Dépôt, ateliers ferroviaires et influences sur l'urbanisation : le cas niçois

*Depot, railway workshops and influences on the urbanization: the city of Nice
case*

Alain Ruggiero

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/1792>

DOI : 10.4000/rhcf.1792

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 1 décembre 2003

Pagination : 391-402

ISBN : 0996-9403

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Alain Ruggiero, « Dépôt, ateliers ferroviaires et influences sur l'urbanisation : le cas niçois », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 28-29 | 2003, mis en ligne le 31 décembre 2014, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1792> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.1792>

Dépôt, ateliers ferroviaires et influences sur l'urbanisation : le cas niçois

L'Association pour l'histoire des chemins de fer en France avait organisé en 1991 au Musée d'Orsay une journée d'études qui portait sur « le chemin de fer et la ville ». La publication qui en est issue¹ est surtout consacrée à la structuration de l'espace par les voies et d'ailleurs par les gares mais s'intéresse relativement peu au rôle joué par les installations techniques : seul M. Chevandier avait développé cet aspect en traitant de l'aménagement d'une zone péri-urbaine façonnée par le chemin de fer et notamment des conséquences sur le secteur géographique environnant de l'implantation des ateliers d'Oullins. Il y notait à cette occasion le développement d'un habitat ouvrier manifestement extérieur au périmètre « ferroviaire » en quelque sorte d'Oullins. Il n'en reste pas moins que des logements destinés au personnel de la Compagnie PLM et la présence de ces ateliers avaient fortement orienté la forme de l'urbanisation de cette commune².

D'une façon générale en effet, l'implantation de dépôts, d'ateliers ferroviaires³ n'est jamais dénuée de conséquences sur l'évolution de tel ou tel quartier ou de communes de petites dimensions. Si l'on poursuit ce raisonnement, comment expliquer par exemple l'évolution des quartiers marseillais du Prado ou de Blancarde, l'urbanisation d'Arles ou de Miramas ou encore celle du quartier de Draguignan où se trouvaient les ateliers centraux de la Compagnie Sud-France sans évoquer l'importance des installations techniques des exploitants des lignes de chemin de fer ?

Dans le cas d'une commune de petites dimensions, l'existence d'un dépôt est incontestablement, dans un environnement rural qui est depuis longtemps en phase de dépeuplement, un élément qui la place à

1- « Les chemins de fer dans la ville », actes de la troisième journée scientifique de l'Association pour l'histoire des chemins de fer en France, Paris, 12 avril 1991, *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 5-6 (automne 1991-printemps 1992).

2- *Ibid.*, p. 295-297.

3- Les aspects techniques des dépôts des matériels moteurs ont été notamment abordés au printemps 1998 dans le n°18 de la *Revue d'histoire des chemins de fer*, entièrement consacré à l'« Histoire des dépôts de matériel moteur en France, 1840-1998 » ; une présentation des dépôts vapeur de la Compagnie PLM a été faite par Marcel Chavy, *Les Dépôts vapeur du PLM*, Breil-sur-Roya, les Éditions du Cabri, 1997, 307 p.

part dans l'évolution démographique : on pourrait citer, même si les installations ferroviaires n'y sont pas très importantes, le cas des Arcs, de Carnoules, de Veynes, commune pour laquelle deux études de géographie soulignaient voici quelques années qu'elle ne serait jamais classée dans les petites villes sans la présence de son dépôt⁴. Un cas plus récent, au ^{xx}^e siècle, concerne une commune de petites dimensions comme Breil-sur-Roya à partir de la mise en service dans l'entre-deux-guerres de la ligne Nice-Coni : quelques dizaines de familles de cheminots dont la plus grande part travaillaient au dépôt et l'activité qui découlait de cette présence ont manifestement ralenti la diminution de la population que les communes voisines subissent avec ampleur⁵. Dans des communes de ce type, d'autres éléments marquent également le paysage comme par exemple la construction de bâtiments du type des cités PLM, plus hauts que la plupart du bâti traditionnel et qui, par les formes standardisées de leur architecture, préfiguraient la construction des futures cités HLM. Visuellement, cette forme de modernité distingue aussi les communes dans lesquelles un dépôt et plus encore un atelier fixaient une population cheminote qui débordait largement des personnels des gares et des roulants.

