



HAL
open science

Construire la voie rapide, le pari risqué de la mairie de Nice (1940-1999)

Stéphen Bodinier

► **To cite this version:**

Stéphen Bodinier. Construire la voie rapide, le pari risqué de la mairie de Nice (1940-1999). Histoire. Université Côte d'Azur, 2024. Français. NNT : 2024COAZ2023 . tel-04905369

HAL Id: tel-04905369

<https://theses.hal.science/tel-04905369v1>

Submitted on 22 Jan 2025

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

THÈSE DE DOCTORAT

Construire la voie rapide : le pari risqué de la mairie de Nice (1940-1999)

Stéphen BODINIER

Centre de la Méditerranée Moderne et Contemporaine

Présentée en vue de l'obtention du grade
de docteur en histoire et civilisation des
mondes modernes et contemporains
d'Université Côte d'Azur.

Dirigée par : Xavier HUETZ DE LEMPS

Soutenue le 7 octobre 2024

Devant le jury composé de :

Mathieu FLONNEAU, Maître de conférence,
Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

Xavier HUETZ DE LEMPS, Professeur des
Universités, Université Côte d'Azur

Jean-Paul PELLEGRINETTI, Professeur des
Universités, Université Côte d'Azur

Nathalie ROSEAU, Professeure d'urbanisme à
l'École des Ponts Paris Tech

Loïc VADELORGE, Professeur des Universités,
Université Gustave Eiffel

Christine VOIRON, Professeure des Universités,
Université Côte d'Azur

Construire la voie rapide : le pari risqué de la mairie de Nice (1940-1999)

Jury :

Président du jury

Jean-Paul PELLEGRINETTI, Professeur des Universités, histoire contemporaine, Université Côte d'Azur

Rapporteurs

Mathieu FLONNEAU, Professeur des Universités, histoire contemporaine, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

Nathalie ROSEAU, Professeure d'urbanisme à l'École des Ponts Paris Tech

Examineurs

Jean-Paul PELLEGRINETTI, Professeur des Universités, histoire contemporaine, Université Côte d'Azur

Loïc VADELORGE, Professeur des Universités, histoire contemporaine, Université Gustave Eiffel

Christine VOIRON, Professeure des Universités, géographie, Université Côte d'Azur

Directeur

Xavier HUETZ DE LEMPS, Professeur des Universités, histoire contemporaine, Université Côte d'Azur.

Titre : Construire la voie rapide, le pari risqué de la mairie de Nice (1940-1999).

Résumé : La seconde moitié du XX^e siècle a vu la construction en Europe de l'ouest de grandes infrastructures routières. La ville de Nice n'échappe pas à la règle, et elle compte plusieurs grandes infrastructures dont la plus importante est la voie Mathis. Cette dernière traverse la ville d'ouest en est, et surplombe une partie du centre-ville du haut d'un viaduc. La construction de cet ouvrage était présentée comme une nécessité pour éviter un engorgement de la circulation automobile dans une ville dont le site, cerné par la mer et le relief, est très contraignant. La construction de la voie rapide a été un travail de longue haleine, du début des années 1960 jusqu'à aujourd'hui, puisque des travaux ont encore lieu pour la relier à l'autoroute A8. Or, les grandes infrastructures routières urbaines ont été remises en question au milieu des années 1970, et nombre de villes se sont dotées d'un métro ou d'un tramway à partir des années 1980-1990. Par conséquent, la question se pose de savoir si la voie rapide n'est pas un ouvrage qui a été livré trop tardivement, anachronique dans une fin de siècle qui remet en question la politique du « tout automobile ». Pour ce faire, nous basons notre étude sur l'analyse des archives administratives et techniques des Archives municipales de Nice et des Archives départementales des Alpes-Maritimes. Nous prenons également en compte l'étude des délibérations du conseil municipal niçois, de la presse, de revues techniques de l'époque, ainsi que des photographies de la voie rapide. Des entretiens réalisés avec des personnalités, notamment des responsables techniques, contemporains de la construction de la voie rapide complètent notre étude. Il ressort de nos travaux que la voie rapide est un projet fort ancien, remontant aux années 1940, dont la conception a évolué au cours des années 1950 jusqu'à ce que Pierre Mathis, directeur des Travaux et des Services techniques de la Ville de Nice lui donne sa forme définitive. Cet ouvrage a été l'un des principaux chantiers des derniers mandats de Jean Médecin et des mandats de son fils Jacques Médecin. La voie rapide est ainsi attachée à la « dynastie » des Médecin, pour qui elle était un ouvrage à réaliser urgemment pour absorber la très forte croissance de la circulation automobile. Si le projet de la voie rapide a été d'abord vivement souhaité, il en est tout autrement à la fin des années 1990 durant laquelle il apparaît que la municipalité niçoise est prise dans un phénomène de *path dependence*. La construction longue et onéreuse de la voie rapide a retardé le passage de la ville de Nice à d'autres modalités de transport comme le tramway. Cependant, nul ne peut nier aujourd'hui l'utilité de la voie rapide dans la fluidification de la circulation niçoise, et certains artistes voient même en elle une œuvre d'art.

Mots clés : histoire urbaine, infrastructures routières, histoire de l'automobilisme, Nice.

Title : The construction of the expressway : a risky gamble by Nice town council (1940-1999)

Abstract :

The second half of the 20th century saw the construction of major road infrastructures in Western Europe. The city of Nice is no exception, with several major infrastructures, the most important of which is the Mathis Way. This road crosses the city from west to east, overlooking part of the city centre from the top of a viaduct. The construction of this structure was presented as a necessity to avoid traffic congestion in a city whose site, surrounded by the sea and the relief, is very restrictive. Construction of the expressway was a lengthy process, from the early 1960s to the present day, and work is still underway to link it to the A8 motorway. However, major urban road infrastructure was called into question in the mid-1970s, and many towns and cities introduced metro or tramway systems between 1980 and 1990. As a result, the question arises as to whether the expressway is not something that was delivered too late, anachronistic at the end of a century that is calling into question the policy of 'all car'. Our study is based on an analysis of the administrative and technical archives of the Nice Municipal Archives and the Alpes-Maritimes Departmental Archives. We have also taken into account the deliberations of the Nice municipal council, the press and technical journals of the period, as well as photographs of the expressway. Our study is rounded off by interviews with key figures, in particular technical managers, who were contemporaries of the construction of the expressway. Our work shows that the expressway is a very old project, dating back to the 1940s, whose design evolved during the 1950s until Pierre Mathis, Director of Works and Technical Services for the City of Nice, gave it its definitive form. It was one of the main projects of Jean Médecin's last term of office and that of his son Jacques Médecin. The expressway is thus linked to the Médecin dynasty, for whom it was an urgent project to absorb the very strong growth in car traffic. Although the expressway project was strongly supported at the outset, by the end of the 1990s it had become clear that the city of Nice was caught up in a process of path dependence. The long and costly construction of the expressway delayed Nice's transition to other forms of transport, such as the tramway. However, no one can deny the usefulness of the expressway in improving traffic flow in Nice, and some artists even see it as a work of art.

Key words : urban history, road infrastructure, motory history, Nice.

Je tiens tout particulièrement à remercier le professeur Xavier Huetz de Lemps pour sa disponibilité, ses précieux conseils, et surtout pour avoir cru dans mon projet. Je remercie aussi les membres du comité de suivi dont les conseils m'ont été très profitables dans la conduite de mes recherches. Mes remerciements vont également au personnel des Archives municipales de Nice et à celui des Archives départementales des Alpes-Maritimes. Je tiens aussi à exprimer ma reconnaissance aux membres de la famille de Pierre Mathis, son épouse et sa fille, ainsi qu'aux acteurs, actifs ou à la retraite, de la mairie de Nice ou de l'actuelle métropole Nice-Côte d'Azur ainsi que de l'ancienne Direction Départementale des Équipements d'avoir bien voulu répondre favorablement à mes demandes d'entretien. J'ai une pensée pour Amandine Mohamed-Delaporte, artiste qui a étudié la voie Mathis en même temps que moi. Nous avons pu échanger des informations intéressantes et elle a accepté de me faire profiter de certaines de ses photographies qui figurent dans la présente thèse.

Enfin, je tiens à exprimer ma reconnaissance envers mes parents qui m'ont soutenu moralement tout au long de ce travail.

SOMMAIRE

Introduction.....	7
Partie 1 Un démarrage enthousiaste mais qui patine : (1940-1969).	29
Chapitre 1 Une longue gestation : de la voie de dégagement à l' <i>express way</i>	31
I. La genèse de la voie rapide (1940-1955).....	31
II. Le rôle déterminant de Pierre Mathis (1956-1962).	77
Chapitre 2 Les débuts de la construction : des retards qui exaspèrent des contemporains impatiens. 108	
I. L'inquiétude des autorités quant à la réalisation de la voie rapide.	108
II. Un chantier qui avance trop lentement au goût des contemporains.	121
Partie 2 La « conquête des cieux » : la relance du projet par Jacques Médecin et la construction du viaduc au-dessus du centre-ville (1970-1989).	148
Chapitre 1 Jacques Médecin, ou le changement dans la continuité.....	150
I. La persistance du « tout automobile » à Nice.....	150
II. La relance du projet par le conseil municipal en décembre 1970.	167
Chapitre 2 Des travaux impressionnants et coûteux.	192
I. Lancer la traversée du centre-ville.	192
II. Cachez ce mur que je ne saurais voir.	212
III. Un projet qui rencontre de faibles résistances.	227
Chapitre 3 Quel bilan pour la voie rapide ?	260
I. La voie rapide remplit-elle son rôle ?	260
II. Des conséquences lourdes à supporter pour la Ville.	264
Partie 3 L'essoufflement du projet : entre renoncement et sentier de dépendance (1986-1999). 270	
Chapitre 1 L'abandon de l'échangeur du Var ou le premier échec du projet (1987-1991).....	273
I. Un projet difficile à mettre en œuvre.	273
II. Un projet temporairement abandonné.	316
Chapitre 2 Jacques Peyrat et le piège du <i>sentier de dépendance</i> (1993-1999).	336
I. Une volonté de changement qui se heurte à la nécessité d'achever ce qui a été entrepris. 336	
II. Quand le patrimoine freine le chantier.	346
III. Des travaux entrepris avec une plus grande considération du cadre de vie.	352
Conclusion	376
Annexes	386
Sources	441

Bibliographie.....	443
Index des noms de lieu.....	449
Table des plans figures et illustrations.....	451
Table des matières	454

Introduction

Un sujet qui continue de faire l'actualité

En 2020, en pleine campagne électorale pour les élections municipales à Nice, le maire sortant et candidat à sa succession, Christian Estrosi, présente un projet pour embellir et reverdir la cité niçoise. En effet, après avoir réalisé une coulée verte en lieu et place de l'ancienne gare routière et d'un parking à plusieurs étages, le maire sortant de Nice promet d'étendre la coulée verte au centre de la ville en rasant le théâtre national et le palais des congrès. Au programme, figure également la requalification de la voie Mathis, principale voie rapide de Nice traversant son centre d'ouest en est. Dans un tweet du 19 janvier 2020, Christian Estrosi présente ainsi



Figure 1. Tweet de Christian Estrosi du 19 janvier 2020.

son projet aux électeurs niçois : « Je vous propose de réaménager la voie Mathis, si laide et bruyante. Transformons ce handicap en source d'énergie et de verdure. Nous allons la requalifier. »

Le projet propose, comme le montre le montage mis en ligne sur Twitter, de végétaliser la voie rapide, et de la couvrir partiellement par des panneaux photovoltaïques¹. Le projet du maire de Nice n'est pas un cas isolé puisque d'autres villes ont déjà cherché à requalifier leurs autoroutes urbaines. Par exemple, un projet de requalification urbaine a vu le jour à Madrid, en ce qui concerne la rocade M30. Cette dernière longe la rivière Manzanares qui s'écoule au sud-ouest de la ville. Afin d'opérer une connexion entre les berges et les deux rives, et de rendre praticable ces mêmes rives, le conseil municipal madrilène décide en 2003 de construire un tunnel pour enfouir la M30. Cette dernière a alors été recouverte pour laisser place à un nouveau parc, le Madrid Río². En Corée du Sud, les autorités sont allées encore plus loin puisqu'une autoroute urbaine qui auparavant recouvrait le cours d'eau nommé Cheonggyecheon, à Séoul, a été détruite en 2005. De nouveau, le cours d'eau a refait surface et offre aux habitants la possibilité de faire une promenade verte en plein centre de la ville. Ces projets s'inscrivent dans un courant de pensée qui promeut la recherche de la qualité de vie et de préservation de l'environnement, au sein même de la ville.

À la différence du cas coréen, les municipalités madrilène et niçoise n'ont pas opté pour une rupture aussi radicale puisqu'il n'est pas question de détruire l'autoroute urbaine, mais plutôt d'en atténuer l'impact environnemental. Dans le cas de Nice, les autorités municipales ont même lancé récemment des travaux pour établir une liaison entre la voie rapide et l'autoroute A8 qui contourne la ville. Les travaux devraient, selon les estimations actuelles, être achevés en 2026. Cette contradiction entre la volonté d'en finir avec les voies rapides et la réalisation de travaux parachevant la réalisation de projets fort anciens³ révèle que le rapport des autorités, voire de la société, avec la voie rapide est pour le moins ambigu. Gênante à bien des égards, notamment en ce qui concerne le bruit et la vue, la voie Mathis apparaît comme indispensable au bon écoulement de la circulation à Nice. Or, la circulation est devenue à l'époque contemporaine l'un des aspects les plus indispensables au bon fonctionnement d'une ville, que ce soit d'un point de vue social, économique ou autre. À partir de ce constat, que pouvons-nous conclure sur la place de la voie rapide dans Nice ? Cette dernière est-elle

¹ Nous pouvons voir sur la photographie que ces aménagements sont imaginés à hauteur du quartier des Baumettes.

² Site internet *Le Petit journal.com* « Madrid-Río, le dernier tronçon sera couvert à l'automne », publié le 23 mars 2023. <https://lepetitjournal.com/madrid/actualites/madrid-rio-dernier-troncon-couvert-m30-automne-358362>.

³ La jonction entre la voie rapide de Nice et l'autoroute était prévue dans les plans depuis au moins 1962.

injustement mal-aimée, ou bien est-elle le legs d'une époque qui aurait été incapable de penser son avenir en dehors du tout-automobile ?

Répondre à cette question nécessite de faire un retour en arrière, à l'époque où le tout-automobile était, à Nice comme ailleurs en France et en Europe occidentale, le maître mot. Le tout-automobile est une expression sans doute exagérée, puisque des travaux comme ceux de Mathieu Flonneau et de Sébastien Gardon ont montré que les grandes villes se sont tournées vers le développement des transports en commun à l'heure où la circulation automobile avait atteint son paroxysme en ville dans les années 1970⁴. Néanmoins, il demeure que pendant la période des Trente Glorieuses le transport automobile a connu une réelle embellie en Europe occidentale, sous l'influence de l'*American way of life*. Si les années d'après-guerre sont marquées par la reconstruction et la persistance de la pénurie, l'automobile s'impose néanmoins progressivement : en 1949, il est de nouveau possible d'en acheter une en France pour un usage personnel⁵, et celle-ci devient, dans les années 1950-1960, le moyen de transport que tous les ménages rêvent de pouvoir acquérir⁶. Nous y reviendrons, mais il faut rappeler ici que c'est durant cette époque des Trente Glorieuses que l'automobile est devenue un équipement incontournable des classes moyennes européennes.

Au cours de cette période, les grandes infrastructures routières et autoroutières dont nous avons hérité ont été réalisées. Qu'il s'agisse du périphérique parisien, du centre d'échange de Perrache à Lyon, de la deuxième rocade de Marseille ou des grandes autoroutes qui sillonnent la France, c'est durant ces années qui succèdent à la reconstruction et qui précèdent les chocs pétroliers, que la France se dote d'infrastructures « à l'américaine ». Ces infrastructures ont modifié la physionomie de nos villes, de nos campagnes, et aussi nos modes de vie. De nouvelles formes d'urbanisation ont vu le jour à la marge des villes et de nouvelles activités commerciales se sont implantées près des échangeurs autoroutiers⁷. Bien que ce passé puisse paraître lointain aux jeunes générations, il n'en demeure pas moins qu'il est toujours présent dans notre quotidien.

Le périphérique parisien, et les autres rocades bâties autour des centres urbains, sont encore utiles aujourd'hui, et tout laisse à croire qu'ils continueront de l'être demain. C'est là

⁴ FLONNEAU Mathieu, *Paris et l'automobile : un siècle de passions*, Paris : Hachette Littératures, 2005, pp. 235-248.

⁵ *Ibidem*, p. 144.

⁶ « Le taux d'équipement automobile des ménages, qui était de 21% en 1953, va presque tripler en vingt ans », in DUPUY Gabriel, *Les territoires de l'automobile*, Paris : Anthropos, 1995, p. 33.

⁷ DUPUY Gabriel, *L'auto et la ville*, Paris : Flammarion, 1995, pp. 28-29.

qu'une question majeure se pose. Ces réalisations sont présentées comme ayant été nécessaires, inéluctables pour que nos sociétés puissent accompagner l'équipement quasi-général des ménages en automobile⁸. Cependant, ces infrastructures qui nous ont permis de faire face à la croissance de la circulation automobile nous ont aussi rendu plus dépendants à l'égard de celle-ci. Certes, des constructions comme le périphérique parisien, ou encore la voie rapide de Nice absorbent une partie importante du trafic automobile. Néanmoins, l'existence de ces infrastructures a pour corollaire d'encourager la croissance de la circulation automobile. Nous nous retrouvons dans une situation où le serpent se mord la queue. La construction d'autoroutes urbaines, de tunnels et de viaducs nécessaires au passage des automobiles a encouragé la motorisation de nos cités, si bien que le pouls de nos villes semble battre au même rythme que celui de la circulation. En quelque sorte, ne seraient-ce pas les efforts entrepris en termes d'aménagements qui auraient rendu les villes adaptées, mais aussi viscéralement dépendantes de l'usage de l'automobile ? C'est afin de répondre à cette question que nous avons décidé de focaliser notre attention sur un exemple de ces infrastructures imposantes. L'exemple que nous avons retenu est la voie Mathis de Nice, communément appelée « la voie rapide »⁹.

La voie rapide de Nice retient notre attention à plus d'un titre. Certes, il ne s'agit pas de la seule voie rapide que comporte la ville de Nice. À l'est de la ville, la pénétrante du Paillon¹⁰ suit le cours du fleuve du même nom, et s'engouffre sous la couverture de ce fleuve pour ne plus apparaître que par l'intermédiaire de ses discrets échangeurs. L'autoroute A8¹¹, dite aussi autoroute urbaine nord ou autoroute de contournement, assure un double rôle : elle est un maillon essentiel du lien autoroutier entre les réseaux français et italien, et elle assure la desserte du nord de la ville de Nice. Cependant, la voie Mathis a une particularité : elle traverse le centre de la ville en partie grâce à un viaduc avoisinant les 15 mètres de hauteur, et elle surplombe de ce fait l'ensemble de la ville. Bien que la promenade des Anglais soit l'axe de circulation le plus connu de la ville de Nice, essentiellement pour son aspect touristique, la voie rapide n'en

⁸ Bernard Lafay, président du conseil municipal de Paris, claironnait « Il faut que nous rentrions dans l'ère des grands travaux » pour éviter que « Paris se meurt ! ». In FLONNEAU Mathieu, *Paris et l'automobile : un siècle de passions*, Paris : Hachette Littératures, 2005, p. 157. NB vérifier ce serait plutôt : pour éviter que Paris se meure.

⁹ Nous traiterons dans les pages suivantes de la bibliographie à ce sujet.

¹⁰ Les travaux de la pénétrante du Paillon se sont étalés de 1983 à 2007.

¹¹ L'autoroute A8 a atteint Villeneuve-Loubet en 1961. C'est également à partir de cette date, après recommandation de la Commission européenne, que la construction du tronçon est décidée. Le contournement autoroutier de Nice est achevé en dernier en 1979. In LACROIX Jean-Bernard et BRACQ Jérôme, catalogue de l'exposition *L'automobile dans les Alpes-Maritimes*, article « Le triomphe », septembre 2008-juin 2009, Archives Départementales, p. 13.

demeure pas moins l'ouvrage niçois le plus imposant. Cette élévation dans les airs la distingue même d'autres autoroutes urbaines en France, comme l'autoroute du soleil qui franchit certes le centre-ville lyonnais, mais au niveau du sol. La voie Mathis est donc un exemple unique en France par son audace technique. D'autres voies aériennes ont vu le jour dans le monde et en Europe : nous pouvons citer la West Side Highway de New York construite à la fin des années 1920 dans le quartier de Manhattan¹², ou encore le viaduc de la place Jan Willem à Düsseldorf¹³. Cependant, la West Side Highway a été négligée puis démolie, ainsi que le viaduc de Düsseldorf. D'autres ouvrages géographiquement proches de Nice méritent d'être cités comme la Sopraelevata de Gênes¹⁴, ou bien la voie rapide de Cannes¹⁵, réalisées toutes deux dans les années 1960-1970. Cependant, la voie rapide de Nice est bien plus spectaculaire que ces deux derniers ouvrages par sa longueur, et surtout par sa hauteur.

À ce titre, il nous paraît pertinent d'étudier la voie rapide de Nice comme une porte d'entrée pour mieux comprendre l'ère des Trente Glorieuses. Cette période d'environ trente ans, voire moins, est celle où l'Europe occidentale connaît une nouvelle embellie au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. L'optimisme, la croyance dans les bienfaits infinis que le progrès technique apportera à l'humanité est caractéristique de cette période. C'est à cette époque que les ingénieurs se proposent de remédier à l'insuffisance des logements et à l'inadaptation des villes européennes à l'expansion de l'automobile. L'audace n'a pas manqué à ces ingénieurs qui se sont proposés de transformer les centres-villes européens. La voie rapide de Nice est, par conséquent, une sorte d'apothéose locale de l'époque des Trente Glorieuses. Elle est le symbole de cette croyance dans le progrès et dans la confiance totale dans les capacités infinies de l'ingénieur. Car ne l'oublions pas, l'histoire des infrastructures ne peut être comprise que si l'on prend en compte celle de leurs concepteurs, et à Nice comme ailleurs, ce sont les ingénieurs qui bénéficient d'une aura sans conteste¹⁶. En France, cette domination des ingénieurs est représentée en particulier par le prestige du corps des ponts et chaussée, qui acquiert à cette époque, une autorité certaine en ce qui concerne la conception de la ville et de

¹² DANG VU Hélène, « Les autoroutes urbaines : utopies ou idéologies ? », laboratoire Théorie des Mutations Urbaines, Institut français d'urbanisme, Paris 8, 2006, p. 6.

¹³ *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 110, 1963, pp. 26-27.

¹⁴ La Sopraelevata a été inaugurée en septembre 1965. In GASTALDI Francesco, « La strada Sopraelevata di Genova : tra storia e attualità », *Trasporti e cultura*, n° 5/2003, p. 2.

¹⁵ La voie rapide de Cannes a la particularité de surplomber la ligne de chemin de fer. La réalisation de cette voie rapide permit de mettre fin, partiellement, à la coupure au sein de la ville que représentait la voie ferrée. In Guy Porte, « Une route au-dessus des rails », *Le Monde*, 8 juillet 1974.

¹⁶ ALONZO Éric, *L'architecture de la voie*, Marseille : Parenthèses 2018, p. 417 et CLIFF Ellis, « Professional conflict over urban form. The case of urban freeways, 1930 to 1970 », *Planning the twentieth-century American city*, Baltimore : The Johns Hopkins University Press, 1996, pp. 262-279.

ses infrastructures. La voie rapide est l'œuvre d'un homme, Pierre Mathis, lui-même issu du corps des ponts et chaussées et qui, à l'instar de ses collègues ailleurs en France, imprime la marque de son école d'origine dans la conception de l'avenir de Nice. La voie Mathis est ainsi un héritage de l'ère des Trente Glorieuse qui témoigne, encore aujourd'hui, de la croyance dans le progrès, incarnée par le corps des ponts et chaussées.

Une historiographie complexe et riche

Notre étude s'inspire des travaux réalisés ces dernières années sur l'impact de l'automobile sur nos sociétés et, en particulier, de ceux de Mathieu Flonneau. Ce dernier a étudié dans ses différents ouvrages¹⁷ les transformations qu'a entraînées l'automobile dans nos villes comme la construction d'infrastructures, à l'instar du périphérique parisien, de l'ouverture des voies sur berge de la Seine à la circulation... Mathieu Flonneau a également étudié l'impact culturel de l'automobile sur nos sociétés, comme dans son ouvrage *Les cultures du volant, XX^e-XXI^e siècle*. En effet, l'automobile n'est pas un outil banal servant seulement à se déplacer. Elle est aussi un objet social qui demande à être vu, et la façon dont les usagers conduisent est aussi révélatrice des évolutions que connaît la société¹⁸. Notre thèse s'inscrit ainsi dans cette historiographie de l'automobile, et se propose, par l'étude d'un projet urbain précis, de comprendre comment nos sociétés ont évolué face à l'arrivée de l'automobile.

L'autre héritage dont se revendique cette thèse est celle de l'histoire environnementale de l'urbain. Pour reprendre un article de Geneviève Massard-Guilbaut, la ville est en soi un environnement¹⁹. Puisqu'il nous environne et constitue l'élément dans lequel nous évoluons, nous pouvons dire que l'environnement urbain mérite d'être étudié pour lui-même. Dans ce cas, la question se pose de savoir quelle est la différence avec l'histoire urbaine. Dans notre thèse, nous nous proposons d'étudier l'environnement urbain sous deux angles. Le premier, et dont la différence avec l'histoire urbaine est ténue, est l'objet urbain en lui-même, et ses conséquences sur l'environnement. Il nous faudra donc étudier l'impact de la voie rapide sur les champs visuel et sonore, mais aussi sur le plan de la pollution atmosphérique. Le second angle concerne les

¹⁷ FLONNEAU Mathieu, *Paris et l'automobile : un siècle de passions*, Paris : Hachette Littératures, 2005 ou bien encore FLONNEAU Mathieu, *L'automobile au temps des Trente Glorieuses : un rêve d'automobilisme*, Villemur-sur-Tarn : Loubatières, 2016.

¹⁸ FLONNEAU Mathieu, *Les cultures du volant : XX^e-XXI^e siècles*, Paris : Autrement, 2008.

¹⁹ MASSARD-GUILBAUD Geneviève, « Pour une histoire environnementale de l'urbain », *Histoire urbaine*, 2007/1, n°18, pp. 5-21.

efforts réalisés pour insérer la voie rapide au sein de l'environnement urbain, voire pour essayer, même si l'essai demeure en partie vain, de la masquer.

Nous inscrivons notre thèse dans la continuité de cette histoire environnementale et notamment dans la continuité des travaux réalisés au sein de l'ouvrage collectif *Une autre histoire des Trente Glorieuses*²⁰. L'ouvrage en question a pour but d'observer la période des Trente Glorieuses au travers d'un prisme révisionniste. L'idée de cet ouvrage est que le progrès technique tant vanté par les Trente Glorieuses n'a pas été accepté par tous, et qu'il demeure des zones d'ombre sur l'impact que les transformations de cette époque ont eu sur leur environnement, qu'il s'agisse des usines, ou des sites nucléaires. Sans jeu de mots, le présent travail se trouve pour ainsi dire au carrefour de plusieurs historiographies. Autrement dit, il nous incombe d'analyser combien la voie rapide a transformé la ville de Nice, mais aussi quel a été son impact sur l'environnement et dans quelle mesure ces transformations ont été bien vécues par la population.

Certains travaux de science politique et de géographie urbaine ont également retenu notre attention. En ce qui concerne la science politique, les ouvrages de Sébastien Gardon sont riches d'enseignements, puisqu'il y est question de la place de l'automobile dans nos sociétés. La thèse de Sébastien Gardon était intitulée *Gouverner la circulation urbaine : des villes françaises face à l'automobile (années 1910-années 1960)*²¹, et plusieurs de ses articles et ouvrages concernent les politiques routières menées à Lyon et les autoroutes urbaines en général. Ces études sur la gestion de la circulation, mais aussi sur les acteurs -Sébastien Gardon a entre autres étudié l'influence du corps des ingénieurs des ponts et chaussées sur l'urbanisme lyonnais- et leurs éventuelles rivalités seront mises à contribution dans la présente thèse.

Pour ce qui est de la géographie urbaine, les ouvrages de Gabriel Dupuy²², comme ceux de Marc Wiel²³ ont apporté une plus-value à notre recherche. Gabriel Dupuy a consacré plusieurs ouvrages à la question de la dépendance de nos sociétés vis-à-vis de l'automobile, et à la création de nouveaux territoires urbains, comme les banlieues pavillonnaires. Cette question

²⁰ PLESSIS Céline, TOPÇU Sezin, BONNEUIL Christophe, *Une autre histoire des « Trente glorieuses »*, Paris : La Découverte, 2016.

²¹ GARDON Sébastien, *Gouverner la circulation urbaine : des villes françaises face à l'automobile (années 1910-années 1960)*, thèse en sciences Politiques : Lyon 2, 2009.

²² DUPUY Gabriel, *Les territoires de l'automobile*, Paris : Anthropos, 1995 et DUPUY Gabriel, *L'auto et la ville*, Paris : Flammarion, 1995.

²³ WIEL Marc, *Ville et automobile*, Paris : Descartes & Cie, 2002.

de la dépendance à l'automobile est essentielle dans un sujet comme le nôtre, puisque l'un des enjeux de la thèse sera de savoir si, par la construction de grandes infrastructures, les autorités n'auraient pas involontairement incité les Niçois à s'équiper en automobiles. Marc Wiel, a quant à lui étudié la question de la vitesse, et ses conséquences sur les trajets réalisés par les usagers. Marc Wiel s'est en particulier intéressé à la conjecture de Zahavi²⁴. Autrement dit, plus les infrastructures permettent d'aller vite, plus les ménages seront incités à aller habiter loin de leur lieu de travail, ce qui a pour tendance d'étendre les zones urbanisées²⁵. L'objet de notre travail n'est pas l'étude des formes urbaines, mais bien l'analyse d'une infrastructure, la voie rapide. Toutefois, nous aborderons en divers endroits de notre thèse le lien qui peut exister entre l'urbanisation et la réalisation d'infrastructures de taille.

L'étude de la voie rapide s'impose d'autant plus que la bibliographie niçoise est lacunaire en ce qui concerne les grandes infrastructures. Des ouvrages ont certes été consacrés à l'urbanisme niçois comme ceux de Philippe Graff, Luc Thevenon²⁶, ou encore Véronique Thuin-Chaudron²⁷. Concernant le XX^e siècle, l'ouvrage de Philippe Graff *Une ville d'exception. Nice, dans l'effervescence du 20^e siècle* constitue une référence incontournable²⁸. Cette étude précise de l'urbanisme niçois, à l'échelle de la ville et à l'échelle des quartiers, ainsi que les études sur les infrastructures routières comme celle de la voie rapide représentent un apport considérable. Cependant, aucun ouvrage n'a été écrit sur les réseaux de transports à Nice au XX^e siècle, si ce n'est sur le tramway²⁹ et l'histoire du rail³⁰. Quid des infrastructures routières ? Si nous prenons en considération à présent les travaux universitaires, nous constatons que cette lacune persiste. Nous pouvons d'abord citer un mémoire de 1989 traitant de l'apparition de l'automobile dans le département au début du XX^e siècle³¹. Ensuite, des

²⁴ Yacov Zahavi est un ingénieur et économiste israélien. Selon ce dernier, les déplacements des ménages se font en fonction d'un budget-temps qui correspond à une heure de transport. Le trajet domicile-travail peut ainsi devenir plus long à partir du moment où le temps de déplacement n'excède pas 1 heure. La vitesse de déplacement est ainsi la donnée qui permet l'allongement ou non du trajet domicile-travail en terme de distance.

²⁵ Le phénomène de l'étalement urbain est complexe et la conjecture de Zahavi ne peut à elle seule l'expliquer. Néanmoins, cette conjecture mérite d'être prise en compte dans l'étude de l'impact qu'a l'automobile sur l'urbanisation.

²⁶ THEVENON Luc, *Du château vers le Paillon. Le développement urbain de Nice de la fin de l'Antiquité à l'Empire*, thèse en histoire, Faculté de Lettres et de Sciences humaines de Nice, 1999.

²⁷ THUIN-CHAUDRON Véronique, *Nice, de la colline du château aux châteaux des collines, architecture, construction, urbanisation de 1860 à 1914*, Nice : Serre, 2009.

²⁸ GRAFF, *Une ville d'exception. Nice, dans l'effervescence du 20^e siècle*, Nice : Serre, 2013 ; *L'exception urbaine, Nice : de la Renaissance au Consiglio d'Ornato*, Nice : Collection Architectures, 2000.

²⁹ BANAUDO José, *Nice au fil du tram*, Breil-sur-Roya : Les éditions du cabri, 2004.

³⁰ BANAUDO José, *Sur les rails de Provence Côte-d'Azur*, Breil-sur-Roya : Les éditions du cabri, 2011.

³¹ MALEFANT François-Paul, *Les débuts de l'automobile dans les Alpes-Maritimes 1890-1930*, Mémoire de Maîtrise, Faculté de Lettres et Sciences humaines de Nice, 1989.

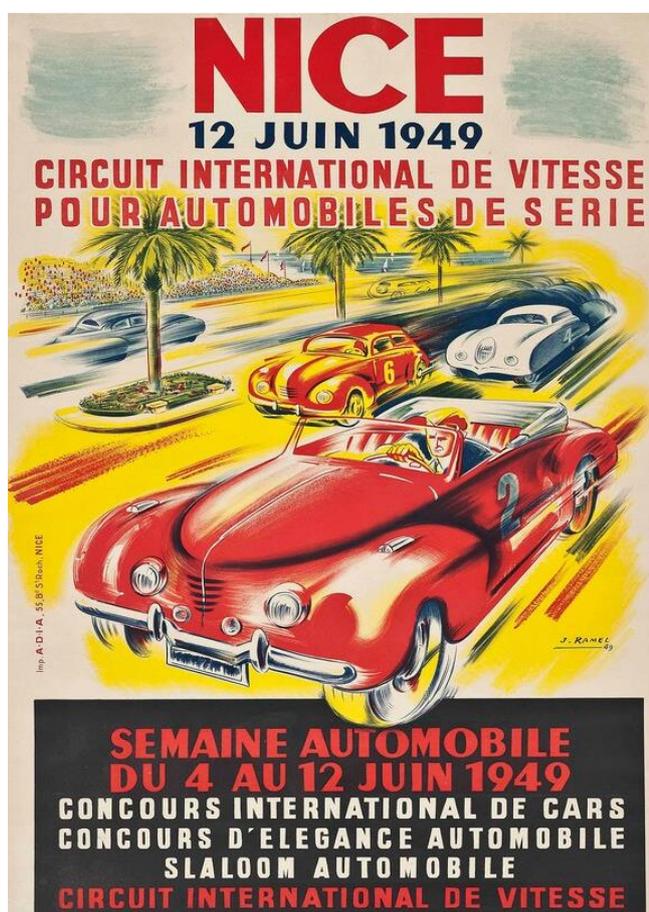
travaux ont été menés concernant l'impact de l'automobile sur la santé (pollution sonore³², microparticules émises³³). Pour ce qui est de l'urbanisme, une étude juridique de 1969 a été réalisée sur le stationnement à Nice³⁴, et une thèse de 1999 a eu pour objet l'analyse des contraintes en matière d'urbanisme causées par la création de l'autoroute dans les Alpes-Maritimes³⁵. Pourtant, on observe une lacune regrettable en ce qui concerne l'histoire des conséquences du développement automobile sur Nice et sa population. Par conséquent, nous constatons qu'il manque des travaux, mis à part celui sur l'autoroute Estérel-Côte d'Azur, sur l'impact de l'automobile sur la ville de Nice.

Or, l'automobile a joué un rôle considérable dans l'histoire des Alpes-Maritimes dans la seconde moitié du XX^e siècle. Cette époque correspond justement à celle des Trente

Figure 3. Affiche publicitaire de la société ferroviaire PLM de 1930, réalisée par Eff d'Hey.



Figure 2. Affiche publicitaire pour le concours international d'automobile de 1949 à Nice.



³² MERZOUKI Abdelkader. *Evaluation de l'effet de bruit routier nocturne sur le sommeil : comparaison de deux groupes de population habitant à Nice*, mémoire en médecine, Faculté de médecine de Nice, 2017.

³³ KOO Bonjin. *A study on the filtration efficiency of microparticle pollutants from non-point source*, thèse en Sciences et technologies de l'information et de la communication, Faculté de Lettres et Sciences humaines de Nice, 1999.

³⁴ CANN Alain. *Le stationnement des véhicules automobiles*, thèse en droit, Faculté de Droit et de Science politique de Nice, 1969.

³⁵ BOUTEMY Magali. *Réseau autoroutier et contraintes d'urbanisme : le cas de l'autoroute Estérel-Côte d'Azur*, thèse en Géographie, Faculté de Lettres et Sciences humaines de Nice, 1999.

