètres dont 14 pour la chaussée et 6 mètres de chaque côté pour les trottoirs au carrefour de ces boulevards il y aurait un hémicycle de 47 mètres de rayon. Au delà la rue aurait une largeur de 45 mètres dont 14 mètres de la chaussée. Le but d'une telle œuvre était

double : on voulait mettre en contact la ville avec la zone agricole des collines, on désirait assurer à la colonie étrangère une promenade large, ombragée, au milieu des prés et des jardins.

Le rattachement du Comté de Nice à la France n'enleva rien à l'urgence de tels travaux. Bien au contraire, pour des raisons politiques et économiques le gouvernement français accorde la prolongation de la ligne de chemin de fer de Toulon à Nice. On allait bâtir une gare et il convenait de relier celle-ci à la route impériale n°7 (Rue de France, rue Masséna) et à la ville. Napoléon III lui-même, en 1860, consulta les plans et depuis le château, conseilla de placer la gare là où se trouve de nos jours la place de la Libération, c'est-à-dire que cela impliquait une avenue de raccordement sur le même tracé que le projet sarde. L'emplacement définitif de la gare donna lieu à des discussions sans fin. Pour l'un la gare devait se trouver dans la vallée du Paillon à Riquier car elle serait ainsi loin de la riche colonie d'hivernants et proche du port. D'autres la voulaient à St Etienne, assez loin du centre de la ville, ou bien encore au Quai des Phocéens. Dans tous ces cas l'avenir de l'Avenue était menacé. Les autres projets intéressaient l'Avenue. Le plus séduisant préconisait de placer le pavillon central de la Gare dans l'axe de l'avenue, de border cette dernière de maisons à terrasses avec balcons, de traverser le Place Masséna, de percer la rue St. François de Paule et déboucher ainsi sur le quai du Midi en un vaste demi-cercle. Pour le voyageur arrivant à Nice se serait développée cette immense perspective jusqu'à la mer. Finalement en juillet 1861 on décida que la gare serait placée sur un remblai au milieu de la plaine, latéralement par rapport à l'Avenue, de 200 mètres environ. Un pont de chemin de fer passerait sur l'Avenue quand la ligne ferroviaire serait prolongée vers l'Italie. L'avant-projet de l'Avenue du Prince Impérial fut déposé le 20 juin 1862. Le décret impérial du 11 Mars 1863 accepta le classement de la rue comme annexe de la route impériale à charge pour la ville d'effectuer et de payer les expropriations et dommages, à charge pour la compagnie P.L.M. de supporter le quart de la dépense occasionnée par les travaux. L'État qui se chargeait des trois autres quarts fut moins fastueux que le projet sarde et il fixa à l'Avenue 900 mètres de long et 26 mètres de large y compris les trottoirs, dans l'axe longitudinal de la Place Masséna.

Les premières expropriations commenceront le 24 avril 1863. Les terrains furent payés 2 à 5 francs le mètre carré selon qu'il s'agissait de terrains destinés à la chaussée ou aux trottoirs. Afin de ne pas gêner l'écoulement des eaux on plaça l'axe de l'artère à deux mètres au-dessus du terrain naturel, En quelques mois l'œuvre était accomplie et en septembre 1864 l'Avenue était ouverte à la circulation. Certaines questions, restées pendantes, furent résolues ensuite. On abandonna le projet de créer des arcades jusqu'au boulevard d'enceinte et on les arrêta à la rue du Temple (Rue Hôtel des Postes) car de plus longues arcades auraient eu assurément beaucoup d'élégance mais auraient donné une impression de rue étroite. Un projet de diminution de la largeur de la chaussée fut repoussé. On donna l'autorisation aux propriétaires riverains de construire sur le bord même des trottoirs. En 1866 les premiers travaux pour l'installation d'un éclairage public au gaz commençaient et cette même année, en juillet, la construction d'un égout collecteur sous la chaussée était entreprise. Le Ministre des Travaux Publics refusant en 1867 comme en 1868 de payer les frais d'une plantation d'arbres, le Conseil Municipal en Mai 1869 en accepta la charnu et moyennant un élargissement de un mètre de Chacun des trottoirs l'Avenue fut dotée en juillet 1870 d'une double rangée d'arbres. Dès 1868 on avait ouvert les chantiers pour la prolongation de l'Avenue.

