

**LA GARE DE NICE  
SAINT-ROCH.  
(PROF. J.MIEGE)**

**Par N. BARDECHE**

"Symbole d'un brusque accroissement démographique et économique, la gare est un phénomène urbain et comme tel relève de la recherche Géographique " affirmait René Clozier. De fait, le faisceau ferroviaire de Nice Saint-Roch marque d'une empreinte singulière le quartier où il est implanté, transformant le peuplement, la fonction économique et sociale. La gare assure depuis une cinquantaine d'années un trafic qui s'est accru et s'est amélioré sans cesse.

**Le passé.-** Un accident topographique fixe de bonne heure un des grands axes de la circulation à la sortie de Nice. C'est l'ample bassin creusé par le Paillon, entre la butte de Cimiez à l'ouest et le pli Formé par le Mont Boron, le Mont Gros à l'Est. Cette dépression localise de bonne heure la route de l'arrière-pays, vers le col de Braus et de Sospel, puis le col de Brouis et Breil et enfin le col de Tende et le Piémont.

Pour améliorer les relations entre les deux versants des Alpes, deux projets sont en concurrence, la première réalisation est celle du Fréjus en 1872. D'autre part, dès 1856, pour une dépense de 30.000 francs, le gouvernement italien fait étudier divers tracés pour établir une voie commerciale directe entre Nice et Coni par la vallée de la Vésubie. La province de Coni est une des plus riches de la haute Italie. Elle récolte 1.3000.000 hl de blé, 150.000hl de maïs 3000.000 quintaux de fourrages et 25.000 quintaux de châtaignes, rapporte Henri Lefevre en mars 1872. Selon le Chemin de fer du Mont Cenis (Fréjus) est fout à fait impropre à desservir d'une manière satisfaisante les relations midi de la France avec le Nord de l'Italie". Aussi, malgré des communications terrestres difficiles, un courant commercial s'organise vers la France. L'administration, des douanes recensent en 1871 l'importation de 9.447 bœufs, 3.795 vaches, 10.222 veaux et 50.564 moutons, de 1059.626 kg d'œufs-volailles, 263.181 kg de viandes fraîches et 390.899 de beurre et fromages. Par suite de la longueur et de la lenteur du voyage, les bœufs perdent 1/10 de leur poids, donc une perte sèche de 500.000 francs, sans compter des frais de voyage de 16 francs par tête de bétail, soit quatre fois le prix de transport par voie ferrée.

En 1875, l'ingénieur en chef Arnolin calcule que le parcours de Turin par Valence, Grenoble et le Cenis s'étire sur 593 km, trajet plus long de 170 km que celui par le col de Tende, soit le coût du transport majoré d'environ 9 francs par tonne. De plus, les voyageurs, toujours plus nombreux, qui de la Suisse et de l'Allemagne, viennent passer l'hiver à Cannes Monaco ou Menton, s'y rendront par Gênes et non par le col de l'Echelle, tandis qu'ils auraient tout avantage à passer par le col de Tende. Plusieurs avant-projets sont alors préparés le tracé de Gerrotti s'embranché à Vintimille sur le chemin de Nice à Gênes, s'élève dans la vallée de la Roya et Passe par le col de Tende ; le projet d'Henri Lefevre de mars 1872 (ingénieur-député des Alpes-Maritimes) remonte sur 61 km les vallées du Var, de la Vésubie passe sous le Mont Pagari, débouche dans la vallée du Ghesso et arrive à Coni. Le tracé de la ligne est commun sur une longueur de 23 km avec celui de la ligne Nice-Coni

C'est, en définitive, l'avant-projet sarde de PETIT-NISVEL, du 27 avril 1857, par la vallée du Paillon qui est adopté dans ses grandes lignes (voir fig. 1). Cette étude fixe le point du départ de la ligne la station de Nice-ville et laisse intacte la grande plaine de Saint-Roch, car le tracé longe le pied de la colline à l'Est, le classement dans le réseau d'intérêt général voté par la Chambre des qui veut ménager les susceptibilités de l'Italie et entamer avec elle des négociations.

Le 30 Octobre 1893 et le 20 Janvier 1892, la Compagnie des chemins de fer est invitée à étudier une ligne de Nice-Coni par Sospel, avant-projet présenté le 19 avril 1898. La concession, faite à titre éventuel à la Compagnie par la convention du 24 Janvier 1902, est approuvée par la loi du 18 Juillet 1903. L'établissement de ce chemin de fer est déclaré d'utilité publique à titre général le 16 mars 1906 et le projet définitif est accepté le 7 janvier 1907 (voir Fig. 2) après enquête et relevés ; la mise en chantier est décidée le 20 août 1909.