Glorieuses et à celle de la croissance de la production automobile. L'automobile a occupé une part importante dans l'histoire locale puisqu'elle a permis de multiplier les liaisons entre les villes du littoral, au sein même de la ville de Nice, et aussi entre le littoral et l'arrière-pays montagneux. De plus, l'image de la Côte d'Azur est très liée à l'automobile, comme l'attestent les nombreuses affiches représentant les ménages se rendant en bord de mer en empruntant la nationale 7, ou bien les affiches de courses d'automobiles. L'affiche publicitaire de la société PLM de 1930 (figure 2), nous montre une jeune femme contemplant d'un air détendu la promenade des Anglais, sur laquelle circulent des automobiles de luxe sous un soleil radieux. Dans l'affiche pour le concours international de l'automobile à Nice de 1949 (figure 3), nous voyons des voitures de course s'affronter sur, encore une fois, la promenade des Anglais. Cette dernière est devenue au cours des XIX^e et XX^e siècle un axe de circulation de prestige qui a rapidement été liée à l'image de l'automobile de luxe. D'autres lieux de la Côte-d'Azur, comme Monaco et ses rallyes, ont encouragé la tenue de courses automobiles afin de faire leur propre promotion. Nice n'a pas échappé à la règle.

Nous pouvons également prendre pour exemple les films qui ont mis en avant leurs acteurs au volant d'une voiture sur des lieux emblématiques comme Grace Kelly sur la Grande Corniche avec en arrière-plan le rocher de Monaco³⁶, ou bien Jean-Paul Belmondo sur la promenade des Anglais au volant d'une voiture de course³⁷. L'étude de l'automobile et de son



Figure 4. Grace Kelly avec Cary Grant dans *La main au collet*, d'Alfred Hitchcock, 1955.

³⁶ *La main au collet* d'Alfred Hitchcock, 1955.

³⁷ *Flic ou voyou* de Georges Lautner, 1979.

impact sur la société azurienne mérite donc de faire l'objet de plusieurs ouvrages afin d'éclairer la place de cet objet dans l'histoire de la Côte-d'Azur, et comment, il contribue encore, à l'heure actuelle, à occuper une place importante à l'échelle nationale.



Figure 5. Jean-Paul Belmondo dans *Flic ou voyou* de Georges Lautner, 1979.

Comment définir le bon cadre spatio-temporel pour notre travail ? Notre champ d'étude est circonscrit par la ville de Nice, puisque c'est au sein de ses frontières communales que s'étend la voie rapide. Pourtant, nous serons amené par moments à nous intéresser à l'ensemble du département des Alpes-Maritimes, et surtout aux secteurs urbanisés du littoral. Comme nous le verrons, le but de la voie rapide n'était pas seulement de permettre une desserte efficace inter-quartiers, mais aussi de faciliter la pénétration dans la ville de la circulation automobile, notamment en provenance de l'ouest du département. De nombreux quartiers de Nice ayant été concernés par l'extension de la voie rapide, il nous faudra étudier ces secteurs et leurs habitants.

Pour ce qui est du champ temporel, notre étude débute le 17 octobre 1940, date à laquelle figure, pour la première fois, la mention d'une voie de dégagement dans les délibérations du conseil municipal niçois. Cette découverte, réalisée par une archiviste des Archives municipales de Nice, nous a conduit à reculer dans le temps, alors que nous pensions initialement commencer notre analyse au début des années 1960 avec le premier coup de pioche pour construire la voie rapide. La borne chronologique inférieure posait d'avantage problème puisque la voie rapide n'est toujours pas terminée. Plusieurs dates étaient ainsi envisageables pour clore notre étude. Nous avons choisi une date s'approchant de celle du début des travaux

du tramway et du passage de Nice au statut de communauté urbaine en 2001, avec la création de la Communauté d'agglomération Nice Côte-d'Azur (CANCA)³⁸. L'année 2003 voit le début des travaux pour construire le tramway, marquant ainsi le souhait de la municipalité niçoise de sortir du tout-automobile. Il nous fallait donc trouver une date antérieure. Nous préférons également trouver une date précédant la création de la communauté d'agglomération en 2001, car nous souhaitons étudier surtout comment la voie rapide a été conçue au sein de la mairie de Nice, le changement d'échelle institutionnelle correspondant à une rupture. Nous avons alors choisi la date de 1999 qui marque un tournant. Tout d'abord, elle correspond à la fin des travaux du premier doublement de la chaussée nord de la voie rapide. En effet, si la voie rapide fut achevée, dans son extension maximale, en 1986, elle demeurerait cependant incomplète puisque la chaussée nord de la partie occidentale n'avait pas encore été réalisée. Ce sera chose faite en 1999. Par conséquent, le choix de 1999 permet de prendre en compte les travaux de finition qui ont eu lieu à cette époque, même si nous n'irons pas jusqu'au terme du doublement entier de la partie nord, achevé en 2007. De plus, cette borne inférieure permet d'étudier les évolutions qu'a connues l'urbanisme à cette époque, évolutions qui vont à l'encontre de la logique fonctionnaliste des années 1960. Étudier la construction de la voie rapide jusqu'en 1999 nous permettra donc d'analyser comment les autorités locales ont tenté de concilier les nouvelles exigences de l'urbanisme avec un ouvrage dont la logique remonte aux années 1950-1960.

Cette période d'étude, 1940-1999, implique que nous étudions les évolutions de la ville de Nice sur le temps long. La ville de Nice reste dynamique tout au long de cette période, mis à part l'intermède de la Seconde Guerre mondiale. La croissance démographique est forte, et tend à se stabiliser à partir des années 1970³⁹. Les Trente Glorieuses sont l'époque, non seulement de l'explosion du trafic automobile, mais aussi de celle du tourisme de masse et de la forte fréquentation de la Côte d'Azur. Cette fréquentation est devenue, grâce à une hausse du niveau de vie, plus populaire, ce qui explique l'importance des flux automobiles le long de la nationale 7 avant que le réseau d'autoroutes soit suffisamment développé. Étudier l'évolution de la ville et du tourisme peut sembler éloigné de l'étude de la voie rapide. Il n'en est rien. Pour comprendre la construction de la voie rapide il nous faut comprendre comment la ville de Nice s'est développée en taille, et pour cela, l'étude du tourisme est incontournable. De plus, la voie

³⁸ La CANCA est devenue une communauté urbaine en 2008, avant d'être érigée en métropole le 31 décembre 2011.

³⁹ Evolution de la population de Nice :

Année	1946	1975	1999
Nombre d'habitants	211 265	344 481	342 738

rapide, tout comme la première voie de dégagement de 1940, avait pour but d'absorber une partie du trafic empruntant la promenade des Anglais, axe touristique par excellence, ce qui ne pouvait que permettre à cette dernière de retrouver son prestige et son attrait touristique. Un peu comme le système des vases communicants, la construction de la voie rapide devait alléger la circulation dans un centre-ville inadapté à l'automobile mais de plus en plus fréquenté.

L'étude de Nice implique aussi que nous nous penchions sur la dynastie qui l'a gouvernée pendant près de 60 ans : la famille Médecin. Certes, Nice n'est pas la seule qui a connu un maire à la longévité étonnante. Édouard Herriot à Lyon (1905-1957)⁴⁰, Jacques Chaban-Delmas à Bordeaux (1947-1995), ou bien Gaston Defferre à Marseille (1953-1986), sont eux aussi restés longtemps à la tête de leurs communes respectives. Néanmoins, Nice a la particularité d'avoir accueilli à la tête du conseil municipal le père et le fils d'une même famille. Jean et Jacques Médecin ont exercé leur autorité sur la cité niçoise de 1928 à 1990, c'est-à-dire pendant 62 ans⁴¹, une longévité qui bat tous les records. Ceci en dit long sur l'autorité de cette famille et de sa popularité auprès de la population niçoise. Jacques Médecin aurait même pu rester davantage à la tête de la mairie de Nice s'il n'avait pas fait l'objet de graves poursuites judiciaires. Nous en déduisons que Nice a connu, pendant environ 60 ans, une stabilité politique qui ne peut qu'avoir favorisé la continuité des projets. L'ère Médecin est ainsi celle du développement de Nice, du passage du statut de station balnéaire à celui de grande ville et à l'équipement de celle-ci en grandes infrastructures. Outre la voie rapide, c'est également sous les mandatures de Jean et de Jacques Médecin que furent envisagés et construits les palais des expositions (1956-1964) et des congrès (1981-1984) sur la couverture du fleuve du Paillon.

Après la fuite de Jacques Médecin, Honoré Bailet et Jean-Paul Baréty se succèdent à la tête du conseil municipal jusqu'en 1995. Leur principale tâche est de trouver une solution à l'endettement de la municipalité, et leurs noms ne restent pas attachés à des réalisations de grande importance. Toutefois, nous pouvons noter que, durant leurs mandatures, la ville de Nice accorde plus d'importance à la qualité de vie et à l'environnement au détriment des besoins d'équipements automobiles. Enfin, la période que nous étudions s'achève avec le mandat de Jacques Peyrat commencé en 1995. Ce dernier poursuit la politique d'amélioration de la qualité

⁴⁰ Édouard Herriot n'a plus été maire de Lyon seulement pendant 5 ans (1940-1945) pendant le dernier conflit mondial.

⁴¹ 58 ans pour être plus précis, étant donné que Jean Médecin a été écarté du siège municipal de 1943 à 1947. Quant à Édouard Herriot est resté 47 ans à la mairie de Lyon si l'on soustrait la période durant laquelle il a été éconduit de ses fonctions. La famille Médecin détient ainsi le record de longévité en France.

de vie déjà engagée. Toutefois, Jacques Peyrat achève également de grands chantiers commencés sous l'ère Médecin comme celui de la voie rapide et celui de la pénétrante du Paillon⁴².

Des pistes prometteuses

Nous avons sélectionné plusieurs axes de travail pour mener à bien notre recherche. Le premier sera d'analyser les évolutions du projet de la voie rapide et l'investissement des maires de Nice dans ce dernier. Les projets de 1940, 1951 et 1956 présentent des évolutions importantes qu'il nous faudra étudier pour en comprendre les causes. La question de l'évolution du rôle dévolu à la voie rapide se pose : quels ont été les objectifs à ces différentes dates ? Quelles ont été les modifications successives apportées au projet ? Y a-t-il eu encore des modifications après le début des travaux en 1962 ? Nous nous intéresserons également aux hommes qui ont porté ce projet. Comme nous l'avons précédemment évoqué, le concept de la voie rapide correspond au type de projet que les ingénieurs des ponts et chaussées ont proposé à l'époque où leur influence était grande, voire écrasante. La question se pose de savoir si les ingénieurs ont dû batailler ferme pour imposer leur projet, ou s'ils n'ont pas rencontré de grande résistance, notamment de la part des architectes.

La place du politique sera également questionnée. Il nous faudra savoir si les maires de Nice ont eu des réticences à l'égard de la politique des ingénieurs, ou bien s'ils ont au contraire fait preuve d'un certain enthousiasme quant à leurs propositions. Comme nous l'avons dit, Jean et Jacques Médecin ont eu un rôle essentiel dans le développement de Nice, et il est certain, étant donné leur poids politique, qu'ils ont soutenu le projet. Néanmoins, il nous faudra savoir si le père et le fils Médecin étaient tous deux également convaincus de l'utilité du projet et s'il y a eu des évolutions dans leur conception de la ville. Autrement dit, Jacques Médecin portait-il toujours un regard complaisant envers la construction de la voie rapide en 1990 au moment de sa chute ? La question de la constance de l'investissement du maire et de sa conviction dans la réalisation du projet de la voie rapide se pose. De même, nous pouvons nous demander pourquoi le départ précipité de Jacques Médecin n'a pas entraîné la fin du projet de la voie rapide. Son successeur, Jacques Peyrat, élu en 1995, était-il convaincu qu'il fallait achever la voie rapide,

⁴² Ces deux chantiers seront achevés lors de son second mandat (2001-2008).

ou bien a-t-il été contraint de continuer les travaux victime d'un phénomène de *path dependence*⁴³ ?

Un deuxième axe sera d'analyser le rapport que la population a entretenu avec la voie rapide. L'ouvrage *Une autre histoire des Trente Glorieuses*⁴⁴ révèle que les opposants aux projets modernisateurs de leur époque ont été écartés pour ne pas entraver la marche du progrès, ce qui donne l'impression que le progrès technique et les grandes réalisations ont toujours fait l'objet d'un consensus, voire d'une unanimité⁴⁵. Nous nous doutons bien que nous trouverons des motifs d'opposition entre la population niçoise et la municipalité en ce qui concerne la voie rapide. Nous pouvons supposer que les habitants des immeubles qui ont été détruits, ou bien des immeubles qui se sont retrouvés au ras de la voie rapide n'ont pas été réjouis par le projet. Toutefois, le fait que la voie rapide ait été construite de manière quasi continue, malgré une interruption au début des années 1990, pose la question de l'assentiment de la population.

L'autre question qui se pose est de savoir s'il y a eu des oppositions entre différentes parties de la population niçoise. Il est difficile de cerner ce que pensait la population à cette époque. Néanmoins, il nous paraît intéressant de savoir si la municipalité a rencontré de réelles oppositions, ou bien si ces dernières n'étaient que limitées, voire dérisoires. La seule interruption qu'ait connu le projet de la voie rapide est celle ayant eu lieu après le départ en catastrophe de Jacques Médecin. Pendant plusieurs années, les successeurs de Jacques Médecin, puis Jacques Peyrat, panseront les plaies de Nice sur le plan financier. Nombre de projets urbains ont alors été arrêtés. Alors que des villes comme San Francisco⁴⁶ dans les années 1950 et Paris⁴⁷ dans les années 1970, virent des mouvements populaires s'opposer aux projets de voies rapides, il n'en fut rien à Nice.

⁴³ La notion de *path dependence*, ou *dépendance au chemin emprunté*, s'est développée en science politique au cours des années 1990, pour souligner le poids des choix effectués dans le passé et celui des institutions politiques sur les décisions présentes. In BOUSSAGUET Laurie, JACQUOT Sophie, RAVINET Pauline, *Dictionnaire des politiques publiques*, Paris : Presses de Sciences Po, Références, 2010.

⁴⁴ PLESSIS Céline, TOPÇU Sezin, BONNEUIL Christophe, *Une autre histoire des « Trente glorieuses »*, Paris : La Découverte, 2016.

⁴⁵ *Ibidem*, p. 6.

⁴⁶ CLIFF Ellis, « Professional conflict over urban form. The case of urban freeways, 1930 to 1970 », *Planning the twentieth-century American city*, Baltimore : The Johns Hopkins University Press, 1996, p. 275.

⁴⁷ FLONNEAU Mathieu, *Paris et l'automobile : un siècle de passions*, Paris : Hachette Littératures, 2005, pp. 223-224.

Un troisième axe sera d'étudier la place de la voie rapide dans l'environnement de la ville. Tout d'abord, il nous faudra définir la perception de l'environnement à l'époque. Ce n'est qu'à la fin des années 1960, et surtout au début des années 1970, qu'apparaissent pour la première fois sur la scène publique des revendications favorables à l'environnement. La voie rapide modifie à plus d'un titre l'environnement urbain, que ce soit sur le plan visuel, sur le plan sonore, sur la pollution de l'air... À première vue, les concepteurs de la voie rapide se souciaient peu de l'environnement puisque celle-ci apparaît en quelque sorte comme une balafre au milieu de la ville, se surimposant à la coupure déjà réalisée par la voie ferrée. Néanmoins, l'environnement était-il totalement absent des préoccupations des techniciens des années 1950-1960 ? Pierre Mathis souhaitait par exemple préserver la végétation des collines niçoises de l'urbanisation galopante de son temps, ce qui semble écarter, même si le terme est certes anachronique, l'hypothèse d'une absence de conscience environnementale. La façon de percevoir l'environnement, sans chercher à la justifier ou à la condamner, était seulement différente à l'époque, et c'est pourquoi l'étude de cette notion retiendra notre intérêt. Mais cette notion d'environnement a connu des évolutions, et il nous faudra étudier en quoi ces évolutions ont marqué leur temps.

La notion d'environnement est apparue dans les sciences humaines et sociales en France à partir des années 1960⁴⁸, alors qu'auparavant on lui préférait celle de milieu. Les notions « d'environnement » et de « nature » ont ensuite connu des évolutions. Fernand Braudel ne donnait de l'importance à la « nature » que lorsque celle-ci avait été conquise par l'homme, c'est-à-dire labourée, irriguée ou asséchée⁴⁹. Or, les choses changent progressivement notamment avec l'ouvrage *l'Histoire de la France rurale*, dirigé par Georges Duby et Armand Wallon qui s'ouvre sur une partie au titre évocateur : « Pour une histoire écologique de la France rurale »⁵⁰. Le CNRS s'est alors saisi de cette notion d'environnement en lançant, à la fin des années 1970, quatre programmes de recherche interdisciplinaire concernant l'environnement⁵¹. Ainsi, nous pouvons constater que la notion « d'environnement » est récente, et que ce n'est qu'à la fin du XX^e siècle qu'elle a pris le sens que nous lui connaissons. Or, cette conception de l'environnement ne correspond pas tout à fait avec l'usage populaire. Bien souvent, l'emploi

⁴⁸ MASSARD-GUILBAUD Geneviève, « Chapitre 5. Historiens et géographes français et relation de l'homme au milieu : de Vidal de La Blache aux programmes de recherche interdisciplinaires de la fin du XX^e siècle », in CHENORKIAN Robert, ROBERT Samuel, *Les interactions hommes-milieus*. Versailles : Quæ, « Indisciplines », 2014, p.78.

⁴⁹ *Ibidem*, p. 86.

⁵⁰ *Ibidem*, p. 88.

⁵¹ *Ibidem*, p. 89.

populaire du terme environnement correspond à ce que nous pourrions définir comme le cadre de vie⁵². Cette double interprétation du terme environnement peut engendrer des malentendus, mais aussi servir les intérêts des habitants qui, sous le couvert de défendre une cause d'intérêt général, usent de ce terme pour mieux défendre ce qui leur est le plus cher, c'est-à-dire leur cadre de vie.

Des sources abondantes

Pour ce faire, nous nous appuyerons principalement sur l'étude des dossiers administratifs conservés aux Archives municipales de Nice et départementales des Alpes-Maritimes. Les Archives municipales et départementales croulent littéralement sous les dossiers consacrés à la voie rapide. Si nombre de dossiers sont d'une haute technicité, et donc inutilisables dans notre projet, d'autres sont en revanche beaucoup plus diserts sur les aspects sociaux et politiques qui sont au cœur de notre thèse. Insistons en premier lieu sur les délibérations du conseil municipal. Celles-ci sont conservées aux Archives municipales de Nice et elles sont d'une grande richesse. Les délibérations contiennent les décisions de nature diverses (travaux, enquête publique...) concernant la voie rapide. Leur étude permet ainsi de tendre un fil d'Ariane entre les principales étapes de l'élaboration de la voie rapide. Après les délibérations viennent les dossiers administratifs de la série W. Ces dossiers contiennent des études dont la technicité peut être pointue et inutilisable pour notre recherche (comme les dossiers géotechniques), mais nombre d'entre eux renferment des documents exploitables comme des avant-projets, et des correspondances qui nous délivrent de précieuses informations. Certains de ces dossiers peuvent être volumineux. Les plans de la série T sont également utiles, mais beaucoup moins nombreux. Le plan qui a en particulier retenu notre attention est celui du plan Aublet de 1951, présentant une transcription cartographique du projet de la voie rapide. Enfin, le dossier presse⁵³ nous a été très utile car il contient les journaux de la propagande médeciniste et parfois des extraits des programmes des candidats de l'opposition.

Pour ce qui est des Archives départementales nous y avons tout d'abord retrouvé des dossiers de la série W, comme aux Archives municipales. Ces dossiers sont surtout nombreux au début de la période, c'est-à-dire pour les années 1960, ce qui correspond à l'époque où l'État, par le biais de la préfecture et de la Direction Départementale de l'Équipement, était très présent

⁵² Le site internet Géoconfluences définit le cadre de vie comme « l'ensemble des aménités disponibles sur un espace, à l'échelle locale ». In <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/cadre-de-vie>.

⁵³ AM, 144 PER.

dans les affaires locales. À partir des années 1980, les archives sont beaucoup moins nombreuses du fait de la décentralisation. L'autre source intéressante sont les sources de presse. Aux Archives départementales sont conservés les numéros de *Nice Matin* pour la période 1945 (date de la création du journal)-1999. L'étude de ce quotidien nous a permis d'analyser l'évolution des travaux de la voie rapide, et d'obtenir des indices sur le rapport que la population a entretenu avec ce projet. Nous avons pu procéder à nos recherches grâce à un inventaire qui a été réalisé par les directeurs successifs des Archives départementales. Les différents directeurs ont établi, au jour le jour, une sélection des articles les plus pertinents de *Nice Matin* et cet inventaire a ensuite été numérisé. C'est grâce à celui-ci que nous avons pu retrouver rapidement les articles concernant la voie rapide. Certes, *Nice Matin* n'est pas la vox populi, et, en définitive, il ne nous sera guère possible de connaître exactement le sentiment de tous les Niçois à l'égard de la voie rapide. Néanmoins, l'étude de *Nice Matin* nous a permis de prendre en compte l'opinion d'un acteur autre que politique, celui des médias. L'opinion de ce quotidien est un autre élément qu'il faut inclure dans le rapport de force qui se joue entre les politiques et la population quant à la construction de la voie rapide. Nous avons également étudié un autre journal : *Le Patriote*. Il s'agit de l'hebdomadaire du Parti communiste local. Les Archives départementales et la bibliothèque Nucéra à Nice conservent des numéros de ce journal. Néanmoins, les lacunes de la collection sont trop importantes pour pouvoir procéder à des recherches fructueuses, et il n'existe pas, comme c'est le cas de *Nice Matin* aux Archives départementales, d'inventaire. Aussi, malgré nos recherches, nous n'avons rien découvert de véritablement intéressant au sujet de la voie rapide dans ce journal.

L'iconographie est abondante, en dehors des plans qui figurent dans les dossiers de la série W. Les fonds iconographiques des Archives municipales et départementales contiennent de nombreuses photographies de la construction de la voie rapide. Elles nous ont permis de mieux cerner les transformations qu'a connues Nice, et d'illustrer le côté spectaculaire des travaux de la voie rapide.

Enfin, une dernière source d'information est celle des entretiens. La construction de la voie rapide est relativement récente à l'échelle de l'histoire, et nous avons eu la chance de pouvoir nous entretenir avec des acteurs contemporains de cette époque. Tout d'abord, Mme Maggy Mathis, seconde épouse de M. Mathis, et sa belle-fille, Mme Granié (née du premier mariage de Pierre Mathis) ont pu nous donner des informations sur la carrière de Pierre Mathis et ses relations avec la famille Médecin. Le témoignage de Mme Mathis, qui a travaillé à la mairie de Nice, nous a également aidé à mieux comprendre le fonctionnement interne de la

mairie, et les personnalités de Jean et Jacques Médecin, ainsi que celle de Jacques Peyrat. Le témoignage de Philippe Pen, ancien responsable du service des infrastructures nous a été très utile. Philippe Pen est entré à la mairie de Nice dans les années 1970 au sein de ce service dans lequel il a ensuite fait carrière. L'expérience et le point de vue de M. Pen ont été très utiles pour compléter les informations que nous avons sur la voie rapide. Nous avons aussi interrogé Patrick Giraud. Arrivé à la mairie de Nice dans les années 1990, il a participé aux projets de requalification urbaine. M. Giraud est donc contemporain de la fin de l'ère Médecin et de l'arrivée d'une nouvelle logique à la municipalité, plus critique à l'égard de la logique fonctionnaliste. Nous n'avons pas pu interroger de vive voix M. Montero, responsable du centre de contrôle de la circulation à Cimiez, en raison de l'évolution défavorable de sa santé. M. Montero a eu la gentillesse de répondre à un questionnaire écrit qui lui a été transmis par un agent de la Métropole Nice-Côte d'Azur. Au niveau départemental, nous avons pu nous entretenir par téléphone avec M. Jean Pieffort, ancien technicien de la DDE. Si M. Pieffort n'a pu nous renseigner sur la voie rapide elle-même, son témoignage nous a néanmoins permis de mieux cerner l'insertion de Nice dans le réseau viaire maralpin et, notamment, la relation que Nice entretient avec l'A8 qui est sa voie de contournement routier. Ces différents témoignages ont ainsi complété les informations que nous avons au sujet de la voie rapide et de mieux comprendre quel était l'état d'esprit des acteurs de cette époque.

La nécessité de faire des comparaisons

Afin de situer Nice par rapport à ce qui se faisait à l'époque en France, nous avons choisi de faire régulièrement, des comparaisons avec Marseille et Lyon. Nous n'avons pas retenu Paris car la capitale est non seulement beaucoup plus grande et peuplée que Nice, mais aussi parce qu'elle ne présente pas de contraintes de site similaires au cas niçois. En revanche, le choix de Marseille s'est imposé assez naturellement puisqu'il s'agit d'une grande ville méditerranéenne du sud de la France comme Nice, bien que Marseille soit plus grande que sa consœur. Nice et Marseille ont des sites similaires, c'est-à-dire qu'elles se situent toutes deux entre la mer et un relief escarpé. L'extension de la ville est ainsi topographiquement limitée, ce qui pose problème pour le déploiement d'une voirie d'envergure. De plus, ces deux villes étant proches de la mer, il est ainsi impossible, contrairement à des villes comme Lyon, Bordeaux ou Toulouse, de les doter d'un boulevard périphérique entourant entièrement le centre-ville. Les contraintes de site sont donc assez similaires entre ces deux villes méditerranéennes. D'importantes infrastructures routières ont été créées au sein ou en bordure de la ville de Marseille, comme le tunnel du Prado-

Carénage dans le Sud, ou bien la deuxième rocade qui entoure, au nord et à l'est, la ville. Pour ce qui est de Lyon, les contraintes de site sont un peu différentes puisque cette ville se situe à l'intérieur des terres, et qu'il a été par conséquent possible d'y tracer un réseau d'autoroutes urbaines faisant le tour de la cité. Toutefois, l'ouest de la ville de Lyon est marqué par la présence de collines, comme celles de Fourvière et de la Croix Rousse, ce qui rappelle un peu les contraintes de site présentes à Marseille et Nice. Des tunnels ont par exemple été creusés sous ces deux collines lyonnaises. Si Lyon retient notre intérêt, c'est aussi parce que, un peu à l'instar de Paris, elle fut pionnière en ce qui concerne le développement de l'automobile et notamment des infrastructures urbaines. Le but de ces comparaisons sera de vérifier si Nice est en avance sur son temps, ou bien si elle accuse un retard. La comparaison avec Lyon et Marseille permettra aussi de juger si l'État a fait preuve ou non de partialité dans l'octroi de subventions, puisque, comme nous allons le voir, la question du financement a été plus que déterminante dans la construction de la voie rapide de Nice. Concernant les écarts de population, ceux-ci sont certes importants, mais comme le montre le tableau ci-dessous, Nice n'est pas loin de Lyon en ce qui concerne l'évolution de sa démographie, ce qui rend la comparaison solide.

	1954	1999
Lyon	271 270	445 452
Marseille	661 407	795 518
Nice	244 360	342 738

Comme nous le verrons, Marseille et Lyon ont mis en place des infrastructures intéressantes et de types divers (autoroute urbaine, de contournement, construction de tunnels, de centres d'échanges), ce qui permettra de mieux mettre en perspective le cas niçois et d'enrichir notre propos. Nous nous appuyerons, dans le cas marseillais, sur la thèse de Stéphanie Leheis-Guillot sur la deuxième rocade de Marseille⁵⁴. La deuxième rocade de Marseille n'est certes pas une autoroute urbaine à proprement parler puisqu'elle ne traverse pas le centre-ville phocéén. Néanmoins, par ses caractéristiques autoroutières, et par le fait qu'elle permet une meilleure desserte urbaine, il est pertinent de la comparer avec la voie rapide de Nice. Dans le cas de Lyon, nous ferons des comparaisons avec différentes infrastructures de la ville comme

⁵⁴ LEHEIS-GUILLOT Stéphanie, *La ville et sa rocade : un projet d'infrastructure au risque du temps, le cas de Marseille*, Architecture, thèse en Aménagement de l'espace, Université Paris-Est, 2011.

les tunnels de la Croix-Rousse et de Fourvière, et le centre d'échanges de Perrache. Nous nous appuyerons, pour ce faire, sur les travaux de Sébastien Gardon⁵⁵ et de Louis Baldasseroni⁵⁶.

Un plan chrono-thématique pour rythmer notre étude

Pour cette étude, le choix de la mise en œuvre d'un plan chrono-thématique est apparu comme le plus pertinent. La construction de la voie rapide a, en effet, connu différents rythmes, avec des périodes d'accélération et de ralentissement. La conception de la voirie a également évolué au fil du temps ce qui fait que nous ne pouvons pas considérer les tronçons de la voie rapide construits dans les années 1950-1960 avec les mêmes critères que les tronçons bâtis dans les années 1990. Enfin, le plan chronologique nous permettra d'étudier comment chaque maire de Nice a traité la question de la voie rapide. Nous diviserons ainsi notre étude en trois temps :

Tout d'abord, nous étudierons la genèse de la voie rapide, c'est-à-dire la période qui s'étend de 1940, date de la première mention d'une voie de dégagement dans les délibérations du conseil municipal, à la fin des années 1960. En effet, le projet de voie rapide a connu une longue gestation et bien des évolutions entre sa première mention en 1940 et le projet adopté à la fin des années 1950 par Pierre Mathis. Nous avons choisi de traiter également dans cette partie des premiers travaux de la voie rapide, puisque ceux-ci ont été réalisés sous la mandature de Jean Médecin. La période 1965-1969 correspond certes au début de la mandature de Jacques Médecin, mais à ce moment, Jacques Médecin avait seulement repris le poste de son père, décédé en 1965, et il s'était contenté, à ses débuts, de continuer les projets paternels. C'est pourquoi notre première partie correspond, grosso modo, aux évolutions de la voie rapide sous les derniers mandats de Jean Médecin (1940-1969).

Dans un deuxième temps, nous aborderons la construction du viaduc de la voie rapide. Lors de la première période, il s'agissait seulement de construire la voie rapide à même le sol. Mais, à partir de 1970, une nouvelle étape est franchie : la construction spectaculaire de la voie rapide au-dessus du centre-ville niçois. La période étudiée, 1970-1990, correspond à l'achèvement partiel de la voie rapide. En fait, en 1986 la voie rapide ayant été construite jusqu'à l'échangeur du Paillon à l'extrémité est, la municipalité estime qu'elle est achevée,

⁵⁵ GARDON Sébastien, *Gouverner la circulation urbaine : des villes françaises face à l'automobile (années 1910-années 1960)*, thèse en sciences Politiques : Lyon 2, 2009. Ou encore GARDON Sébastien, *Goût de bouchons. Lyon, les villes françaises, et l'équation automobile*, Paris : Descartes & Cie, 2011.

⁵⁶ BALDASSERONI Louis, *Du macadam au patrimoine : Modernisation de la voirie et conflits d'usages. L'exemple de Lyon, fin XIX^e-XX^e siècles*, thèse en Histoire, Université Paris-Est Marne-La vallée, 2019.

même s'il reste encore à finaliser la partie occidentale. Le choix de la date de 1970 comme borne inférieure pour démarrer cette deuxième partie est d'autant plus justifié qu'à ce moment-là Jacques Médecin fait sien ce projet. Loin de l'abandonner, il a alors choisi, en toute conscience, de poursuivre ce projet en débutant les travaux du viaduc. Ainsi, les bornes chronologiques de la deuxième partie (1970-1990) correspondent à peu près à la mandature de Jacques Médecin.

Enfin, nous aborderons dans une troisième partie la question de la finalisation de la voie rapide. Si la voie rapide est opérationnelle d'ouest en est en 1986, il n'en reste pas moins à construire la branche nord de cette voie dans la partie occidentale, ainsi que l'échangeur de la plaine du Var. Or, pour la première fois, la mairie connaît un échec. Une partie importante de la population s'est opposée à ce projet et les finances ont manqué. Le projet de finalisation de la voie rapide est alors ajourné, et s'il est repris sous la mandature de Jacques Peyrat, c'est en prenant en compte les nouvelles exigences d'insertion paysagère. De fait, les bornes chronologiques de cette troisième partie (1990-1999) correspondent à la période post-Médecin.

Partie 1 Un démarrage enthousiaste mais qui patine : (1940-1969).

C'est en 1960 que le chantier de la voie rapide est ouvert. Pourtant, le projet est bien plus ancien puisque les Archives municipales ont retrouvé récemment des documents montrant qu'un premier projet de « voie de dégagement » avait été pensé dès 1940. Nos recherches montrent que la voie rapide a connu une longue gestation durant laquelle les projets ont profondément évolué. Ceci explique l'impatience de certains contemporains, et notamment de la presse, de voir les travaux enfin commencés.

Le premier projet de voie rapide a été pensé en 1940, avant donc la période du tout automobile qui débute dans les années 1950. Il apparaît surprenant que, dès les années 1940, la Ville de Nice ait souhaité se doter d'une voie de dégagement afin de fluidifier son trafic interne et ce sujet mérite enquête. Ensuite, il nous faut étudier les évolutions entre les projets successifs. Les projets de 1940 et de 1951 sont tous deux destinés à accueillir la circulation des poids-lourds⁵⁷. Cependant, leurs tracés sont très différents. Enfin, il nous faudra aborder le plan final de la fin des années 1950, celui de Pierre Mathis, qui est alors retenu comme le plan définitif et qui sera appliqué jusqu'au début des années 2000. Il nous faut tenter de comprendre pourquoi c'est précisément le projet de Pierre Mathis qui a finalement reçu l'assentiment du maire de Nice, sachant que le maire de Nice en 1940 et en 1962 n'était autre que Jean Médecin. En dépit d'une courte interruption de son mandat à la Libération, Jean Médecin est en effet resté le maire indétronable de Nice de 1928 à 1965. Il a donc vu naître le projet de la voie rapide et il a finalement appuyé le projet de Pierre Mathis pour qu'il soit réalisé. La voie rapide a ainsi une double paternité : celle de son concepteur, Pierre Mathis, et celle de l'autorité municipale ayant donné son aval, Jean Médecin. Nous verrons que la personnalité du maire de Nice, ainsi que sa longévité politique ont permis à un projet de long terme, comme celui de la voie rapide, d'être mené à bien.

La période de construction de la voie rapide est celle des Trente Glorieuses, une époque marquée en Europe occidentale par un redémarrage économique encouragé par le plan Marshall. Ce dernier, ainsi que le statut de leader mondial des États-Unis contribuent à diffuser

⁵⁷ Le projet de voie de dégagement de 1940 avait aussi pour but de permettre une meilleure évacuation de la ville en cas d'invasion italienne. La circulation automobile aurait donc, dans ce cas uniquement, été acceptée.

les mœurs et les valeurs étatsuniennes : *l'American way of life*, la société de consommation, la modernité, le culte du confort. La conception d'une voie rapide, pour *express way*, s'inscrit dans ce contexte de diffusion de la culture américaine. Aussi, nous faut-il étudier si cette diffusion de la culture et, en particulier la mise en place d'infrastructures autoroutières urbaines, a été perçue de la même manière par les différentes parties de la population. Les hommes politiques, la presse, et la population étaient-ils à l'unisson, ou bien des dissonances étaient-elles déjà perceptibles ?

L'autre particularité de cette période est le développement du tourisme de masse en Europe et, à ce titre, la Côte d'azur est plus que concernée. Ses plages, ses hôtels, ses paysages et son soleil attirent de nombreux touristes d'Europe du nord. À cela s'ajoute la position stratégique de la Côte d'Azur qui se trouve sur une des possibles routes de l'Italie pour les Français souhaitant profiter des charmes de la péninsule italienne. Au développement automobile local, que l'on constate dans l'ensemble de l'Europe occidentale, lié à l'acquisition d'une automobile par les ménages, vient s'ajouter l'arrivée de milliers d'automobilistes venus passer leurs vacances sur la Côte d'Azur ou simplement de passage. Le caractère cumulatif de ces facteurs donne à la Côte d'Azur et à la ville de Nice leur spécificité et elle contribue à expliquer la volonté politique de créer une voie rapide.

Enfin, il nous faudra entrer dans le concret en abordant le début des travaux de la voie rapide. Comment ces travaux ont-ils été accueillis ? Ont-ils été réalisés avec une relative facilité, ou bien a-t-on déjà pu constater des difficultés de mise en œuvre ? Le chantier de la voie rapide, comme nous l'avons dit dans l'introduction de cette thèse, a été un chantier de longue haleine : le chantier a été achevé seulement au début du XXI^e siècle, et encore l'échangeur du Var qui doit clore les travaux est seulement en cours de réalisation au moment où ces lignes sont écrites. Les contemporains s'attendaient-ils à ce que le chantier soit si long ? A-t-on vu apparaître une forme d'impatience dans la société civile ? Il nous faudra enfin savoir à quelles difficultés ce premier tronçon de la voie rapide a été confronté. La population s'est-elle opposée à sa réalisation et des difficultés techniques particulières ont-elles été rencontrées ? Nous nous intéresserons également à la prise en compte de l'aspect paysager et de l'introduction de plantes à proximité de la voie rapide. Il est encore trop tôt pour parler « d'environnement » et ce serait risquer l'anachronisme que de chercher à le faire. Toutefois, nous étudierons si ces premiers travaux ont pris en compte un point de vue paysager. D'autres critères concernant la qualité de vie retiendront notre intérêt, comme l'attention accordée aux nuisances sonores.