Sous la IIIe République les constructions le long de cette nouvelle rue allaient bon train. L'Avenue étant annexée au plan régulateur de la ville, les bâtiments élevés sur son parcours avaient certaines exemptions fiscales (exemption de la contribution foncière et de

celle des portes et fenêtres). Les rez-de-chaussée devant être réservés à des magasins on pouvait faire d'heureux pronostics sur la rentabilité des constructions et la spéculation s'en mêlait. Ce mouvement d'urbanisation débute sous le Second Empire puisque l'Église Notre-Dame date de 1868 mais s'accéléra ensuite, Elle devient alors un des lieux de la vie de saison. C'est la "ville affolée et affolante qui rit, danse et soupe tout le long de l'hiver" (Tony d'Ulmés). Les rues nouvelles adjacentes s'ouvrent, rue Pastorelli en 1871-72, rues Pertinax et Assalit en 1879,... l'avenue de la Gare prolongée (Avenue Malausséna) est également bordée d'arbres, l'éclairage par lampes à arc est installé en 1894. Après 1914 l'avenue "est devenue, en prenant de l'âge, une dame sérieuse (Latouche) et ce sont surtout des commerces qui la bordent plutôt que des brasseries. Elle reste cependant toujours très animée.

Les fonctions de l'avenue sont complexes mais avait tout elle est encore une zone de résidence et l'étude de sa population s'imposait. En 1954 il y avait 934 habitants sur l'Avenue soit 358 familles. La répartition par âge de cette population se présentait ainsi : 249 personnes de plus de 60 ans, 460 de 25 à 60 ans, 225 de moins de 25 ans. Les étrangers sont peu nombreux, 25 ménages au total soit 46 personnes. Les italiens étaient le groupe national le mieux représenté 26, puis venait un groupe très hétérogène, 3 belges, 2 anglais, 1 polonais... et même 2 apatrides! Chez les Français il y a également une grande diversité d'origine géographique. Sur 333 chefs de famille, 95 seulement sont des gens du cru mais voici 236 chefs de famille étrangers au département, 8 du Var, 7 de Corse, 6 des Bouches-du-Rhône, 4 du Gard. 2 des Basses-Alpes, 1 des Hautes-Alpes, 1 de l'Isère. Ces départements voisins sont dépassés par la région parisienne et quelquefois par d'autres régions françaises, 24 familles de la France de l'Ouest, 8 de Lyon, 7 du Nord, 6 de Bordeaux, 6 de l'Est, 8 d'Afrique du Nord. Ces chiffres sont à rapprocher utilement de ceux donnés par M. le Doyen Blanchard dans son étude sur le Comté de Nice paru en 1961. Cette population de 94 individus compte 346 personnes actives. Et là aussi il n'y a guère d'uniformité. On dénombre 96 ouvriers, domestiques ou concierges, 109 employés, 55 commerçants et industriels, 24 "cadres", 8 fonctionnaires et 35 membres de professions libérales. La population non active représentée par un groupe de 588 unités se compose de 24 retraités, 124 rentiers, 9 étudiants et des mères de famille avec leurs enfants. Ainsi malgré la réputation huppée de l'Avenue des gens modestes l'habitent et seulement 10 familles ont un domestique à leur service; il ne semble pas y avoir un zoning social marqué. La répartition de cette population le long de l'artère met en évidence une occupation vacuolaire à faible densité par immeuble et une dissymétrie de peuplement entre l'est et l'ouest. Sur 60 maisons bordant l'Avenue 13 sont vides d'habitants et sont des bâtiments spécialisés, 2 sont entièrement habités et 47 sont à destination mixte, appartements et bureaux; parmi ces derniers 12 ont moins de 10 habitants, 33 de 10 à 50 habitants, 2 plus de 50 occupants. Les immeubles les plus "peuplés" sont sur le coté ouest de l'Avenue (27 sur 51) et abritent 582 personnes au lieu de 352 sur le coté est. Pour expliquer cette anomalie l'auteur émet des hypothèses; structure socioprofessionnelle des quartiers contigus. L'ouest étant plus résidentiel, différence d'ensoleillement, le côté ouest bénéficiant du soleil le matin et donc plus favorable à l'habitat? Elle note aussi la plus grande densité de bâtiments spécialisés sur le coté est, sans en tirer peut-être toutes les conséquences. Nous avancerons donc un commentaire personnel. Il est un fait que la foule des promeneurs est plus dense sur la rive est de l'Avenue. Les grands magasins ne s'y sont pas trompés qui sont tous sur ce coté de la rue. Il y a là une étroite interaction car assurément la plus grande abondance de vitrines et d'étalages sur une cité attire à son tour plus de monde. Il y a peut-être une explication à cela. En effet la promenade pour les achats se fait généralement l'après-midi et donc au moment où le soleil réchauffe le côté est de l'Avenue ce qui serait une invitation pour les promeneurs à demeurer sur le trottoir ensoleillé. Une explication aussi déterministe ne saurait avoir la prétention d'être démontrée mais peut simplement être proposée.