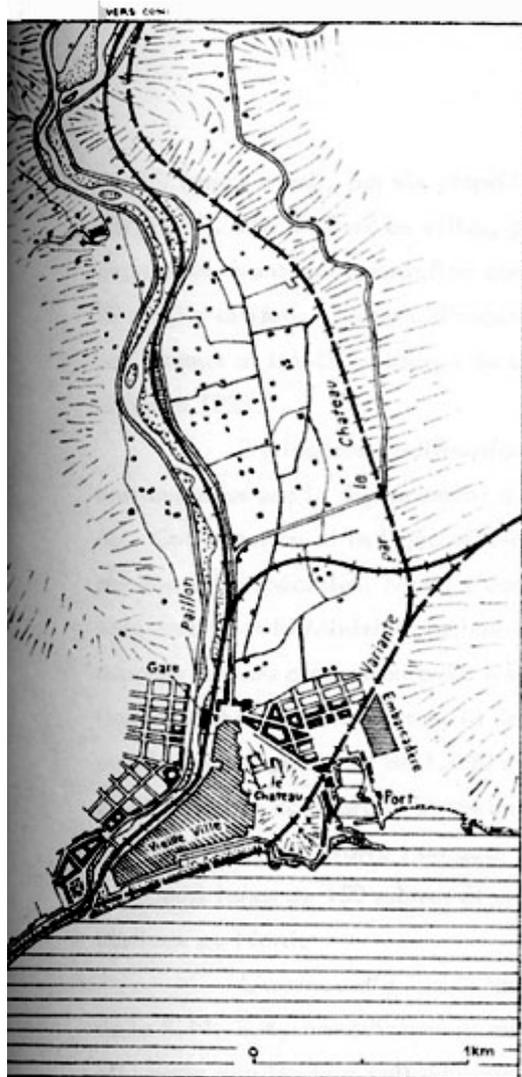


Fig. 1.- Avant-projet PETIT NISPEL  
du 27 avril 1857

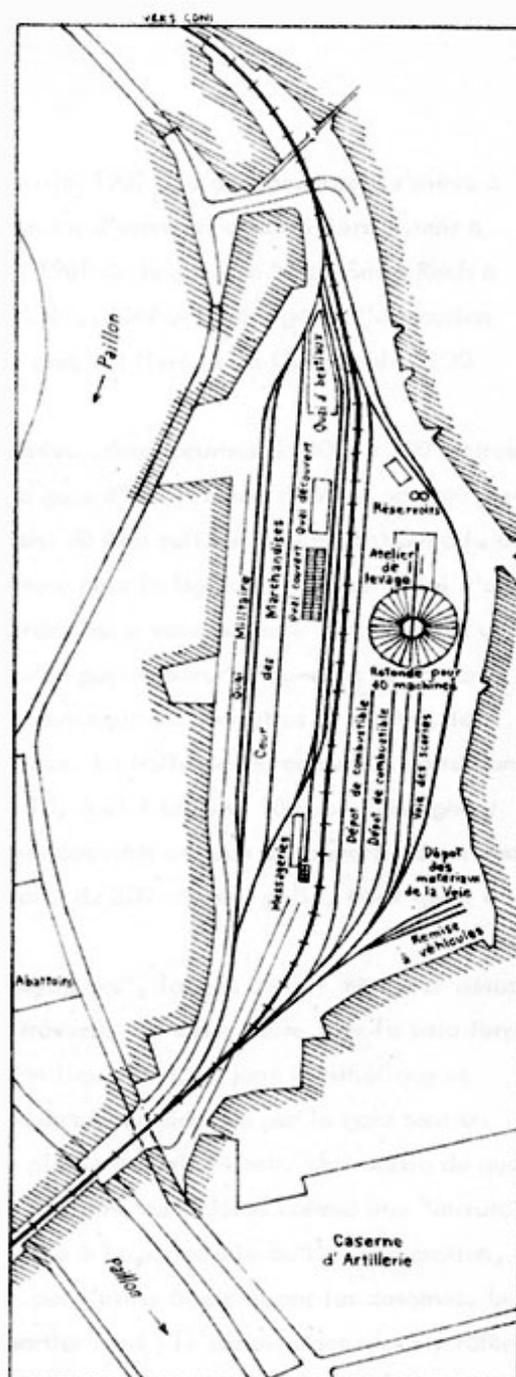


Fig. 2.- Plan définitif du 7 janvier 1907

#### LA GARE DE NICE-SAINT ROCH

L'emplacement de gare offre l'avantage d'offrir à faible distance du centre de la ville une vaste étendue de terrains disponibles. Ici, la loi du développement urbain ne rencontre aucun obstacle. D'autre part, la gare vient compléter la "ville du port" née sur la rive gauche du Paillon depuis le creusement en 1860 du Bassin moderne de Lympia. La gare ne s'implante dans les terrains vagues en mais dans une plaine bien cultivée. Toutefois, Il n'y a ni monuments, ni jardins précieux et la ville peut exproprier 136 lots sans ; Trop de difficultés. Le plan parcellaire de la compagnie ne mentionne pas la totalité des emprises : 84.778 m<sup>2</sup>

font l'objet de cessions amiables consenties de 100 francs le m<sup>2</sup>, par six propriétaires le 25 mai 1907; la dépense totale s'élève à 907.700 F. 166.095 m<sup>2</sup> en villas, potagers, jardins d'orangers et d'oliviers restent à exproprier avant la construction commencée en 1909 de la gare de Nice-Saint Roch 29 m 50 d'altitude. Œuvre d'ingénieurs du P.L.M., Canat chargé de l'exécution des travaux et Imbert, chargé du contrôle, la gare est livrée à la Compagnie le 30 Octobre 1928. De légères modifications du plan prévu, doux courbes de 300 et 730 mètres, sont imposées par le déplacement à droite de la gare d'une rotonde de 90 m pour 40 machines. Cette station et la liane elle-même auraient dû être reliées directement avec le port par des voies spéciales. Mais, l'écartement retenu pour la ligne de Coni est celui d'une voie étroite et le Ministère estime qu'un raccordement à voie normale "entraînerait une dépense hors de proportion avec les résultats qu'on peut espérer". Au-delà de la gare, la ligne franchit le contrefort de la Roche par un souterrain de 96 mètres. Au total, les emprises de la gare sont de 1.050 m sur 300 mètres. La halle de marchandises correspond aux besoins du commerce. Dotés de 3 grues de 10, 6 et 4 tonnes, 10 quais témoignent de l'importance du trafic : un quai à coke, deux couverts et deux découverts, deux quais voyageurs longs de 150 mètres et un quai militaire de 300 mètres, enfin, deux quais à bestiaux au Nord.