Nous traiterons cette première partie de manière chrono-thématique. Dans un premier temps nous étudierons le contexte dans lequel a germé l'idée de la voie rapide, et comment le projet a évolué. Il est nécessaire d'étendre cette première période d'étude jusqu'au début des années 1960 puisque c'est en février 1962 que Pierre Mathis donna une conférence, très riche, sur sa vision de la ville de Nice. C'est aussi en décembre 1962 que Pierre Mathis fit un exposé très complet sur la voie rapide, lors de l'inauguration de son premier tronçon. Ces deux documents sont indispensables pour comprendre la genèse de la voie rapide. Dans un second temps, nous nous intéresserons aux travaux proprement dits. À quel rythme furent-ils menés ? Pourquoi avoir commencé par la branche ouest de la voie rapide ? Dans ce second temps, il nous faudra étudier si des retards et des impatiences se sont fait jour dès le début des travaux.

Chapitre 1 Une longue gestation : de la voie de dégagement à l'express way.

La voie rapide a connu une longue période de gestation entre la délibération du 17 octobre 1940 et le premier coup de pioche au début des années 1960. Si la période mouvementée de la Seconde Guerre mondiale peut expliquer le retard de la mise en œuvre, il en est tout autrement pour la période qui suit la Libération. Il est alors nécessaire de comprendre pourquoi la réalisation de la voie rapide a autant tardé.

I. La genèse de la voie rapide (1940-1955).

A) Le premier projet de voie rapide de 1940.

1 Des politiques d'aménagement routier modestes malgré le succès grandissant de l'automobile.

À la veille de la Seconde Guerre mondiale, la ville de Nice est une ville prospère qui vit essentiellement du tourisme. Elle est dirigée depuis 12 ans par Jean Médecin, fils d'Alexandre Médecin qui a été adjoint au maire de Nice de 1886 à 1890. Jean Médecin côtoie donc très tôt le milieu politique niçois. Avocat en 1919, il est élu conseiller municipal en 1925 avant d'être élu maire en 1928 à l'âge de 38 ans. Il accroît son influence sur le milieu politique local en se faisant élire sénateur en 1939⁵⁸. Jean Médecin lie sa destinée à la ville de Nice pendant près de

⁵⁸ RUGGIERO Alain (dir.), *Nouvelle Histoire de Nice*, Toulouse : Privat, 2006, p. 220.

37 ans, et il est à ce titre l'un des individus clés de notre étude. Or, Nice connaît à cette époque une croissance démographique remarquable : 11^e ville de France en 1921 avec 155 000 habitants, elle dépasse les 240 000 habitants en 1936⁵⁹. Après un redémarrage difficile de l'activité touristique au lendemain de la Première Guerre mondiale, le tourisme connaît de nouveau de belles heures durant les années 1920 et 1930. Même si les congés payés de 1936 font venir une importante population plus modeste en été, le tourisme demeure essentiellement élitiste et hivernal⁶⁰. La ville de Nice bénéficie alors du double avantage de connaître une stabilité politique au niveau municipal, et une prospérité économique.

Mais, pour que le secteur touristique reste vivace, il est nécessaire selon certains observateurs de développer les infrastructures routières. Déjà en 1928, l'ingénieur des ponts et chaussées des Alpes-Maritimes a établi un programme pour améliorer la qualité du trafic afin de conserver l'attractivité de la Côte d'Azur :

La voiture automobile constitue aujourd'hui un outillage mécanique de tourisme sûr et remarquablement perfectionné, souvent même confortable. Ce perfectionnement mécanique, réalisé d'ailleurs progressivement, est à la base de l'ampleur considérable prise depuis quelques années par le mouvement touristique, mouvement dont le département des Alpes-Maritimes profite largement et qui constitue l'élément essentiel de sa prospérité. Mais la conséquence s'impose avec évidence, chaque année des progrès nouveaux améliorent encore les modèles les plus récents, on comprend facilement que l'automobiliste muni d'un tel outil, devienne de plus en plus exigeant pour l'état d'entretien des routes sur lesquelles il désire circuler. Il faut donc créer une sorte d'harmonie, de parallélisme entre le degré de perfectionnement de la voiture automobile, et l'état de la route qu'elle doit utiliser. Les dépenses faites dans ce but, même si elles doivent être lourdes, ne resteront pas improductives. Ce seront, au premier chef, des dépenses utiles, puisqu'elles doivent contribuer pour une large part à la mise en valeur, toujours plus large, de la Côte d'Azur.⁶¹

Ce plaidoyer pour l'adaptation du réseau routier à l'automobile nous en dit long sur le lien entre circulation automobile, tourisme et économie locale. Les élites locales accordent ainsi une importance certaine au phénomène automobile puisqu'il en va de la prospérité de la région. Néanmoins, même si le souci en termes d'aménagement routier est réel, les aménagements prévus restent modestes. Certains esprits en avance sur leur temps réclament plus d'audace. En janvier 1933, Lucien Lainé, président de l'Office National des Autoroutes déclare :

Le transport collectif se développera de plus en plus au fur et à mesure que la vitesse augmentera avec la sécurité et le confort et surtout lorsque les vacances seront généralisées, que le Droit aux loisirs sera légalisé internationalement. On assistera dans

⁵⁹ *Ibidem*, p. 222.

⁶⁰ *Ibidem*, p. 231.

⁶¹ LACROIX Jean-Bernard et BRACQ Jérôme, catalogue de l'exposition *L'automobile dans les Alpes-Maritimes*, article « Le triomphe », septembre 2008-juin 2009, Archives Départementales, p. 8.

quelques années à un développement formidable du tourisme des masses qui apportera dans les centres de cure, de réception et de distraction, une prospérité dont aucune réalisation actuelle ne peut donner une idée.⁶²

Ce discours avant-gardiste ne rencontre que peu d'échos à l'époque. Quelques mesures sont toutefois prises au niveau départemental : ouverture du dernier tronçon de la moyenne corniche entre Monaco et Roquebrune, début de réalisation de la route du bord de mer de Nice à Cannes qui doit prolonger la promenade des Anglais.

Il en est de même au niveau municipal. Dans le cas de Nice, des projets d'amélioration sont certes apportés avec le comité Cornudet⁶³, mais ils demeurent néanmoins modestes en ce qui concerne le développement de la voirie locale. Le plan adopté par le comité Cornudet pour la ville de Nice, et pour lequel Jean Médecin se réserve un arbitrage pour valider ou non les projets⁶⁴, envisage de tracer l'actuel boulevard Gorbella au nord de la ville, ainsi que deux boulevards de ceinture : un boulevard de ceinture de plaine doit entourer de près la limite de l'urbanisation d'est en ouest en passant par le bord de la ville, tandis qu'un boulevard de grande ceinture doit parcourir les collines entourant Nice en formant un arc de cercle (figure 6). Ce projet de boulevard de grande ceinture est pensé dans un but touristique, afin de fournir aux automobilistes de magnifiques points de vue sur Nice⁶⁵. Toutefois, si le plan Cornudet nous semble modeste en termes de voirie, c'est parce qu'aucun projet n'est conçu pour améliorer la circulation le long du littoral. Or, l'essentiel du trafic emprunte cet axe littoral grâce à la promenade des Anglais et à la rue de France.

Pour mieux comprendre l'état d'esprit de l'époque, tournons-nous du côté de Paris. La capitale s'est modernisée, se dotant de passages souterrains et de parcs de stationnement⁶⁶. En revanche, en termes de routes, les progrès restent mineurs. La Ville de Paris aménage entre 1935 et 1939 un embryonnaire circuit autoroutier à l'ouest qui reste à l'époque très peu utilisé⁶⁷. La France accuse un retard vis-à-vis de l'Allemagne et de l'Italie qui se dotent déjà à cette époque d'infrastructures autoroutières⁶⁸. Il est encore moins question de construire des

⁶² *Ibidem*, p. 12.

⁶³ La loi Cornudet du 14 mars 1919 oblige les villes françaises de 10 000 habitants et plus à se doter d'un Plan d'Aménagement, d'Embellissement et d'Extension.

⁶⁴ GRAFF Philippe, *Une ville d'exception : Nice, dans l'effervescence du 20^e siècle*. Nice : Serre, 2013, p. 123.

⁶⁵ *Ibidem*, p. 117.

⁶⁶ FLONNEAU Mathieu, *Paris et l'automobile : un siècle de passions*, Paris : Hachette Littératures, 2005, pp. 120-122.

⁶⁷ *Ibidem*, p. 123.

⁶⁸ En Italie, la ville de Milan est dotée dès 1925 de plusieurs *autostrades* de dégagement. Une liaison inter-urbaine Turin-Milan est également ouverte peu de temps après. L'Allemagne et les Pays-Bas construisent aussi leurs premières voies rapides : Utrecht-La Haye et Cologne-Bonn. In REVERDY Georges, *Histoire des routes de France*, Paris : Presses universitaires de France, 1995, (Que sais-je), p. 100.

autoroutes urbaines comme cela est déjà le cas aux États-Unis avec la West Side Highway à New York⁶⁹. Alors que certains observateurs, comme le journaliste Louis Baudry sont favorables à une adaptation de la ville à l'automobile, d'autres restent attachés à ce que Mathieu Flonneau a appelé la « politique de l'arbre ». Que serait Paris sans ses arbres qui lui donnent un cachet esthétique ?⁷⁰ Nous en arrivons au constat suivant : l'automobile commence à être

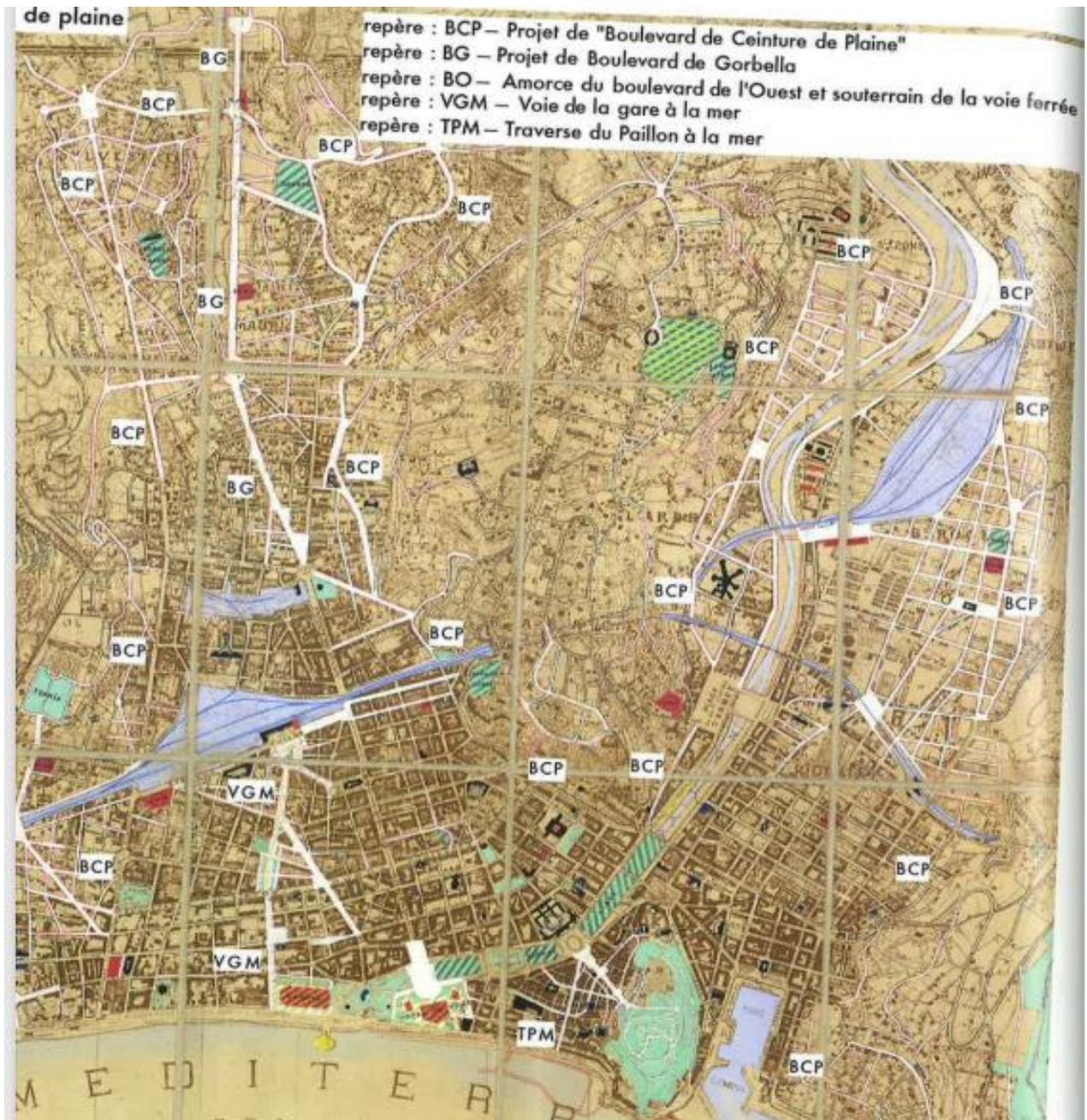


Figure 6. Extrait du plan Cornudet. Nous pouvons y voir le boulevard de ceinture de plaine (BCP) et le boulevard Gorbella (BG). In GRAFF Philippe, *Une ville d'exception : Nice, dans l'effervescence du 20^e siècle*. Nice : Serre, 2013, p. 118.

⁶⁹ La West Side Highway est construite à partir de 1927 sous la direction de Julius Miller, président d'arrondissement de Manhattan, et de l'urbaniste Robert Moses. Il s'agit d'une voie rapide sur pilotis qui établit une jonction de part et d'autre de la Hudson River. In DANG VU Héléne, « Les autoroutes urbaines : utopies ou idéologies ? », laboratoire Théorie des Mutations Urbaines, Institut français d'urbanisme, Paris 8, 2006, p. 6.

⁷⁰ *Ibidem*, p. 124.

suffisamment présente pour être prise en compte dans les projets d'aménagement, mais il n'est pas pour autant question de transformer radicalement les centres-urbains comme à New-York. Nous sommes, à ce stade, encore dans une logique relevant du XIX^e siècle selon laquelle la modernisation d'une ville doit s'accompagner d'un embellissement. Si Paris, qui donne habituellement le ton en termes d'urbanisme, est encore timorée, il en est de même dans les villes de province accoutumées à suivre la capitale française.

Parmi les villes de province se dotant d'un système routier embryonnaire, l'exemple de Lyon doit d'être cité. En effet, la cité rhodanienne voit la construction, à partir de 1928, d'un grand boulevard de ceinture à l'est de la ville. De plus, est adopté en 1935, sous la présidence du ministre Laurent-Eynac, un plan d'aménagement routier de la région lyonnaise incluant des voies rapides pour la traversée de l'agglomération : un axe nord-sud suivant le Rhône, avec l'autoroute des bas-ports, et une liaison est-ouest permise par la construction d'un tunnel sous la Croix-Rousse⁷¹. Il n'est pas étonnant que l'État ait accordé autant d'importance à Lyon, étant donné que cette ville occupe une situation stratégique entre le nord et le sud du pays, à l'entrée du couloir rhodanien. De plus, Lyon est une ville industrielle dont la municipalité s'est distinguée par son modernisme. Nous le verrons à plusieurs reprises lors des comparaisons avec Nice, la ville de Lyon a souvent été, comme Paris, pionnière en termes d'équipements routiers. Bien que Nice ne soit pas autant en avance sur son temps que Lyon, son maire, Jean Médecin, ambitionne de développer le réseau viaire de la capitale azurée, notamment en envisageant la réalisation d'une voie de dégagement au nord-ouest de la ville.

2 Le projet d'une voie de dégagement.

Dans une délibération du 17 octobre 1940⁷², Jean Médecin déclare au conseil municipal que le préfet l'a reçu le 8 octobre afin de lancer de grands chantiers pour donner du travail aux chômeurs. Cet effort est à replacer dans une perspective nationale : craignant une nouvelle crise du chômage, le gouvernement de Vichy adopte un plan ambitieux de projets routiers⁷³. À Marseille par exemple, des projets d'autoroute de dégagement sont envisagés à la sortie nord et

⁷¹ REVERDY Georges, *Histoire des routes de France*, Paris : Presses universitaires de France, 1995, (Que sais-je), p. 103.

⁷² Archives municipales (par la suite AM), 1D1 99, délibération n° 1 bis du 17 octobre 1940.

⁷³ De nombreux chantiers furent ouverts, mais la plupart furent fermés en 1942 avec l'invasion de la zone libre par les Allemands. In, REVERDY Georges, *Histoire des routes de France*, Paris : Presses universitaires de France, 1995, (Que sais-je), p. 103.

à la sortie est de la ville. Ces deux projets sont déclarés d'utilité publique en 1940 et 1941⁷⁴. Parmi les idées envisagées à Nice, a été évoquée celle d'une voie de « dégagement de Nice vers le nord et l'ouest ». Cette idée a sans doute été soufflée à Jean Médecin par son directeur général des Travaux et des Services techniques, Marcel Kirchner⁷⁵, ingénieur des ponts et chaussées, qui occupe sa fonction depuis 1931. Le projet est le suivant :

[...] la création d'une voie de dégagement vers le Nord et l'Ouest de Nice, reliant l'esplanade de Magnan avec la route nationale 202, au passage à niveau de Lingostière, avec une économie de parcours de 4kms ½ sur le parcours actuel⁷⁶.

Le projet de voie de dégagement a pour origine le constat affligeant que Jean Médecin fait du réseau viaire de Nice. Le maire déplore « l'insuffisance des accès de Nice »⁷⁷, en particulier à l'ouest de la ville. L'accès de Nice, situé tout à fait à l'extrême pointe sud est du territoire national, n'est possible lorsqu'on vient de France que par deux routes : la Nationale 7 ou la Nationale 202. Toutes les autres routes ou chemins [...] ne sont en effet que des chemins de montagne. La nationale 202 longe la plaine du Var tandis que la nationale 7 relie Paris à Nice. Ces deux routes se rejoignent dans la zone de Saint Augustin. L'automobiliste souhaitant ensuite se rendre à Nice doit emprunter la promenade des Anglais ou la rue de France. Or, la rue de France et la promenade des Anglais se partagent, avec la voie ferrée, une étroite bande de terre entre le littoral et les collines de Nice ouest. Par conséquent, le trafic automobile a tendance à se densifier fortement au niveau de Saint Augustin dans les rues de France et la promenade des Anglais. Cette disposition inconfortable avait auparavant déjà inquiété la ville à deux reprises. Tout d'abord, la municipalité avait douté de la capacité de Nice à absorber le trafic routier qui aurait été occasionné par le congrès eucharistique prévu pour 1939. Si le congrès avait eu lieu⁷⁸, la promenade des Anglais aurait été affectée aux festivités⁷⁹. De ce fait, la modeste rue de France aurait été la seule artère susceptible d'absorber le transit entre l'est et l'ouest de la ville, avec de graves conséquences pour le trafic que l'on aurait été en droit de redouter... :

Il en résulte que toute manifestation : fêtes, cortège, défilé, courses, etc... se déroulant sur la Promenade des Anglais et entraînant un détournement temporaire de la circulation, se traduit par un embouteillage total de la rue de France.

⁷⁴ *Ibidem*, pp. 103-104.

⁷⁵ Notons au passage que Marcel Kirchner est l'un des membres fondateurs de l'AIVF (l'Association des Ingénieurs des Villes de France), ce qui nous permet d'affirmer que celui-ci avait une notoriété nationale et a dû être parmi les meilleurs disciples de l'école des Ponts et chaussées.

⁷⁶ AM, 1D1 99, délibération n° 1 bis du 17 octobre 1940.

⁷⁷ AM, 1D1 101, délibération n° 103 du 12 avril 1941.

⁷⁸ Le congrès fut annulé en raison de la guerre qui s'annonçait face à l'Allemagne.

⁷⁹ AM, 1D1 101, délibération n° 103 du 12 avril 1941.

Si au lieu de détournements temporaires, de quelques heures ou plus, il s'agit de manifestations plus importantes ou de mouvements exceptionnels, tels ceux qui étaient envisagés en 1939 lors de la préparation du Congrès Eucharistique International de Nice, l'insuffisance des voies existantes apparaît de façon criante⁸⁰.

C'est pourquoi il avait été question, dès mars 1939, de créer une voie de dégagement⁸¹. Ensuite, un autre scénario bien plus inquiétant avait été élaboré par la ville en juin 1940 : celui de l'évacuation de la ville en cas d'arrivée des troupes italiennes. La déclaration de guerre de l'Italie le 10 juin 1940 amena les autorités municipales à envisager d'organiser l'évacuation de la ville vers l'intérieur du territoire français, c'est-à-dire par la voie littorale à l'ouest. Ce sont ces deux éventualités qui permirent aux autorités municipales de conclure que « l'insuffisance des voies existantes apparaît de façon criante »⁸².

Pour sortir de l'impasse, le conseil municipal opte pour l'ouverture d'une voie de dégagement à l'ouest de la ville (figure 7). Cette voie devait avoir comme point de départ la zone de Lingostière, avant de serpenter sous les collines de l'ouest pour rejoindre la voie ferrée et aboutir à la place Saint Philippe. À partir de ce point, les véhicules emprunteraient la voirie urbaine réservée à la circulation industrielle (avenue Thiers et boulevard Raimbaldi), puis un tunnel sous la colline de Cimiez avant d'aboutir sur la place d'armes à l'est de Nice⁸³. Comme nous pouvons le voir sur la carte (figure 7), cette voie de dégagement avait un tracé ambitieux par sa longueur, mais aussi par sa technicité. La partie ouest de ce tracé aurait requis de creuser et de bâtir de nombreux tunnels et viaduc. Cela aurait été faisable puisque la ligne des chemins de fer de Provence fait la jonction entre le centre-ville de Nice et la plaine du Var en traversant les collines.

La fonction de cette voie, parfois qualifiée de « voie industrielle » dans nos sources, était double. En temps de paix, cette voie serait dédiée au trafic des poids-lourds en provenance du reste de la France. Les poids-lourds éviteraient la rue de France et la promenade des Anglais, du moins entre le carrefour de Saint Augustin et la place Magnan. Cette répartition du trafic permettrait une meilleure fluidité de la circulation le long du littoral, ce qui devrait inciter les touristes à emprunter la nationale 7 (dont faisait partie la rue de France). Cette solution éviterait, lors de grandes manifestations culturelles ou touristiques, l'engorgement du littoral. En temps

⁸⁰ AM, 1D1 101, délibération n°103 du 12 avril 1941.

⁸¹ *Ibidem*.

⁸² AM, 1D1 101, délibération n° 12 du 12 avril 1941.

⁸³ AM, 1D1 101, délibération n°103 du 12 avril 1941.

de guerre, la sortie de la ville serait facilitée puisque la voie de dégagement déboucherait dans la plaine du Var, contournant le point noir de Saint Augustin. Toute situation de panique serait ainsi écartée. En revanche, le tracé ne continue pas au-delà du Paillon. Alors que le tracé aurait pu, comme la ligne de chemin de fer, continuer sa trajectoire en passant sous la colline du mont Boron à l'est, voici qu'il s'arrête avant le quartier de Riquier. Peut-être est-ce dû au fait que ce quartier était avant tout un quartier industriel à l'époque, et non résidentiel comme c'est le cas aujourd'hui ? Une partie des poids lourds y aurait trouvé son débouché. Néanmoins, Nice était à l'époque le seul point de passage obligé entre l'est du département (Menton, Villefranche-sur-Mer...) et le reste de la France. Des camions auraient, suivant le plan Kirchner, sans aucun doute continué de traverser le quartier de Riquier pour ensuite prendre l'une des trois corniches de l'est pour rejoindre le reste du département. Cela n'a pas pour autant convaincu les autorités municipales de concevoir un tunnel sous la colline du mont Boron, comme pour le réseau ferré. Le tracé nous semble de fait inachevé dans sa partie orientale, compte tenu des impératifs de l'époque.



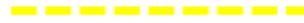
Figure 7. Plan de la voie de dégagement projetée en 1940. Carte réalisée par S. Bodinier, sur un plan de Géoportail de 1950.

- Liaison Lingostière-Magnan à travers les collines de Nice Ouest. L'itinéraire comprend de nombreux tunnels et viaducs (tracé approximatif).
- Tracé à ciel ouvert au milieu de la ville.
- Tunnel de Cimiez, faisant la jonction entre le boulevard Raimbaldi et la place d'Armes (actuelle place du XV^e corps).

Au vu des différentes fonctions dévolues à cette nouvelle voie, nous constatons qu'elle n'avait pas, dans l'esprit de ses concepteurs, pour but de faire entrer le trafic automobile dans Nice : elle était dédiée au seul trafic des poids lourds et à l'évacuation des véhicules en temps de guerre. De plus, elle débouchait sur la zone de Lingostière qui est une périphérie agricole, comme toute la vallée du Var (figure 8), où les véhicules étaient rares puisque le trafic automobile en provenance de l'ouest du département était nettement plus considérable que celui en provenance de l'arrière-pays niçois. Ce dernier était, à l'époque, un espace rural de faible densité où peu d'habitants possédaient une automobile. Aussi, la voie de dégagement n'avait-elle pas pour fonction principale de relier le littoral aux montagnes niçoises. Elle pouvait en revanche servir de trait d'union entre les maraîchages de la plaine du Var, alors très productifs, et la ville de Nice.



Figure 8. Gros plan sur la voie de dégagement, ou voie industrielle. Carte réalisée par S. Bodinier, sur un plan de Géoportail de 1950.

-  Tracé entre Lingostière et Magnan (tunnels et viaducs).
-  Boulevard de l'ouest à creuser dans la tranchée du chemin de fer entre Magnan et Saint Philippe.
-  Voies à réserver à la circulation industrielle (avenue Thiers et boulevard Raimbaldi).
-  Tunnel de Cimiez aboutissant à la place d'armes.

Nous constatons également l'absence d'influence américaine. Les highways existent déjà aux États-Unis à cette période, que ce soit à New-York ou à Chicago. Dans cette dernière ville, par exemple, des boulevards à étage ont été mis en place entre 1909 et 1932. Des viaducs ont été construits, et les bâtiments riverains ont suivi le viaduc et les rampes d'accès, ce qui a eu pour conséquence de surélever la ville. Une distinction était faite entre les trafics des différents étages : l'ancien sol était utilisé pour le passage des poids-lourds, et le boulevard surélevé accueillait la circulation automobile⁸⁴. Néanmoins, nous ne sommes pas encore à la période où les États-Unis influencent suffisamment la France pour que cette dernière importe le concept de routes ou de rues surélevées. Dans les années 1940, certaines revues d'architecture considèrent que les autoroutes américaines et leurs échangeurs sont défectueux⁸⁵. Par exemple, il est écrit dans une revue que :

Les nœuds de croisement des autoroutes américaines rappellent parfois l'enchevêtrement de certaines tuyauteries installées « après coups » dans les constructions anciennes. [...] Lorsqu'il arrive que le carrefour puisse se tracer sur un terrain libre [...] on note encore une insuffisante maturité de l'art routier⁸⁶.

Il y a-t-il une influence américaine dans le projet de Kirchner ? Si c'est le cas, celle-ci doit être limitée à l'idée de séparation du trafic. En effet, cette dernière idée est essentiellement importée des États-Unis. Néanmoins, nous constatons que le projet de la voie de dégagement à Nice ne prévoit à aucun moment que la voie soit surélevée. Kirchner, s'il avait repris les modèles américains aurait pu y penser puisqu'il existe un écueil dans son projet : le transit des poids lourds doit s'effectuer par la voirie urbaine dans le centre-ville. Seule la partie ouest de la voie poids lourds se démarque de la voirie traditionnelle. Si Kirchner n'a pas envisagé de route surplombant le centre-ville, puisqu'il n'existait aucune autre solution pour le traverser, c'est sans doute parce que l'idée des highways à l'américaine ne l'avait pas convaincu.

L'autre caractéristique de la voie de dégagement est de ne présenter aucun aspect esthétique. C'est-à-dire qu'aucun document n'affirme clairement si oui ou non la voie de dégagement doit se fondre dans le paysage ou être simplement revêtue d'un « habillage de verdure ». Néanmoins, étant donné que la voie de dégagement était destinée aux poids lourds, nous doutons fortement que Marcel Kirchner ait souhaité donner un aspect esthétique à cette voie. Celle-ci devait avoir seulement un aspect utilitaire, ce qui la différencie des grands projets

⁸⁴ CASTEX Jean, « Rues et avenues à étages du centre de Chicago (1918-1937), in PRELORENZO Claude, ROUILLARD Dominique, *La métropole des infrastructures*, Paris : Picard, 2009, p. 65.

⁸⁵ ALONZO Éric, « L'autoroute urbaine dans les années 1960, entre rejet et fascination » in PRELORENZO Claude, ROUILLARD Dominique, *La métropole des infrastructures*, Paris : Picard, 2009, p. 36.

⁸⁶ « Nœuds routiers des autoroutes américaines », in *Techniques et architecture*, 1^{ère} série, novembre-décembre 1941, p. 27.

routiers de l'époque. En effet, si le plan Cornudet prévoyait de tracer des boulevards de ceinture ayant un aspect paysager, il s'agissait de routes destinées au trafic automobile, et en partie aux touristes. La voie de dégagement de Nice est destinée aux seuls véhicules utilitaires dont les conducteurs ont pour dernière préoccupation de s'intéresser au paysage⁸⁷. Cependant, cette absence de recherche esthétique ne suffit pas pour constituer un point commun avec les autoroutes urbaines américaines.

La question se pose de savoir si ce projet est avant-gardiste pour son temps. La réponse nous semble négative. Sébastien Gardon note que les termes « d'autoroutes », « d'autostrades » et de « boulevards périphériques » n'étaient pas encore en usage dans le vocabulaire des responsables techniques français. Les prémices du futur schéma autoroutier lyonnais remontent d'ailleurs au Plan d'Aménagement, d'Extension et d'Embellissement de Lyon étudié dès 1912. Il est prévu de réaliser un boulevard de ceinture (figure 9) pour la banlieue est de Lyon, et de deux tunnels respectivement à Fourvière et à la Croix Rouse. Le chantier du boulevard périphérique commence dès les années 1920, et implique, ce qui est précurseur pour l'époque, une coopération intercommunale⁸⁸. C'est en 1935 que le ministère des Travaux publics se préoccupe de ces aménagements en adoptant le plan d'aménagement routier de la région lyonnaise. Ce plan d'aménagement retient l'attention des ingénieurs des ponts et chaussées de l'époque⁸⁹. Les travaux du tunnel de la Croix-Rousse débutent d'ailleurs en 1939, pour n'être achevés, en raison du conflit mondial, qu'en 1952.

Marcel Kirchner avait-il eu vent de ces avancées ? Sans doute. Bien que le projet de route de dégagement de Nice ne concerne en 1940 que les poids lourds, il est probable que les projets lyonnais de boulevards périphériques et de tunnels ont influencé le directeur général des Travaux et des Services techniques de la ville de Nice. Cette dernière, pour des raisons de topographie, et en raison des capacités techniques de l'époque, ne pouvait pas envisager sérieusement de bénéficier d'un boulevard de périphérie. Ainsi, le projet de route poids-lourds

⁸⁷ Toutefois, la voie de dégagement avait une valeur paysagère indirecte puisqu'elle aurait permis de libérer la promenade des Anglais de la circulation des véhicules lourds.

⁸⁸ GARDON Sébastien, *Goût de bouchons. Lyon, les villes françaises, et l'équation automobile*, Paris : Descartes & Cie, 2011, p. 60.

⁸⁹ *Ibidem*, p. 61.

Carte 1 : Plan des principales voies de circulation à Lyon

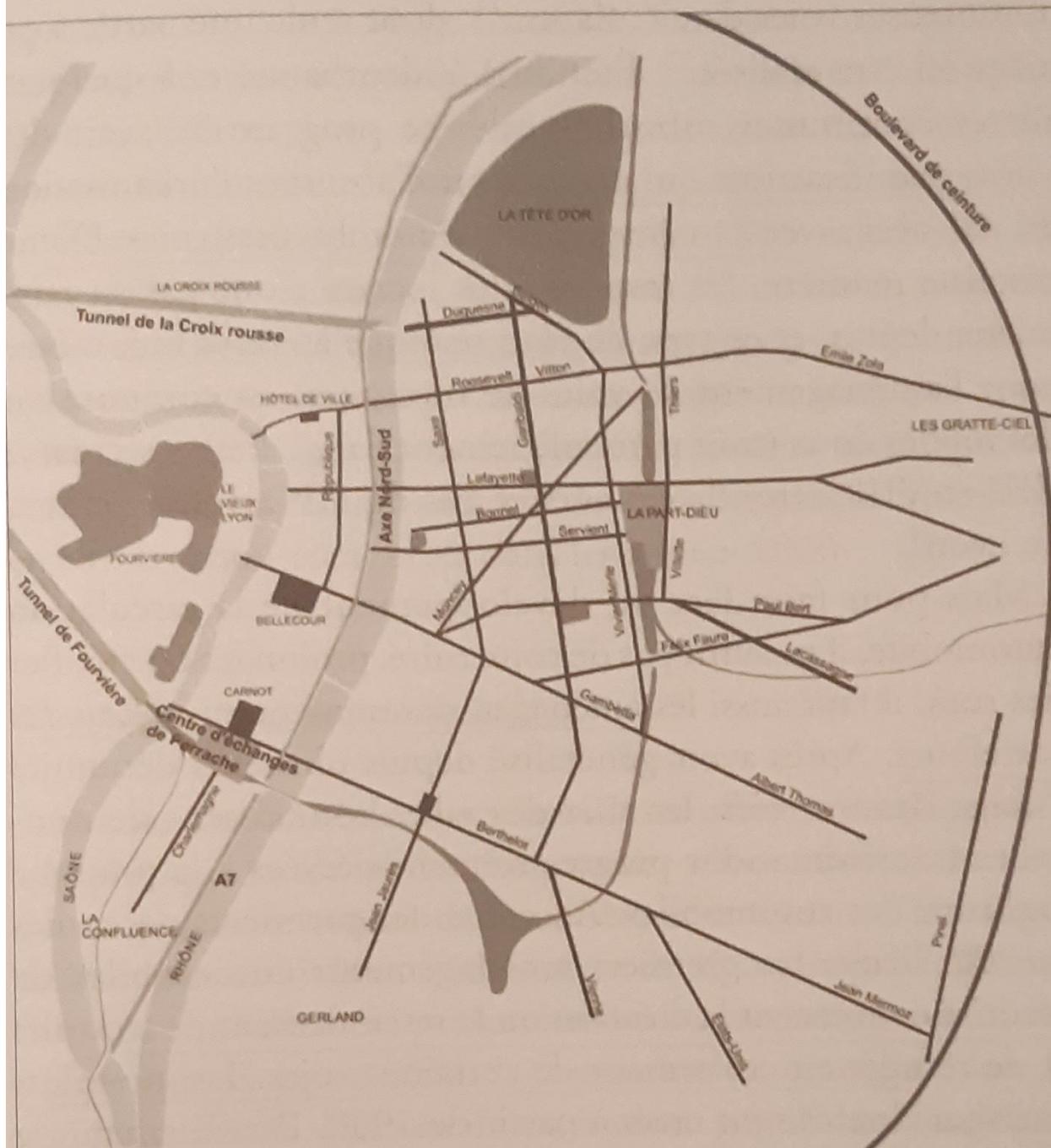


Figure 9. Plan des principales voies de circulation à Lyon. In GARDON Sébastien, *Goût de bouchons. Lyon, les villes françaises, et l'équation automobile*, Paris : Descartes & Cie, 2011.

doit en quelque sorte pallier cette absence de boulevard périphérique en permettant aux camions de contourner, en tout cas pour la partie ouest, le centre-ville niçois. Nice est d'autant moins avant-gardiste que les projets d'autoroutes de sortie urbaine en France sont bien avancés avant

l'éclatement de la Seconde Guerre mondiale⁹⁰. Pourtant, la France n'a pas, contrairement à l'Italie et à l'Allemagne, construit de réseau d'autoroutes reliant les villes. Il est dans l'air du temps pour les équipes techniques des grandes villes, d'aménager des sorties de villes devant faciliter la circulation, et Nice n'a pas échappé à la règle.

La voie de dégagement envisagée par la municipalité niçoise s'inscrit dans un contexte national dans lequel les grandes villes esquissent des projets d'aménagements routiers afin d'éviter l'engorgement de leur centre-ville, mais aussi de planifier leur expansion urbaine. La ville de Lyon, s'était déjà dotée, pendant l'entre-deux-guerres, d'un premier réseau embryonnaire d'autoroutes urbaines. Un boulevard de ceinture dans la proche banlieue lyonnaise a été construit à partir de 1928 par le conseil général du Rhône sans expertise ni aide financière de l'État. Selon Sébastien Gardon ce boulevard, avec son gabarit exceptionnel pour l'époque (plate-forme de 46 à 50 mètres), peut être considéré comme le premier boulevard périphérique français⁹¹. Concernant la ville de Marseille, il en est à peu près de même. La deuxième rocade de Marseille a été pensée dans les années 1930, mais le dossier n'a sérieusement été étudié qu'à partir des années 1960. En 1931, la deuxième rocade fait progressivement son apparition dans les plans d'urbanisme marseillais. D'abord simple arc de cercle dans le plan proposé par Gaston Castel, la deuxième rocade apparaît ensuite dans son entièreté sur le plan de Jacques Gréber, réalisé la même année et approuvé en juin 1931⁹². Le but du plan de Jacques Gréber est de promouvoir un plan radioconcentrique, évitant d'encombrer le centre-ville⁹³. Son but est aussi, par la création de boulevards circulaires, de structurer l'urbanisation des faubourgs⁹⁴. Néanmoins, contrairement à Lyon, le projet de cette rocade reste dans les cartons en raison de la mise sous-tutelle de la ville en 1938, du contexte de la guerre, et des exigences de la reconstruction après-guerre. Le plan qui sera retenu est celui de Meyer-Heine, arrêté par le conseil municipal phocéén en 1949.