Un autre phénomène intéressant est l'évolution de la population de l'Avenue. En 1866 il y avait déjà 52 ménages et 217 individus mais l'urbanisation resta jusqu'en 1875 incomplète. En 1881 tout est bâti et la population totalise alors 1546 unités. À partir de 1901 elle commence à décroître, 1419 personnes en 1901, 1310 en 1906, 934 aujourd'hui alors que Nice ne cesse de grandir. Le contenu social a changé en même temps. En 1877 c'est un milieu riche qui habite l'Avenue; sur 136 adresses on relève 10 représentants de l'aristocratie, 88 membres de la bourgeoisie dont 13 propriétaires-rentiers et 75 hauts fonctionnaires, officiers, professions libérales. Les étrangers étaient plus nombreux, 151 en 1876 et c'était des autorités civiles (consuls) ou des rentiers belges, suisses, allemands, anglais, russes.... L'apparition du tramway, de l'automobile a rendu la résidence moins agréable tandis que les commerces et bureaux trouvaient intérêt à s'y implanter. Le bail commercial a fait hausser les loyers d'habitation surtout dans les étages inférieurs des immeubles. La fonction résidentielle recule devant la fonction économique.

L'Avenue considérée comme foyer économique est un centre commercial, un centre d'affaires ce qui a pour conséquence d'en faire un centre de travail.