L'avenue d'accès, "l'avenue des voyageurs", longue de 351 mètres se détache de la R.N. 204, immédiatement au Sud de la traversée de cette route, par la voie ferrée ; elle passe ensuite sous celle-ci par un pont métallique de 15m jugé inesthétique et s'élève jusqu'au bâtiment des voyageurs. Les énormes lorrains pris par la gare sont en remblais de 6 mètres, exigé par la pente de la plaine de Saint-Roch. Une partie du quartier est ainsi mise en cave. La gare est donc à l'origine considérée comme une "intruse" par la cité niçoise et, pour cela, elle est refoulée à la périphérie de l'agglomération, dans un quartier utilitaire où elle est précédée par l'usine à gaz et par les casernes. Le quartier où elle s'installe n'est donc pas un quartier neuf ; le canevas des rues s'y réfère à un peuplement antérieur, certes sporadique. La construction de la Gare entraîne des ajustements de détails, en particulier par le déplacement du chemin rural n°67 de Roquebillière, devenu depuis le boulevard Pierre Semard. D'autre part, l'habitat de la campagne de St-Roch est insuffisant pour loger le personnel de la gare ; une "cité" de 154 logements répartis en petits immeubles de 3 ou 4 étages se développe rapidement le long de l'avenue Denis Semeria, premier exemple d'un peuplement provoqué par l'ouverture de la gare.

**La gare actuelle.-** Si extérieurement la gare ne change pas; car elle ne peut pas s'agrandir, l'arrangement intérieur subit des transformations incessantes. Les principales sont celles des années 1967-1968 : époque où toutes les installations marchandises de Nice-Ville sont transférées à Nice-St Roch. Les transformations portent sur l'augmentation du nombre des voies, l'électrification inaugurée. Le 6 Février 1969 et la spécialisation progressive dans le service.