Dans les communes plus importantes, la fixation d'un dépôt n'est pas non plus sans conséquences, mais elle joue surtout à l'échelle d'un quartier. Une illustration de ces implantations peut être évoquée à travers le cas de Nice, commune qui connaît de la fin du ^{xix}^e siècle au milieu du ^{xx}^e une des plus fortes croissances urbaines du territoire français⁶ (fig. 1). Cette ville avait été raccordée au réseau PLM au milieu des années 1860⁷ et, jusqu'au début des années 1870, la ligne s'y terminait, ce qui avait provoqué la construction des installations d'un premier dépôt, annexé à la gare que l'on avait implantée, comme souvent, en

4- Raoul Blanchard, *Les Alpes occidentales*, tome iv, *Les Préalpes françaises du Sud*, Paris, Arthaud, 1965, et Bernard Barbier, *Villes et centres des Alpes du Sud, étude de réseau urbain*, Gap, Ophrys, 1969.

5- La comparaison de Breil (Breil-sur-Roya), certes commune favorisée par sa position en fond de vallée et par un certain rôle militaire avec ses voisines, est significative : Breil conserve presque le même effectif de population entre 1921 et 1936 alors que les communes voisines perdent dans le même temps autour de 45 % de leur effectif (Alain Ruggiero, *La Population du Comté de Nice de 1693 à 1939*, Nice, Serre, 2000, p. 118).

6- En un demi-siècle seulement, de 1861 à 1911, la population de Nice passe ainsi de 48 273 à 142 940 habitants.

7- Le train avait amené au « débarcadère » provisoire les premiers voyageurs à Nice en 1864.

lisière de la zone construite et même à une certaine distance de celle-ci⁸. Le réseau PLM n'était pas le seul à disposer d'installations à Nice puisque depuis la fin du XIX^e siècle la ville était aussi le point de départ des lignes de Nice-Digne et Nice-Meyrargues qui utilisaient pour sortir de la commune un même tracé de voies.

À côté de l'important bâtiment de cette deuxième gare ouverte aux voyageurs pour ces lignes en 1892 se trouvaient aussi quelques installations techniques. Il faudrait ajouter à ces installations celles de la Compagnie des tramways de Nice et du Littoral qui exploitait des lignes urbaines et périurbaines.

À la fin du XIX^e siècle, les réseaux de trois sociétés disposaient donc d'installations dans la ville (fig. 2). Les installations de la Compagnie PLM, les plus anciennes, restaient les plus importantes. La très rapide urbanisation de Nice avait déjà provoqué la construction de bâtiments à proximité immédiate de la gare et des installations techniques qui étaient de plus en plus entourées par les constructions. Le dépôt qui se plaçait au nord de la gare se complétait par quelques logements ; des entreprises de petites dimensions qui travaillaient en liaison avec les activités ferroviaires s'étaient implantées dans les rues proches. Le dépôt, qui comprenait une rotonde, correspondait à un emplacement adapté tant que la ligne ne comportait que l'axe Marseille-Italie par la côte et tant que l'environnement urbain n'était pas encore constitué d'immeubles résidentiels, mais il fut déplacé vers l'est de la ville dans le cadre de la restructuration des installations ferroviaires provoquée par la construction de la ligne Nice-Coni. Jusque-là, après une période de bâtiments provisoires, les premières installations techniques s'étaient placées au nord de la gare PLM à l'intérieur du vaste périmètre qui avait été concédé à la compagnie.

Cette présence de lieux d'entretien, de maintenance et de nettoyage du matériel roulant avait fixé dans les rues voisines au nord de la voie ferrée une partie du personnel qui y travaillait alors que des immeubles plutôt résidentiels bordaient les rues situées au sud de la gare ; dès les années 1880, artisanat, petites industries et habitat ouvrier étaient passés de l'autre côté de la coupure introduite par la voie ferrée dans une zone où les espaces agricoles cédaient peu à peu du terrain. Au fur et à mesure que cette poussée urbaine vers le Nord se poursuivait, la

8- Certains auteurs qui se consacrent à l'histoire locale se plaisent à souligner à ce propos la formule « le maire est devenu fou, il a mis la gare à la campagne » qui semble avoir été utilisée à cette époque...

Figure 1. La formidable expansion urbaine niçoise : plans de 1880 (extrait plan de Nice, 1881) et de 1955 (extrait de carte IGN au 1/50 000, feuille Nice, 1955).