Or, la voie de dégagement pensée par Marcel Kirchner à Nice n'a pas pour particularité, contrairement au boulevard périphérique lyonnais et à la deuxième rocade de Marseille (qui ne

⁹⁰ GARDON Sébastien, « Impasses et limites dans la ville : les projets d'autoroutes urbaines », *Pour Mémoire*, revue du comité d'histoire du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, n°7, hiver 2009, p. 57.

⁹¹ *Ibidem*, p. 53.

⁹² LEHEIS-GUILLOT Stéphanie, *La ville et sa rocade : un projet d'infrastructure au risque du temps, le cas de Marseille*, Architecture, thèse en Aménagement de l'espace, Université Paris-Est, 2011, pp. 86-94.

⁹³ *Ibidem*, p. 97.

⁹⁴ *Ibidem*, p. 98.

s'appelle pas encore ainsi à l'époque), d'être destinée à structurer les futures extensions urbaines de la ville de Nice. Il est d'ailleurs précisément dit dans le projet marseillais que le but de la deuxième rocade est non seulement de permettre un meilleur écoulement du trafic, mais aussi de structurer l'urbanisation⁹⁵. Dans le cas niçois, le projet de voie de dégagement pensé par Marcel Kirchner n'avait pas de rôle structurant pour les futures extensions urbaines de la ville de Nice, non seulement en raison de sa fonction de desservir une circulation exclusivement composée de poids lourds, mais aussi en raison de son tracé. En effet, la voie de dégagement envisagée par Marcel Kirchner se fraie un chemin au milieu du relief accidenté des collines de l'ouest niçois qui ne sont pas des axes d'urbanisation majeurs, mis à part le vallon de Magnan.

Les travaux de cette voie de dégagement commencèrent assez rapidement. Nous ne nous attarderons pas sur ceux-ci parce qu'ils furent interrompus, le projet de voie rapide ayant changé de nature à partir de 1951 avec l'arrivée d'un nouvel architecte : Louis Aublet⁹⁶. Néanmoins, le projet de voie de dégagement peut être considéré comme l'acte de naissance de la voie rapide : s'il n'est pas encore question, à la fin des années 1930 et dans les années 1940, de traverser la ville de Nice, la situation du trafic automobile en période touristique est devenue si préoccupante que les autorités ont pris conscience de la nécessité de réformer le réseau routier.

Cependant, ce projet de voie de dégagement par le nord-ouest de Nice est abandonné au profit d'une voie aérienne traversant le centre-ville. Avant d'aller plus loin, et pour bien comprendre ce changement radical dans le projet de la voie rapide, il nous faut rappeler les bouleversements que connaît la société française lors des Trente Glorieuses, notamment en ce qui concerne son rapport à l'automobile.

⁹⁵ *Ibidem*, pp. 146-149.

⁹⁶ Louis Aublet (1901-1980), architecte de formation, a été successivement architecte en chef des palais civils et nationaux, architecte en chef pour la reconstruction et l'urbanisme dans la Marne et la Haute-Marne, et architecte en chef du ministère des Travaux publics avant d'arriver à la ville de Nice.

B) L'effervescence des Trente Glorieuses et son impact sur Nice.

1 Une époque de croissance qui favorise le développement de l'automobile.

a Les défis de la croissance démographique et de l'automobile.

Les Trente Glorieuses sont une période de prospérité pour l'Europe de l'Ouest, et cela se manifeste sur le plan démographique. L'argent du plan Marshall a permis aux économies ouest-européennes de connaître une embellie qu'elles n'avaient plus connue depuis la crise de 1929. La fin de la guerre rassure les ménages et favorise une reprise de la natalité : le baby-boom. Alors que la France comptait 40 506 639 habitants en 1946⁹⁷, elle en compte 43 millions en 1954⁹⁸ et entre 45 et 46 millions en 1962⁹⁹. Il s'agit essentiellement d'une augmentation naturelle, mais il faut aussi prendre en compte des arrivées de populations immigrées -environ 70 000 personnes arrivent chaque année en métropole entre 1955 et 1961- et des rapatriés d'Afrique du Nord -900 000 personnes- en 1962, au lendemain de l'indépendance de l'Algérie¹⁰⁰. Cette hausse de la population profite grandement aux villes, y compris celles de la région Provence Alpes Côte d'Azur : entre 1946 et 1954, le taux de croissance urbaine y est de 2,43% -la région PACA est deuxième derrière la Franche-Comté (2,47%)- avant de passer à 2,86% entre 1962 et 1968 -la région PACA est alors première pour la croissance urbaine. Comme pour les autres villes françaises, le taux de croissance urbaine diminue ensuite pour la période 1968-1975 avec 1,67 % de taux de croissance, ce qui place la région PACA au deuxième rang, derrière la région Centre (2,08%)¹⁰¹.

Au sein de la région PACA, les villes de la Côte d'Azur méritent un intérêt particulier puisqu'elles se distinguent par une polarisation autour de trois villes - Grasse, Nice, Menton- et un comportement de mobilité unique. Ces villes exercent effectivement un fort taux de rétention urbaine (moins de 15% des départs parmi les anciens habitants), et un taux de renouvellement important (plus de 30% de nouveaux arrivants)¹⁰². Nombre de personnes âgées prennent la route, dès leur retraite, pour la Côte d'Azur afin de passer leurs vieux jours au soleil. Alors que Nice est la 8^e ville de France à la veille de la guerre, voici qu'elle devient la 6^e en 1946 avec 210 000 habitants¹⁰³. Rappelons-nous qu'en 1921 Nice était la 11^e ville de France avec 155 000

⁹⁷ LEJEUNE Dominique, *La France des Trente Glorieuses : 1945-1974*, Paris : Armand Colin, 2015, p. 48.

⁹⁸ *Ibidem*, p. 49.

⁹⁹ *Ibidem*, p. 111.

¹⁰⁰ DUBY Georges (dir.), *Histoire de la France urbaine, La ville aujourd'hui*, tome 5, Paris : Seuil, 1985, p. 17.

¹⁰¹ *Ibidem*, p. 22.

¹⁰² *Ibidem*, p. 175.

¹⁰³ RUGGIERO Alain (dir.), *Nouvelle Histoire de Nice*, Toulouse : Privat, 2006, p. 253.

habitants, ce qui montre l'étendue du chemin parcouru. Nice attire de la main d'œuvre, principalement pour travailler dans le secteur touristique mais aussi dans d'autres domaines (université, IBM...) ¹⁰⁴. En 1962, Nice compte 293 000 habitants ¹⁰⁵. L'arrivée des réfugiés d'Afrique du Nord après les accords d'Évian est à l'origine d'une nouvelle hausse de la population niçoise qui voit ses effectifs passer à 329 950 habitants en 1968 ¹⁰⁶. Il est dès lors indispensable de mettre en œuvre une politique du logement ambitieuse pour accueillir les nouveaux venus. Avant d'aborder la question de la politique urbaine, il est essentiel que nous nous attardions sur un facteur qui va peser lui-aussi sur les modalités de la politique urbaine : l'équipement en automobile des ménages.

Les Trente Glorieuses sont également l'époque où les ménages rêvent d'accéder au confort et à la modernité. S'inspirant largement du mode de vie américain, les sociétés européennes font la promotion de nouveaux équipements, qu'il s'agisse de l'électroménager, de la télévision, ou encore de l'automobile. Concernant l'automobile, la vente en est de nouveau autorisée en France à partir de 1949 ¹⁰⁷. Progressivement, d'objet réservé à l'élite durant l'entre-deux-guerres, l'automobile se démocratise et se standardise : en France, nous passons de 121 types de véhicules industriels à 16 types à la fin des années 1940 ¹⁰⁸. Cette standardisation rejoint l'intérêt des industriels qui est de vendre plus de voitures, et elle a en partie pour origine *l'American way of life*. Le patron de Renault, lors du salon de l'automobile de 1946, est très clair sur cette nécessité de démocratiser l'usage de l'automobile sur le modèle américain :

Il faut que les Français puissent travailler et que disparaisse cette notion vraiment périmée de l'automobile, objet de luxe, restant l'apanage des privilégiés de la fortune. L'exemple de l'Amérique est là pour nous montrer que l'automobile doit se démocratiser. Il faut des automobiles pour faire de notre pays, et pour le plus grand nombre possible de ses habitants, une terre où il fasse à nouveau bon vivre. ¹⁰⁹

Le temps est donc fini où conduire était effectivement réservé à une élite. La standardisation de la production entraîne une baisse des prix et une augmentation de la vente des automobiles. L'automobile devient non seulement un objet essentiel du quotidien, que ce soit pour aller

¹⁰⁴ DUBY Georges (dir.), *Histoire de la France urbaine, La ville aujourd'hui*, tome 5, Paris : Seuil, p. 175

¹⁰⁵ RUGGIERO Alain (dir.), *Nouvelle Histoire de Nice*, Toulouse : Privat, 2006, pp. 253-255.

¹⁰⁶ *Ibidem*, p. 255.

¹⁰⁷ FLONNEAU Mathieu, *L'automobile au temps des Trente Glorieuses : un rêve d'automobilisme*, Villemur-sur-Tarn : Loubatières, 2016, p. 7.

¹⁰⁸ *Ibidem*, p. 11.

¹⁰⁹ *Ibidem*, p. 12.

travailler ou faire ses courses, mais aussi un outil nécessaire pour partir en vacances. Le rapport du V^e plan fait l'apologie de l'automobile :

L'automobile présente l'avantage de mettre à la disposition de l'homme un moyen de transport autonome offrant un service de porte à porte. Cet atout lui garantit un avenir à peu près assuré. Toutes les familles qui pourront s'offrir une automobile le feront.¹¹⁰

La conséquence est une forte hausse de la production en France : 115 000 véhicules sont produits en 1949, contre 303 000 en 1952¹¹¹. La fabrication des petits modèles souhaités par des patrons d'entreprises comme celui de Renault rencontre un franc succès telles la 4CV en 1947, et la Peugeot 203 ainsi que la 2 CV Citroën apparues à la fin des années 1940¹¹². La 2CV, déjà pensée avant la Seconde Guerre mondiale, se vend très bien grâce à son prix accessible : 350 000 francs. *L'Autojournal* du 1^{er} octobre 1953 fait l'éloge du succès de ces petits modèles :

[...] il était manifeste que le véhicule minimum aurait, dans un monde appauvri, un rôle considérable à jouer. Sur ce terrain, la France avait pris assez tôt un bon départ avec la 4CV conçue intelligemment.¹¹³

Cette démocratisation de l'automobile est manifeste comme l'attestent les chiffres suivants : le taux d'équipement en automobile en 1960 est de 74,1% pour les cadres supérieurs et les professions libérales, 58,4% pour les cadres moyens, 53,4% pour les patrons de l'industrie et du commerce, 35,2% pour les agriculteurs exploitants, et 26% pour les employés¹¹⁴. Certes, le taux d'équipement des ouvriers et des agriculteurs en automobile est inférieur à celui des autres couches sociales, mais il est toutefois en augmentation. Le nombre de voitures particulières augmente de 2,5 millions en 1953, à 15,5 millions en 1975, ce qui est considérable¹¹⁵. Cette augmentation se retrouve au niveau local dans les Alpes-Maritimes : on compte en 1954 une voiture pour 16 habitants en France, contre une pour 7 habitants dans les Alpes-Maritimes en 1962¹¹⁶. Le nombre d'automobiles à Nice passe de 27 555 en 1954 à 54 156 en 1962¹¹⁷. De fait, nous pouvons affirmer que la politique de démocratisation de l'automobile est un véritable succès en France puisque de nombreux ménages, de diverses catégories sociales, commencent à y avoir accès, et cela se vérifie particulièrement dans les Alpes-

¹¹⁰ DUPUY Gabriel, *Les territoires de l'automobile*, Paris : Anthropos, 1995, p. 60.

¹¹¹ LACROIX Jean-Bernard et BRACQ Jérôme, catalogue de l'exposition *L'automobile dans les Alpes-Maritimes*, article « Le triomphe », septembre 2008-juin 2009, Archives Départementales, p. 3.

¹¹² *Ibidem*, p. 3.

¹¹³ *Ibidem*, p. 3.

¹¹⁴ LEJEUNE Dominique, *La France des Trente Glorieuses : 1945-1974*, Paris : Armand Colin, 2015, p. 108.

¹¹⁵ FLONNEAU Mathieu, *L'automobile au temps des Trente Glorieuses : un rêve d'automobilisme*, Villemur-sur-Tarn : Loubatières, 2016, p. 19.

¹¹⁶ LACROIX Jean-Bernard et BRACQ Jérôme, catalogue de l'exposition *L'automobile dans les Alpes-Maritimes*, article « Le triomphe », septembre 2008-juin 2009, Archives Départementales, p. 3.

¹¹⁷ *Ibidem*, p. 3.

Maritimes. Les urbanistes des Trente Glorieuses ont donc pour tâche de concevoir des villes pouvant accueillir une population plus importante et une circulation automobile beaucoup plus dense.

Cette augmentation du nombre de véhicules rend nécessaire la reconstruction et l'extension du réseau routier français. Afin de développer le réseau routier français, le Parlement décide de créer le Fonds Spécial d'Investissement Routier¹¹⁸, par la loi du 30 décembre 1951. Le FSIR doit être financé par un pourcentage à prélever sur les taxes intérieures des carburants. Ce fonctionnement consistant à affecter des recettes à un usage donné est atypique dans les institutions françaises. Selon Gabriel Dupuy, cette originalité est sans doute due à l'influence américaine puisque le système du FSIR était déjà appliqué dans plusieurs États américains¹¹⁹. Décidément, l'influence américaine se retrouve partout en ce qui concerne l'automobile, de *l'American way of life* aux institutions routières. Il se peut que les groupes de l'industrie automobile, dont les perspectives de vente sont liées au développement du réseau routier, aient fait du lobbying pour créer un fonds qui ne serait pas dépendant de la situation budgétaire du gouvernement¹²⁰. Cette implication des organismes liés au réseau routier est perceptible, notamment par l'influence que des associations, comme l'Union routière¹²¹, ont exercé sur l'enseignement supérieur en France. Par exemple, en 1952, l'Union routière accorde une bourse à un ingénieur des ponts et chaussées pour partir étudier les autoroutes urbaines aux États-Unis¹²². Ceci nous amène à nous pencher sur les conséquences du développement de l'automobile en France.

¹¹⁸ Le FSIR a été supprimé en 1980 sans que la moindre opposition ne s'exprime. Selon Gabriel Dupuy le FSIR a été un leurre, puisqu'il n'y avait pas de rapport entre le montant des taxes sur les carburants et les investissements engagés dans le réseau routier. Après sa suppression, les dotations budgétaires ont été approvisionnées par des tranches du Fonds Spécial de Grands Travaux. In REVERDY Georges, *Histoire des routes de France*, Paris : Presses universitaires de France, 1995, (Que sais-je), p. 107 et p. 122.

¹¹⁹ DUPUY Gabriel, *Une technique de planification au service de l'automobile : les modèles de trafic urbain*, Paris : Presses de COPEDITH (ministère de l'Équipement), 1975, pp. 71-72.

¹²⁰ *Ibidem*, p. 72.

¹²¹ L'Union routière est une association loi 1901 créée en 1935. Elle est un observatoire de la situation routière au niveau national et a pour but de promouvoir une meilleure mobilité.

¹²² DUPUY Gabriel, *Une technique de planification au service de l'automobile : les modèles de trafic urbain*, Paris : Presses de COPEDITH (ministère de l'Équipement), 1975, p. 72.

b L'omniprésence de l'automobile et ses conséquences.

Progressivement, nous entrons dans la civilisation du « tout automobile ». L'automobile se démocratise comme nous avons pu le voir, et elle prend une part de plus en plus importante dans la vie des Français de l'époque que ce soit pour aller travailler, amener les enfants à l'école ou faire ses courses dans les centres commerciaux en périphérie, au détriment d'autres modes de transport. L'ancien mode de transport à la mode, le tramway, disparaît progressivement. Cette disparition débute dès l'entre-deux-guerres. À Paris par exemple, le tramway connaît son apogée en 1925 avec 122 lignes et 720 millions de voyageurs. Cependant, dans ces mêmes années 1920 la fin du tramway est déjà envisagée : le tramway est considéré comme une gêne pour la circulation automobile qui commence à prendre son essor. Le dernier tramway roule à Paris en 1937, et le dernier en banlieue en 1938¹²³. Dans le cas des Alpes-Maritimes, le règne du tramway dure un peu plus longtemps puisque la dernière ligne, la ligne 7, est fermée le 10 janvier 1953¹²⁴. D'autres moyens de transport en commun ont contribué à la fin du tramway, comme le trolleybus. Le tramway cède le pas aux moyens de transport automobiles.

Par conséquent, la civilisation occidentale s'adapte, à cette époque, à l'automobile, à un tel point que Bernard Charbonneau écrit dans *L'Hommauto* : « Si quelque Sénéliste découvrait l'Europe ou l'Amérique, il définirait leur civilisation comme celle de l'automobile. Elle est notre idéal »¹²⁵. Cet idéal transparait justement dans le cinéma. Nombre de films font une place importante à l'automobile, qu'il s'agisse de la petite voiture populaire pour partir en vacances, comme dans le *Corniaud* en 1965, ou de la belle voiture de collection comme dans *La main au collet* d'Hitchcock en 1955. Dans ce dernier film, deux scènes sont emblématiques. La première est le constat par une dame du vol de ses bijoux. Celle-ci se tourne alors vers la promenade des Anglais, seule issue selon elle par laquelle se serait enfui le cambrioleur, et regarde impuissante, cette promenade sur laquelle circule un grand nombre de véhicules. Cette image nous montre bien que l'automobile est devenue indissociable de la promenade des Anglais à cette époque. L'autre scène remarquable concernant la présence de l'automobile dans le film, est celle où Grace Kelly conduit Cary Grant dans une très belle voiture de collection¹²⁶. Le stéréotype de la femme charmante conduisant une automobile dans un décor de rêve -la scène a été tournée depuis les hauteurs et on peut voir en arrière-plan la Riviera française avec Monaco puis Saint-

¹²³ *L'Obs*, « Brève histoire du tram à Paris », 16 décembre 2006.

¹²⁴ *Lou Sourgentin*, « Les grands chantiers », n°169, décembre 2005, p. 6.

¹²⁵ CHARBONNEAU Bernard, *L'Hommauto*, Paris : Denoël, 2003 (première édition de 1967), p. 13.

¹²⁶ Voir p. 16.

Jean-Cap-Ferrat- est révélateur du rêve automobile de l'époque. L'automobile est ainsi omniprésente dans le quotidien, dans les vacances, à la télévision et dans les rêves des Français de l'époque. Néanmoins, il existe un revers de la médaille pour l'automobiliste.

Cette omniprésence de l'automobile ne peut que poser problème dans des villes européennes très anciennes, dont la plupart ont été remaniées au XIX^e siècle à l'époque du baron Haussmann. Certes, Paris offre de larges boulevards, mais bientôt, même ces boulevards s'avèrent insuffisants pour accueillir la circulation automobile. La situation est encore plus alarmante sur la Côte d'Azur. Les villes de la Riviera française sont coincées entre la mer et le relief escarpé des Alpes qui viennent plonger dans la Méditerranée, et les rues sont souvent étroites. Même Nice, qui bénéficie malgré tout d'une plaine centrale pour se déployer, ne possède que des rues aux dimensions relativement étroites. Les trottoirs voient leur surface diminuée¹²⁷ et les piétons ont plus de mal à franchir les rues.

Des embouteillages considérables se produisent ainsi aux heures de pointe. Si nous prenons l'exemple du jeudi 27 septembre 1962, sur 7 autobus qui auraient dû arriver toutes les 8 minutes au terminus du quartier Pasteur à Nice, aucun ne se présente entre 15 heures et 16 heures¹²⁸. En plus des embouteillages, les automobilistes sont confrontés au fléau des accidents de la route. De manière, hélas, logique, ces derniers augmentent avec la généralisation de l'automobile. En 1951, le nombre d'accidents s'accroît de 55% par rapport à l'année précédente, pour atteindre le chiffre de 2 347. Les victimes mortelles de ces accidents sont au nombre de 15¹²⁹. Des mesures sont prises tant au niveau national qu'au niveau local. De nouveaux équipements voient le jour, des semaines de prévention sont organisées pour les piétons. C'est le cas en 1963 lorsque l'Automobile club de Nice et la Prévention routière organisent une semaine du piéton¹³⁰. Selon un agent de l'ordre « l'accident classique est le résultat de la rencontre entre des conducteurs imprudents et des villes très mal adaptées à la situation actuelle »¹³¹. Comment résoudre cette difficulté si ce n'est en remettant en cause la civilisation du « tout automobile » ? Il n'en est pas question à l'époque. La solution pour

¹²⁷ LACROIX Jean-Bernard et BRACQ Jérôme, catalogue de l'exposition *L'automobile dans les Alpes-Maritimes*, article « Le triomphe », septembre 2008-juin 2009, Archives Départementales, p.16.

¹²⁸ *Ibidem*, p.16.

¹²⁹ *Ibidem*, p. 2.

¹³⁰ *Ibidem*, p. 3.

¹³¹ *Le Point*, 8 octobre 1979, in LACROIX Jean-Bernard et BRACQ Jérôme, catalogue de l'exposition *L'automobile dans les Alpes-Maritimes*, article « Le doute », septembre 2008-juin 2009, Archives Départementales, p. 3.

permettre une meilleure fluidité de la circulation et une diminution du nombre d'accidents est, selon les autorités, de construire davantage de routes et d'adapter la ville à l'automobile.

2 Faut-il adapter la ville à l'automobile ?

a Adapter la ville à l'automobile : l'exemple emblématique de Le Corbusier.

Les réflexions sur l'adaptation de la ville à l'automobile avaient déjà vu le jour durant l'entre-deux-guerres. L'un des principaux Européens à avoir réfléchi sur ce thème est Le Corbusier. Ce dernier, aux alentours de 1925, imagine un plan révolutionnaire pour transformer Paris. L'objectif est de raser l'ancien centre haussmannien pour y bâtir une ville nouvelle composée de gratte-ciels cruciformes. Ce projet, certainement plus provocateur que réellement souhaité, a pour originalité de plaider pour une sorte d'américanisation de l'urbanisme européen. Le Corbusier prend pour modèle New-York, non pas telle qu'elle est, mais telle qu'elle aurait dû être. C'est l'Amérique aux méthodes de construction efficaces et rationnelles des années 1920, avec le taylorisme et le fordisme, dont Le Corbusier souhaite s'inspirer pour refaire Paris¹³². Cette nouvelle vision de l'urbanisme se veut efficace et visionnaire. La densification des centres-villes permettrait de loger plus de personnes sur un espace restreint, mais aussi de réduire les distances à devoir effectuer pour se rendre d'un bout à l'autre de la ville. Si la volonté de construire de hauts immeubles en béton peut faire craindre une bétonisation des centres-urbains, il ne faut pas pour autant oublier que Le Corbusier prévoit de donner une place à la nature au sein de la ville :

Vous serez sous des arbres, des pelouses vous entourent d'immenses distances verdoyantes tout autour de vous. Un air sain, presque pas de bruit. Vous ne voyez plus de maisons ! Comment donc ? À travers les ramures des arbres, à travers la résille arabesquée et si charmante des ramures, vous apercevrez dans le ciel à de très grandes distances les unes des autres, des masses de cristal, gigantesques, plus hautes que n'importe quel édifice du monde. Du cristal qui miroite dans l'azur, qui luit dans les ciels gris de l'hiver, qui semble plutôt flotter dans l'air qu'il ne pèse sur le sol, qui est un étincellement le soir, magie électrique [...].¹³³

La nature est donc bien présente en ville par le biais des cités-jardins qui ont pour but de revaloriser la qualité de vie en ville, et par des plantations dont l'intérêt est de masquer à la vue des gratte-ciels. Mais ne nous y trompons pas, il n'est pas encore question d'un souci

¹³² PASSANTI Francesco, « Le Corbusier et le gratte-ciel. Aux origines du plan Voisin », in J.-L. Cohen et H. Damisch, *Américanisme et Modernité*, Paris : Flammarion, EHESS, 1993.

¹³³ PERELMAN Marc, « Il y a menace sur Paris », *Villes en parallèle*, n°42-43, 2009, p. 127.

environnemental comme nous l'entendons actuellement. L'intérêt porté à la nature est plutôt de l'ordre de l'embellissement, le but étant de rendre la ville plus belle et plus agréable à vivre. Au final, Le Corbusier conçoit une ville fonctionnelle, dans laquelle chaque quartier a une utilité qui lui est propre -résidentielle, travail ou loisir- et dans laquelle les déplacements doivent être minimisés. La question qui se pose à présent est de savoir comment Le Corbusier entend faire face à l'afflux des automobiles.

Pour rendre la circulation plus fluide et efficace, Le Corbusier prévoit certes de diminuer les distances, mais il entend aussi créer de véritables autoroutes urbaines au centre de Paris, afin de donner à cette dernière toute sa centralité :

Aussi, pour Le Corbusier, il ne saurait être question d'éloigner Paris de son centre ; il faut au contraire l'y installer plus profondément. Puisqu'il s'agit d'une véritable croisée de chemins, il faut en faire une croisée de chemins : cinq autostrades débouchant des provinces devront donc s'y rejoindre et s'y recouper. Il en résultera une nouvelle distribution de l'espace qu'elles obligeront à se mouler sur elles.¹³⁴

La modernisation de la ville passe donc par la possibilité pour la voiture de pouvoir circuler librement à l'intérieur de la cité. Autrement dit, la ville doit s'adapter à l'automobile. Faire pénétrer les autoroutes au sein de la ville, c'est aussi mieux connecter cette dernière à tout ce qui l'entoure, ce qui lui permet de garder une importance stratégique. Pour que la circulation soit efficace, la construction de grandes routes ne suffit cependant pas. Il faut aussi, selon Le Corbusier, séparer le trafic en fonction des types de véhicules comme il l'écrit dans sa Charte d'Athènes :

59. [...] Donner à chacune des voies de circulation une destination précise qui sera de recevoir soit les piétons, soit les automobiles, soit les poids lourds ou les véhicules en transit ; donner ensuite à ces voies, selon le rôle auquel elles seront vouées, des dimensions et des caractères spéciaux ; nature du tablier, largeur de la chaussée, lieux et nature des croisements ou des raccords.¹³⁵

Toujours dans une logique de fonctionnalité, le but de cette ségrégation est de permettre un trafic plus fluide et donc plus efficace puisque les différents types de véhicules ne pourront pas se croiser. Enfin, ce type de voirie qui peut paraître démentiel ne s'interdit pas une dimension esthétique. Il est clair qu'existe à l'époque une fascination de la part des urbanistes pour une vision de la ville dans laquelle les automobiles pourraient circuler librement. Le film *Métropolis*, réalisé en 1927 par Fritz Lang, avec ses gratte-ciels et ses viaducs à plusieurs

¹³⁴ BRÉMOND Claude, LE GOFF Jacques, SCHMIDTT Jean-Claude, LAFFONT Robert, *L'avenir des villes*, Paris : collection « Construire le monde », 1964, p. 100.

¹³⁵ LE CORBUSIER, La Charte d'Athènes, Paris : Seuil, réédition de 2016, p. 82.

niveaux illustre ce nouvel esthétisme. Toutefois, Le Corbusier, comme il le précise dans la Charte d'Athènes, entend rendre plus acceptables les nouvelles voies par une utilisation de la verdure comme habillage :

64. Les zones de verdure doivent isoler, en principe, les lits de grande circulation. Les voies de transit [...] n'auront aucune raison d'approcher les constructions publiques ou privées. Il sera bon qu'elles soient bordées d'épais rideaux de verdure¹³⁶.

La conception de l'urbanisme préconisée par Le Corbusier se veut donc révolutionnaire par son fonctionnalisme, mais elle prétend tout de même à un certain esthétisme. C'est à la fois cette pensée, mais aussi celle d'urbanistes américains qui amène les villes à se réinventer dans la seconde moitié du XX^e siècle.

b Premières réalisations pour adapter la ville à l'automobile.

Les urbanistes profitent de la période de forte croissance des Trente Glorieuses pour repenser la ville et pour donner corps à leurs théories. En premier lieu, les urbanistes ont la tâche urgente de reconstruire le patrimoine qui a été détruit lors des combats de la Seconde Guerre mondiale. Des villes du littoral de la Manche ont été très affectées par les bombardements aériens, et c'est également le cas en Provence et dans les Alpes-Maritimes. En ce qui concerne ce dernier département, des bombardements préalables au débarquement du 15 août 1944 en Provence causent de nombreux dégâts. Une vingtaine de bombardements frappent les Alpes-Maritimes entre le 11 novembre 1943 et le 14 août 1944¹³⁷. Nice est visée car elle est un nœud de transport important, tout comme sa voisine Saint Laurent du Var. Les dégâts causés sur tout le territoire français par la guerre imposent de reconstruire, et ce d'autant plus vite que la France connaît un retard endémique en matière de construction de logements et que la natalité croît fortement¹³⁸.

La reconstruction est certes un enjeu de taille, mais elle permet aussi aux urbanistes de matérialiser leurs théories d'avant-guerre¹³⁹. Si le centre de Paris n'est, heureusement, pas détruit comme le préconise le plan Voisin de Le Corbusier, il n'empêche que la capitale, ainsi que de nombreuses villes de France, connaît une modernisation de son parc immobilier. Les

¹³⁶ *Ibidem*, p. 85-86.

¹³⁷ GRAFF Philippe, *Une ville d'exception : Nice, dans l'effervescence du 20^e siècle*. Nice : Serre, 2013, p. 147.

¹³⁸ LEJEUNE Dominique, *La France des Trente Glorieuses : 1945-1974*, Paris : Armand Colin, 2015, p. 16

¹³⁹ DUBY Georges (dir.), *Histoire de la France urbaine, La ville aujourd'hui*, tome 5, Paris : Seuil, p. 233.

centres urbains sont très peu concernés, mis à part de faibles remaniements¹⁴⁰. Les nouvelles constructions ont été bâties essentiellement en périphérie, qu'il s'agisse des banlieues pavillonnaires ou de cités dortoirs très denses¹⁴¹. La ville de Nice connaît aussi des transformations urbaines, mais, mis à part quelques secteurs du vieux-Nice, le centre-ville reste inchangé. L'expansion urbaine se produit, comme dans le reste de la France, en périphérie. Ainsi en est-il de la plaine du Var pour laquelle un plan ministériel prévoit un développement urbain à proximité du fleuve. C'est dans ce contexte que naît la ZUP (Zone à Urbaniser en Priorité) des Moulins en 1965¹⁴². Les banlieues urbanisées dans les années 1950 et 1960 sont souvent des terrains vierges, ou du moins des terrains sur lesquels on fait table rase. Il n'est donc pas trop difficile de dessiner des voies de circulation devant desservir ces quartiers. En revanche, le problème est tout autre en ce qui concerne les centres-villes. Comme il n'est pas question de raser et de refaire ces centres urbains, la question de la quadrature du cercle se pose aux urbanistes : comment faire circuler plus d'automobiles dans des centres qui ne sont pas adaptés ?

La réponse, encore une fois, vient d'Amérique avec le concept des autoroutes urbaines. Les États-Unis ont en effet connu une démocratisation précoce de l'automobile dans les années 1920¹⁴³ comme nous pouvons le constater dans le tableau ci-dessous qui compare l'équipement des ménages français et américains en automobiles :

Densité automobile, (nombre de voiture pour 1000 habitants)¹⁴⁴.

	1902	1913	1927	1950	1960	1970	1982	1986
États-Unis	1,6	13	189	260	340	430	537	552
France	1	1,1	5,1	40	90	227	387	446

Ainsi, dès 1927 on compte aux États-Unis 189 voitures pour 1000 habitants, alors qu'au même moment on n'en compte que 5,1 en France. Il a donc fallu aux Américains s'adapter rapidement à l'automobile. Selon les journalistes de l'époque, sur les 4 145 miles de rues de New York, seulement une centaine de miles pouvaient être qualifiées d'artères modernes, alors que 1 500 miles de rues n'étaient pas adaptés au trafic automobile¹⁴⁵. L'une des solutions apportées a été

¹⁴⁰ *Ibidem*, p. 282.

¹⁴¹ FLONNEAU Mathieu, *L'automobile au temps des Trente Glorieuses : un rêve d'automobilisme*, Villemur-sur-Tarn : Loubatières, 2016, p. 57.

¹⁴² GRAFF Philippe, *Une ville d'exception : Nice, dans l'effervescence du 20^e siècle*. Nice : Serre, 2013, p. 153.

¹⁴³ DANG VU Hélène, « Les autoroutes urbaines : utopies ou idéologies ? », laboratoire Théorie des Mutations Urbaines, Institut français d'urbanisme, Paris 8, 2006, p. 5.

¹⁴⁴ DUPUY Gabriel, *Les territoires de l'automobile*, Paris : Anthropos, 1995, p. 18.

¹⁴⁵ *Ibidem*, p. 6.

la création d'autoroutes urbaines. C'est pourquoi la ville de New York décide de bâtir la West Side Highway que nous avons déjà évoquée. Cette autoroute urbaine permet aux automobilistes de rouler à 50 km/heure sans être ralentis par un feu tricolore ou une quelconque signalisation. La West Side Highway est large de 20 mètres, comporte deux fois trois voies, et peut accueillir 5000 véhicules par heure¹⁴⁶, ce qui en fait une route de grande envergure. Virginie Picon-Lefebvre défend l'idée que ces travaux d'architecture et d'ingénierie aux États-Unis, comme ceux de New-York, ont fortement influencé les architectes français. En effet, entre 1918 et 1960 une première génération d'architectes français part étudier l'urbanisme des États-Unis, et une seconde génération fait également ce même voyage dans la seconde moitié du XX^e siècle¹⁴⁷. Selon V. Picon-Lefebvre, le designer américain Norman Bell Geddes aurait eu beaucoup d'influence sur les élites françaises, notamment avec sa théorie des voies séparées selon les flux de piétons ou d'automobiles¹⁴⁸. La West Side Highway a beau montrer des signes de dégradation et d'obsolescence dès 1957 -cette voie rapide ne parvient pas à absorber les 140 000 véhicules qui la parcourent chaque jour¹⁴⁹-, il n'en demeure pas moins qu'à la même époque on commence à concevoir des infrastructures de ce type en France¹⁵⁰.

Un certain écart temporel est ainsi observable entre les expériences françaises et américaines. Paul Delouvrier, délégué général du district de la région de Paris, clame d'ailleurs à cette époque : « Si la France, si Paris veut épouser son siècle, il est grand temps que les urbanistes épousent l'automobile »¹⁵¹. Par conséquent, Paris a été équipée pour accueillir l'automobile : la voie express sur la rive droite de la Seine est inaugurée en 1967, et en 1973 est ouvert le dernier tronçon du boulevard périphérique parisien. Ajoutons à cela qu'un plan autoroutier pour Paris est prévu dans les années 1960. Le but est de faire pénétrer des autoroutes urbaines au sein de Paris, afin de la relier plus efficacement au périphérique, et au reste de la France. Nous sommes dans la même logique que le plan Voisin qui voulait faire pénétrer des autostrades au sein même de la capitale. Le projet est cependant rejeté par le Conseil municipal de la ville de Paris le 12 janvier 1966. Même si ce dernier projet n'a pas abouti, il en dit long

¹⁴⁶ DANG VU Hélène, « Les autoroutes urbaines : utopies ou idéologies ? », laboratoire Théorie des Mutations Urbaines, Institut français d'urbanisme, Paris 8, 2006, p. 7.

¹⁴⁷ *Ibidem*, p. 16.

¹⁴⁸ *Ibidem*, p. 16.

¹⁴⁹ *Ibidem*, p. 11.

¹⁵⁰ Ceci est d'ailleurs intrigant : les autoroutes urbaines se développent en France dans les années 1950-1960 alors qu'elles commencent à être critiquées à la même période outre atlantique. Voir FLONNEAU Mathieu, *Les cultures du volant : XX^e-XXI^e siècles*, Paris : Autrement, p. 122.

¹⁵¹ P. Delouvrier, « Les problèmes du district de la région de Paris », 1964. In FLONNEAU Mathieu, *Paris et l'automobile : un siècle de passions*, Paris : Hachette Littératures, 2005, p. 151.

sur l'audace des techniciens de l'époque. La double influence des idées de Le Corbusier et de celle des techniciens américains est manifeste.