Le mur de soutènement, créé pour les besoins des chemins de fer, véritable enceinte fortifiée, entrave l'extension de la gare intra-muros ; ailleurs, elle est coincée entre les constructions urbaines, trop chères pour être expropriées (voir fig. 3). La gare actuelle occupe une surface de 25 hectares identique à celle de 1928 mais elle a été profondément remaniée dans ses structures, pour permettre la réalisation d'une halle à marchandises en "U" à deux quais parallèles de 275 m de long sur 17 m de large, dont une branche et la base constituent le quai S.N.C.F. et l'autre branche le quai des groupeurs. Une série de bretelles de jonction permet les dessertes partielles des voies à quai en partent de la voie centrale. Tout le trafic R.A. (wagons et colis) est donc traité à Nice-St-Roch, non seulement le trafic de détail pour l'agglomération de Nice, mais celui qui relève de la "desserte en surface" ou qui est pris en charge par les groupeurs. Cinq cours de débords de vaste dimension sont encadrés par les installations nécessaires aux diverses techniques rail-route (transconteneurs-kangourous),

ainsi le quai U.F. (remorques, rail, route) desservi par trois voies en bout et un faisceau de réception, formation et triage de 12 voies.

Le dépôt comporte outre un atelier, des grils spécialisés pour locomotives électriques et engins diesels, des installations de visite pour locomotives électriques et une station service pour diesels composée de quatre réservoirs cylindriques de combustibles, un de 85 m<sup>3</sup> et trois de 37,5 m<sup>3</sup>.

Actuellement, les bâtiments des bureaux et voyageurs ont une longueur façade de 63 m, une superficie de 3.471 m<sup>2</sup> au sol, avec 4.486 m<sup>2</sup> de plancher les bâtiments industriels (atelier, dépôt, station de pompage) couvrent 2.140 m<sup>2</sup>, tandis que 13.135 m<sup>2</sup> sont occupés par les halles à marchandises et les quais couverts. La gare de Nice-St Roch a sa physionomie propre, reflet des conditions qui en ont déterminé la création et le développement. Elle a un plan régulier qui reflète une organisation digue, originelle et progressive. Elle paraît toute ramassée. Il n'existe pas de grand accès, comme celui de la gare où l'on chemine longuement à la recherche des guichets et des quais. La petite "salle des pas perdus" reste l'élément essentiel qui accueille et oriente les voyageurs. La plupart des services sont disposés sur la gauche de cette salle. Le bureau de distribution des billets juxtapose l'entre et la sortie, qui sont fusionnées. Ici, le contact est presque direct, brutal même. Rien ne vient distraire le regard, en l'absence d'inscriptions lumineuses qui pourraient rompre la monotonie.

Les 39 voies qui viennent s'aligner, toutes pareilles, avec la rigidité de la discipline parfaite, ont bien entendu, une disposition conditionnée par le rôle fonctionnel de la gare : 12 sont affectées au triage, à la réception et à la formation. Deux voies principales permettent la circulation des trains entre Nice-Ville et Nice-St Roch. Les trains de voyageurs en provenance et à destination de Breil-sur-Roya, continuent par une voie unique à la sortie de la gare de Saint-Roch. Sur les 13 voies du débords, deux sont spécialisées dans la réception des transconteneurs et une voie dessert le quai des groupeurs. Enfin, sur les 14 voies de dépôts, 7 sont des ateliers. Cependant, immobile, une masse de verre lumineuse corne suspendue en l'air, la cabine d'aiguillage discipline, coordonne, guide et régularise tous les mouvements. Ce nouveau poste à relais souple (P.R.S.) mis en service P.: 16 Juin 1963, comporte un tableau schématique à signaux lumineux, le tableau de commande optique (T.C.O.) qui rend inutile la visibilité directe. Le garde signaux annonce chaque rame par téléphone au poste de Nice-ville. Ce type de poste comporte le contrôle: impératif permanent de toutes les aiguilles. A la tombée de la nuit, le faisceau est éclairé par les jets croisés de 4 projecteurs (flood). Enfin, l'ossature figée de la gare se concrétise dans le tracé rectiligne des rails qui brillent sur la patine noire du ballast. "L'ensemble dégage une impression de tristesse laide, incrustée au sol dans une immobilité roide que le passage des trains n'arrive pas à animer". Un château d'eau dresse sur l'ensemble se lourde couronne blanche maçonnerie, alimenté par deux pompes. La réserve d'eau de la gare de Nice-Ville est approvisionnée automatiquement lorsqu'elle se vide par le château de Nice-St-Roch.