- 1- gare et installations de Nice-ville (milieu des années 1860)
- 2- installations de la Compagnie Sud-France (après 1890) (puis Chemin de fer de Provence) : gare et petit dépôt
- 3- dépôt et ateliers de la Compagnie TNL (après 1900)
- 4- installations de Nice-Saint-Roch (après 1930)
- ➔ direction prise par l'urbanisation

Fig. 2. Les différents sites ferroviaires de Nice. Croquis établi à partir d'un plan sommaire extrait de Raoul Audibert, *Nice et ses collines*, Paris, Hachette, 1960, p. 102.

densité des constructions destinées à l'habitat ou à des activités diverses se renforçaient, ce qui, entre autres considérations, provoqua un choix d'implantation encore plus septentrional pour une nouvelle gare⁹ lors de la concession à la Compagnie Sud-France des lignes de Nice-Digne et de Nice-Meyrargues (qui contrairement aux espoirs des Niçois étaient seulement à voie étroite) au lieu de concentrer toutes les installations ferroviaires en un même site, ce qui avait été un temps envisagé. La deuxième implantation est donc celle de la Compagnie Sud-France dont la gare avait été mise en service en 1892. Ce bâtiment construit dans des conditions troubles, peut-être sans autorisation, constituait le terminus des lignes à voie métrique Nice-Digne et Nice-Meyrargues. Cette fonction de terminus avait provoqué l'implantation d'un petit dépôt qui pouvait recevoir six machines et d'un petit atelier d'entretien et de réparations simples mais la Compagnie Sud-France avait centralisé ses ateliers et la plupart des installations techniques à Draguignan¹⁰. L'espace compris entre les deux gares et les deux coupures introduites par les voies ferrées se combla peu à peu, de la fin du XIX^e siècle à 1914, par l'édification de logements souvent modestes et occupés par une population ouvrière dont une partie était liée aux activités ferroviaires et par l'implantation d'ateliers d'artisans de diverses spécialités au nord de ce qui était alors le périmètre urbain. La présence des installations ferroviaires avait entraîné deux types de tissu urbain : une zone d'immeubles de résidence au sud de la ligne PLM traversée par des avenues à large gabarit qui contribuaient aussi à faciliter les transports urbains vers ou à partir de la gare, comme si ces installations jadis excentrées avaient attiré la ville, et, entre les deux réseaux, une zone d'habitat plus modeste, à la voirie moins monumentale que plus au Sud et dont une partie de la population vivait directement ou indirectement du chemin de fer¹¹. La proximité des deux gares (reliées par un tronçon à trois rails qui permettait de faire circuler des wagons des deux compagnies entre

9- Cette gare fut ouverte le 7 juin 1892 : José Banaudo, *Le Siècle du Train des Pignes*, Breil-sur-Roya, Éditions du Cabri, 1991, p. 182 ; les plans successifs des installations figurent en page 183.

10- L'arrêt de l'exploitation de la ligne Nice-Meyrargues, qui avait été très endommagée en 1944, eut pour conséquence la nécessité pour les Chemins de fer de Provence, nouvel exploitant de la ligne Nice-Digne, de créer de nouvelles installations techniques, à Nice-Lingostière, pour compenser la perte du dépôt et des ateliers centraux de Draguignan qui n'étaient plus accessibles.

11- Danielle Toesca ; Marie-José Trojani, « Le quartier Malausséna à Nice », *Recherches régionales*, 1977, n° 4 (oct.-déc. 1977, p. 13-42, montrent l'évolution des actifs dans ce secteur : les professions liées au chemin de fer sont très présentes.

les installations du PLM et du Sud-France malgré la différence d'écartement) contribua donc à donner une tonalité ferroviaire au quartier encore désigné sous le nom de Saint-Étienne : ateliers du PLM et du Sud-France qui dans les deux cas n'assuraient pas les réparations importantes, petites entreprises sous-traitantes, habitat des cheminots, mouvements des trains incluant les convois journaliers qui traversaient le quartier entre les deux gares. Cette fixation des activités liées au chemin de fer dura jusqu'au début du ^{xx}e siècle et plus précisément jusqu'à la mise en construction de la voie Nice-Coni qui entraîna un déplacement d'une bonne partie des activités ferroviaires vers l'est de la ville alors que, plus au nord de cette zone, les immeubles bourgeois s'emparaient peu à peu d'un espace jadis occupé par de riches domaines.