Hormis le plan autoroutier pour Paris, ne prend-on pas le risque, avec les autoroutes urbaines, de défigurer les centres-villes ? Georges Pompidou, nous éclaire sur la vision de l'époque lors d'un discours prononcé devant l'assemblée du district de la région parisienne le 18 novembre 1971 :

[...] il y a un certain esthétisme auquel il faut renoncer et que ce n'est pas parce que l'on empêcherait les voitures de circuler qu'on rendrait Paris plus beau. La voiture existe, il faut s'en accommoder et il s'agit d'adapter Paris à la fois à la vie des Parisiens et aux nécessités de l'automobile, à condition que les automobilistes veuillent bien se discipliner.¹⁵²

Georges Pompidou a également dit, lors de l'inauguration de la voie express rive droite le 22 décembre 1967 :

[la voie express rive droite] sans abîmer le paysage, [a procuré] aux 23 millions de gens qui l'ont empruntée l'an dernier quelques-unes des plus belles satisfactions qu'un homme puisse avoir au point de vue esthétique, comme par exemple quand il sort du tunnel devant le Louvre et qu'il débouche sur le Pont-Neuf et l'île de la Cité.¹⁵³

Ces deux citations nous révèlent l'état d'esprit de l'époque : il est nécessaire de s'adapter aux temps modernes, et, si l'on abandonne une certaine esthétique, cela ne signifie pas que l'on compte se passer d'esthétisme mais plutôt que l'angle de vue change. Dans son discours de 1967, Georges Pompidou se met à la place du conducteur pour décrire le point de vue de ce dernier. Circuler dans une automobile, même sur une autoroute urbaine, invite ainsi à une nouvelle lecture du paysage urbain.

Avant d'aborder la question de l'aménagement routier au niveau niçois, analysons un dernier élément que nous avons déjà évoqué brièvement précédemment : le phénomène du tourisme. Le cas de Nice est particulier sur le plan de la circulation automobile. Nice, comme toutes les grandes villes françaises, connaît un développement important de son parc automobile. Cette augmentation du parc automobile est déjà préoccupante en elle-même car elle risque de saturer le réseau viaire. Mais Nice a une autre particularité qui augmente le problème de la circulation routière : elle est une destination touristique de premier plan. Depuis

¹⁵² FLONNEAU Mathieu, *Paris et l'automobile : un siècle de passions*, Paris : Hachette Littératures, 2005, p. 195.

¹⁵³ *Ibidem*, p. 184.

le XIX^e siècle, la Côte d'Azur est une destination privilégiée des populations d'Europe du Nord. Si les Britanniques, comme Tobias Smollett, sont à l'origine du tourisme élitiste d'hiver, ce sont les Américains qui sont à l'origine du tourisme estival. De riches Américains installés à Paris, au lendemain de la Première Guerre mondiale, lancent la mode d'aller se baigner l'été dans la Méditerranée¹⁵⁴, notamment à Juan-les-pins. Les classes populaires françaises font de même dès 1936 avec la mise en place des congés payés. Deux pratiques se rejoignent pour aboutir à ce que l'on appelle le tourisme de masse : la pratique et l'invention élitiste, et l'arrivée de classes populaires grâce au temps libre accordé par la législation¹⁵⁵.

Les arrivées sur la Côte d'Azur sont plus massives dans les années 1950 avec la démocratisation de l'automobile. La nationale 7, chantée par Charles Trenet en 1955, devient la route du soleil et des vacances¹⁵⁶. Il n'existe pas encore un réseau d'autoroutes reliant le nord au sud de la France à cette époque. Or, la nationale 7 est de plus en plus encombrée, notamment en raison d'une législation favorable aux congés payés. Ainsi, en février 1956, les congés payés passent à 3 semaines, ce qui favorise le tourisme de masse¹⁵⁷. Cette même année, les Alpes-Maritimes enregistrent le séjour d'un million de touristes¹⁵⁸. Même si nous n'avons pas les chiffres, et qu'un nombre important de vacanciers est arrivé en train, un grand nombre de touristes a très certainement pris la route en automobile pour se rendre dans le sud de la France. À cette migration interne doit être ajoutée celle des vacanciers se rendant vers l'Italie. La Côte d'Azur est à l'époque un des points de passage pour les estivants originaires du nord de la France souhaitant se rendre dans la péninsule italienne. En 1956, on comptabilise près de 5 millions de voyageurs pour un million de véhicules voulant passer la frontière italienne à Menton¹⁵⁹. Par conséquent, la traversée de Nice ne peut que poser problème à cette foule d'estivants. Les autorités sont donc confrontées à un problème de taille : pour que la Côte d'Azur reste attractive il est indispensable qu'on puisse continuer d'y circuler.

¹⁵⁴BOYER Marc, *Le tourisme de masse*, Paris : L'Harmattan, 2007, p. 38.

¹⁵⁵ *Ibidem*, p. 88.

¹⁵⁶ FLONNEAU Mathieu, *L'automobile au temps des Trente Glorieuses : un rêve d'automobilisme*, Villemur-sur-Tarn : Loubatières, 2016, p. 49.

¹⁵⁷ BOYER Marc, *Le tourisme de masse*, L'Harmattan, Paris, 2007, p. 98.

¹⁵⁸ LACROIX Jean-Bernard et BRACQ Jérôme, catalogue de l'exposition *L'automobile dans les Alpes-Maritimes*, article « Le triomphe », septembre 2008-juin 2009, Archives Départementales, p. 10.

¹⁵⁹ *Ibidem*, p. 10.

c Trouver une solution aux difficultés posées par la circulation et le stationnement.

Comme le relève l'article « Le Triomphe », rédigé à l'occasion de l'exposition sur l'histoire de l'automobile dans les Alpes-Maritimes, la circulation urbaine, mais aussi le stationnement, ont posé problème à Nice. En effet, nous l'avons dit, les rues de Nice sont relativement étroites. Concernant la circulation, Nice a connu des embouteillages au niveau de la rue de France¹⁶⁰. Cette dernière, comme l'attestent les délibérations du conseil municipal des années 1940, est la seule voie, avec la promenade des Anglais, permettant de relier le centre-ville niçois à l'ouest du département. Une politique de sens uniques est mise en place en août 1955 pour fluidifier la circulation¹⁶¹. Paris met elle aussi en place des sens uniques, à tel point qu'à la fin des années 1960 ils représentent 600 km de la voirie parisienne¹⁶². Une autre idée est d'utiliser une signalisation au sol pour canaliser les flux. Les carrefours aussi doivent être adaptés pour permettre une circulation plus fluide. Des feux de signalisation sont ainsi substitués aux gardiens de la paix qui assuraient auparavant la bonne circulation aux carrefours. L'équipement des rues prend cependant du temps en raison du coût de l'opération (3 à 5 millions de francs par carrefour)¹⁶³. Il en est de même dans d'autres villes, notamment Paris qui, au milieu des années 1960, compte 750 carrefours équipés de feux de signalisation¹⁶⁴.

Toutefois, la circulation continue de croître, à tel point qu'au début des années 1960 Nice est saturée par le trafic. En 1963, les Alpes-Maritimes comptent 175 000 voitures enregistrées et 24 millions de véhicules ont emprunté les cinq voies d'accès à Nice¹⁶⁵. Ceci reste toutefois largement en deçà des chiffres parisiens : de 400 000 en 1938, le nombre de voitures immatriculées dans le département de la Seine passe à 567 000 en 1948, et à 800 000 en 1954¹⁶⁶. À la hausse de la circulation s'ajoute l'arrivée des premiers car-ferries à destination de la Corse dans le port niçois. La ville de Nice est alors confrontée à des arrivées intermittentes de véhicules traversant son tissu urbain pour se rendre sur l'embarcadère du port. La municipalité niçoise réagit : le 15 novembre 1963 est adopté un projet de code « urbain » de la circulation

¹⁶⁰ *Ibidem*, p. 15.

¹⁶¹ *Ibidem*, p. 16.

¹⁶² FLONNEAU Mathieu, *Paris et l'automobile : un siècle de passions*, Paris : Hachette Littératures, 2005, p. 175.

¹⁶³ LACROIX Jean-Bernard et BRACQ Jérôme, catalogue de l'exposition *L'automobile dans les Alpes-Maritimes*, article « Le triomphe », septembre 2008-juin 2009, Archives Départementales, p. 16.

¹⁶⁴ FLONNEAU Mathieu, *Paris et l'automobile : un siècle de passions*, Paris : Hachette Littératures, 2005, p. 175.

¹⁶⁵ LACROIX Jean-Bernard et BRACQ Jérôme, catalogue de l'exposition *L'automobile dans les Alpes-Maritimes*, article « Le triomphe », septembre 2008-juin 2009, Archives Départementales, p. 16.

¹⁶⁶ Chiffres du rapport de Bernard Lafay, président du conseil municipal de Paris, de 1954, in FLONNEAU Mathieu, *Paris et l'automobile : un siècle de passions*, Paris : Hachette Littératures, 2005, p. 157.

qui fait office en 1964 de « Réglementation de la circulation publique et du stationnement »¹⁶⁷. Une étude est aussi conduite par Louis Massabo sur la question suivante : « La circulation et le stationnement à Nice. Exposé pour le compte du service de la circulation à Nice ». Nice devient alors l'une des références en matière de circulation, et elle accueille, au cours de cette période, au moins cinq grandes rencontres sur la double question de la circulation et du stationnement : les semaines internationales d'étude de la technique de la circulation routière et le congrès international de sécurité routière en 1960 ; les journées techniques européennes de la route en 1963 ; la 19^e semaine internationale du car en 1969 ; le congrès national de l'association des ingénieurs des villes de France en 1973 ; le congrès de l'Union Internationale des Transports Publics en 1975. Par conséquent, Nice bénéficie d'une visibilité en la matière pour de nombreux experts français et internationaux¹⁶⁸. Néanmoins, les difficultés de gestion de la circulation demeurent, malgré les mesures comme les sens uniques, ce qui conforte les autorités dans leur projet de créer une voie rapide.

Pour ce qui est du stationnement, la question est également épineuse. L'étroitesse des rues de Nice, et le peu d'espace disponible pour réaliser des parkings pose vite problème. Alors que les parkings à étages se sont multipliés aux États-Unis sous l'impulsion de l'initiative privée, un retard se fait sentir en France concernant la politique du stationnement¹⁶⁹. Des réticences s'élèvent à Nice contre l'idée d'un stationnement payant. D'une part les parcmètres ont un côté inesthétique préjudiciable à une ville vivant du tourisme. D'autre part, le stationnement payant est perçu comme un nouvel impôt dont l'automobiliste serait la victime. L'une des premières initiatives pour répondre à ce souci est de créer une zone bleue. C'est la ville de Paris qui met en place pour la première fois ce dispositif, sur la rive droite de la Seine en 1957¹⁷⁰. Cet outil de la zone bleue semble une solution miracle et est adopté dans plusieurs villes : Lyon le 12 juillet 1959, Marseille le 5 novembre 1960, Lille le 1^{er} janvier 1961¹⁷¹... À Nice, la décision est prise de créer une zone bleue après qu'une enquête de police, du 4 septembre 1959, a constaté que sur l'avenue de la Victoire (actuelle avenue Jean Médecin), sur 185 voitures, 50 sont étrangères au département alors que 135 appartiennent à des riverains et

¹⁶⁷ GARDON Sébastien, *Goût de bouchons. Lyon, les villes françaises, et l'équation automobile*, Descartes & Cie, Paris, 2011, p. 86-87.

¹⁶⁸ *Ibidem*, p. 88.

¹⁶⁹ *Ibidem*, p. 21.

¹⁷⁰ FLONNEAU Mathieu, *Paris et l'automobile : un siècle de passions*, Paris : Hachette Littératures, 2005, p. 178.

¹⁷¹ GARDON Sébastien, *Goût de bouchons. Lyon, les villes françaises, et l'équation automobile*, Descartes & Cie, Paris, 2011, p. 106.

occupent leur place de stationnement toute la journée¹⁷². Plusieurs zones bleues sont créées à partir de 1964, dans le but de favoriser une rotation des voitures stationnées afin de faciliter le stationnement des touristes. Ainsi, en 1965, Nice a des zones bleues ayant une superficie de 56 hectares alors que Marseille, pourtant bien plus grande, a des zones bleues couvrant une superficie de 58 hectares. Néanmoins, Lyon est largement devant avec 150 hectares, et même Rouen, ville pourtant modeste par sa taille, a une zone bleue de 100 hectares.

D'autres dispositifs que les zones bleues sont mis en place. Par exemple, des rues, comme les célèbres Champs-Élysées à Paris, et plusieurs autres rues du centre de Paris sont interdites au stationnement de 9h à 12h30, et de 14h30 à 19h¹⁷³. Toujours dans cet objectif de permettre une meilleure rotation des véhicules, plus de 500 parcmètres sont installés à Nice en 1967¹⁷⁴. Néanmoins, cette solution ne suffit pas, et c'est pourquoi l'on s'oriente vers la construction de parkings à grande échelle¹⁷⁵. Le parking Biscarra de 700 places, et le parking de la Charité de 1 500 places sont construits respectivement à partir de 1968 et 1969. La couverture du Paillon en 1965 permet aussi d'offrir davantage de places de stationnement aux Niçois et aux touristes. C'est aussi dans cette logique qu'est pensé dans les années 1960 un projet de parking au-dessus de la gare SNCF. Ce parking aurait pris place sous la voie rapide, dont le tracé devrait, selon les projets des années 1960, surplomber la gare de Nice-centre. Cette question problématique de la place de l'automobile dans la ville est à l'origine du projet de voie rapide tel que Louis Aublet la conçoit en 1951.

C) Le changement radical apporté par Louis Aublet.

Comme nous l'avons dit, l'automobile se démocratise fortement après la Seconde Guerre mondiale et la Côte d'Azur devient une zone de passage vers l'Italie tout en conservant son rayonnement touristique international. Or, les voies de communication entre la France et l'Italie dans les Alpes-Maritimes sont alors étroites et peu nombreuses. Le relief est escarpé entre Nice et Vintimille, et l'autoroute A8 ne voit le jour que dans les années 1970-1980.

Dans ce contexte, la Ville de Nice entreprend de mettre en place un nouveau plan d'urbanisme. Écarté temporairement de Nice par les autorités italiennes en 1943 puis au début

¹⁷² *Ibidem*, p. 21.

¹⁷³ FLONNEAU Mathieu, *Paris et l'automobile : un siècle de passions*, Paris : Hachette Littératures, 2005, p. 179.

¹⁷⁴ LACROIX Jean-Bernard et BRACQ Jérôme, catalogue de l'exposition *L'automobile dans les Alpes-Maritimes*, article « Le triomphe », septembre 2008-juin 2009, Archives Départementales, p. 22.

¹⁷⁵ *Ibidem*, p. 22.

de la Libération, le « roi Jean »¹⁷⁶ parvient à retrouver son poste municipal en 1947¹⁷⁷. D'abord préoccupé par la reconstruction des quartiers atteints par la guerre, Jean Médecin fait venir de Paris le susmentionné Louis Aublet pour assurer la fonction d'urbaniste. La municipalité se distancie du plan Cornudet, et ce dernier est jugé inadapté en 1947¹⁷⁸. En attendant qu'un nouveau plan d'aménagement soit décidé, Louis Aublet propose différents plans qui pourtant ne seront pas validés par le ministère, mais seront seulement « pris en considération » par un arrêté du 29 octobre 1955 signé par André Prothin¹⁷⁹. Par conséquent, à l'arrivée de Pierre Mathis en 1956, le seul plan reconnu par le ministère et qui soit par défaut en vigueur reste le plan Cornudet, que la municipalité a pourtant jugé inadapté. À partir de cette même année 1956, la loi Prothin de 1943 est appliquée. Cette loi donne la mainmise à l'État sur l'urbanisme niçois.

Toujours est-il que Louis Aublet introduit une modification majeure dans le tracé et la finalité de la voie de dégagement en projet : il s'agira désormais d'une route poids lourds qui traversera le centre de Nice. Il est bien dommage que nous n'ayons pas retrouvé dans les archives un document écrit de la main de Louis Aublet expliquant la raison de son choix¹⁸⁰. Dans le projet Aublet¹⁸¹, une route, en partie aérienne, débutera à Magnan, remontera le long de la voie ferrée, irriguera le marché de Libération¹⁸², traversera la colline de Cimiez, empruntera le boulevard Sainte Agathe¹⁸³, et traversera la colline du mont Boron pour aboutir à Villefranche-sur-Mer. Ce projet de « route poids lourds » est ensuite intégré au plan d'aménagement de 1956¹⁸⁴.

Il s'agit par conséquent d'une rupture majeure avec l'urbanisme promu par le plan Cornudet dans les années 1920. Alors que le plan Cornudet avait une vision globale de l'urbanisme, associant la question des axes viaires avec celle de l'organisation des quartiers et des espaces publics, le plan Aublet promeut au contraire une logique fonctionnaliste. Cette dernière sépare la question des infrastructures de transport de celle de l'organisation du bâti et des espaces publics de la ville, un peu comme ce qui était le cas aux États-Unis. Il est curieux

¹⁷⁶ Surnom populaire donné à Jean Médecin.

¹⁷⁷ Jean Médecin est réélu en 1953. Il occupera son poste de maire jusqu'à son décès en décembre 1965.

¹⁷⁸ GRAFF Philippe, *Une ville d'exception : Nice, dans l'effervescence du 20^e siècle*. Nice : Serre, 2013, p. 149.

¹⁷⁸ Plan élaboré au début des années 1920, p. 147.

¹⁷⁹ *Ibidem*, p. 148.

¹⁸⁰ Ce que nous avons en revanche pour Pierre Mathis.

¹⁸¹ AM, 1T4.

¹⁸² Ancienne place Gambetta, actuelle place de Gaulle.

¹⁸³ Actuel boulevard Delfino.

¹⁸⁴ GRAFF Philippe, *Une ville d'exception : Nice, dans l'effervescence du 20^e siècle*. Nice : Serre, 2013, p. 150.

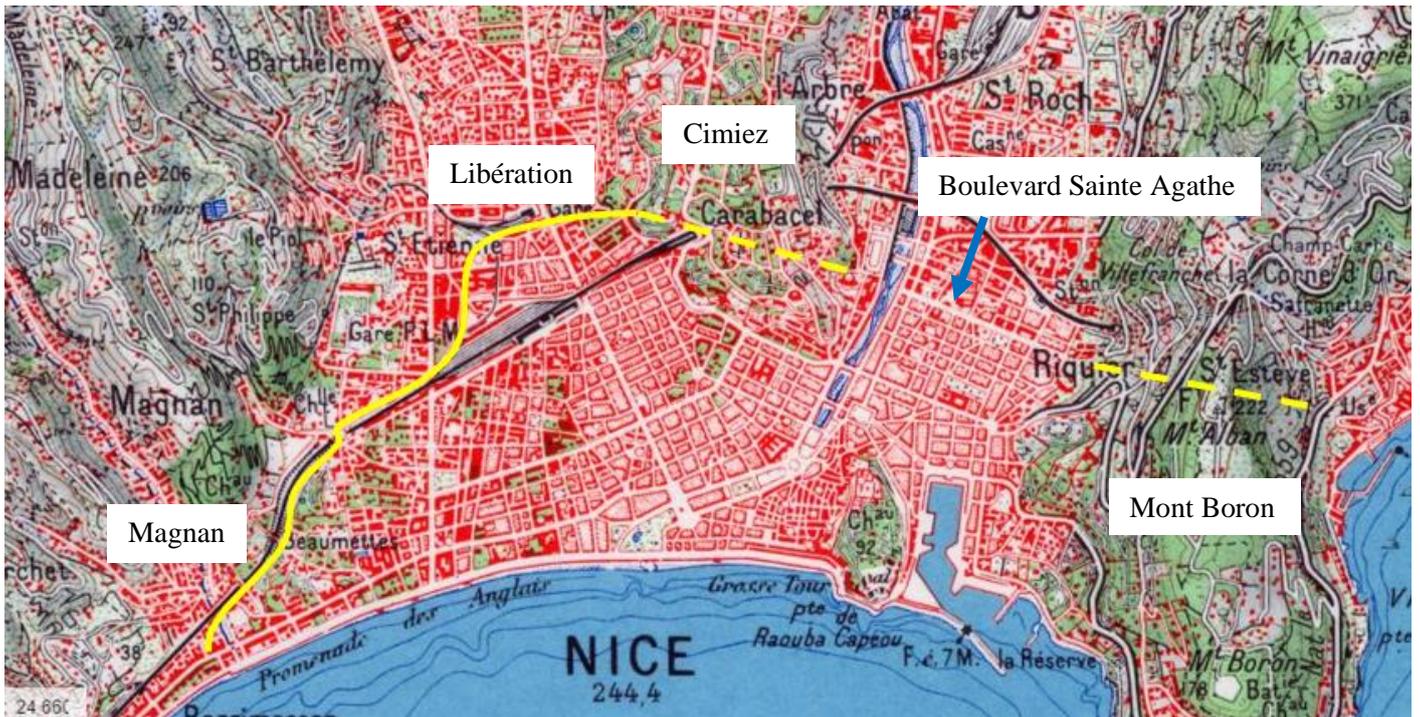


Figure 10. Plan Aublet. Carte réalisée par S. Bodinier, sur un plan de Géoportail de 1950.

qu'un architecte ait fait ce choix. À la Libération, la logique fonctionnaliste a été importée des États-Unis essentiellement par les ingénieurs. Ce sont, en effet, ces derniers qui ont repris cette idée qu'il fallait traiter la question de l'organisation du bâti et des infrastructures de communication séparément. L'une de leurs idées phares était qu'il fallait séparer les flux, qu'ils soient piétonniers ou motorisés, qu'il s'agisse d'automobiles ou bien de poids lourds. Il est nécessaire, selon la théorie fonctionnaliste, de donner à chaque type de flux son propre réseau afin de fluidifier les différentes circulations. Le but est de permettre aux véhicules, quelle que soit la catégorie, de rouler le plus rapidement possible¹⁸⁵.

On assiste ainsi à la fin de ce que Pierre Pinon avait appelé l'urbanisme à la française, c'est-à-dire un urbanisme prenant en compte l'histoire des villes afin d'en respecter le tissu urbain¹⁸⁶. Alors que ce changement de vision est généralement porté par les ingénieurs des Ponts et Chaussée en France, nous constatons qu'à Nice ce changement a été opéré sous un architecte. Néanmoins, Nice n'est pas un cas isolé. Le Corbusier avait lui-même dit qu'il fallait

¹⁸⁵ « Pour nous résumer les croisements intempestifs sont à supprimer si l'on veut atteindre ce but essentiel : la priorité des véhicules rapides sur tous les autres usagers de la route », in AUZELLE Robert, *Techniques de l'urbanisme*, Paris : Presses universitaires de France, 1953 (2^e édition de 1961), (Que sais-je ?), p. 98.,

¹⁸⁶ PINON Pierre, « De l'urbanisme à la française à l'histoire des formes urbaines », *Formes et échelles des compositions urbaines*, Actes du Congrès national des sociétés historiques et scientifiques, Tours, 2012, pp. 122-124.

tuer la « rue-corridor »¹⁸⁷, et nombreux sont les architectes à avoir abandonné toute prétention à imposer leurs théories au profit de la logique fonctionnaliste¹⁸⁸. C'est ainsi que l'on passe d'un urbanisme associant architectes et ingénieurs à un urbanisme où les ingénieurs ont le dernier mot¹⁸⁹. Louis Aublet s'inscrit dans cette démarche d'abandon par les architectes de leur vision propre de la ville et de la gestion des flux de circulation. Il a, en quelque sorte, préparé le terrain pour le futur directeur général des Travaux et des Services techniques de la ville de Nice sorti de polytechnique et des ponts et chaussées : Pierre Mathis.

L'idée de construire une voie aérienne surplombant le centre-ville signifie que ce dernier est jugé inadapte pour l'automobile. Très certainement Louis Aublet a-t-il jugé que les rues du centre-ville niçois ne permettaient pas une traversée de Nice optimale pour les poids lourds. Ce constat d'inadaptation n'est pas propre à la ville de Nice. En 1953, Michel Laferrère¹⁹⁰ établit un constat similaire au niveau européen :

[...] on assiste, depuis plus de vingt ans, à une croissance rapide de la circulation automobile, à laquelle les rues et les places de nos vieilles villes d'Europe Occidentale étaient si peu préparées que les municipalités ont dû partout mettre en chantier d'énormes travaux d'aménagement.¹⁹¹

Et au niveau lyonnais :

En réalité, le carrefour lyonnais n'est guère adapté au grand trafic routier ; quant aux rues de la ville, elles sont encombrées par un trafic local de plus en plus dense.¹⁹²

La ville de Lyon est confrontée à des difficultés topographiques comme la présence de collines à l'ouest, et le passage du Rhône et de la Saône. Ainsi, pour Michel Laferrère, la presqu'île de Lyon est un véritable goulet d'étranglement¹⁹³. Pour ce qui est du trafic de transit, la solution a été trouvée par la réalisation du Boulevard de Ceinture à l'est, achevé en 1939 et de la D. 42 à

¹⁸⁷ Le Corbusier et le CIAM partent du principe que la rue fermée est un anachronisme, et qu'il est nécessaire de promouvoir des axes ouverts.

¹⁸⁸ « [Les architectes] sont les premiers à déclarer l'inadaptation supposée de leur savoir traditionnel pour concevoir une voie à l'ère de l'automobile » in ALONZO Éric, *L'architecture de la voie*, Marseille : Parenthèses 2018, p. 417.

¹⁸⁹ La commission Cornudet équilibrait le nombre d'ingénieurs et d'architectes. Ces derniers tenaient à ce que l'on traite ensemble le développement du tissu urbain et celui du réseau viaire.

¹⁹⁰ Laferrère Michel (1924-2017) : Président de l'université Jean Moulin-Lyon III, spécialiste de l'histoire et de la géographie des industries.

¹⁹¹ LAFERRÈRE Michel, « La circulation routière dans l'agglomération lyonnaise », in *Revue de géographie de Lyon*, vol. 28, n°4, 1953, p. 281.

¹⁹² *Ibidem*, p. 281.

¹⁹³ *Ibidem*, p. 282.

l'ouest. Concernant les travaux qui doivent rendre la ville plus pénétrable les solutions envisagées à l'époque sont :

- Celles qui recommandent l'équipement de la D. 42 et du Boulevard de Ceinture en une rocade circulaire complète [...]
- Celles qui recherchent un aménagement rationnel des voies longitudinales et transversales qui se recoupent dans les quartiers du Centre, par la construction, soit de véritables autoroutes intérieures, soit de chaussées nouvelles associées à la voirie urbaine.¹⁹⁴

Mais Lyon a déjà des équipements de niveau autoroutier. Par exemple, le pont Georges Clemenceau sur la Saône et le tunnel de la Croix-Rousse au nord de l'agglomération (ces deux infrastructures ont été achevées en 1952)¹⁹⁵. Ce tunnel et ce pont doivent être doublés, et ce sera chose faite, par le futur pont De Lattre de Tassigny sur le Rhône, à l'ouest du tunnel de la Croix-Rousse, qui aura lui aussi rang d'autoroute. Un axe nord sud est également envisagé mais le tracé n'est pas encore défini à l'époque et l'on hésite à tracer une autoroute ou bien à élargir la voirie urbaine¹⁹⁶. Par conséquent, nous constatons que certaines villes comme Lyon sont bien en avance sur Nice, puisqu'elles comportent déjà des infrastructures à caractère autoroutier comme le tunnel de la Croix Rousse et le pont Clémenceau. De plus, la possibilité de bâtir de nouvelles autoroutes urbaines est envisagée comme à Nice. Cette solution des autoroutes urbaines est donc envisagée au niveau national, le cas de Nice ne constituant pas une exception.

Le projet de voie aérienne à Nice montre que l'on bascule alors, comme à Lyon par ailleurs, vers une conception fonctionnaliste de la ville : les flux piétonniers et routiers sont séparés afin d'éviter tout ralentissement aux carrefours, et pour minimiser le nombre d'accidents. La seule continuité par rapport au projet de 1940 est qu'il s'agit toujours d'une voie « industrielle » et non d'une voie destinée à la circulation automobile. Cette décision de Louis Aublet de créer une voie aérienne est dans l'air du temps. En effet, à cette époque on ne jure plus que par les autoroutes urbaines, en particulier celles qui sont aériennes. Citons l'éditorial de la revue *L'architecture d'aujourd'hui* de 1963¹⁹⁷.

Ce n'est pas non plus sur une ligne unique que le système doit être envisagé, mais sur une trame où les intersections à GRANDE HAUTEUR seront utilisées pour ponctuer la cité par de grands édifices à occupation dense dont les étages inférieurs pourraient constituer des parkings.

¹⁹⁴ *Ibidem*, p. 290.

¹⁹⁵ *Ibidem*, p. 290.

¹⁹⁶ *Ibidem*, p. 291.

¹⁹⁷ LE RICOLAIS Robert, « Réflexions générales à propos d'un système de transport particulier », *L'architecture d'aujourd'hui*, n°110, octobre-novembre 1963, p. 1.

Quel que soit le prix payé pour ces franchissements de grande portée et celui des circulations verticales on ne pourra jamais obtenir autrement un système circulatoire intégré où la résultante est une économie massive de temps pour les usagers.¹⁹⁸

Le *Que sais-je. Techniques de l'urbanisme* de Robert Auzelle nous livre des informations intéressantes sur la vision de l'urbanisme à l'époque¹⁹⁹. Robert Auzelle (1913-1983), architecte et urbaniste français, a une influence importante à son époque et c'est pourquoi le *Que sais-je* qu'il a écrit nous intéresse. Robert Auzelle est élève à l'École des beaux-arts et il devient architecte DPLG²⁰⁰ en 1936. Il est ensuite diplômé et lauréat de l'Institut d'urbanisme de Paris en 1942, et il reçoit le brevet du Centre des hautes études administratives en 1954. Il est ensuite nommé urbaniste en chef à la direction de l'Aménagement du territoire au ministère de la Reconstruction en 1945. Il est aussi responsable entre 1947 et 1958 du Centre d'études générales au ministère de la Construction²⁰¹. Outre ses fonctions de techniciens, Robert Auzelle enseigne également à l'Institut d'urbanisme de l'université de Paris (cours de composition urbaine puis de théorie) de 1945 à 1968 et à l'École Nationale des Beaux-Arts de 1961 à 1979²⁰². Nous avons donc affaire à une personnalité influente et qui constitue sans doute une référence pour les responsables à l'urbanisme dans les administrations de l'État, mais aussi à l'échelon communal.

Son *Que sais-je* est d'autant plus intéressant que celui-ci est écrit en 1953, c'est-à-dire à une date où la reconstruction n'est pas encore tout à fait achevée, et où l'influence américaine sur l'urbanisme français est notable. Dans ce *Que sais-je*, Robert Auzelle recommande par ailleurs de créer un réseau spécial pour le trafic poids lourd dans le but d'éviter l'encombrement causé par les gros véhicules, et pour diminuer l'usure que ceux-ci occasionnent au revêtement de la chaussée²⁰³. Selon le même ouvrage, ce réseau doit éviter le centre urbain, ou bien ne le desservir que « tangentiellement ». Ce réseau doit relier les secteurs industriels, les gares ferroviaires et routières des marchandises aux voies d'accès et de sortie des agglomérations²⁰⁴.

¹⁹⁸ LE RICOLAIS Robert « Réflexions générales à propos d'un système de transport particulier », *L'architecture d'aujourd'hui*, n°110, octobre-novembre 1963, pp. 26-29.

¹⁹⁹ AUZELLE Robert, *Techniques de l'urbanisme*, Paris : Presses universitaires de France, 1953 (2^e édition de 1961), (Que sais-je ?).

²⁰⁰ Architecte DPLG : Diplôme d'architecte délivré par le gouvernement.

²⁰¹ CLAUDE Viviane, *Faire la ville. Les métiers de l'urbanisme au XX^e siècle*. Marseille : Parenthèses, 2006, p.119.

²⁰² https://archiwebture.citedelarchitecture.fr/archive/fonds/FRAPN02_AUZRO

²⁰³ AUZELLE Robert, *Techniques de l'urbanisme*, Paris : Presses universitaires de France, 1953 (2^e édition de 1961), (Que sais-je ?), p. 109.

²⁰⁴ *Ibidem*, p. 109.

Nous pouvons constater que la voie prévue par Louis Aublet répond à ces caractéristiques. En suivant la voie de chemin de fer, Louis Aublet facilite certes la construction par-dessus, ou à côté, de la voie rapide. Mais nous constatons aussi que ce tracé est tangentiel au centre-urbain²⁰⁵. La voie rapide, selon Louis Aublet, devrait prendre naissance à l'ouest à Magnan, suivre la voie ferrée, remonter avant la gare centrale en direction de la place Gambetta dans le quartier de la Libération. Ensuite, comme dans le plan Kirchner, la voie emprunte un tunnel sous la colline de Cimiez pour aboutir à la place du XV^e corps. Mais la voie Aublet va plus loin que le projet Kirchner, puisqu'elle emprunte le boulevard Sainte Agathe (actuel boulevard Delfino) pour ensuite emprunter un tunnel sous la colline du mont Boron et rejoindre Villefranche-sur-Mer.

Ce projet de voie relie des centres stratégiques comme celui de la gare de Nice-centre, ou le marché de la Libération au Nord. Cependant, il ne fait pas la jonction avec les entrées et sorties de la ville, ni avec la gare de Saint Augustin. C'est pourquoi nous pouvons affirmer que des lacunes existent dans le projet Aublet, lacunes que Pierre Mathis corrigera par la suite. En revanche, le plan Aublet est plus complet sur sa partie orientale que le plan Kirchner, puisqu'il est prévu cette fois-ci de traverser la colline du mont Boron. Au vu de toutes ces caractéristiques, nous pouvons affirmer que le projet de Louis Aublet s'inscrit pleinement dans son époque (séparation des trafics, voie aérienne, desserte de points stratégiques), et reflète même l'influence américaine sur l'urbanisme français.

De fait, le projet Aublet s'inscrit dans une sorte de rupture-continuité qui n'est pas propre à la ville de Nice. Sébastien Gardon a noté, dans ses travaux sur l'automobile à Lyon, que les projets d'autoroutes urbaines réalisés dans les années 1960, 1970 et aujourd'hui, sont « prisonnières et héritières du système de routes imaginé avant la Seconde Guerre mondiale »²⁰⁶. Ce sont les ingénieurs des ponts et chaussées qui reprennent en main l'ensemble des projets en 1946. Ces ingénieurs dressent un bilan et s'approprient les anciens projets. Sébastien Gardon évoque même un phénomène de *path dependence* pour expliquer cette continuité. Nous constatons le même phénomène, dans une certaine mesure, à Nice. Dans le premier projet conçu en 1940, il était question de réaliser une route reliant Lingostière au centre-

²⁰⁵ Voir figure 10 p. 62.

²⁰⁶ GARDON Sébastien, « Impasses et limites dans la ville : les projets d'autoroutes urbaines », *Pour Mémoire*, revue du comité d'histoire du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, n°7, hiver 2009, p. 52.

ville. Cette première partie du projet ne sera, certes, pas reprise par Louis Aublet. En revanche, comme nous l'avons déjà vu, les poids lourds devaient emprunter le centre-ville, puis un tunnel sous Cimiez pour rejoindre la plaine du Paillon.

Le projet Aublet apporte en fait une réponse moderne, à l'américaine, à cette lacune du premier projet. En effet, la traversée du centre-ville était une sorte de mal en soi que l'on ne pouvait éviter faute de mieux. Avec l'idée des highways à l'américaine, Louis Aublet complète en fait l'ancien projet en opérant une jonction entre la place Magnan, à laquelle devait aboutir le projet Kirchner, et le tunnel de Cimiez déjà prévu lui-aussi par le projet Kirchner. Il aurait été intéressant de savoir si Louis Aublet comptait réaliser la partie ouest de la voie rapide pensée par le projet Kirchner. Nous émettons l'hypothèse que tel n'était pas le cas, sinon Louis Aublet l'aurait mentionné sur le plan conservé aux Archives municipales de Nice²⁰⁷. Par conséquent, la question se pose de savoir si ces phénomènes de *path dependence* se constatent dans l'ensemble des grandes et moyennes villes françaises. Ceci plaiderait pour une forme de continuité entre l'entre-deux-guerres et la période d'après-guerre. L'originalité de l'époque des Trente Glorieuses consisterait alors surtout, non pas tellement dans le tracé, mais dans la séparation des différents flux et dans la réalisation, dans certains cas, d'autoroutes aériennes, ce qui nous renvoie à l'exemple américain.

En effet, Isabelle Gournay a montré dans ses travaux que nombre d'architectes français se sont rendus aux États-Unis pour s'enrichir de la conception américaine de l'urbanisme. Si au départ les Français ont surtout pour but d'exporter leur urbanisme, et ont un sentiment de supériorité, la tendance s'inverse après 1945. L'aura des vainqueurs de la Seconde Guerre mondiale a un impact sur le monde de l'urbanisme, tant et si bien que les architectes français qui entreprennent le voyage aux États-Unis après la guerre ont cette fois-ci un sentiment d'infériorité²⁰⁸. Une américanophilie s'empare des milieux français de l'architecture, ce qui incite les jeunes architectes à se rendre aux États-Unis, après leurs études à l'École des Beaux-Arts ou à l'École spéciale, pour y chercher des maîtres²⁰⁹. Il est vrai que rien ne nous permet de dire que Louis Aublet s'est rendu aux États-Unis durant cette période, et il faut rappeler qu'avant 1940 la plupart des architectes français s'inspirant des États-Unis ne s'y sont pas

²⁰⁷ AM, 1T4.