**Les activités.-** La clientèle industrielle de la gare est composée d'usines, c'est-à-dire d'industries actives, de dépôts c'est-à-dire d'industries représentées. Cette clientèle manutentionne surtout des produits lourds. Les 14 principales entreprises clientes sont les Sociétés Branche et Cie, Calberson, Martini et Cie, Trans-Sud, Pavesi, la Compagnie Nouvelle des Cadres (C.N.C.), la Société des Transports et entrepôts frigorifiques (STEF.), Novatrans, Gaz de France, Esso, Total, ELF et Shell, enfin. Guerland sur la voie unique de Breil.

Les besoins de la ville (compagnie du Gaz, usages domestiques et industriels justifient le pourcentage (70,3) des produits pétroliers ; ainsi, l'usine à gaz reçoit 293.513 T à elle seule Les principales catégories sont les carburants (184.000 tonnes), le fuel (48.000), les essences minérales (35.000) et les distillats (21.000). L'utilisation industrielle confère à ce

trafic un régime assez régulier. Pour les marchandises diverses la gare est dotée d'une grue portique de 50 tonnes à pinces préhensibles, d'une grue de 25 tonnes et de 3 grues auto (griffet) : 2 de 7 tonnes et une de 10 tonnes. Ces marchandises imposent à la gare un gros travail, surtout, depuis la création en 1971 du Service National des Messageries trafic des produits métallurgiques dépend de l'activité industrielle (Fonderies, constructions métalliques..), tout comme celui des produits chimiques.

Trafic marchandises		
Produits pétroliers	349.726	70,3
Groupees diverses	40.823	8,2
Produits métallurgiques	35.845	7,2
Boissons	10.101	3,6
Produits chimiques	12.422	2,5
Objets manufacturés	9.622	1,9
Produits alimentaires	9.426	1,8
Animaux vivants	6.396	1,3
Papiers, tissus	3.988	0,9
Matériaux de construction	1.681	0,3
Marée	4.209	0,8
Viandes fraîches	1.023	0,2
<b>TOTAL</b>	<b>496.941</b>	<b>100,0</b>

- Trafic marchandises à l'arrivée en 1972 (poids en tonnes et %)

Les boissons, produits de faible valeur, utilisent le rail à cause de la rapidité et de la fréquence des arrivages. Les papiers, cartons et tissus sont livrés directement la gare au camionnage ou à la clientèle et ne donnent pas lieu à un commerce d'entrepôt. Le trafic des denrées alimentaires (15.000T) porte, dans l'ordre, sur la marée (4.000 tonnes), le blé et le sucre (chacun plus de 3.000 tonnes), les vins, les bières et les viandes fraîches (de 1.300 à 1.000 tonnes) enfin sur moins de 3000 tonnes de fruits et légumes. Le volume de ce trafic tient aux nécessités du ravitaillement de l'agglomération niçoise et de l'approvisionnement des marchés. Naturellement rythmé par les saisons, il assure un commerce de ravitaillement, d'entrepôt, de redistribution et de transit.

Le trafic des produits charbonniers est insignifiant : 2.275 tonnes de houille, 400 de lignite et autant de coke, enfin 138 tonnes d'aggloméré. La décadence de ce commerce remonte à une dizaine d'années, date de la modernisation de l'usine à gaz pour consommer des produits pétroliers. Si les matériaux de construction donnent lieu à un trafic très restreint, la marée, au contraire, transportée dans les wagons particuliers de la S.T.E.F., tient un rang honorable parmi les arrivages.

En résumé, dans tous les domaines, le trafic de la gare revêt une étonnante diversité : ravitaillement urbain et ravitaillement industriel, entrepôt des denrées, redistribution, transbordements de toutes natures, dotent le gare Nice-St Roch de toutes les formes d'activité, c'est donc un organisme commercial d'un fonctionnement très souple.