Le centre commercial s'est développé promptement. En 1872 il y a déjà 40 commerces et en 1883 ce nombre est passé à 197 avec 36 commerces alimentaires, 77 commerces de produits à usage domestique, 19 boutiques d'artisans, 35 commerces de luxe et 29 hôtels-café-restaurants. On a alors un commerce pour 8 habitants, c'est dire qu'elle est vraiment un centre d'attraction de tous les nouveaux quartiers. La renommée des restaurants (le Restaurant français par exemple) et des cafés en fait de plus un centre de tourisme. Cette fonction de "centre-ville" s'est accrue avec le temps. En 1958 l'Avenue est occupée par 210 commerces et il y a désormais un commerce pour cinq habitants. La diversité y est toujours aussi grande mais la répartition n'est plus la même. Certaines catégories commerciales sont en déclin. Les boutiques d'artisans ont disparu. Les commerces alimentaires ne sont plus qu'une quinzaine et se composent de pâtisseries, de confiseries ou de marchands de bonbons. Ce ne sont plus des commerces "quotidiens" mais "exceptionnels". Les magasins de produits à usage domestique demeurent avec cette nuance que les points de ventes d'articles courants (droguerie, quincaillerie) diminuent tandis que les marchands spécialisés se multiplient (5 opticiens, 17 bonneteries, 24 magasins de confection pour dames, 3 grands tailleurs, 13 marchands de chaussures, 2 ganteries, 6 magasins de tissus). La cohorte des commerces de luxe a grandi, 57 au total (fleuristes, bimbeloteries, fourreurs, parfumeries...). Ils recueillent surtout une clientèle locale, les touristes étant surtout portés à effectuer leurs achats dans la rue Masséna, place Masséna, promenade des Anglais. Les hôtels, cafés et restaurants ne jouent plus le même rôle même si quantitativement leur importance a peu varié (24 contre 29 en 1883). Les grands cafés n'existent plus (sauf le Café du Lyon) car la clientèle touristique d'hiver comme d'été est attirée par la plage; et le front de mer. A cet égard la place Masséna a pu davantage conserver ce rôle mondain avec le Casino, le Café Monnod et l'abondance des commerces de luxe (13). A l'autre extrémité de l'Avenue se trouve l'Avenue Malausséna où l'équipement commercial est celui d'une rue de quartier avec simplement quelques autres éléments (10 commerces de luxe, 4 hôtels, 6 cafés-restaurants).

Mais l'Avenue se distingue encore par une autre originalité. Elle a fixé les grands magasins et les cinémas. Les grands magasins sont au nombre de sept, tous succursales de sociétés importantes. Le plus connu, les Galeries Lafayette a quelque 120 rayons de vente avec un débit moyen mensuel d'environ 220.000 articles sauf pour le mois de Décembre qui atteint presque 320.000 articles vendus (saison 1957-58); la clientèle locale et régionale y afflue. Tous ces commerces posent le problème de la concurrence entre eux et par rapport aux

autres artères. Une association de commerçants par des ventes réclame, des journées commerciales, des braderies contribuent au maintien d'une clientèle assidue.

Le dernier aspect du rôle commercial est celui des loisirs. Évocation de la Nice aristocratique, une fois par an, depuis 1899, l'Avenue est parcourue par le Carnaval. Le cinéma a pris le relui des cafés-concerts. Le premier cinéma ouvert à Nice l'est sur l'Avenue, en 1913 il y en a 3, et en 1958 il y en a 7 sur 34 dans la ville; ils comptent du reste parmi les plus belles salles de spectacle de la ville. Ainsi se complète cette fonction commerciale de l'Avenue.

La fonction financière s'est ajoutée à cet ensemble. En 1883 les activités tertiaires autres que les commerces tiennent peu de place; 5 banques, 3 agences d'affaires, 4 agences d'assurances, 1 agence de voyage, 3 cabinets d'avocats, 3 bureaux d'architecture, 7 représentants de commerce. Le tableau a bien changé en 1950. Les banques sont au nombre de 8, les agences d'affaires s'élèvent à 45, celles pour assurances à 8, pour voyages à 6. Les bureaux d'avocats, avoués, notaires, experts-comptables, architectes... totalisent 47 unités; les cabinets de médecins, dentistes... arrivent au chiffre de 27. Enfin il y a le siège de 14 associations et syndicats, celui de 16 sociétés dont le Journal Nice-Matin. Le timide établissement de la banque Carlone installé dès 1866 (déplacé ensuite au quai Masséna) a été dépassé par ceux du Crédit Lyonnais, du Comptoir National d'Escompte, de la Compagnie Algérienne de Crédit, de la B.N.C.I., de la Société Générale et de la Banca Commerciale Italiana sans omettre les deux banques locales, banque Sauclières et banque Martinon. C'est plus du tiers de l'équipement bancaire niçois qui est ici rassemblé, presque toujours sur le côté ouest de la rue; près de 32000 comptes sont desservis par ces banques. Sociétés et professions libérales recherchent aussi l'Avenue comme si c'était pour elles "la meilleure des réclames".