Le développement urbain posa rapidement la question des transports à l'intérieur et en périphérie de la ville et il faut souligner que, à partir de sa création en 1899 après quelques tentatives avortées, la Compagnie des tramways de Nice et du littoral (TNL) était une véritable entreprise ferroviaire par le développement de ses lignes remontant dans les vallées et sur le littoral et par l'importance de son parc destiné à transporter voyageurs et marchandises. Après avoir disposé, surtout au temps des tramways hippomobiles, d'un premier dépôt dans le quartier Saint-Barthélemy, plus au nord que la gare de la Compagnie Sud-France, c'est-à-dire dans la même direction que l'expansion urbaine déjà signalée, la compagnie qui ne put disposer de suffisamment d'espace dans cette zone très convoitée finit par installer à l'est de la ville un grand dépôt qui comportait un atelier d'entretien, de réparation et même de construction de matériel roulant dans le quartier de Riquier, à quelques centaines de mètres d'une gare PLM du même nom alors presque en rase campagne. Ces installations n'étaient pas négligeables, puisque la compagnie y compta jusqu'à 1 200 salariés (roulants compris bien entendu) dont un nombreux personnel qui s'occupait des 250 wagons et des 200 motrices (dont plusieurs à vapeur sur la ligne de Saint-Martin-Vésubie). Le matériel roulant à entretenir et à réparer était donc varié et numériquement important au point que le dépôt Sainte-Agathe finit par totaliser plus de deux kilomètres de voies couvertes pour le rangement des voitures et pour les réparations du matériel roulant. L'atelier ne comptait pas moins de douze voies parallèles avec un transbordeur pour desservir les différents services qui occupaient de nombreux ouvriers : menuiserie, mécanique, équipements électriques, bourrellerie et peinture¹². Dans cet atelier s'effectuaient non seulement

12- Jean Robert, *Les Tramways de Nice et de la Côte d'Azur*, Neuilly-sur-Seine, 1988, p. 195-201.

les réparations et l'entretien du matériel mais aussi, souvent, la construction ou la reconstruction de véhicules sur des châssis construits sur place ou venant d'entreprises spécialisées plus ou moins lointaines. La présence du dépôt entraîna à proximité la fixation d'une partie du personnel de la compagnie TNL¹³.

Après cette première implantation à l'est de la ville, quelques années plus tard c'est le transfert des installations techniques du PLM qui est décidé à quelques centaines de mètres de là. C'est en 1907 en effet que le plan définitif des installations de Nice-Saint-Roch est arrêté et il comporte le déplacement de la rotonde de Nice-Ville à Saint-Roch ainsi que celui de l'atelier des petites réparations. Cette partie de la ville, qui comportait encore à certains endroits des jardins et des « campagnes », était en train de devenir comme Riquier un espace utilitaire : c'est dans ces quartiers qu'on trouve casernes, usine à gaz, abattoir, ateliers divers. Le programme de construction fut ralenti par le premier conflit mondial et il se réalisa surtout dans les années 1920 (fig. 3). L'impact sur l'urbanisation de cette zone fut important puisque l'emprise des installations du PLM est considérable (la rotonde était d'un diamètre de 90 mètres) et que des bâtiments destinés à loger les familles des cheminots (153 familles dans un premier temps) s'ajoutaient à la gare dont la fonction de gare de marchandises n'était pas encore très développée, en grande partie d'ailleurs parce qu'il n'existait pas de voie ferrée de raccordement au port, situé plus au Sud sur le même axe, en dehors des voies métriques de la TNL¹⁴. Il n'en reste pas moins que progressivement les activités liées au monde ferroviaire dans ce qui était alors le nord de la ville diminuent progressivement au profit de l'Est. On a en effet l'impression que les installations PLM « tirent » vers elles de plus en plus d'implantations artisanales, industrielles et un habitat populaire nombreux, souvent lié au monde ferroviaire : le recensement de 1926 qui se place au cours de la première phase d'urbanisation du quartier montre par exemple que presque un actif sur deux est de près ou de loin lié au monde ferroviaire¹⁵. Cette présence, par ailleurs, se renforce progressivement puisque dans l'entre-deux-guerres bon nombre de

13- Dominique Calbo « Les mutations d'un quartier laborieux : Riquier-Sainte-Agathe », *Recherches régionales*, 1980, n° 1 (janvier-mars 1980), p. 23-60.

14- Une des fonctions importantes aujourd'hui de la gare est d'être la principale gare de marchandises de Nice.