Négociants, industriels, producteurs et particuliers, usagers fidèles de Nice-St-Roch ont acquis une "mentalité ferroviaire" ; ils se sont adaptés à la nécessité, des grands courants commerciaux extérieur. Le calendrier de tous ces arrivages est soumis à des variations saisonnières et même Hebdomadaires. Le tonnage brut moyen mensuel des marchandises est d'environ 13.000 tonnes on régime ordinaire (R.O.) et 900 tonnes on régime accéléré (R.A.). Le tonnage est relativement élevé en hiver, une baisse se dessine dès le printemps, l'été est la période du plus faible tonnage. Dans la semaine, les réceptions journalières varient rarement suivant l'évolution de l'activité humaine : faibles les samedi, dimanche, lundi, jours de repos pour beaucoup de commerçants et d'industries, elles reprennent le mardi et augmentent

progressivement, tandis que la fin de la semaine connaît un afflux de trafic. Il y a aussi des variations journalières du trafic avec deux périodes de "pointe", matin, midi, soir, des heures creuses (après-midi) et une nuit réservée: aux arrivages des trains de messagerie. "La gare semble avoir des accès de fièvre intermittents". Au total, le fonctionnement de la gare nécessite un effectif de 220 agents S.N.C.F. et de 70 salariés appartenant au S.E.R.N.A.M.

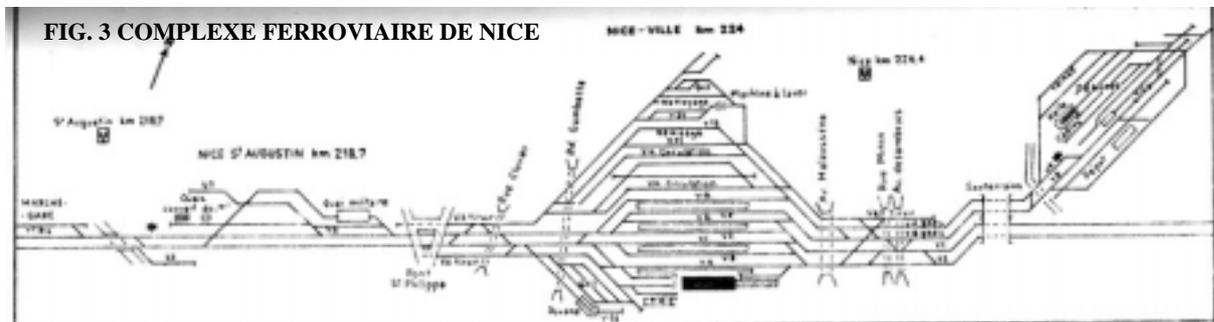
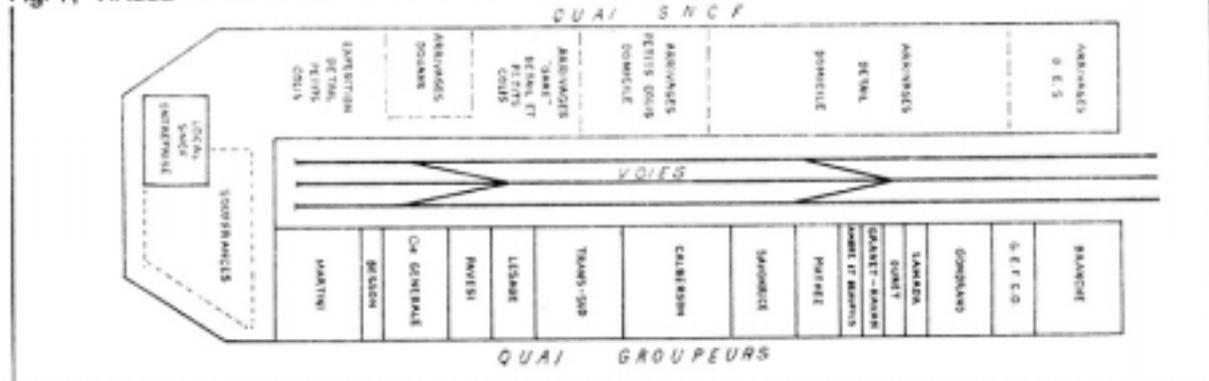


Fig. 4: HALLE A MARCHANDISES - NICE S' ROCH - 1973



Tout est donc mis en œuvre pour utiliser au mieux les installations ; le mouvement journalier des wagons chargés à 60 aux arrivages et à 35 aux expéditions.