²⁰⁸ GOURNAY Isabelle, « Retours d'Amérique (1918-1960), les voyages de trois générations d'architectes français », in J.-L. Cohen et H. Damisch, *Américanisme et Modernité*, Paris : Flammarion (EHESS), 1993.

²⁰⁹ *Ibidem*, p. 310.

rendus²¹⁰. Même dans les années 1960, la démocratisation du voyage en Amérique reste relative²¹¹.

Néanmoins, tout ceci nous permet de mieux cerner le contexte de l'époque. Ce n'est plus l'Europe mais bien les États-Unis qui sont perçus comme un symbole de la modernité, et, qu'il s'y soit rendu ou pas, Louis Aublet fait sans aucun doute partie de ces architectes qui voient dans l'Amérique une nouvelle source d'inspiration. Au sujet de cette influence américaine nous avons jugé opportun de citer la fin de l'article de Marc Lafferrère sur la circulation routière à Lyon :

Anse et Givors deviendront sans doute deux points d'éclatement du grand carrefour routier de Lyon, dont l'aménagement dépasse de beaucoup les limites de l'agglomération. On n'en peut douter lorsque l'on a contemplé, le soir, du haut des Monts d'Or lyonnais les voitures qui avancent comme des chenilles lumineuses sur la grande voie du Nord-Ouest. Vision contemporaine des villes tentaculaires ? N'est-ce pas le flot gigantesque et ordonné des voitures sur les « highways » qui donne l'idée la plus concrète de la vie new-yorkaise ?²¹²

Cette fin poétique à un article de géographie est intéressante. Elle révèle que la circulation automobile peut être l'objet d'une esthétique, et elle assume totalement l'influence américaine, faisant de la ville de New-York un modèle. Il aurait été intéressant de connaître le point de vue des réalisateurs de la voie rapide comme Louis Aublet, mais nous supposons, du fait du contexte, que la voie rapide de Nice a été conçue selon cette esthétique typique des Trente Glorieuses.

Il peut, toutefois, paraître curieux que Louis Aublet, architecte de formation, abandonne toute recherche esthétique en prévoyant de construire une voie aérienne. Effectivement, les *highways* de l'époque n'ont pas de souci esthétique, et il n'y a aucune raison que la voie aérienne prévue par Louis Aublet échappe à la règle. Certes, comme dans le cas de la voie de dégagement prévue par Marcel Kirchner, cette voie aérienne a seulement pour fonction de desservir le trafic des véhicules utilitaires. À partir de ce constat, nous pouvons nous demander à quoi bon donner un aspect esthétique à cette voie ? Cependant, dans le cas de la voie poids lourds de Louis Aublet, il faut noter que cette dernière traverse le centre-ville de Nice. Cette caractéristique aurait pu inciter Louis Aublet à soigner l'esthétique de la voie étant donné

²¹⁰ *Ibidem*, p. 313.

²¹¹ *Ibidem*, p. 311.

²¹² LAFERRÈRE Michel, « La circulation routière dans l'agglomération lyonnaise », in *Revue de géographie de Lyon*, vol. 28, n°4, 1953, p. 292.

qu'elle serait visible par les riverains. Néanmoins, nous doutons fortement que Louis Aublet ait voulu donner un aspect esthétique à cette voie, pour la seule et bonne raison que cela ne se faisait pas à l'époque. À cette période, les architectes sont plutôt dans une logique de remise en question de leur savoir-faire. L'architecte Maurice Rotival reproche d'ailleurs aux urbanistes d'accorder trop d'importance à la forme plastique :

L'urbaniste français est rarement qualifié par son éducation pour prendre ce titre. Généralement architecte, il s'attache aux formes, aux volumes et à l'expression plastique du « parti ». [...] Cette étude plastique ne peut, en aucun cas, précéder l'analyse ni même la synthèse du fonctionnement organique. Elle doit suivre les solutions et leur donner, en définitive leur forme et leur sens structural.

[...] Il faudrait enfin faire à Paris de l'urbanisme et non de « l'alignement de rues ». Il faudrait penser à la structure, à l'harmonie des fonctions, aux bilans économiques.²¹³

Par conséquent, les architectes abandonnent toute prétention concernant une conception « architecturale de la voie »²¹⁴. En effet, les années 50 et 60 correspondent à une période de rupture avec un savoir-faire hérité de la fin du XIX^e siècle²¹⁵. La voie automobile devient le monopole de l'ingénieur comme l'écrit Éric Alonzo²¹⁶. L'ingénieur est désormais le technicien de référence, seul capable de projeter un ouvrage destiné à un trafic considérable. Cette irruption des ingénieurs dans l'urbanisme municipal a d'ailleurs déjà été constatée aux États-Unis. Durant les années 1950, les ingénieurs américains se sont imposés comme des experts apolitiques, ayant une vision abstraite de l'espace, et prétendant anticiper les mouvements de la circulation à l'aide de schémas²¹⁷. Face à eux, les urbanistes ont manqué de soutiens privés, et sont trop divisés entre plusieurs branches comme l'aménagement du territoire, les sciences sociales, et l'aménagement urbain²¹⁸. Quant aux architectes, ceux-ci sont plutôt focalisés sur l'esthétique des bâtiments individuels, et non sur l'évolution du système urbain comme les ingénieurs. Les architectes ont surtout été mobilisés pour réaliser des plans paysagers aux environs des autoroutes, mais non les autoroutes elles-mêmes²¹⁹.

²¹³ ROTIVAL Maurice, « Paris et l'aménagement de la région parisienne. Retour à Paris. », *L'architecture d'aujourd'hui*, n°63, janvier 1956, p. 30.

²¹⁴ ALONZO Éric, « L'autoroute urbaine dans les années 1960, entre rejet et fascination » in PRELORENZO Claude, ROUILLARD Dominique, *La métropole des infrastructures*, Paris : Picard, 2009, p. 29.

²¹⁵ *Ibidem*, p. 28.

²¹⁶ ALONZO Éric, *L'architecture de la voie*, Marseille : Parenthèses 2018, p. 417.

²¹⁷ ELLIS Cliff, « Professional conflict over urban form. The case of urban freeways, 1930 to 1970 », *Planning the twentieth-century American city*, Baltimore : The Johns Hopkins University Press, 1996, pp. 272-273.

²¹⁸ *Ibidem*, p. 273.

²¹⁹ *Ibidem*, p. 274.

Le même phénomène s'est produit en France. On a assisté à l'effacement des architectes au profit des ingénieurs. C'est pourquoi nous pouvons dire que le projet Aublet marque une rupture radicale avec le projet de voie de dégagement pensé à l'époque de Marcel Kirchner. Si le projet de ce dernier n'avait pas de but esthétique, il évitait toutefois de défigurer la ville. Avec le projet Aublet, c'est exactement ce qui se passe. Or, Louis Aublet est lui-même architecte de formation. Le fait que ce soit un architecte qui propose un projet comme celui de la voie rapide montre à quel point la culture urbanistique des ingénieurs a influencé les architectes. Dans le cas de la voie poids lourds, Louis Aublet raisonne comme un ingénieur. La question de l'esthétique de la ville et de la voie projetée ne se pose pas ; l'efficacité est le mot d'ordre du nouveau projet.

L'exemple de la ville de Lyon est aussi éclairant sur le poids que prennent les ingénieurs à cette époque. Sébastien Gardon et Fabrice Bardet ont analysé la tentative de conquête de la ville par les ingénieurs dans les années 1960 en prenant l'exemple de la cité rhodanienne²²⁰. L'époque des Trente Glorieuses est celle où les ingénieurs des ponts et chaussées tentent effectivement de s'imposer au niveau municipal, d'où la création du ministère de l'Équipement. Cette influence des ingénieurs des ponts et chaussées est facilitée par la conviction du nouveau maire de Lyon, Louis Pradel, que l'urbanisme lyonnais doit s'inspirer de l'urbanisme fonctionnaliste. Louis Pradel s'est en effet rendu aux États-Unis lors d'un séjour en 1959, et il a été marqué par la rhétorique du *traffic engineering*²²¹. C'est avec conviction que Louis Pradel accepte les projets autoroutiers des ingénieurs des ponts et chaussées de la DDE du Rhône, notamment en ce qui concerne le tunnel de Fourvière²²². Concernant le projet de tunnel sous Fourvière, celui-ci a la particularité de devoir relier les autoroutes Paris-Marseille, en plus de desservir l'ouest lyonnais²²³. La réalisation de ce chantier a été l'occasion pour les ingénieurs de s'imposer au niveau municipal.

²²⁰ GARDON Sébastien et BARDET Fabrice, « Des autoroutes dans la ville. Les ingénieurs des ponts et chaussées à la conquête des politiques urbaines lyonnaises », in *Action publique et légitimités professionnelles*, Collection Droit et société, série politique, Paris, 2008, pp. 197-208.

²²¹ Le *traffic engineering* est une branche du génie civil dont l'étude se porte sur comment garantir la sécurité et l'efficacité des flux de personnes et de véhicules sur les routes. Le *traffic engineering* s'intéresse ainsi à la signalisation au sol, aux feux de signalisation, à la configuration des routes, aux panneaux de signalisation...

²²² GARDON Sébastien et BARDET Fabrice, « Des autoroutes dans la ville. Les ingénieurs des ponts et chaussées à la conquête des politiques urbaines lyonnaises », in *Action publique et légitimités professionnelles*, Collection Droit et société, série politique, Paris, 2008, p. 201.

²²³ *Ibidem*, p. 199.

Néanmoins, le projet de sortie du tunnel dans le centre-urbain de Lyon pose la question de l'insertion de l'autoroute dans la ville. C'est sur ce point que les discussions achoppent. Le problème reste donc en suspens pendant plusieurs années, avant que le responsable de la DDE décide, à la fin des années 1960, de confier l'étude de ce problème à deux urbanistes-architectes lyonnais²²⁴ : Charles Delfante et René Gagès²²⁵. L'atelier de René Gagès emploie un vocabulaire propre à la mécanique des fluides, et se rapproche de la logique fonctionnaliste²²⁶. De fait, les idées de René Gagès font écho à celles des ingénieurs des ponts et chaussées qui s'intéressent à l'ingénierie du trafic importée des États-Unis²²⁷. Une collaboration fructueuse se noue et débouche sur l'adoption du centre d'échanges de Perrache en 1971 par le conseil de la communauté urbaine de Lyon. C'est pourquoi Sébastien Gardon et Fabrice Bardet affirment que cette alliance des ingénieurs des ponts et chaussées avec les architectes locaux, a permis aux premiers de s'assurer le maintien de leur position de principal coordonnateur technique de l'action publique urbaine²²⁸. Le cas niçois est un peu différent puisque le projet de voie rapide a essentiellement été porté par la municipalité. Néanmoins, nous ne pouvons-nous empêcher de faire un rapprochement entre les conceptions de Louis Aublet, et celles de René Gagès. Si le premier n'a certes pas la renommée du second, ceux-ci sont pour autant sur la même longueur d'onde puisqu'ils accordent, comme l'a démontré leurs réalisations, de l'importance à la théorie fonctionnaliste inspirée des exemples américains.

Les Européens s'approprient donc des concepts américains pour penser ce qu'il faut bien appeler l'adaptation de la ville à l'automobile. L'un des ouvrages incontournables de cette période est le rapport Buchanan. Au début des années 1960, le ministère des transports britannique confie à Colin D. Buchanan le soin de réaliser un rapport sur l'automobile dans la ville. Ce rapport est achevé en 1963. Colin Buchanan constate que la circulation automobile cause de graves problèmes en ville : les accidents, la pollution atmosphérique et le bruit, la dégradation du paysage urbain, les embouteillages. Selon Gabriel Dupuy, Colin Buchanan fait preuve de pragmatisme en ne préconisant ni un arrêt de la motorisation, ni l'interdiction des voitures en ville²²⁹ :

²²⁴ *Ibidem*, p. 202.

²²⁵ Charles Delfante est urbaniste en chef de la ville de Lyon puis directeur de l'Atelier d'urbanisme de Lyon. Quant à René Gagès, celui-ci est un architecte intéressé par les problématiques urbanistiques.

²²⁶ *Ibidem*, p. 204.

²²⁷ *Ibidem*, p. 204.

²²⁸ *Ibidem*, p. 204.

²²⁹ DUPUY Gabriel, *Les territoires de l'automobile*, Paris : Anthropos, 1995, p. 61.

Nous concluons que le véhicule à moteur (ou toute machine équivalente) est une invention bénéfique dont le futur est assuré, en bonne partie grâce aux grands avantages qu'il offre dans le transport porte à porte. Il existe une énorme demande potentielle pour ses services, et nous pensons qu'une approche constructive du problème de son traitement dans les villes et les agglomérations est nécessaire et justifiée... Si l'on admet que le public n'est pas prêt à opérer une révolution dans son comportement automobile, une seule leçon s'impose, à savoir qu'une amélioration radicale de la situation dépend essentiellement de modifications matérielles profondes visant à réduire dans une proportion considérable le nombre de conflits possibles.

Colin Buchanan est clair : l'automobile est « une invention bénéfique » et il n'est pas question d'aller à l'encontre de la diffusion de ce moyen de transport. Il est nécessaire, par conséquent, de réaliser des « modifications matérielles profondes », c'est-à-dire qu'il faut adapter la ville à l'automobile. Colin Buchanan propose, pour les zones urbaines les plus denses, de libérer la circulation automobile en surélevant la ville au moyen de dalles et de ponts sur lesquels on pourrait recréer un environnement urbain. L'autre solution, pour les zones les moins denses, serait de hiérarchiser les voies sur le modèle de ce qui se fait dans un hôpital : Colin Buchanan part du principe que dans un hôpital, la circulation a lieu dans les couloirs, et non dans les chambres qui connaissent seulement des flux entrants et sortants. Par conséquent, il faut concentrer l'essentiel de la circulation sur des axes principaux, qui ensuite entrent et sortent de quartiers se situant de part et d'autre de ces axes. Ainsi, la circulation au sein des quartiers serait très limitée.

Cet exemple de hiérarchisation a été inspiré à Colin Buchanan par l'expérience, encore une fois américaine, de Radburn, dans le New-Jersey²³⁰. Ce rapport rencontre un large succès en France et fait l'objet de la parution du premier numéro thématique de la revue *PCM*, éditée par le corps des ponts et chaussées, intitulé : « L'adaptation de la ville à l'automobile. L'autoroute urbaine » (Janvier 1964, n°1, vol. 61)²³¹. Le credo est ainsi donné au niveau européen : même si l'automobile est responsable d'accidents et de nuisances sonores, il est impératif d'adapter la ville à celle-ci en raison des avantages qu'elle procure à la population. Le rapport Buchanan s'insère tout à fait dans le courant fonctionnaliste en hiérarchisant les voies de communication. La construction de voies rapides urbaines est ainsi encouragée par ce rapport puisqu'elles permettent de différencier les flux de circulation et sont censées éviter les accidents automobile-piéton.

²³⁰ *Ibidem*, p. 62.

²³¹ LEHEIS-GUILLOT Stéphanie, *La ville et sa rocade : un projet d'infrastructure au risque du temps, le cas de Marseille*, Architecture, thèse en Aménagement de l'espace, Université Paris-Est, 2011, p. 188.

En France, le Commissariat général au Plan créé en 1946 à l'initiative de Jean Monnet, contribue, par les objectifs qu'il donne aux villes, à favoriser une politique en faveur de l'automobile et des autoroutes urbaines. L'Administration des Travaux Publics, autrement appelée la Direction des routes, se doit de gérer depuis 1951 les crédits du FSIR²³² dans le but de moderniser le réseau viaire français²³³. Or, il s'avère qu'à cette époque on observe au niveau local en France un déficit en terme de savoir-faire pour bâtir des *express ways*. En effet, même si les ingénieurs des ponts et chaussées ont commencé à travailler avec les Américains au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, on constate un manque global de savoir-faire des ingénieurs français dans le domaine des autoroutes urbaines²³⁴. Ceci est problématique aux yeux de la Direction des routes puisqu'il est estimé à l'époque que le parc automobile français quadruplera entre 1962 et 1985²³⁵. Pour y faire face, la commission de l'équipement urbain, dans son rapport de 1969 au commissariat général au plan, écrit que :

C'est dire que la trame des voies rapides qui permettra d'assurer l'essentiel des trajets interquartiers et de multiplier par 2 ou 3 la capacité actuelle de voirie des villes devrait être mise en place ou tout au moins engagée en 1985.²³⁶

L'État joue ainsi un rôle moteur dans l'équipement des villes en autoroutes urbaines. Si les mesures préconisées par le commissariat général au plan ne sont pas obligatoires, il n'empêche qu'elles ont eu une influence non négligeable sur la politique urbaine menée par les villes françaises. Toutefois, cette nouvelle politique suppose que les villes se dotent des moyens financiers pour l'assumer, comme l'affirme le rapport de la commission des transports au commissariat général au V^e Plan :

La nouvelle répartition des charges (50% à l'État, 50% aux collectivités locales) suppose que les finances locales soient mises en mesure d'y faire face, d'abord par la possibilité d'emprunter aussi bien pour les parts contributives communales que pour les fonds de concours demandés par l'État, ensuite par la création de recettes ordinaires nouvelles permettant de faire face à la charge accrue [...] Cet accroissement de leurs responsabilités leur imposera de dégager des ressources nouvelles.²³⁷

Il incombe ainsi aux collectivités territoriales de « faire face » aux nouvelles dépenses exigées, soit par l'emprunt, soit en dégageant « des ressources nouvelles ». Ce principe, sur lequel nous aurons l'occasion de revenir, risque d'être à l'origine de l'endettement de municipalités se

²³² Fonds Spécial d'Investissement Routier.

²³³ DUPUY Gabriel, *Une technique de planification au service de l'automobile : les modèles de trafic urbain*, Paris : Presses de COPEDITH (ministère de l'Équipement), 1975, p. 81.

²³⁴ *Ibidem*, p. 81.

²³⁵ *Ibidem*, p. 83.

²³⁶ *Ibidem*, p. 83.

²³⁷ *Ibidem*, p. 83.

lançant dans d'ambitieux travaux. En tout cas, le commissariat au Plan met en place un cadre normatif pour que les municipalités se lancent dans d'importants investissements routiers, notamment dans les autoroutes urbaines. Concernant l'influence qui a été exercée sur les villes, il nous faut citer les travaux de l'OECE²³⁸. Cette dernière incitait les pays d'Europe occidentale à suivre l'exemple étatsunien. L'OECE envoie d'ailleurs en 1954 une mission d'experts étudier la circulation aux États-Unis et les modes de financement des routes. Le but de cette mission est, entre autres, d'encourager la diffusion du modèle des autoroutes urbaines en Europe. C'est dans ce but que sera traduit en 1953 le *Technical Manual of Highway Traffic*²³⁹. Par conséquent, comme le note Gabriel Dupuy, c'est un flot continu d'informations qui irrigue l'Europe depuis les États-Unis à partir des années 1950.

Cette politique en faveur de l'automobile se fait aux dépens des transports en commun. L'époque connaît un tel engouement pour l'automobile que les autorités pensent que les utilisateurs des deux-roues et des transports en commun voudront acquérir une automobile dès qu'ils en auront les moyens financiers²⁴⁰. Le SERC²⁴¹, instrument de la Direction des Routes, défend l'idée que les études de trafic doivent se fonder sur une rationalité économique. L'efficacité d'un aménagement viaire se mesure selon deux repères : la capacité d'écoulement du trafic ou le rôle joué dans la desserte des transports dans le cadre d'activités économiques²⁴². Le SERC publie une note en 1966, réalisée par Christian Gerondeau et intitulée « Réseaux de transport et urbanisation »²⁴³. Dans cette note, les transports en commun sont décrits comme coûteux et peu souples. Selon cette note, seuls des aménagements routiers et autoroutiers peuvent écouler le trafic et permettre l'urbanisation de nouveaux espaces²⁴⁴. Bref, l'automobile apparaît comme le mode de circulation par excellence à cette époque, et c'est pourquoi il est nécessaire, selon les élites, de construire des autoroutes urbaines afin de fluidifier le trafic.

Néanmoins, faut-il pour autant considérer que la voie rapide est conçue comme un simple instrument de facilitation du transit, c'est-à-dire n'ayant aucun charme ? Dans le film

²³⁸ Organisation Européenne de Coopération Économique. Fondée en 1948, cet organisme a pour but de répartir l'aide fournie par le plan Marshall. Il est remplacé en 1961 par l'OCDE.

²³⁹ *Ibidem*, p. 85.

²⁴⁰ *Ibidem*, p. 89.

²⁴¹ Service d'Études et de Recherche sur la circulation. Créé en 1954, le SERC est un outil au service de la Direction des Routes. Son rôle est en partie de transférer le savoir-faire américain en ce qui concerne la construction d'autoroutes urbaines et la conception de comptages d'automobiles.

²⁴² *Ibidem*, p. 87.

²⁴³ *Ibidem*, p. 92.

²⁴⁴ *Ibidem*, p. 92.

Métropolis le rapport à la ville est ambigu. Nous voyons une ville composée de gratte-ciels, lesquels sont reliés entre eux par des viaducs routiers. L'impression qui se dégage de ces images oscille entre l'admiration devant l'immensité des constructions, leur aspect léger et aérien, et l'angoisse face à la déshumanisation des villes. Selon Éric Alonzo :

[Les autoroutes urbaines] séduisent : grâce au principe de surélévation sur pilotis, elles apparaissent comme une réponse héroïque et volontariste au problème de la congestion urbaine, propre à réaliser l'idéal fonctionnaliste de séparation verticale des flux.²⁴⁵

Éric Alonzo défend l'idée que les autoroutes urbaines font l'objet d'une « fascination non explicite et que ne soutient aucun discours ». Il est vrai que nous n'avons pas retrouvé de texte vantant la beauté de la voie rapide. Pourtant, les autoroutes urbaines connaissent un franc succès dans les revues d'architecture de l'époque. Nous pouvons citer l'article « Apparition des voies de circulation élevées dans les villes européennes » de *L'architecture d'aujourd'hui*²⁴⁶. Quatre autoroutes urbaines, aménagées en Allemagne, Italie et Angleterre, y sont photographiées. Au sujet de ces photographies, Éric Alonzo note qu'« il faut noter la polarisation exclusive de l'intérêt

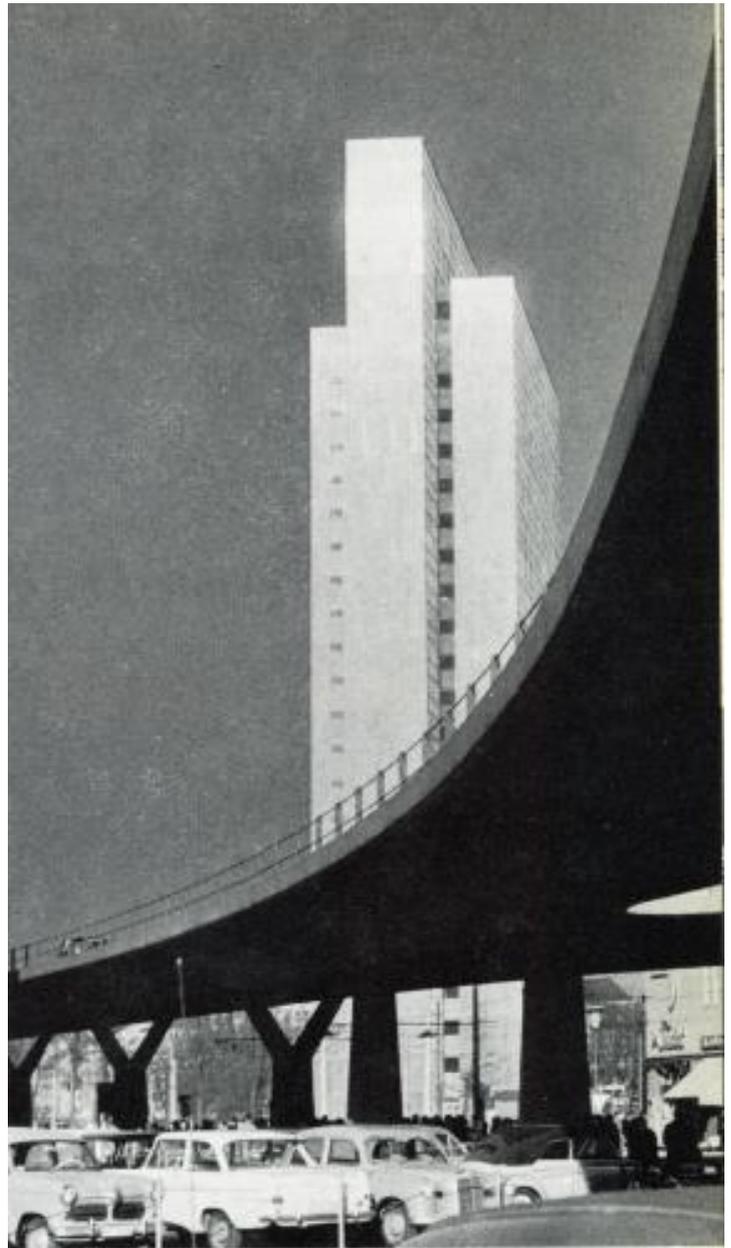


Figure 11. Autoroute urbaine de Düsseldorf, avec en arrière-plan le bâtiment de la Thyssen. In *l'architecture d'aujourd'hui*. *L'Architecture d'aujourd'hui*, n°110, 1963.

²⁴⁵ *Ibidem*, p. 31.

²⁴⁶ « Apparition des voies de circulation élevées dans les villes européennes », *L'architecture d'aujourd'hui*, n°110, octobre-novembre 1963, pp. 26-29.

architectural sur l'autoroute surélevée aux dépens de tout autre type de voie »²⁴⁷. C'est notamment le cas de la voie surélevée de la place Jan-Wellem à Düsseldorf :

Le résultat mérite de retenir l'attention. Le tracé des voies aussi bien que les raccordements au sol créent un nouveau paysage urbain qui, par le soin apporté tant à l'ensemble qu'aux détails, atteint une qualité certaine tant au point de vue urbanistique qu'architectural, l'ensemble ayant tenu compte de l'immeuble haut de la Thyssen que forme la dominante verticale de la place.²⁴⁸

Nous ne pouvons nier, à la manière dont le cliché de la figure 11 a été pris, qu'il existe une fascination pour la modernité que représentent les autoroutes urbaines et leurs courbes parfaites ainsi que pour les buildings d'une hauteur audacieuse.

Dans le *Que sais-je. Techniques de l'urbanisme* il est même écrit que les routes urbaines doivent « embellir [la ville] par l'harmonie de leur tracé »²⁴⁹. De fait, l'autoroute urbaine surélevée devient un objet d'architecture en soi. Les critères d'appréciation sont les suivants : grandes portées, structures élancées, prouesse technique, légèreté et élégance des formes²⁵⁰. Néanmoins, si les autoroutes urbaines peuvent être considérées comme des ouvrages d'art, Éric Alonzo note que les concepteurs de ces voies prêtent peu d'attention au rapport entre leur création et le paysage urbain. Si l'on excepte le cas de Düsseldorf -où la voie rapide prend en considération le bâtiment Thyssen- les voies rapides ne sont pas bâties en fonction de leur environnement urbain. C'est en tout cas notre avis en ce qui concerne le plan de la voie poids lourds pensée par Louis Aublet. Très certainement, l'architecte qu'est Louis Aublet a-t-il pensé cette voie poids lourds comme une réponse audacieuse et révolutionnaire. Très certainement cette voie poids lourds était-elle vue par son concepteur comme un ouvrage d'art devant susciter l'admiration. En revanche, nous peinons à trouver en quoi la voie poids lourds prenait en compte le paysage urbain niçois. Étant donné le peu d'espace séparant certaines habitations de cette voie, il semble que l'aspect paysager ait été secondaire, voire inexistant. La voie poids lourds prévue par Louis Aublet correspondait bien aux attentes que l'époque nourrissait vis-à-vis des autoroutes urbaines : apporter une réponse héroïque au problème de la circulation en proposant un ouvrage digne d'intérêt en lui-même, mais n'étant pas mis en harmonie avec son

²⁴⁷ ALONZO Éric, « L'autoroute urbaine dans les années 1960, entre rejet et fascination » in PRELORENZO Claude, ROUILLARD Dominique, *La métropole des infrastructures*, Paris : Picard, 2009, p. 33.

²⁴⁸ Tamms Friedrich, « Aménagement de la place Jan Wellem à Dusseldorf », *L'architecture d'aujourd'hui*, n°110, octobre-novembre 1963, p. 27

²⁴⁹ AUZELLE Robert, *Techniques de l'urbanisme*, Paris : Presses universitaires de France, 1953 (2^e édition de 1961), (Que sais-je ?), p. 104.

²⁵⁰ ALONZO Éric, « L'autoroute urbaine dans les années 1960, entre rejet et fascination » in PRELORENZO Claude, ROUILLARD Dominique, *La métropole des infrastructures*, Paris : Picard, 2009, p. 34.

environnement urbain. C'est également dans cette logique que s'inscrira par la suite Pierre Mathis.

II. Le rôle déterminant de Pierre Mathis (1956-1962).

A) L'avènement de l'ère des ingénieurs.

1 L'arrivée d'un ingénieur expérimenté.

L'homme clé de cette période est Pierre Mathis²⁵¹, même si Jean et Jacques Médecin ont joué un rôle de première importance dans les transformations qu'a connues Nice. C'est, en effet, Jean Médecin qui a fait appel à Pierre Mathis, et Jacques Médecin s'est bien gardé de s'en séparer. Le travail de Pierre Mathis a fixé un horizon à l'action municipale niçoise au moins jusqu'au départ précipité de Jacques Médecin en 1990, et même au-delà, dans une certaine mesure²⁵².

Pierre Mathis est contacté par la mairie de Nice en raison de ses compétences et de son expérience professionnelle. Pierre Mathis entre à l'École polytechnique en 1928, à l'âge de 20 ans, et il sort parmi les premiers. Il intègre ensuite l'École des ponts et chaussées et il entreprend des études à l'École libre des sciences politiques de Paris ainsi que des études de droit. Ce parcours brillant et varié a bien préparé Pierre Mathis à ses responsabilités futures : ses études de droit et de science politique lui ont sans doute donné une ouverture d'esprit et un recul à l'égard des questions d'aménagement territorial et des relations entre techniciens et politiques.

Avant son arrivée à Nice, Pierre Mathis a fait ses premières armes dans le contexte de la reconstruction d'après-guerre. Ce contexte est favorable à la matérialisation des théories urbanistiques apparues dans l'entre-deux-guerres qui toutes insistent sur la nécessité de faire de la fonctionnalité une priorité. À l'instar des travaux de Le Corbusier, le but n'est plus de donner le primat à l'esthétique, mais plutôt au confort et au bien-vivre. Dans ce but, il est indispensable de fluidifier la circulation et de densifier l'habitat. Le Pas-de-Calais, dans lequel Pierre Mathis a été envoyé à ses débuts en 1944²⁵³, était un terrain idéal d'expérimentation pour un tout jeune ingénieur du fait des dégâts considérables causés par les combats. Il ne fait pas de doute que cette expérience a permis au jeune Mathis de développer à la fois sa conception de

²⁵¹ Pierre Mathis a vécu de 1908 à 1994.

²⁵² Jacques Médecin a quitté la mairie de Nice en 1990.

²⁵³ Pierre Mathis est délégué départemental adjoint pour la reconstruction et de l'urbanisme du Pas-de-Calais de 1944 à 1948.

l'aménagement urbain et sa connaissance des relations entre les hommes politiques et les techniciens de l'État. L'obtention de la Légion d'honneur dès 1948 laisse supposer que Pierre Mathis a fait précocement preuve de talent.

C'est ensuite dans les colonies, plus précisément dans le protectorat français au Maroc, que Pierre Mathis est envoyé en tant que directeur adjoint des Travaux publics dudit protectorat. Comme d'autres ingénieurs ayant œuvré aux colonies, Pierre Mathis a sans doute été influencé par cette expérience de six ou sept ans outremer²⁵⁴ parce que les ingénieurs bénéficiaient dans les colonies d'une certaine liberté d'action, ce qui n'était pas le cas en métropole²⁵⁵. Au moment où il quitte le Maroc pour occuper le poste de directeur général des Travaux et des Services techniques de la ville de Nice, Pierre Mathis est donc un ingénieur rompu à son métier et à l'exercice des responsabilités.

Comment Jean Médecin a-t-il connu Pierre Mathis ? Nous n'avons pas la réponse, mais tout laisse penser que Jean Médecin, en charge de plusieurs portefeuilles ministériels sous la IV^e République, a eu vent de ce technicien dans les couloirs ministériels parisiens. Le profil d'ingénieur des ponts et chaussées a sans doute convenu à Jean Médecin à plus d'un titre : non seulement, Jean Médecin avait déjà choisi un membre du corps des ponts et chaussées en 1931 en la personne de Marcel Kirchner²⁵⁶, mais en plus l'époque est favorable à l'ascension de ce corps de métier au détriment des architectes. Or, en 1956, Pierre Mathis est à la recherche d'un nouveau poste. Préparant son départ du Maroc, trois propositions s'offrent à lui : directeur des aéroports de Paris, directeur des travaux publics à Téhéran, et directeur général des Travaux et des Services techniques à Nice²⁵⁷. À première vue, cette dernière offre d'emploi est la moins attractive pour un homme qui a déjà exercé des fonctions de direction à l'échelle d'un pays. Cependant, pour des raisons familiales, c'est la proposition niçoise qui retient son attention²⁵⁸.

Le recrutement de Pierre Mathis par Jean Médecin n'est pas atypique pour l'époque. En effet selon Jean-Yves Nevers les années 1960 voient s'installer dans les grandes villes :

[...] un type de « personnalités politiques » qui, tout en ayant une assise locale forte, partagent des valeurs et des pratiques communes. Celles-ci apparaissent moins comme celles du parti politique, de la classe ou du milieu social qui dominant au niveau local,

²⁵⁴ Arrivé au Maroc en 1948, Pierre Mathis a quitté le Maroc au moment de son indépendance.

²⁵⁵ GOERG Odile, HUETZ DE LEMPS Xavier, *Histoire de l'Europe urbaine II. De l'Ancien régime à nos jours, tome 5 : La ville coloniale*, Paris : Seuil, p. 660.

²⁵⁶ Marcel Kirchner a été directeur des travaux publics et services techniques de la ville de Nice de 1931 à 1948.

²⁵⁷ Nous avons obtenu ces informations lors de notre entretien avec Mme Mathis, épouse de Pierre Mathis, mai 2022.

²⁵⁸ La fille de Pierre Mathis, Mme. Granié, nous a confié que son père souhaitait trouver le lieu idéal pour qu'elle puisse poursuivre ses études. Nice, pour diverses raisons, répondait à ce critère.

que le produit de la fonction et du rôle dirigeants qu'assument ces agents politiques dans la gestion de ces organisations complexes que sont devenues les grandes municipalités urbaines. En dépit d'un discours très localiste [...], les maires des très grandes villes ont été les agents actifs d'un vaste processus de rationalisation technico-bureaucratique de l'administration et de la politique municipale, et du développement d'un type nouveau de domination et de direction politique.²⁵⁹

Jean Médecin correspond au type de personnalité politique décrit par Jean-Yves Nevers. Bien qu'ayant incontestablement une assise politique forte grâce à son autorité naturelle et à sa popularité, il n'en demeure pas moins que Jean Médecin a favorisé dans une certaine mesure la bureaucratisation de l'appareil municipal niçois en recrutant exclusivement des ingénieurs des ponts et chaussées comme Marcel Kirchner en 1931 et Michel Trinché en 1948 à la tête des services techniques de la ville de Nice²⁶⁰. Nous verrons par la suite qu'il en sera de même après Pierre Mathis, puisque ce dernier recrutera et formera des ingénieurs des ponts et chaussées qui lui succéderont.

Concernant le poids de Pierre Mathis, il faut rappeler qu'à l'époque le directeur général des Travaux et des Services techniques a une forte autorité. Madame Mathis, qui est restée longtemps employée à la mairie de Nice, nous a expliqué lors de notre entretien²⁶¹ que le directeur général des Travaux et des Services techniques avait une autorité plus forte à cette époque qu'aujourd'hui, et que le maire se reposait justement sur lui en ce qui concerne les questions d'aménagement et d'urbanisme. Nous avons retrouvé ce même sentiment de confiance dans un entretien que Jacques Rey et Guy Vanderaa, architectes et urbanistes, ont accordé en 2009 à Stéphane Autran²⁶². Jacques Rey et Guy Vanderaa ont été recrutés comme étudiants-architectes dans l'atelier d'architecture de René Gagès²⁶³. C'est dans le cadre de cet atelier qu'ils ont contribué à la construction du Centre d'échange de Perrache à Lyon. Jacques Rey et Guy Vanderaa affirment que :

À l'époque, même si on ne partageait pas forcément leurs opinions, la proximité était forte avec les politiques. Les techniciens étaient beaucoup plus libres qu'aujourd'hui, les hommes politiques étaient peu expérimentés par rapport à la mécanique

²⁵⁹ NEVERS Jean-Yves, « Du clientélisme à la technocratie : cent ans de démocratie communale dans une grande ville, Toulouse », *Revue Française de Science Politique*, vol.33, 1983, pp. 452-453.

