

La Nouvelle Gare de Nice

La ligne de chemin de fer de Nice à Digne par Puget-Théniers, que construit, en ce moment, la Compagnie du Sud, est certainement une des plus intéressantes au double point de vue stratégique et commercial.

Par une série d'articles que le *Petit Niçois* a publiés, nous avons tenu nos lecteurs au courant des travaux en cours d'exécution sur cette ligne. Aujourd'hui, nous voulons parler de la nouvelle gare que la Compagnie du Sud va élever au Rond-Point de l'avenue Malaussena.

C'est là une primeur, car les plans ne sont définitivement arrêtés que depuis peu de temps.

Sans autre préambule, voici la description de cette gare qui sera un nouveau monument pour Nice.

Qu'on nous pardonne les termes techniques que nous sommes obligés d'employer, ils sont nécessaires.

Le sol du bâtiment sera élevé d'environ 3^m au-dessus du niveau de l'avenue Malaussena. En avant de la façade principale, parallèle à l'avenue et en contrebas de quelques marches formant perron sur toute la longueur de la façade, sera la cour de départ. On y accèdera, les piétons par un large perron dans l'axe du bâtiment, et les voitures par deux avenues en ailes symétriques, à pente très douce.

La façade principale de 42^m de longueur, en pierre de taille et briques rouges vernies, sera tout à fait architecturale. Elle se composera d'un motif central et de deux ailes avec un superbe pavillon à l'extrémité de chacune. Le motif central de 20^m de hauteur, entièrement en pierre de taille, se composera d'une immense baie cintrée, encadrée de pilastres couronnés d'une corniche avec fronton. Dans le tympan du fronton, un écusson avec attributs et indication : *Sud-France*. La baie de 15^m de hauteur, sur 10^m de largeur, encadrera elle-même les trois portes d'entrée des voyageurs, qui seront séparées par des colonnes d'ordre dorique supportant une frise en faïence de différentes couleurs et un entablement avec balustrade formant attique, qui règneront sur toute la longueur de la façade. Au-dessus de la balustrade et dans l'axe du motif central, une superbe horloge. La partie supérieure de la baie sera fermée par un grand vitrage.

Les ailes seront limitées à la hauteur de la balustrade ; elles n'auront que deux étages, et les baies seront séparées verticalement par des pilastres de même ordre que les colonnes centrales.

Les deux pavillons extrêmes auront trois étages. Les baies des 1^{er} et 2^{me} étages, encadrées verticalement par des colonnes doriques ; le 3^{me} étage, couronné d'un fronton avec sculpture dans le tympan. Les façades latérales seront faites dans le même style.

A l'intérieur, la partie centrale se composera d'une immense salle des Pas-Perdus avec colonnes et pilastres ioniques sur les faces. Le plafond, divisé en trois parties par des soffites, formera caisson avec une belle corniche d'encadrement. Longitudinalement et contiguë à la salle des Pas-Perdus, la salle d'expédition des bagages, avec cinq portes ouvrant sur la voie.

A gauche de la salle des Pas-Perdus, un splendide buffet, et à droite les guichets et bureaux du service de la Gare.

Du côté de la voie et formant l'U avec le corps du bâtiment, deux pavillons contenant, celui de gauche, les salles d'attente spacieuses où l'on accèdera directement de la salle des Pas-Perdus ; et celui de droite, les bureaux des chef et sous-chef de Gare.

Des trottoirs de 5 mètres de largeur, épousant la forme de l'U, se prolongeront à environ 100 mètres du corps du bâtiment. L'emplacement des voies, d'environ 13, et les deux trottoirs de 5, en tout 23 mètres environ de largeur, seront couverts sur toute la longueur par une galerie vitrée qui formera ainsi un superbe hall.

Les voyageurs débarqueront sur le côté droit du bâtiment, où une grande cour d'arrivée sera aménagée. Cette cour sera en communication avec la cour de départ et reliée au Rond-Point par une large avenue. Cette heureuse combinaison de deux cours, départ et arrivée, facilitera énormément le service des voitures. Les bureaux de réception des bagages seront à gauche de la sortie des voyageurs sur la cour d'arrivée.

Nous ajouterons que les plans si largement étudiés ont été dressés par M. Robin, architecte à Paris et frère du directeur-adjoint de la C^{ie} du Sud, et la direction des travaux confiée à M. Cornemillot, ingénieur de la C^{ie} à Nice, qui, on le sait, est également chargé de la construction de la ligne de Nice à Puget-Théniers L. B.