Au total, en 1972, les tonnages s'élèvent à 545.350 tonnes, 491.432 tonnes, à l'arrivée et 54.918 tonnes, au départ. La région niçoise n'est pas une région de production industrielle ou agricole et a donc besoin d'importer tous les produits de consommation et presque tous les produits manufacturés. De ce fait, les "arrivages" dépassent de beaucoup les "expéditions". Mais ces chiffres sont insignifiants comparés aux mouvements effectués sur les chantiers de manœuvres, (200 par jour au moins). Les processus d'acheminement des marchandises sont très différents des trains de voyageurs ; car ils nécessitent toute une organisation, par wagons complets et manutentionna par le public ou envois partiels en "wagons de détail", généralement constitués par des colis isolés, dont le chargement et le déchargement sont assurés par le chemin de fer. Le travail de la gare s'effectue en trois temps : elle reçoit d'abord les wagons, d'où un premier faisceau de voies, dit faisceau de réception, sorte de salle d'attente des wagons à l'arrivée. Les wagons sont ensuite triés, séparés. Le "chef de butte" est chargé de coordonner les manœuvres des wagons en dérive qui roulent dans l'aboiement des haut-parleurs, "ici souffle le vent du large". Enfin, il faut rassembler les wagons pour constituer les trains. Nice-St Roch trie pour les divers chantiers de Nice et traite le trafic particulier de Nice et Nice-Breil. Il peut former des convois à intégrer à d'autres convois à la gare de Nice-Ville. En fait, le chantier de Nice-St-Roch n'a pas un rôle de triage proprement dit, mais de relais. Les trains sont de quatre sortes : deux trains de lignes régime ordinaire, dont un train en lots vers Miramas et un autre vers la Seyne. Ils permettent des déplacements massifs donc économiques; cinq trains de messagerie en régime accéléré dont quatre sur

Avignon et un sur Marseille ; trois trains de route ou omnibus dont deux sur Nice-Breil en hiver (3 en été) et un sur Cannes-Menton ; cinq navettes pratiquent des échanges réguliers sur Nice-St Augustin et deux dans le sans St Roch-St Augustin. L'intensité des réceptions n'est pas uniforme ; les trains de marchandises circulent surtout la nuit, dans les heures creuses pour mettre les wagons à la dispose de la clientèle dès 7 heures du matin.<sup>1</sup>Nice-St Roch a perdu son autonomie en 1946 pour devenir "chantier" (chantier : ensemble des installations, des machines et du, personnel sous la direction d'un chef de secteur chargé de la surveillance) cela pour économiser du personnel et un chef de gare. Le matériel roulant est géré par le "service transport" transe "fichier-wagon" s'occupe de la gestion du matériel commercial, qui sera modernisé par ordinateur en 1975. Le service des marchandises et le service national des messageries (petits colis et envois de détail) sont chargés de connaître les besoins du trafic et d'essayer de les satisfaire pour attirer la clientèle et aux besoins la disputer aux autres moyens de transport. Enfin un service voyageur a la charge du trafic banlieue et Nice-Breil, voie fermée la nuit. Telle est l'organisation générale des services qui assurent le bon fonctionnement du chantier Nice-St Roch. La gare reçoit plus qu'elle n'expédie, elle contribue à l'approvisionnement alimentaire ou en combustibles: Elle a donc un fort débit pour les marchandises, mais un débit insignifiant pour les voyageurs (17.740), soit une moyenne. 1.480 par mois ; s'y ajoutent 50 billets journaliers, 10 abonnés et 126 abonnements hebdomadaires.

**L'organisation.-** L'organisation technique du chantier de Nice-St Roch met à la disposition de sa clientèle quatre catégories de services, les bureaux succursales, la location des chantiers, le camionnage et les embranchements particuliers. Pour multiplier les contacts, elle a ouvert des succursales dont la plus proche se trouve Place Garibaldi pour assurer l'expédition des petits colis et des marchandises. La gare loue à 16 firmes des emplacements d'étendues variables dans son périmètre. La surface totale est de 4.666 m<sup>2</sup> 50 en quais, couverts ou découverts. ¼ des locations évitent des transbordements de marchandises depuis la gare jusqu'aux entrepôts urbains, suppriment toute une série de manutentions et permettent de réaliser une grosse économie de temps et d'argent. Pour accélérer les livraisons au lieu d'envoyer une lettre d'avis et d'attendre du destinataire l'ordre d'enlèvement, la gare porte immédiatement les colis à domicile. Ce transfert automatique a conquis la Faveur de la clientèle, servie dans un délai minimum par des commissionnaires, des groupeurs qui servent d'intermédiaires entre la gare et les usagers, tant pour la réception que pour l'expédition des marchandises. Ils sont les clients effectifs de la gare. La gare préfère, en effet, traiter avec les groupeurs, car ils possèdent les outils appropriés (camions, remorques) et économisent la main-d'œuvre de la Compagnie. Ils procèdent à l'enlèvement des marchandises par leurs propres moyens et régularisent le trafic en opérant un tri préliminaire. Les groupeurs sont au sein du Service National des messageries créé le 1er Janvier 1970 et opérationnel depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1971. Service distinct rattaché sans intermédiaire à la Direction Générale de la S.N.C.F., le S.E.R.N.A.M. a une large délégation en matière commerciale ; il assure l'organisation du travail, des bureaux, des quais, des services de camionnage, de desserte routière, de manutention. Cette succursale du constitue Une véritable cellule commerciale active au sein de la gare. Grâce à leur clientèle variée, les groupeurs concertent tous les envois de détail et petits colis inférieurs à 5 tonnes sur une direction donnée ; Ils réalisent un "groupage" de marchandises non périssables diverses, pour une destination unique. Cet apport fournit ainsi à la gare le tonnage pour les wagons complets. De tels groupages permettent une grande souples dans le domaine des tarifs. Tout en conservant une tarification de référence, le S.E.R.N.A.M. a la possibilité de moduler les prix suivant l'importance des envois, les conditions techniques de remises et de conclure des