²⁶⁰ Marcel Kirchner, ingénieur des ponts et chaussées (promotion 1920) est directeur des travaux et des services de la ville de Nice de 1931, jusqu'à sa mort en 1948. Son successeur, Michel Trinché, est lui aussi un ingénieur des ponts et chaussées (promotion 1924). In GARDON Sébastien, *Gouverner la circulation urbaine : des villes françaises face à l'automobile (années 1910-années 1960)*, thèse en sciences Politiques : Lyon 2, 2009, p. 261.

²⁶¹ Entretien réalisé en mai 2022.

²⁶² L'entretien a été réalisé le 21 avril 2009, et est accessible sur le site internet de la prospective de la Métropole de Lyon : <https://www.millenaire3.com/Interview/2009/le-centre-d-echanges-de-perrache-precursur-des-futurs-centres-multimodaux>.

²⁶³ René Gagès (1921-2008) était un architecte moderne lyonnais.

d'aménagement. Ils faisaient confiance à leur directeur des services. Félix Rollet, adjoint à l'urbanisme de la ville de Lyon n'avait aucun pouvoir sous Pradel²⁶⁴ pour ces gros projets. Quand il s'en énervait, Pradel se levait et lui disait « Mais asseyez-vous Mr Rollet, vous voyez bien que vous êtes fatigué ! » Il n'y en a qu'un qui a pu gouverner avec Louis Pradel, c'est Charles Béraudier.²⁶⁵

Les témoignages de Jacques Rey, Guy Vanderaa et de Maggy Mathis concordent. La figure du responsable des services technique est alors incontournable, et celui-ci a une forte autorité sur ses équipes. Il en a certainement été de même pour Marcel Kirchner puis pour Pierre Mathis.

2 Vers la ville fonctionnaliste.

Afin de comprendre le projet de Pierre Mathis et son influence déterminante sur l'évolution urbaine de Nice dans la seconde moitié du XX^e siècle, il est essentiel d'analyser finement le compte-rendu de la conférence qu'il donna le 13 février 1962 au Palais des expositions de Nice. L'avenir de la ville de Nice, selon Pierre Mathis, est résumé dans cette conférence : le logement, la voirie, les équipements sportifs, éducatifs... La lecture de ce compte-rendu nous permet de comprendre la pérennité du projet de Pierre Mathis, de Jean à Jacques Médecin.

Pierre Mathis part d'un constat : « Nice n'est plus une *station*, elle est devenue une grande ville avec ses avantages et ses inconvénients »²⁶⁶ ; elle « sent la nécessité de se transformer [...] pour ne plus avoir comme seule ressource les possibilités d'un tourisme qui a tendance à se stabiliser »²⁶⁷. Tout le programme de Pierre Mathis dans cette conférence vise à répondre à deux impératifs : encadrer le développement urbain de Nice et doter la ville des équipements indispensables à l'ouverture de la gamme de ses activités au-delà du seul tourisme d'été. C'est le premier volet qui nous intéresse ici.

Pierre Mathis souligne la principale difficulté à laquelle est confronté le développement urbain de Nice : l'étroitesse du site. Les services techniques doivent, dans un espace restreint, à la fois « loger l'afflux de population » et « [réglementer] la construction pour qu'elle ne soit pas anarchique ». Nice compte 211 265 habitants en 1946 et un peu moins de 300 000 (292 958) en 1962 sur un site enclavé par le relief et le bord de mer. Ceinturée de l'ouest au nord par les

²⁶⁴ Louis Pradel a été maire de Lyon de 1957 à 1976.

²⁶⁵ Entretien du 21 avril 2009 accordé à Stéphane Autran.

²⁶⁶ Conférence donnée le 13 février 1962 par Pierre Mathis, Directeur général des travaux et des services techniques de la ville de Nice, au cercle scientifique Flammarion en la salle Carlonia, p. 21.

²⁶⁷ *Ibidem*, p. 3.

collines et par le mont Chauve, à l'est par les monts Boron, Vinaigrier et Gros, les seuls axes plats offrant une échappatoire sont d'une part l'axe de la Californie, qui relie, le long d'une étroite bande de terre, le centre-ville à la plaine du Var, et, d'autre part, la plaine du Paillon qui relie Nice aux villages situés en amont. Autrement dit, l'urbanisation des collines est, au début des années 1960, l'une des possibilités d'extension de l'agglomération. Cependant, pour Pierre Mathis, cette solution ne doit pas être envisagée parce qu'il entend préserver, et nous reprenons ses termes, la « végétation » des collines et parce que les investissements en termes d'infrastructures seraient trop onéreux²⁶⁸. Pierre Mathis propose une autre solution en vogue à l'époque en matière de gestion urbaine : la densification de l'habitat. Il s'agit de prévoir « dans toute la zone plate jusqu'au pied des collines des constructions denses, continues le long des alignements »²⁶⁹. Cette position était déjà défendue par le plan Cornudet qui prévoyait la création d'un boulevard de contournement entre l'urbanisation dense de la ville, et l'espace agricole à préserver des collines. Il faut donc réformer et étendre le réseau viaire afin que des immeubles puissent prendre place de part et d'autre des nouvelles avenues.

Cette solution aurait pour avantage de préserver ce que Pierre Mathis nomme le « capital touristique » de la ville. Le DGT²⁷⁰ de la Ville de Nice est un homme de son temps puisqu'il associe densification urbaine et préservation de l'environnement. Pour rappel, le plan Voisin de Le Corbusier pour le centre de Paris, s'il imaginait la construction de hautes tours dans le but de densifier l'habitat, n'en prévoyait pas moins de planter des arbres dans les espaces laissés libres. Pierre Mathis s'inscrit dans cette même logique : densifier l'habitat pour préserver la « végétation » des hauteurs. Selon lui, la « végétation » forme autour de la ville « une ceinture qui en est le charme » qu'il est essentiel de protéger « dans l'intérêt économique de la Ville ». Nous retrouvons là une conception de l'environnement qui est propre aux villes touristiques : l'environnement n'est pas préservé pour lui-même, mais dans le but de permettre aux touristes de jouir d'un paysage spectaculaire²⁷¹.

²⁶⁸ Dans le Plan d'Urbanisme Directeur de 1962, le mont Vinaigrier et le Mont Alban sont affectés à des parcs publics départementaux. Néanmoins, la commission nationale des plans d'urbanisme a, selon les représentants niçois, laissé trop de latitude à l'urbanisation hors du périmètre d'agglomération. In GRAFF Philippe, *Une ville d'exception : Nice, dans l'effervescence du 20^e siècle*. Nice : Serre, 2013, pp. 160-161.

²⁶⁹ Cette position était déjà défendue par le plan Cornudet qui prévoyait la création d'un boulevard de contournement entre l'urbanisation dense de la ville, et l'espace agricole à préserver des collines.

²⁷⁰ Directeur Général des Travaux, poste qu'occupait Pierre Mathis à la mairie de Nice.

²⁷¹ Nous avons montré dans nos travaux sur l'urbanisme niçois au XIX^e siècle que le but de la Ville de Nice était de préserver son cadre naturel à des fins touristiques. Par exemple, le reboisement de la colline du château dans les années 1820 visait à doter la ville de Nice d'un parc supplémentaire, tout comme le reboisement du Mont Boron, après 1860, avait clairement pour objectif de créer un cadre paysager agréable. BODINIER Stéphen, *Nature et aménagements urbains à Nice au XIX^e siècle*, mémoire de Master 2 sous la direction de HUETZ DE LEMPS Xavier, Université Côte d'Azur, 2012.

B) Les premières réflexions de Pierre Mathis sur la voie rapide.

1 Le rôle fondateur de la délibération de juillet 1957.

Avant d'étudier ce que la conférence de Pierre Mathis nous apprend au sujet de la voie rapide, nous allons opérer un léger retour en arrière en 1957, c'est-à-dire un an seulement après l'arrivée de Pierre Mathis à la Ville de Nice, afin de bien comprendre comment le projet de la voie rapide s'est construit.

La délibération de juillet 1957 montre que Pierre Mathis a repris très vite le projet de la voie rapide puisque lui-même a été nommé directeur général des Travaux et des Services techniques en 1956. La présente délibération traite de la « voie de pénétration à circulation rapide et accès limité ». Il est en effet décidé, dès cette délibération, qu'une voie rapide est nécessaire :

[...] cette nouvelle voie de pénétration apporterait une réponse au moins partielle, à la question que pose la congestion croissante de la circulation, mais elle devrait être conçue pour supporter de grands débits avec une sécurité accrue.

Il est hors de question de concevoir une voie rapide en élargissant simplement des rues comme avait pu le préconiser le projet Kirchner, en tout cas dans le secteur des collines de Nice Ouest. Les rues existantes, notamment la rue de France, sont devenues des « rues commerçantes et des rues de stationnement ». Ces rues ne pourraient devenir une voie rapide car elles représentent une nécessité pour les riverains et pour l'économie de la ville. De plus, il est constaté qu'une voie rapide constitue « une véritable barrière pour les rues transversales, si elle est établie à leur niveau ». Une voie rapide telle que l'avait imaginée Louis Aublet, c'est-à-dire superposée à la trame urbaine s'impose donc. Par conséquent, les rues de France et de la promenade des Anglais doivent garder leurs caractéristiques :

Tandis que l'actuelle route nationale 7 deviendra voie urbaine et restera affectée à la circulation commerciale, que la Promenade des Anglais restera réservée à la circulation touristique, la nouvelle route appelée à devenir route nationale en remplacement de l'actuelle RN 7 sera le siège de la circulation lourde [poids lourds] et de la circulation rapide [automobile].²⁷²

Nous pouvons donc affirmer que la conception d'une voie rapide ne remet pas en question la trame urbaine, en tout cas pas dans l'exemple niçois. La voie rapide doit au contraire soulager le trafic de la trame urbaine afin que chacune des voies conserve ce qui fait sa particularité. Le fait d'implanter la voie rapide le long de la voie ferrée doit justement éviter que cette voie rapide

²⁷² AM, 1D1 139, délibération du 22 juillet 1957.

n'ait un impact sur la voirie urbaine. Nous pouvons également constater que nous sommes déjà dans une logique de course sans fin puisqu'il est précisé que la solution de la voie rapide n'apportera qu'une solution partielle à celle de l'augmentation de la circulation urbaine.

Des estimations sont d'ores et déjà faites sur l'évolution du trafic. Selon des études de 1955 la répartition de la circulation est la suivante (en moyenne journalière)²⁷³ :

	Motos et scooters	Voitures légères	Poids lourds	Transports en commun	Total
Route du bord de mer (au pont du Var)	2 180	13 200	680	90	16 150
RN 7 (au croisement de la RN 202)	1 400	4 060	3 400	440	9 300

Les autorités municipales escomptent que 75 % de la circulation de la RN 7 et 25 % de la circulation de la route du bord de mer emprunteront la future voie rapide :

Il n'est pas douteux que la déviation projetée [voie rapide] fera sur les rues avoisinantes un appel considérable et même sur la route du bord de mer, car elle permettra un accès rapide au centre même de la ville.²⁷⁴

Le chantier est divisé en deux parties, de part et d'autre de la place Saint Philippe : « [la] partie ouest est comprise entre la plaque tournante que constitue la place St Philippe et la grande voie de jonction que va réaliser le Service des ponts et chaussées entre la Route de Grenoble et celle du bord de mer ». Nous avons ici l'explication de pourquoi les autorités ont décidé de commencer par le tronçon ouest plutôt que par le tronçon est. Il s'agit d'établir un lien avec le reste du département et de la France. Surtout, il s'agit de décongestionner, comme nous l'apprend une délibération du 15 janvier 1962²⁷⁵, la RN 7, c'est-à-dire la rue de France, très fréquentée notamment par les touristes qui traversent Nice pour gagner l'Italie. Le but premier de la voie rapide est de permettre aux véhicules venant de l'ouest de pénétrer dans le centre de Nice. Exécuter le tronçon est n'aurait en définitive aucun intérêt puisqu'il serait coupé de la circulation ouest, et ne permettrait, dans ce cas, qu'une circulation entre quartiers. Or, le destin de la voie rapide selon Pierre Mathis est bien plus que d'être une simple voie de liaison inter-quartiers.

²⁷³ AM, 1D1 139, délibération du 22 juillet 1957.

²⁷⁴ *Ibidem*.

²⁷⁵ AM, 1D1 148, délibération du 15 janvier 1962.

2 Tropisme britannique.

La délibération du conseil municipal du 22 juillet 1957 a aussi le mérite de nous offrir un point de comparaison : Londres. Nous sommes en droit de nous demander de quelle ville Pierre Mathis et Louis Aublet se sont inspirés pour réaliser la voie rapide. Étant donné que l'on a longtemps appelé la voie rapide « express way », nous nous doutons que l'origine de cette voie soit essentiellement américaine et d'autres métropoles du monde occidental ont pu inspirer les directeurs généraux des Travaux et des Services techniques, comme la capitale britannique :

On peut, à ce sujet, évoquer certains projets envisagés en Grande-Bretagne, en particulier pour Londres :

L'exemple à citer est de celui de « l'anneau A » qui figure au plan d'aménagement du Comté de Londres approuvé en 1943. L'anneau A est une route périphérique qui entoure le centre de la capitale anglaise, et dont le développement total mesure 18 kms. Les auteurs du projet ont évalué la dépense à 130 Milliards de francs français 1956, soit environ 750 millions de francs au kilomètre.²⁷⁶

Décidément, les exemples demeurent anglo-saxons. Les autorités britanniques ont en effet chargé les urbanistes John Henry Forshaw et Patrick Abercrombie²⁷⁷, de réaliser un plan pour le développement de Londres en 1943 : le *County of London Plan*. Ce plan a été préparé afin de mieux réguler l'urbanisation de Londres, et de prévoir sa reconstruction dans l'anticipation de la fin de la guerre. Les idées de ce *County of London Plan* sont reprises en 1944 dans le *Greater London Plan*. Dans ce dernier, Patrick Abercrombie reconnaît que la principale de ses préoccupations a été celle du trafic²⁷⁸. Le trafic ne saurait être la seule préoccupation d'importance, mais elle compte beaucoup, ne serait-ce que par le nombre de vies humaines qui sont fauchées par des automobiles chaque année²⁷⁹. La solution pour Abercrombie est de ségréger le trafic entre voitures et piétons, et de repousser la circulation automobile en dehors des centres-villes, ou bien de contourner de manière aérienne ou souterraine les points noirs du trafic²⁸⁰. Abercrombie, s'inspirant de Richard Barry Parker²⁸¹, prévoit dans le *County of London Plan* de créer des anneaux de circulation, et des radiales faisant le lien entre ces anneaux, pour

²⁷⁶ AM, 1D1 139, délibération du 22 juillet 1957.

²⁷⁷ Patrick Abercrombie (1879-1957).

²⁷⁸ ABERCOMBRIE Patrick, « Some aspects of the County of London Plan », *The Geographical Journal*, nov-déc, 1943, vol. 102, n°5/6, p. 229.

²⁷⁹ *Ibidem*, p. 229.

²⁸⁰ SADOUX Stéphane, « Sir Patrick Abercrombie », *Urbanisme*, n°355, juillet-août 2007, p. 4.

²⁸¹ Abercrombie s'inspirait des idées de Richard Barry Parker (1867-1947) pour qui la solution des autoroutes était nécessaire pour répondre au problème du trafic croissant automobile. Richard Barry Parker était lui-même admirateur des autoroutes réalisées aux États-Unis.

fluidifier la circulation²⁸². Trois anneaux entourant la ville de Londres sont prévus, et l'anneau A est celui se trouvant le plus proche de la ville²⁸³. Ce projet est original car il est bien antérieur à celui du périphérique parisien, dont la construction a débuté en 1956.

Si les autorités niçoises prennent exemple sur Londres, c'est peut-être en raison de la Conférence de Londres de septembre 1956 consacrée aux autoroutes urbaines. Nous n'avons pas de données nous permettant d'affirmer que Pierre Mathis, et d'autres responsables niçois, étaient présents à cette rencontre. Nous posons l'hypothèse que oui, étant donné qu'il est fait référence à la ville de Londres dans la délibération de juillet 1957 que nous avons évoqué plus haut. Cette conférence d'envergure internationale a, entre autres, pour orateur principal l'urbaniste américain Robert Moses²⁸⁴, concepteur de la West Side Highway à New-York et du Triborough Bridge²⁸⁵ bâti en 1936. L'image du Triborough bridge est si révolutionnaire à l'époque qu'elle est reprise pour figurer sur la page de couverture de *Space, Time, Architecture* que l'historien de l'art Sigfried Giedion publie suite à une série de conférences données à l'université de Harvard en 1938 et 1939. Sur la page de couverture, le Triborough bridge se trouve au premier plan,

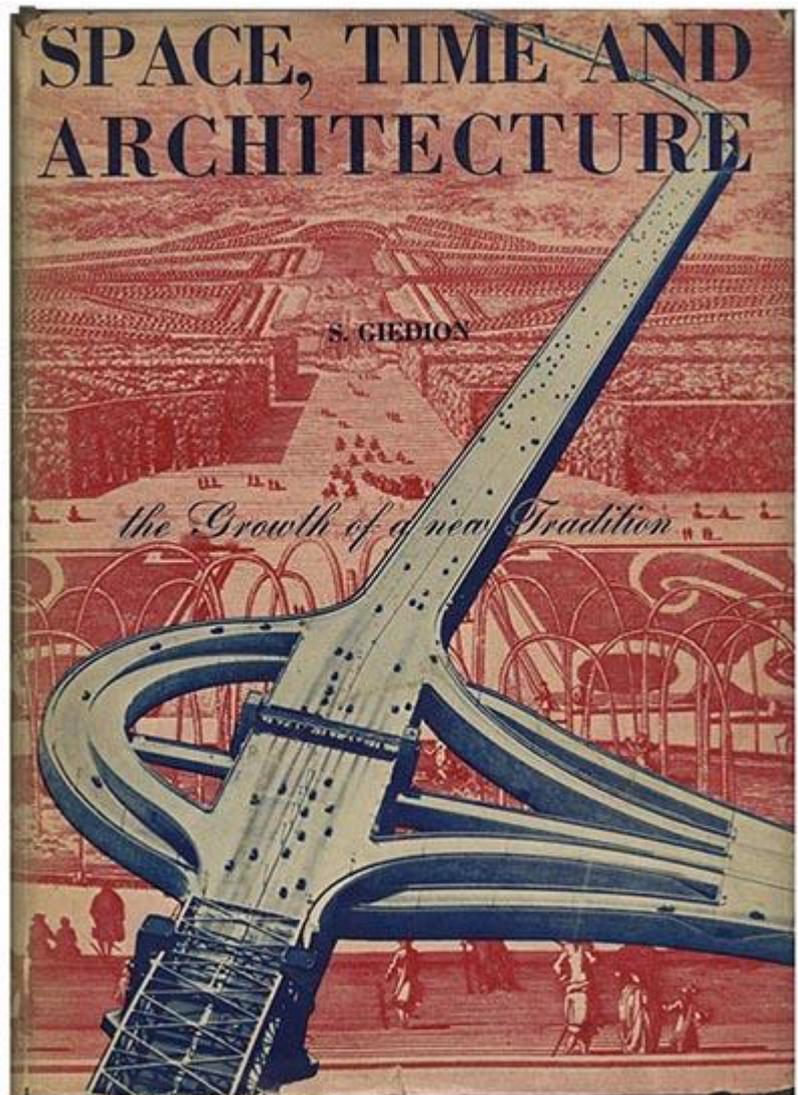


Figure 12. Couverture de "Space, Time and Architecture" avec le Triborough bridge en avant-plan de la couverture.

²⁸² ABERCOMBRIE Patrick, « Some aspects of the County of London Plan », *The Geographical Journal*, nov-déc, 1943, vol. 102, n°5/6, pp. 234-235.

²⁸³ L'idée des anneaux de circulation est reprise dans les années 1960 avec la création de quatre anneaux entourant Londres graduellement.

²⁸⁴ GUNN Simon, « People and the car : the expansion of automobility in urban Britain 1955-1970 », *Social History*, vol.38, n°2 (mai 2013), p. 223.

²⁸⁵ Le Triborough Bridge est un complexe composé de trois ponts reliant trois arrondissements new-yorkais.

alors que les jardins de Versailles de Lenôtre sont en arrière-plan. Le but est de montrer qu'il faut abandonner une ancienne vision de l'architecture pour passer à une forme plus moderne²⁸⁶. Cette couverture illustre l'idée de l'époque : faire table rase du passé. Si nous prenons la peine de faire référence à cette couverture c'est pour insister sur le fait que les techniciens français, et peut-être niçois qui se rendent à cette conférence ont été influencés par le modernisme étalé sous leurs yeux. L'une des conclusions de cette conférence de Londres est :

[qu'] une solution globale au problème (de la congestion) pourrait inclure de nouvelles routes et, comme nous le verrons, il est prouvé que les avantages les plus importants sont susceptibles de résulter de la construction de nouvelles routes telles que les autoroutes urbaines.²⁸⁷

Qu'ils aient assisté ou non à cette conférence, les responsables techniques niçois ont dû avoir des retours à ce sujet. Nous supposons que cette conférence a sans doute conforté les techniciens niçois, dont Pierre Mathis, que la construction d'une autoroute urbaine à Nice était une solution adéquate et moderne.

Ces échanges internationaux entre experts s'avèrent très importants, car ils signifient que les collectivités locales n'ont pas forcément attendu d'avoir l'aval de l'État auquel elles appartiennent. Les travaux de Cédric Fériel sur les échanges concernant la politique de piétonnisation au sein de l'OCDE²⁸⁸ attestent une circulation des expériences locales dès les années 1960 à un échelon transnational, en ignorant les institutions étatiques²⁸⁹. L'OCDE procède de la manière suivante : un comité d'étude réunit des études de terrain (échelon local), une synthèse est ensuite élaborée (échelon transnational), et des préconisations sont faites ensuite aux États (échelon national)²⁹⁰. L'OCDE s'est intéressée à la question des transports urbains, mobilisant sept groupes d'études de 1963 à 1967. Les travaux s'orientent vers l'amélioration de la fluidité du trafic²⁹¹. Les 20 et 21 novembre 1967 sont réunis 11 experts internationaux qui, globalement sont favorables au développement du trafic automobile²⁹². Les travaux de l'OCDE témoignent du dynamisme des villes et de leur prise d'initiative en ce qui concerne la question de la circulation urbaine. Le cas de Nice entre dans ce cadre puisque Jean

²⁸⁶ ALONZO Éric, *L'architecture de la voie*, Marseille : Parenthèses 2018, p. 21.

²⁸⁷ *The British Road Federation. Ring motorway for London*, Official Architecture and Planning, vol 23, n°5 (mai 1960), p. 230.

²⁸⁸ Organisation de Coopération et de Développement Économique.

²⁸⁹ FÉRIEL Cédric, « Du local au transnational, puis au national. Les apports des archives de l'OCDE en histoire urbaine », Histoire politique, [en ligne], n°29, mai-août 2016, www.histoire-politique.fr, p. 2.

²⁹⁰ *Ibidem*, p. 3.

²⁹¹ *Ibidem*, p. 4.

²⁹² *Ibidem*, p. 5.

Médecin a évoqué la nécessité de construire une voie rapide dès 1940. Même s'il ne s'agissait pas encore d'un projet d'*express way*, il n'empêche qu'il s'agit d'une initiative purement municipale.

Les techniciens niçois n'ont, par la suite, certainement pas attendu des préconisations de l'État en ce qui concerne la nécessité de bâtir des autoroutes urbaines. Les travaux de l'OCDE, même s'ils débutent en 1963, soit après la conception du projet de la voie rapide, ont certainement influencé Pierre Mathis. Rappelons que ce dernier conservait des liens de niveau international puisqu'il s'est rendu plusieurs fois à Brasilia²⁹³. Est-ce que, à cette occasion, Pierre Mathis a participé à certains travaux, ou bien est-il juste venu à Brasilia en observateur, nous ne le savons pas. Toujours est-il que Pierre Mathis est, à cette époque, dynamique, n'hésitant pas à aller chercher des exemples à l'étranger. S'il est fait référence au projet d'anneau A de Londres, c'est bien parce que le directeur général des Travaux et des Services techniques de la ville de Nice s'est informé sur ce sujet et qu'il s'est probablement rendu à la conférence internationale de Londres de 1956 sur les autoroutes urbaines. En 1964, Pierre Mathis s'est rendu, cette fois à coup sûr, à la semaine internationale de la technique de la circulation de Londres, durant laquelle il est le rapporteur général du thème « Organisation de la circulation en ville »²⁹⁴. Nous savons également que Pierre Mathis a participé à un congrès international de la Fédération des Ingénieurs Municipaux en 1967 à Amsterdam, où il a présenté un rapport sur le croisement d'artères urbaines, mais aussi, en 1970, à Anvers où il a présenté, avec M. Joachim de Liège, un rapport sur la « construction et l'économie de la voirie urbaine »²⁹⁵. Notons par ailleurs que Nice accueille plusieurs de ces réunions d'importance : les semaines internationales d'étude de la circulation routière et le congrès international de sécurité routière en 1960²⁹⁶, Concernant les thèmes abordés lors de la semaine internationale d'étude de la technique de la circulation routière, nous retenons en particulier le thème III qui s'intitule : « Pertes économiques dues à la congestion de la circulation ». Ce dernier thème est en effet typique de l'époque, et il est à l'origine de la construction des autoroutes urbaines dont le but est justement de fluidifier la circulation afin de diminuer au maximum les pertes économiques en question. Les journées européennes techniques de la route en 1963, puis le congrès annuel de l'AIVF et le congrès de l'Union internationale des Transports Publics en 1975²⁹⁷. De plus,

²⁹³ Entretien réalisé avec Madame Granié, fille de Pierre Mathis.

²⁹⁴ GARDON Sébastien, *Gouverner la circulation urbaine : des villes françaises face à l'automobile (années 1910-années 1960)*, thèse en sciences Politiques : Lyon 2, 2009, p. 261.

²⁹⁵ *Ibidem*, p. 258.

²⁹⁶ AD, 157 J 537.

²⁹⁷ *Ibidem*, p. 261.

un code urbain de la circulation étudié à la fin des années 1950 et mis en vigueur en 1964 a renforcé la visibilité de Nice sur ces questions²⁹⁸.

Pierre Mathis, et Louis Massabo sont présents et participent activement à ces réunions²⁹⁹. La dynamique que connaît alors la ville de Nice explique la présence de ces nombreux congrès. Progressivement, Nice est en effet en train de se métamorphoser, ce qui certainement nourrit la curiosité d'ingénieurs d'autres villes françaises, voire européennes. Tout ceci nous permet de nouveau d'insister sur l'importance de la personnalité de Pierre Mathis dans l'élaboration du projet de la voie rapide. Nous avons affaire à un ingénieur très compétent, dynamique sur le plan européen, et très au fait des évolutions de son temps.

C) Concevoir un projet plus audacieux pour la voie rapide.

1 Le rôle moteur de l'automobile dans la conception de la nouvelle voie rapide.

Dans sa conférence, Pierre Mathis aborde la question des équipements de voirie³⁰⁰ juste après sa présentation du plan d'urbanisme. C'est dire si le directeur général des Travaux et des Services techniques de la ville de Nice accorde beaucoup d'importance à ces projets. Ces derniers sont classés en deux catégories : les liaisons est-ouest, et les liaisons nord-sud. Dans la première, il est essentiellement question de la future voie rapide.

Tout d'abord, il faut insister sur une inflexion fondamentale par rapport au premier projet de « voie industrielle » : la nouvelle voie rapide ne sera plus réservée aux poids lourds et elle sera ouverte aux automobiles. Dans son exposé du 16 décembre 1962, à l'occasion de l'inauguration du premier tronçon de la voie rapide, Pierre Mathis rappelle que Jean Médecin a voulu cette extension aux voitures particulières³⁰¹. Par conséquent, le trafic de la rue de France et celle de la promenade des Anglais sera allégé, et cette dernière « pourra reprendre son rôle

²⁹⁸ *Ibidem*, p. 261.

²⁹⁹ Nous avons essayé de retrouver des traces des réunions ayant eu lieu à Nice aux Archives municipales de Nice et aux Archives départementales des Alpes-Maritimes. Nous n'avons rien trouvé aux Archives municipales de Nice. Quant aux Archives départementales, celles-ci contiennent deux documents intéressants. Le premier est un dépliant concernant la semaine internationale d'étude de la technique de la circulation routière et du congrès international d'étude de la sécurité routière ayant eu lieu tous les deux en 1960. Le dépliant contient le programme précis de chacune de ces réunions ainsi que le nom des participants. Le deuxième document est un rapport sur la conférence sur « Le rôle du tourisme dans l'économie routière » qui s'est tenue dans le cadre des journées européennes de la route de 1963. Nous reviendrons plus tard sur ce dernier document.

³⁰⁰ Conférence du 13 février 1962, p. 9.

³⁰¹ Archives Départementales (AD par la suite), 660W74, exposé fait par Pierre Mathis lors de l'inauguration du premier tronçon de la Voie rapide le 16 décembre 1962, Archives Départementales de la Ville de Nice, p. 1

touristique de promenade »³⁰². Cette phrase en dit long sur la saturation de certains axes et sur le fait que ces encombrements commencent alors à ternir l'image touristique de la Côte d'Azur. Les automobilistes sont effectivement contraints de traverser la cité niçoise. Une autre solution était envisageable, rappelle Pierre Mathis : celle d'une autoroute de contournement par le nord³⁰³. Il s'agit en fait du futur tracé de l'autoroute A8 qui a déjà été envisagé, peut-être même avant l'arrivée de Pierre Mathis à la mairie de Nice. Cette solution n'étant pas retenue pour le moment, Pierre Mathis souhaite faire d'une pierre deux coups : fluidifier, grâce à la voie rapide, la circulation de transit (essentiellement touristique) et la circulation locale. La solution de l'autoroute de contournement n'est pas pour autant remise aux calendes grecques car le DGT anticipe déjà la future saturation de la voie rapide.

Comme le conseil municipal l'avait déjà constaté en 1940, Pierre Mathis affirme que la route de France et la promenade des Anglais assurent une liaison insuffisante entre l'ouest de la ville et le centre. Il décide donc de reprendre le projet de Louis Aublet en apportant quelques modifications majeures à son tracé. Alors que ce projet prenait Magnan pour point de départ du futur axe, Pierre Mathis fait commencer la voie rapide dans la plaine du Var, en prévoyant sa jonction avec une autoroute future³⁰⁴. La voie rapide est conçue comme un axe en partie international : « [Cet axe] permettra d'assurer une liaison facile par le sud de la France avec l'Italie et incitera les véhicules qui viennent du nord de l'Europe jusqu'à Lyon, à passer par la vallée du Rhône et non par le tunnel du Mont Blanc »³⁰⁵. Effectivement, le DGT rappelle dans son exposé du 16 décembre 1962 qu'il a pris conscience d'un danger lors d'un voyage d'étude à Florence : les *autostrades* italiennes sont à l'époque d'une grande qualité et il craint que les touristes venant du Nord ne souhaitent rejoindre ces autoroutes par le tunnel du Mont Blanc³⁰⁶. Il n'est pas envisagé à l'époque de créer une autoroute de contournement de Nice : au contraire, il est prévu que l'autoroute venant de Toulon atteigne Saint Laurent du Var, et reparte plus à l'est de Nice. En effet, une autoroute de contournement présenterait plusieurs inconvénients :

[...] elle ne permettrait aucun accès facile au centre de la ville, donc n'intéresserait que médiocrement l'automobiliste niçois ; elle ne serait utilisée que par le trafic qui veut éviter Nice et qui ne représente certainement pas 10% du trafic total ; elle n'a d'intérêt

³⁰² *Ibidem*, p. 2.

³⁰³ *Ibidem*, p. 2.

³⁰⁴ Il s'agit de l'actuelle autoroute A8.

³⁰⁵ Conférence faite le 13 février 1962 par Pierre Mathis, Directeur général des Travaux et des Services techniques de la ville de Nice, au cercle scientifique Flammarion en la salle Carlonia, p. 10.

³⁰⁶ Discours de Pierre Mathis lors de l'inauguration du premier tronçon de la voie rapide le 16 décembre 1962, Archives Départementales de la Ville de Nice (AD par la suite), 660W74, p. 3.

que si elle est réalisée en totalité car elle n'est pas utilisable par tronçons ; elle coûterait certainement plus cher que la solution adoptée car le relief est très accidenté.³⁰⁷

Cette dernière deviendrait ainsi un point de jonction entre deux autoroutes ayant toutes deux un caractère international, ce qui permet à Pierre Mathis d'affirmer que « Notre Voie rapide a donc un rôle de liaison international entre l'extrémité de l'Autoroute de l'Estérel et la nouvelle autoroute qui doit relier Nice à la frontière italienne ». Cet argumentaire confère une dimension internationale à la voie rapide, ce qui est nettement exagéré.

Néanmoins, même si Pierre Mathis exagère la dimension internationale de la voie rapide en affirmant que des touristes en provenance d'Europe du nord pourraient l'emprunter³⁰⁸, il n'en demeure pas moins qu'elle a, à l'époque, un caractère stratégique. En effet, la Côte d'Azur est un lieu de destination pour les touristes français et d'Europe du nord, et un point de passage vers l'Italie pour les touristes français. Un rapport de la conférence sur « Le rôle du tourisme dans l'économie routière » qui s'est déroulée en 1963 à Nice nous éclaire à ce sujet. Ce rapport a été réalisé par Paul Clos, qui était à cette date Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées des Alpes-Maritimes. Le rapport fait tout d'abord le constat que les routes comme la nationale 7 sont très empruntées par les touristes³⁰⁹. Le rapport constate que l'axe Paris-Nice est le plus chargé en France en ce qui concerne les déplacements touristiques : « Compte tenu de la concentration estivale, il passe chaque jour sur cet axe, durant les mois de Juillet-Août 1 080 véhicules de touristes étrangers »³¹⁰. Or, selon ce même rapport :

Le nombre des touristes [...] doit doubler en 12 ans ; cet accroissement devrait se conjuguer dans l'avenir avec une utilisation plus grande de la voiture particulière, grâce au développement de la motorisation et à la réalisation des grands itinéraires européens.³¹¹

Cette citation est intéressante car, non seulement elle nous apprend que les spécialistes de la question du trafic automobile tablent sur une croissance des déplacements touristiques en automobiles sur l'axe Paris-Nice, mais elle nous montre aussi que cette hausse est perçue de manière positive. L'automobile est en effet synonyme de liberté individuelle, et le tourisme de développement économique. Concernant ces flux automobiles, une carte nous renseigne sur l'origine des Français empruntant la nationale 7 à destination de l'Italie (figure 13). Cette carte nous montre que des touristes français, en provenance de tout l'hexagone, mais en particulier

³⁰⁷ AD, 660W74, exposé fait par Pierre Mathis lors de l'inauguration du premier tronçon de la Voie rapide le 16 décembre 1962, Archives Départementales de la Ville de Nice, p. 2.

³⁰⁸ Les touristes en provenance d'Europe du nord empruntent plutôt les cols suisses pour se rendre en Italie.

³⁰⁹ AD, BR5320. Rapport sur « Le rôle du tourisme dans l'économie routière », p. 3.

³¹⁰ *Ibidem*, p. 8.

³¹¹ *Ibidem*, p. 8.

du nord de la France (zone I sur la carte) passent par le sud de la France, et donc par Nice, pour se rendre en Italie.