15- Françoise Germain-Musso, « Une étape dans l'urbanisation de la vallée du Paillon, Pasteur et Bon Voyage : la transformation d'une banlieue campagnarde en chantier de travail puis en résidence populaire », *Recherches régionales*, 1975, n° 1 (janvier-mars 1975), p. 1-45.

petites entreprises qui se consacraient à la carrosserie ou au travail du métal se plaçaient à proximité de ces installations. Parmi ces entreprises, une place particulière est à faire aux établissements Michel, en raison de leur importance (le nombre de salariés s'est toujours situé entre 200 à 300 ce qui est rare, hier comme aujourd'hui, dans la région niçoise) et de la proximité immédiate des installations du PLM de l'autre côté du boulevard de Saint-Roch : une voie permettait d'y amener directement des voitures. Cette entreprise qui se caractérisait par une importante emprise au sol travaillait à l'origine essentiellement pour les compagnies ferroviaires, le PLM bien sûr mais aussi le Sud-France et des compagnies de tramways pour lesquelles elle équipait ou réparait des voitures, construisait des wagons, le plus souvent à partir de châssis qui lui étaient fournis, mais pouvait aussi construire du matériel comme les tenders fournis à la Compagnie Sud-France. Au fur et à mesure que le transport routier se développait, cette société de carrosserie traditionnelle (rôles sur armatures de bois) se mit à équiper aussi des camions et des autocars¹⁶. Les établissements Michel, sous-traitant du PLM, plus tard de la SNCF, apparaissent ainsi comme un prolongement des ateliers ferroviaires des compagnies qui desservaient la région.

L'évolution du quartier fut rapide (fig. 4) : peu de temps après la Première Guerre mondiale, les premières illustrations du nouveau site ferroviaire Nice-Saint-Roch montrent les importantes installations de la gare et du dépôt dans une campagne où les bâtisses sont rares. Quelques années plus tard, le tissu urbain s'est densifié autour des installations ferroviaires : cité PLM dont la construction se justifiait par le nombre d'employés du dépôt et de l'atelier, nombreux bâtiments industriels (ceux des établissements Michel étaient les plus vastes), modestes maisons logeant une partie de la population ouvrière. Incontestablement la gare, le dépôt, l'atelier et l'importance de la structuration de l'espace par les voies ferrées ont été les éléments autour desquels ce quartier s'est organisé¹⁷. Inversement, le transfert des anciennes installations techniques de la gare de Nice à Saint-Roch spécialisait la gare de Nice-ville dans l'accueil des voyageurs et ouvrait à des formes d'urbanisation plus résidentielles l'ancien quartier Saint-Étienne dont il a été précisé que de nombreux actifs étaient liés au monde ferroviaire.

16- Sur les établissements Michel, les informations les plus précises sont fournies par Jean-Louis Panicacci, *Les Entreprises azuréennes 1936-1946*, dossier d'enquête réalisé pour le compte de l'IHTP-CNRS, 1986 (déposé aux Archives départementales des Alpes-Maritimes) et Jean-Édouard Hermitte, *L'Économie industrielle des rivages méditerranéens de Toulon à La Spézia*, Gap, Ophrys, 1965, p. 236-242.

17- Nicole Bardeche, « La gare de Nice-Saint-Roch », *Recherches régionales*, 1974, n° 1 (janvier-mars 1974), p. 41-51.

La rotonde de Nice-Saint-Roch peu de temps après sa construction.

Le dépôt de tramways de la Compagnie TNL, boulevard Sainte-Agathe, au moment des grèves de 1920.

Figure 3. Deux dépôts dans l'est de la ville. Coll. A. Ruggiero, cl. d.r.

Figure 4. Deux étapes de l'urbanisation autour des installations ferroviaires de Nice-Saint-Roch. En 1928 et en 1954 (les établissements Michel portent la mention « ateliers de réparation » en haut du croquis de droite). Extrait des plans de Nice au 1/5 000 de 1931 et 1954 (IGN).

Dans l'entre-deux-guerres, l'essentiel des activités ferroviaires en dehors des fonctions de gare et du petit dépôt niçois de la Compagnie Sud-France a ainsi quitté les quartiers Gambetta et Saint-Étienne pour se reporter dans un secteur de la ville qui est en train de devenir utilitaire et où les activités d'entretien, de réparation de matériel ferroviaire occupent une population ouvrière qui s'active dans le travail du bois et du fer avec un niveau de concentration dans ces spécialités qui reste unique dans une ville qui vit plutôt de ses activités tertiaires. Une indication toponymique héritée de cette période semble ainsi très représentative de la tonalité de ce quartier puisqu'il y existe encore une petite « rue de l'Industrie » ...