---

<sup>1</sup> Voir fig.3.

contrats personnalisés avec des clients réguliers. Le S.E.R.N.A.M. qui a pour vocation de devenir le commissionnaire de transport de la SNCF, et les groupeurs constituent l'un des moyens les plus efficaces pour lutter contre la concurrence des transports routiers. Le chantier de Nice-St Roch offre enfin à six commerces et industries locales de France, Esso, Total, Pavési, Comptoir métallurgique, des embranchements d'une longueur totale de 1.200 mètres. Par cette opération, la gare solidarise le trafic avec les voies : après avoir fait la dépense de l'embranchement, l'intéressé sera fidèle à ce mode de transport ; elle réduit son travail et sa main-d'œuvre, économise ses cours de débord et dégage les voies de commerce (voir fig. 4). Ainsi le chantier Nice-St-Roch est une "zone d'influence" : par les bureaux succursales, les camionnages et les embranchements particuliers, il projette des antennes dans toute la ville et la région.

**La gare et son quartier.-** La gare a été non seulement un "foyer de peuplement, mais a ouvert le quartier aux échanges, attirant usines et entreprises. Elle a précipité l'évolution du quartier un intensifiant ses fonctions urbaines : pousse industrielle, commerce d'entrepôt et de redistribution, elle lui a infusé une vitalité nouvelle". De 2.346 habitants en 1896, la population du quartier passe de 2.588 en 1906, 4.224 en 1926 pour atteindre 7.651 habitants en 1936. Cette évolution démographique s'intègre en réalité dans la croissance de Nice. La gare Nice-St Roch a eu pour rôle d'infuser au quartier une nouvelle vie de relation, en faisant ouvrir de nouvelles rues (avenue des voyageurs, chemin de Roquebillière, Boulevard St Roch), schéma pour la construction d'immeubles depuis la création de la ligne Nice-Coni, des bâtiments et ces terrains industriels ont remplacé les jardins d'orangers". (28-5-21). Certes, lors de la création de la gare, le quartier Saint-Roch est particulièrement visé par les lotisseurs et les industriels, mais rien ne faisait présager alors la vocation industrielle de ce secteur, ni tradition ni main d'œuvre. Selon les plans du début du XXe siècle, les seuls locaux à usage industriel sont l'Usine à gaz et les magasins de la ville. La gare est donc bien l'élément générateur des établissements industriels. A la différence des autres gares, Saint-Roch n'a pas un carrefour de communications, le quartier étant peu désenclavé lors de la construction de la gare. Par ailleurs, le grand commerce n'est pas attiré par une position plus ou moins excentrique. Spécialisée dans le transport des marchandises, la gare n'a pas suscité, l'industrie hôtelière, elle n'est donc pas un véritable foyer d'attraction, mais, la "prochaine" restauration de la ligne jusqu'à Coni va peut-être lui être bénéfique. En somme, la gare Nice-Saint-Roch a seulement accéléré la transformation et le peuplement d'un quartier. Cette évolution se serait produite sans elle, d'autant plus que le faisceau des lignes de chemin de fer enferme une partie de la plaine du Paillon dans un cadre rigide et l'isole de la ville.

Nicole BARDECHE

Mise au point des textes par Jean MIEGE et Marie-Claire GROSSO.

Mise au point des figures par Jean OTTAVI