Cette grande activité entraîne un fort appel de main d'œuvre. Les commerçants exercent leur activité sans employés ou alors simplement une ou deux vendeuses. Seuls les grands magasins emploient beaucoup de personnel, 1165 personnes dont environ 600 pour les Galeries Lafayette. Le secteur des affaires retient à son tour cinq à six cents employés.

Au complet il y a au moins 2000 personnes qui travaillent sur l'Avenue de manière constante, ce nombre s'élevant à certains moments de l'année.

La dernière fonction de cette artère niçoise est d'être une grande voie de circulation urbaine. Les deux lignes essentielles de la circulation dans Nice sont la Nationale n°7 d'Est à Ouest (Rue de France, Rue Masséna, Promenade des Anglais) et l'Avenue dans le sens nord-sud, la liaison entre ces deux voies étant la Place Masséna. Cette concentration de véhicules et de piétons sur l'Avenue s'explique par son orientation mais aussi par sa position au centre de la ville et par ses dimensions qui en font une des plus grandes rues de l'agglomération. Elle est notamment la seule grande voie d'accès à la Gare, elle relie les quartiers d'habitation du nord (St. Maurice, St. Sylvestre) avec la place Masséna et la vieille ville. On a déjà noté la dissymétrie des deux côtés de l'Avenue. Cela se traduit par des différences dans l'affluence des piétons. En remontant l'Avenue depuis la place Masséna les gens pressés empruntent le trottoir de gauche, ceux qui flânent le trottoir de droite. De plus jusqu'au Boulevard Victor-Hugo et même jusqu'à l'Avenue Notre-Dame la foule est très dense ensuite elle diminue et avec elle les grands magasins. Les transports en commun ont utilisé tout naturellement la rue. Le 13/1/1900 il y eut ici le premier tramway électrique en 1925 la première ligne d'omnibus "Masséna St. Sylvestre" était créée. Aujourd'hui sur 17 lignes de la Compagnie T.N.L. cinq lignes s'y trouvent. A chaque heure de pointe (12 h, 14 h, 18 h.) trente deux véhicules y passent. Les voitures particulières en nombre croissant, s'y ajoutent (et il y a quelques années

les poids lourds). Leur nombre variable suivant les saisons et les jours est maximum le samedi après midi, preuve indirecte du rôle commercial de l'Avenue.

L'Avenue née de la nécessité de raccorder la gare à la ville a conservé son rôle de circulation. La fonction touristique a disparu en grande partie mais pour se transformer en une fonction économique complète. Elle a ainsi suivi l'évolution générale de la ville dont elle est le brillant reflet. Et mademoiselle Martini met un point final à sa solide étude en écrivant "(L'Avenue)... cœur de la ville, elle porte l'empreinte de la prospérité urbaine".

BIBLIOGRAPHIE

I) Les ouvrages généraux.

II) Les ouvrages locaux

R. LATOUCHE : Histoire de Nice - 2 vol.

L. SARTY : "Nice d'antan"

R. de SOUZA : "Nice, capitale d'hiver" (1913).

E. NEGRIN : "Promenades dans Nice" (1868)

RANCHER : "Guide de Nice"

A. FLAMENT : "La Côte d'Azur".

M. RICORD : "Nice, joie des artistes"

R. SAQUI : Causeries sur Nice

R. TONY d'ULMES : "Nice et ses environs" (1907-1908).

III) Sources

Registres des délibérations du Conseil Municipal
1860-1880) (Archives Municipales)

Archives Départementales : Série Moderne O; Rues.

Archives des Ponts et Chaussées.

Archives des Services Municipaux de la Voirie administrative.

Mairie de Nice : Service des Patentes.

Annuaire de Nice et des Alpes-Maritimes de 1860 à 1958.