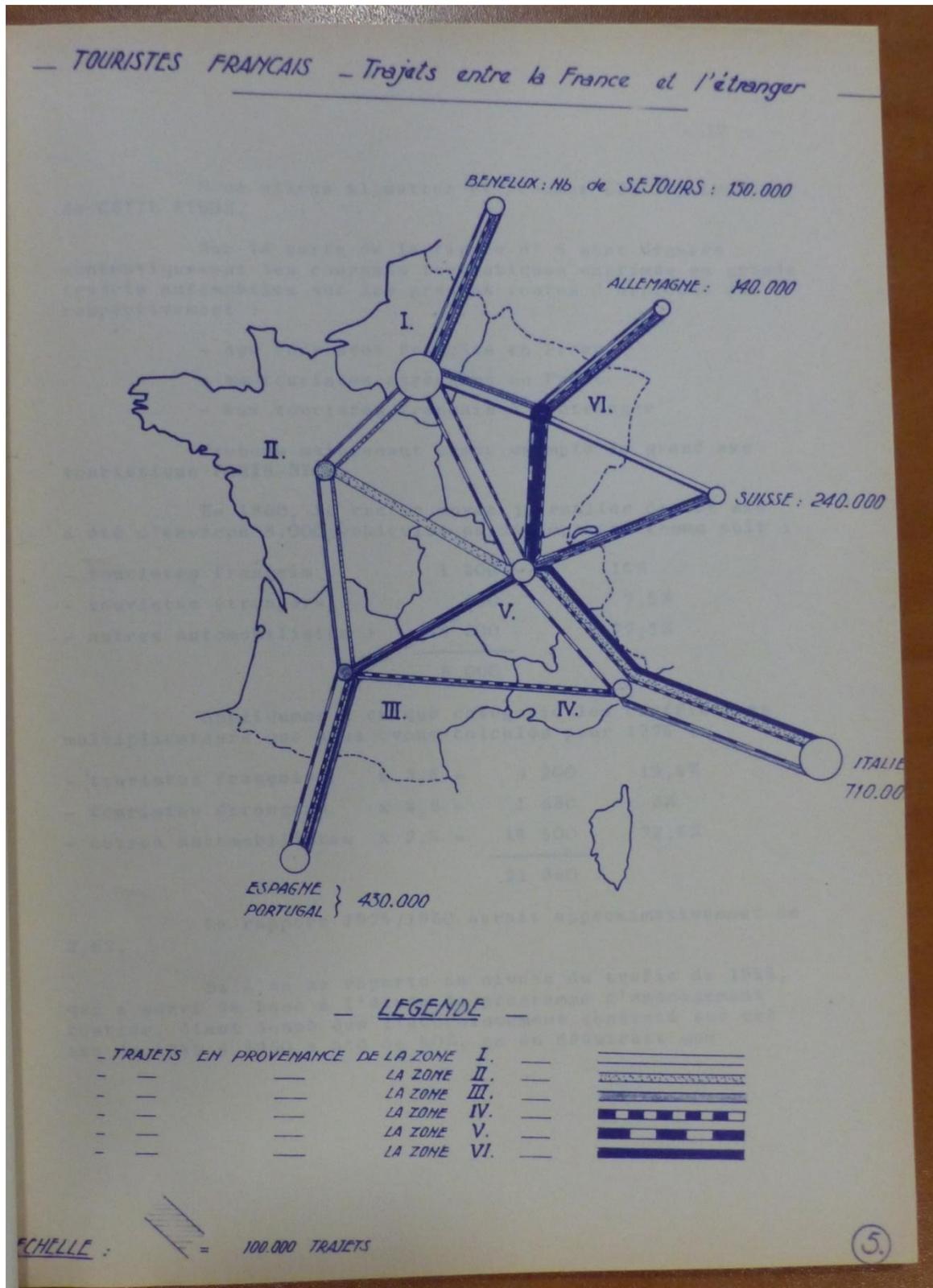


Figure 13. Touristes français, trajets entre la France et l'étranger. In rapport sur "Le rôle du tourisme dans l'économie routière". AD, BR5320.

TOURISTES FRANÇAIS & ÉTRANGERS - Trajets automobiles

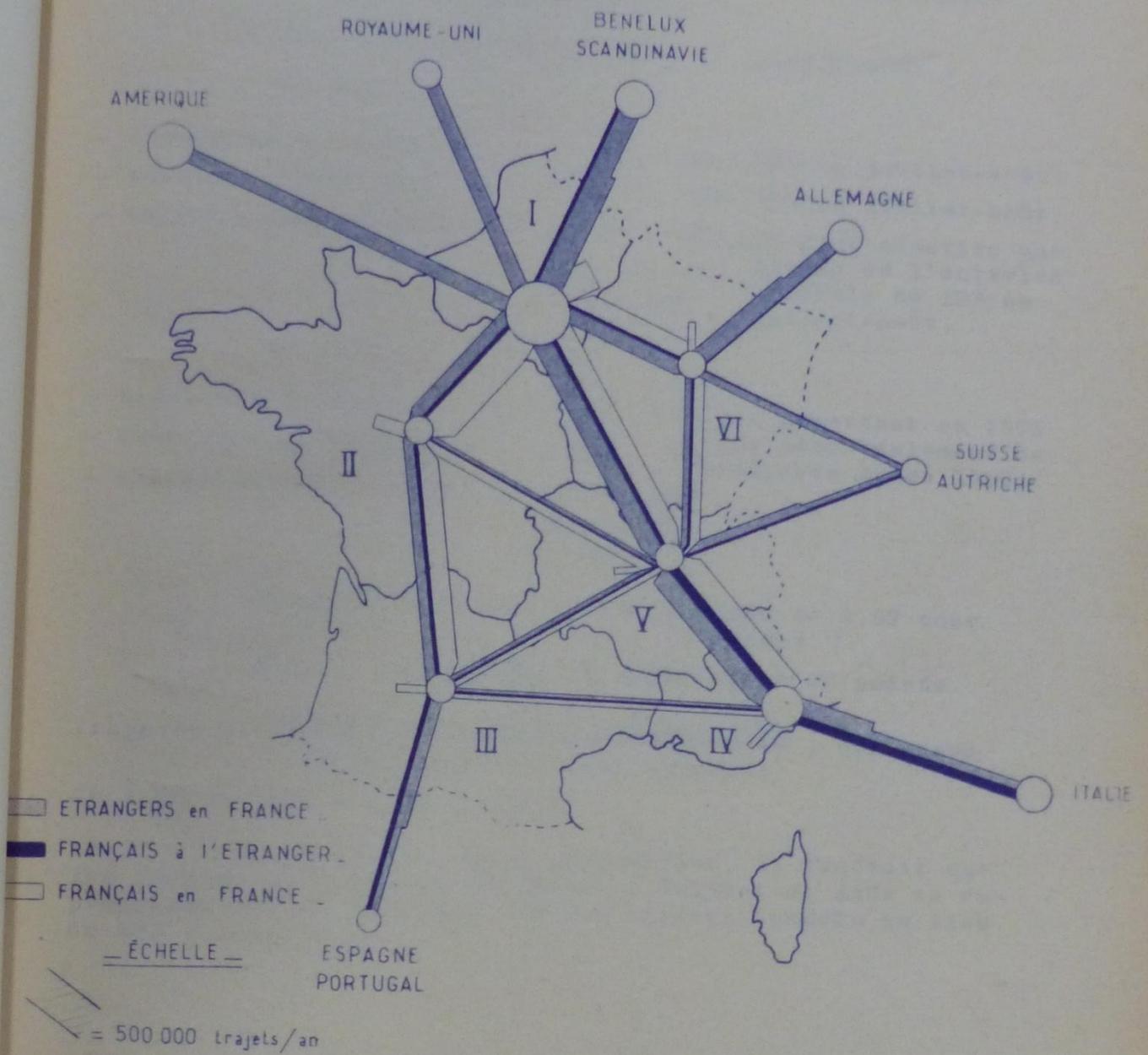


Figure 14. Touristes français et étrangers, trajets automobiles. In rapport sur "Le rôle du tourisme dans l'économie routière". AD, BR5320.

La carte précédente (figure 14) sur les trajets des touristes français et étrangers nous révèle que nombre de touristes étrangers se rendent sur la Côte d'Azur en automobile, même si peu d'entre eux poursuivent leur route en direction de l'Italie. En prenant en compte les trajets automobiles effectués par des français et des étrangers sur l'axe Paris-Nice, le service départemental des ponts et chaussées obtient les résultats résumés dans le tableau suivant³¹² :

	1960	1975
Touristes français	5 760	20 200
Touristes étrangers	1 080	3 020
Autres automobilistes	5 600	14 000

Les prévisions pour l'année 1975 envisagent une très forte hausse du trafic automobile sur l'axe Paris-Nice. Paul Clos présente ensuite le calcul d'un coefficient de pointe : la moyenne journalière de juillet-août est divisée par la moyenne journalière annuelle. On obtient 1,56 en 1960 et 1,74 en 1975. Le rapport 1975/1960 donne un coefficient de pointe de 3, au lieu de 2,67 pour l'année. Cette hausse inquiète le service des ponts et chaussées : « Pour éviter cette aggravation, il faudrait que les départs en vacances des mois de Juillet et Août ne représentassent en 1975 que 64% des départs annuels au lieu de 80% actuellement »³¹³. Le rapport anticipe tout particulièrement une hausse de la circulation sur le pont du Var à l'entrée ouest de Nice. Le coefficient de pointe 1975/1955 serait de 5, ce qui est considérable selon l'étude³¹⁴. Pierre Mathis a, sans aucun doute, eu vent de ce calcul, et c'est ce qui explique le caractère d'urgence qu'il confère à la construction de la voie rapide niçoise.

En même temps qu'il fait ces constats, le rapport préconise la construction de la voie rapide :

[...] si l'on dispose, non plus du samedi midi au dimanche soir, mais du vendredi soir au dimanche ou lundi matin et si, parallèlement, une voie rapide, agréable, peut-être autoroutière, permet de faire un voyage à 90 km/h au lieu de 40 km/h, c'est à 300 km que l'on va désirer se rendre, -les habitants de Turin, de Milan iront, comme cela se dessine depuis 2 ou 3 ans, passer leur week-end sur les bords de la Méditerranée à Gênes et aussi à Nice si nous construisons la route rapide.³¹⁵

Autrement dit, la construction de la voie rapide, en permettant de circuler plus vite à travers Nice, permettrait de développer le tourisme des Italiens piémontais et lombards sur la Côte

³¹² *Ibidem*, p. 13.

³¹³ *Ibidem*, p. 13.

³¹⁴ *Ibidem*, p. 14.

³¹⁵ *Ibidem*, p. 15.

d'Azur. Paul Clos fait ainsi le constat que l'infrastructure encourage les déplacements. C'est pourquoi, selon ce rapport l'État se doit d'intervenir dans la construction de la voie rapide. En effet, selon ce rapport l'État doit « avoir une politique harmonieuse et cohérente dans l'aménagement de son territoire »³¹⁶. Plus loin nous pouvons lire :

[si l'État] a jugé bon d'investir 20 milliards pour rapprocher Paris de Turin en ouvrant le tunnel du Mont-Blanc, il pourrait juger bon aussi d'aménager une liaison routière valable entre Turin d'une part, Nice et Marseille d'autre part, qui permettrait de faire accéder aisément sur la Côte d'Azur, une partie du trafic touristique qui s'en sera détourné.³¹⁷

Le service des ponts et chaussées des Alpes-Maritimes se fait donc le défenseur du projet de Pierre Mathis. On peut y voir une convergence des points de vue entre ingénieurs des ponts et chaussées, pour qui le credo de l'époque est la construction de nouvelles infrastructures routières, notamment des voies rapides urbaines.

Le rapport permet aussi de prendre en compte l'importance de la voie rapide au niveau européen. En effet, Paul Clos rappelle l'existence d'un programme européen des grandes liaisons défini par une Convention tenue à Genève en 1950. Parmi les axes évoqués, un en particulier retient notre intérêt : il s'agit de la route E1 qui relie Londres-Paris-Lyon-Nice-Gênes-Rome-Naples-Palermo. Cette route est définie comme la « voie d'accès privilégiée des Britanniques, Belges et Hollandais, vers la Côte d'Azur, la Riviera italienne et toute la côte ouest de la péninsule »³¹⁸. Le rapport précise que :

Il est à prévoir que, POUR CES VOIES, L'AUTOROUTE S'IMPOSERA³¹⁹ en raison des avantages qu'elle procure, notamment au touriste, en assurant un écoulement rapide et confortable du trafic.³²⁰

Paul Clos émet une seule réserve concernant la question du financement :

Si la conférence européenne des Ministres des Transports a pu préconiser certaines règles techniques destinées à uniformiser les caractéristiques des itinéraires internationaux en fonction du volume de la circulation prévisible [...] elle n'a pu aboutir en ce qui touche à la question du financement des travaux et, par conséquent, à leur réalisation dans le temps suivant un programme coordonné.³²¹

³¹⁶ *Ibidem*, p. 34.

³¹⁷ *Ibidem*, p. 34.

³¹⁸ *Ibidem*, p. 36.

³¹⁹ En majuscules dans le texte original.

³²⁰ *Ibidem*, p. 36.

³²¹ *Ibidem*, p. 36.

Nous y reviendrons plus tard, mais cette question du financement est en effet cruciale puisque c'est elle qui détermine le rythme auquel les travaux peuvent avancer. C'est la raison pour laquelle Paul Clos encourage son auditoire :

Sans doute, ces difficultés ne seront-elles pas aisément résolues. C'est pourquoi, je vous propose d'œuvrer chacun en vue de la REALISATION RAPIDE DE CES LIAISONS AUTOROUTIERES³²², que nous venons d'évoquer dans le cadre du tourisme européen.³²³

Cet extrait nous montre que les réunions internationales que nous avons déjà évoquées sont l'occasion pour les participants de faire la promotion de leurs projets respectifs, et aussi pour

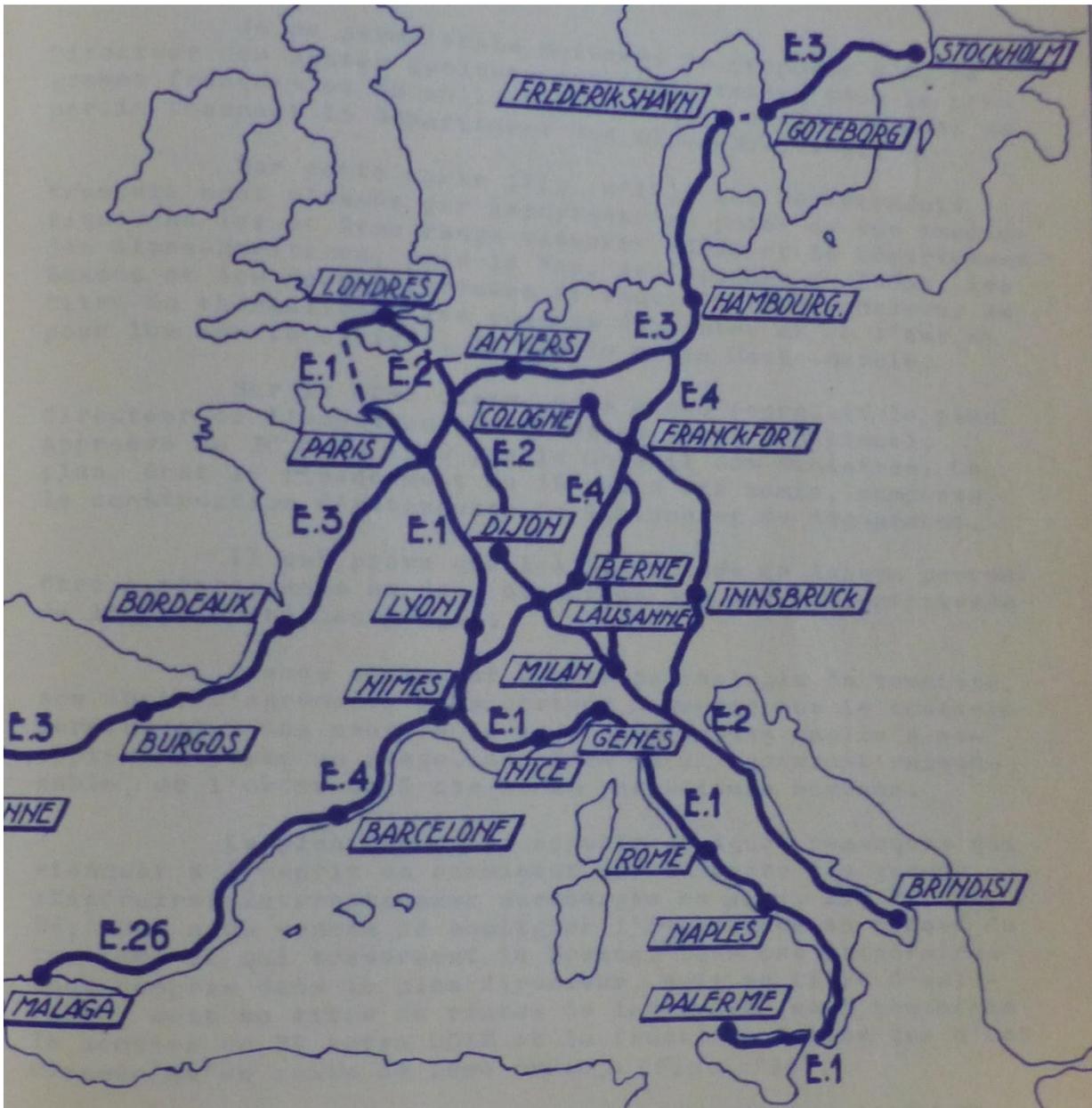


Figure 15. Carte des routes européennes. In rapport sur "Le rôle du tourisme dans l'économie routière", AD 5320.

³²² En majuscules dans le texte original.

³²³ *Ibidem*, p. 36.

donner une cohérence à leurs actions dans leurs différents pays. Ce besoin de cohérence est d'autant plus grand que les projets de grandes connexions autoroutières sont pensés à l'échelle européenne. Ainsi nous apprenons que la voie rapide se situe sur un axe européen allant de Londres à la Sicile, ce qui lui donne un rôle non négligeable dans l'achèvement de cette connexion.

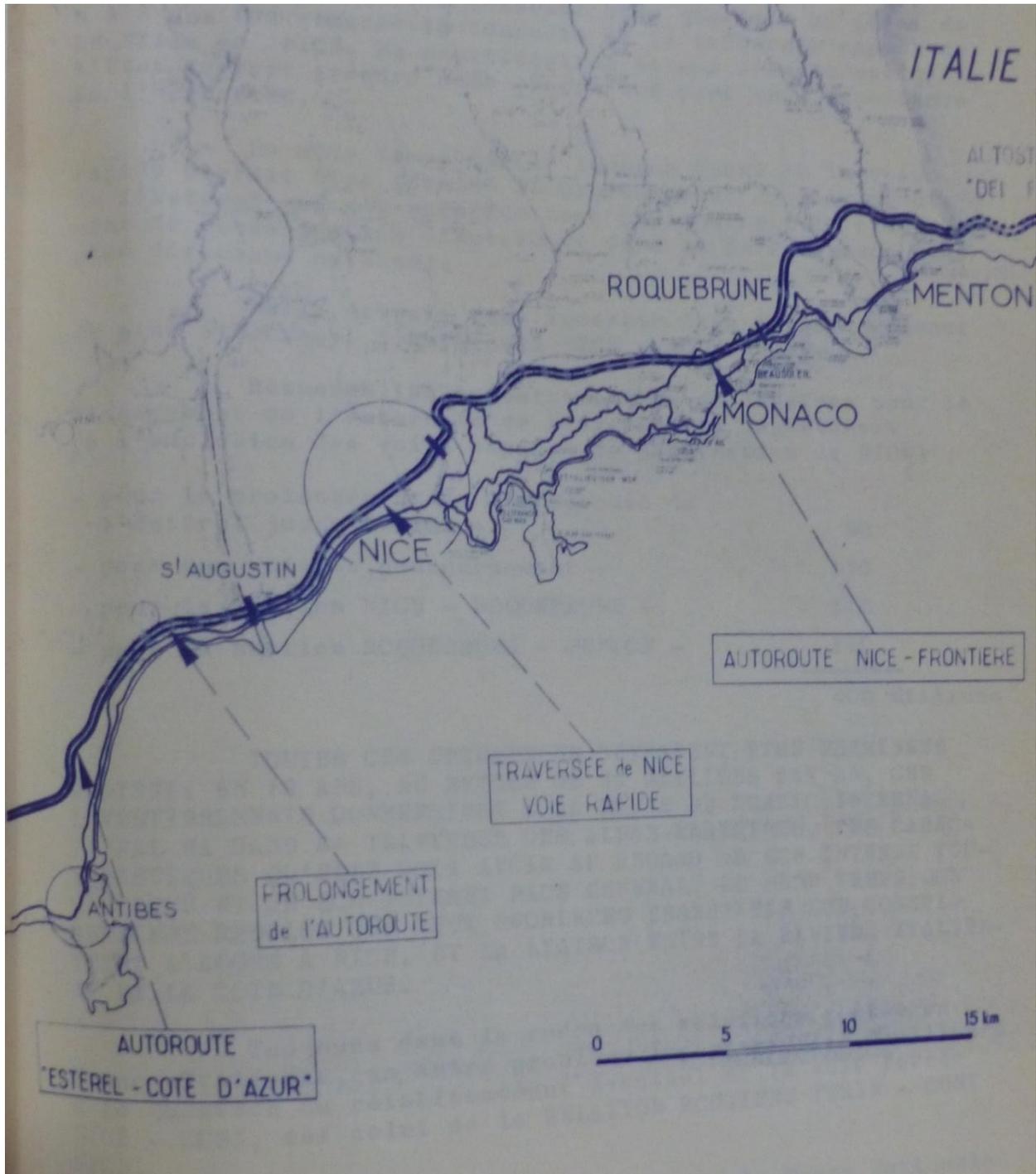


Figure 16. Situation de la voie rapide dans le réseau autoroutier maralpin. In rapport sur "Le rôle du tourisme dans l'économie routière", AD 5320.

La voie rapide, selon Pierre Mathis, aurait aussi un caractère polyfonctionnel. Liaison internationale, elle est aussi destinée à avoir « un rôle local car elle facilite l'entrée, à partir de l'ouest, de la ville, entrée, qui, malgré les voies actuelles, devient de jour en jour plus difficile »³²⁴. Cet accès occidental se ferait par un échangeur situé dans la plaine du Var qui permettrait aux automobilistes de la future autoroute de rejoindre directement le centre. Ce projet comptait relier directement le centre-ville niçois à la périphérie de la plaine du Var. La voie rapide aurait aussi une finalité de desserte intra-urbaine « d'une part entre le marché gare de Saint Augustin et le centre de la ville et, d'autre part, entre les quartiers de résidence de Saint Maurice et les quartiers de travail de la vallée du Paillon en décongestionnant Carabacel ». Le marché-gare de Saint Augustin, aussi appelé le MIN³²⁵, deviendra effectivement un lieu stratégique indispensable pour le bon ravitaillement de Nice.

2 Le chemin de fer comme fil d'Ariane.

Le tracé projeté par Louis Aublet prenait comme point de départ la place Magnan, pour ensuite longer la voie ferrée jusqu'au boulevard Gambetta. Pierre Mathis reprend cette partie du projet car elle permet de concentrer les nuisances sonores (voitures et trains) sur un même axe, celui de la voie ferrée. Les solutions divergent ensuite. Louis Aublet prévoyait de faire remonter la voie rapide jusqu'à la place Gambetta dans le quartier de la Libération, puis de lui faire rejoindre un tunnel sous la colline de Cimiez à la hauteur de la rue Georges V. Pierre Mathis choisit, lui, un tracé qui suit la ligne de chemin de fer le long de la gare Thiers jusqu'à la colline de Cimiez. Le tracé de Louis Aublet avait sans doute pour but de desservir le marché de la Libération, alors que celui de Mathis se veut plus économique, puisque la longueur de la voie rapide sera moindre. Le projet de Pierre Mathis est aussi moins nuisible au niveau sonore, car le tracé de la voie ferrée et de la voie rapide coïncident jusqu'à la colline de Cimiez, sans faire de détour par le quartier de la Libération. Au débouché du tunnel de Cimiez, le point d'arrivée est le même : un échangeur est prévu au niveau du Paillon. Plus à l'est, les deux tracés sont identiques : élargissement du boulevard Sainte Agathe³²⁶, tunnel sous le Mont Boron, et arrivée de la voie rapide à Villefranche-sur-Mer.

³²⁴ Conférence faite le 13 février 1962 par Pierre Mathis, Directeur général des Travaux et des Services techniques de la ville de Nice, au cercle scientifique Flammarion en la salle Carlonia, p. 10.

³²⁵ Marché d'Intérêt National.

³²⁶ Actuel boulevard Delfino.

Le projet défendu par Pierre Mathis privilégie l'amointrissement des nuisances sonores et la liaison avec la plaine du Var. Sans remettre en question la pertinence du projet Aublet, dont il s'est d'ailleurs inspiré, force est de constater que celui de Pierre Mathis est plus ambitieux. Malheureusement, les sources dont nous disposons ne retracent pas le dialogue qui a eu lieu entre les différents directeurs techniques de la ville de Nice, et il ne nous est pas possible de reconstruire la manière dont la décision a été prise. Toujours est-il que sous Louis Aublet, le but était de faire de la voie rapide le lien entre le MIN (Marché d'Intérêt National) et le cœur de Nice. Le tracé de Pierre Mathis s'inscrit dans cette logique, mais il fait une place au trafic automobile. En effet, il permet de faciliter le transit des automobilistes à travers Nice, car il fait la jonction avec l'échangeur du Var et il évite un long détour par le quartier de la Libération. Il fluidifie par ailleurs le trafic local, et il assure aussi une liaison avec l'aéroport de Nice, grâce à l'échangeur de Saint Augustin, et avec la gare du centre-ville.

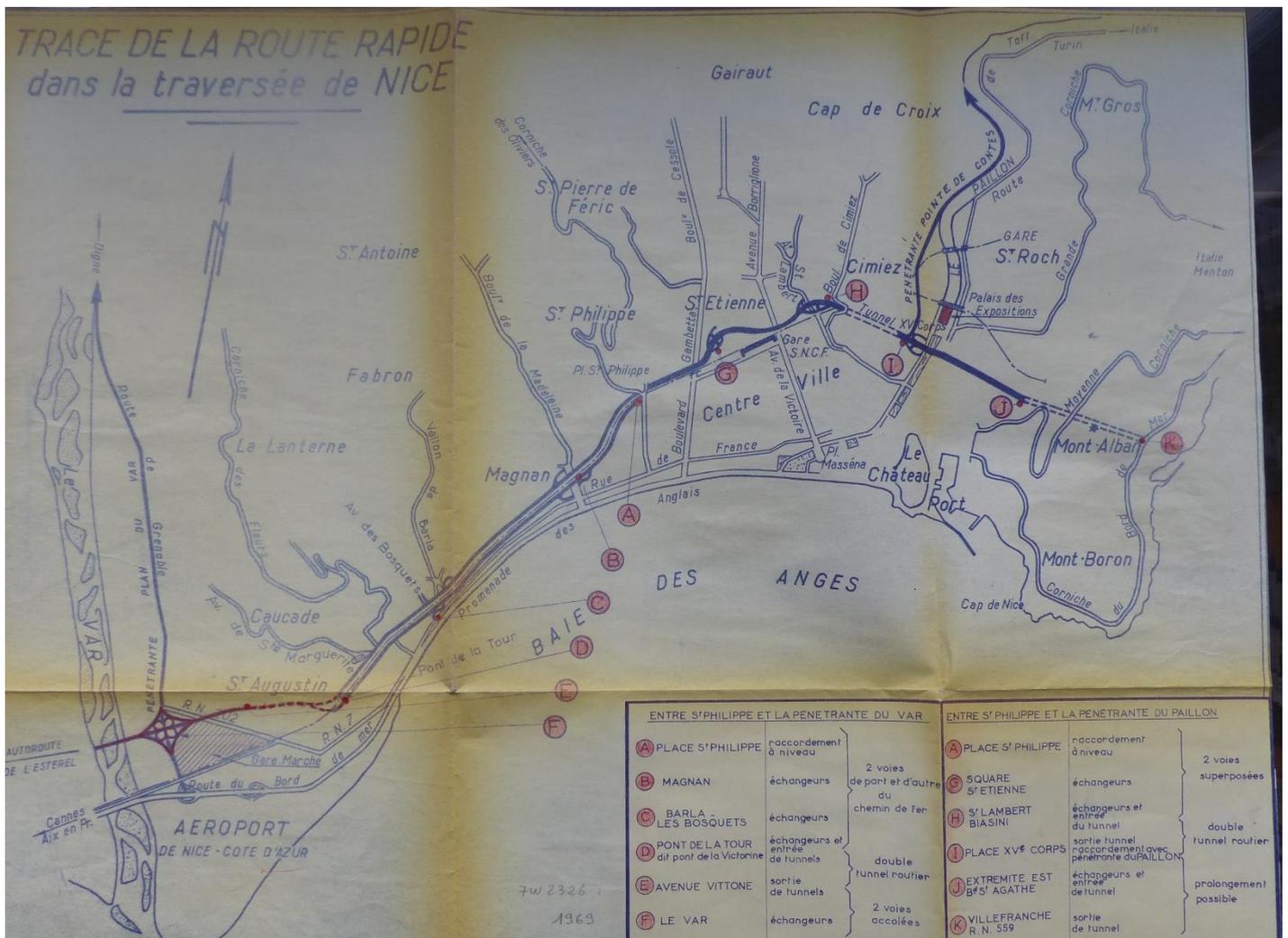


Figure 17. Plan de la voie rapide daté de 1969. AM, 771W23.

3 Une voie rapide structurante pour l'urbanisme niçois.

Ce projet de voie rapide doit être replacé dans la perspective du développement du réseau viaire de Nice selon le point de vue défendu par le corps des ingénieurs des ponts et chaussées qui s'affirme dans la période d'après-guerre. Dans sa conférence de février 1962, Pierre Mathis prévoit également de réaliser des liaisons nord-sud dans le but de fluidifier la circulation. Le DGT envisage par exemple de prolonger le boulevard Grosso et de raccorder l'avenue Malausséna au boulevard Gorbella. L'un de ces projets se démarque par son ambition : « la couverture du Paillon et l'amélioration de ses deux rives » dans le but « d'aménager une nouvelle liaison nord-sud »³²⁷. Pierre Mathis n'est malheureusement pas plus explicite à ce sujet et sans doute n'a-t-il pas envisagé, à cette date, la pénétrante que nous connaissons actuellement. Toutefois, il est intéressant de souligner que la voie rapide croiserait cet axe à sa sortie de la colline de Cimiez, assurant un transfert de trafic automobile aisé entre ces deux voies. De manière générale, la voie rapide est destinée à devenir l'artère centrale du flux automobile, permettant d'irriguer l'ensemble du réseau grâce aux échangeurs et aux voies de liaisons nord-sud.

Cette fonction artérielle nous amène justement à nous interroger sur la place des échangeurs. Les échangeurs du plan Mathis sont prévus à intervalles réguliers et ils sont placés à des points stratégiques pour desservir les différents quartiers. En ce sens, la voie rapide a en quelque sorte un caractère « démocratique » : elle dessert chacun des quartiers qu'elle traverse. Logiquement, les échangeurs se trouvent en général aux croisements d'axes nord-sud : celui de Fabron est situé au débouché du boulevard de Fabron, ceux de Saint Augustin et de Magnan aux extrémités du futur boulevard de l'ouest (aujourd'hui Napoléon III) ; celui de Saint Philippe à hauteur du boulevard Grosso ; celui de Saint Étienne entre les boulevards Gambetta et Malausséna qui structurent à eux deux le centre de Nice ; celui de Saint Lambert dessert l'avenue Saint Lambert et le boulevard de Cimiez ; enfin, l'échangeur du Paillon irrigue l'est de la ville. Aux deux extrémités, les échangeurs de Saint Augustin et du Paillon revêtent un caractère hautement stratégique. L'échangeur de Saint Augustin sera relié à l'autoroute, mais aussi à la plaine du Var et à l'aéroport. Le type d'échangeur prévu est celui en forme de feuille

³²⁷ Conférence faite le 13 février 1962 par Pierre Mathis, Directeur général des Travaux et des Services techniques de la ville de Nice, au cercle scientifique Flammarion en la salle Carlonia, p. 10.

de trèfle³²⁸. Ce type d'échangeur est assez classique des entrées de ville puisqu'il est même préconisé dans le *Que sais-je. Techniques de l'urbanisme*. Ce type d'échangeur est réputé être compliqué et onéreux, mais efficace, surtout pour les trafics supérieurs à 5 000 véhicules par heure³²⁹. Quant à l'échangeur du Paillon, celui-ci permettra de rejoindre les vallées du Paillon et de ses affluents. Sur le papier, ces échangeurs permettent de desservir parfaitement la ville de Nice et de relier le centre à la proche périphérie.

Enfin, cette voie rapide doit avoir les caractéristiques d'une autoroute, ce qui la distingue nettement du projet voulu par Marcel Kirchner. Les deux chaussées auront environ 7 mètres chacune de largeur et elles seront séparées par un terre-plein central. En termes de sécurité seront également mis en place un garde-corps et une glissière de sécurité « chargée de renvoyer les véhicules qui quitteraient la chaussée ». Le caractère autoroutier de cet axe fait que les riverains n'y auront pas accès directement, mais devront emprunter, comme tous les usagers, les échangeurs destinés à pénétrer sur la voie rapide. Le caractère autoroutier s'affirme aussi dans l'usage d'une voie rapide où « sera interdite la circulation des piétons, des véhicules à bras, des véhicules hippomobiles, des bicyclettes ainsi que des vélomoteurs et cyclomoteurs »³³⁰. Ainsi, cette voie devrait pouvoir écouler un important trafic.

Ce projet de voie rapide, repensé par Pierre Mathis, n'est pas sans rappeler le projet de deuxième rocade que met en place la ville de Marseille à la même époque. Tout comme le projet de la voie rapide niçoise, le projet de deuxième rocade à Marseille ne sort véritablement des cartons qu'au début des années 1960³³¹, c'est-à-dire après la reconstruction. La ville de Marseille voit la naissance d'un plan d'urbanisme avec le plan Meyer-Heine de 1949. Ce plan reprend les propositions des plans précédents de l'entre-deux-guerres, et propose à nouveau un schéma radioconcentrique d'organisation de la voirie. Le plan Meyer-Heine connaît peu d'évolutions avant que Marseille n'en fasse son Plan d'Urbanisme Directeur en 1959³³², soit 3 ans avant que la ville de Nice n'ait son propre PUD. Le PUD marseillais introduit une modification majeure concernant les infrastructures projetées : le tracé reste le même, mais

³²⁸ Ce type d'échangeur existe depuis 1928 (création de l'échangeur de Woodbridge au sud de Washington) et est une invention américaine.

³²⁹ *Ibidem*, p. 111.

³³⁰ Exposé fait par Pierre Mathis lors de l'inauguration du premier tronçon de la voie rapide le 16 décembre 1962, Archives Départementales de la Ville de Nice, 660W74 p. 4.

³³¹ LEHEIS-GUILLOT Stéphanie, *La ville et sa rocade : un projet d'infrastructure au risque du temps, le cas de Marseille*, Architecture, thèse en Aménagement de l'espace, Université Paris-Est, 2011, p. 157.

³³² *Ibidem*, p. 158.

plusieurs voies deviennent des voies rapides et des autoroutes urbaines. Les boulevards circulaires qui connectent les autoroutes pénétrantes sont transformés eux-mêmes en voies rapides³³³. Le schéma d'organisation de la voirie garantit un quadrillage des voiries entre les axes nord et est, et fait de la deuxième rocade « une des voies maîtresses du plan d'urbanisme »³³⁴. Si le plan d'urbanisme de Marseille connaît par la suite quelques modifications, le rôle dévolu à la deuxième rocade reste le même : elle doit accompagner l'urbanisation qui se fait en direction de la périphérie, et assurer une liaison inter-quartiers et entre les zones d'emplois définies dans le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de l'Agglomération Marseillaise de 1973.

Par conséquent, le rôle de la deuxième rocade de Marseille est le même que celui dévolu à la voie rapide de Nice. Dans sa conférence de février 1962 et dans son exposé de décembre de la même année, Pierre Mathis évoque surtout l'utilité de la voie rapide pour décongestionner Nice, mais aussi pour assurer le transit national et international. Nous sommes convaincu, et l'avenir l'a d'ailleurs prouvé, que la voie rapide de Nice a, comme la deuxième rocade de Marseille, été pensée pour structurer l'expansion urbaine qui se fait à l'époque en direction de la plaine du Var. Même si l'urbanisation de la plaine du Var est lente (celle-ci a surtout été rendue possible par la construction de l'autoroute de contournement et de ses échangeurs dans les années 1970) la voie rapide devait certainement donner une direction, et offrir une voie de communication plus efficace que la rue de France et la promenade des Anglais, pour les quartiers de Nice ouest en voie d'urbanisation, comme Fabron ou Les Bosquets. De fait, la ville de Nice dispose enfin, qu'on l'approuve ou non, d'un projet d'axe structurant pour sa future urbanisation. Nous avons précédemment vu que, contrairement à certaines villes françaises comme Lyon et Marseille, Nice n'avait pas, dans les années 1930-1940, de projet d'axe viaire susceptible de structurer son expansion urbaine, notamment dans la plaine du Var. En rendant accessible la voie rapide aux automobilistes niçois, Pierre Mathis compte encourager les flux est-ouest, domicile-travail, et permettre ainsi une expansion ordonnée du tissu urbain vers la partie occidentale de la commune.

³³³ *Ibidem*, p. 159.

³³⁴ *Ibidem*, p. 161.

4 L'épée de Damoclès de la contrainte financière.

Concernant les délais de construction, Pierre Mathis est, au moment de l'ouverture du chantier, tout à fait conscient des difficultés qu'il va inévitablement engendrer. La question centrale est celle du financement. Si l'État participe de manière conséquente, la ville de Nice pourra selon lui avancer rapidement et terminer la jonction des échangeurs de Saint Augustin et de Saint Philippe en 1965³³⁵. Toutefois, si l'aide de l'État reste en-deçà des espérances des édiles niçois, P. Mathis redoute que les travaux ne s'étalent sur une durée de 25 ans³³⁶, ce qui serait très regrettable. C'est pourquoi, afin de convaincre les autorités étatiques d'intervenir, Pierre Mathis exagère l'importance stratégique de la voie rapide. Pierre Mathis prétend que cette dernière a un rôle essentiel dans les flux touristiques des Européens du Nord en route vers l'Italie dans le but de lui donner une importance nationale, et même internationale, et d'obtenir un financement de l'État. Or, à cette époque les touristes en provenance d'Europe du Nord et en partance pour l'Italie empruntent plutôt les cols alpins comme celui du Brenner.

Il est d'autant plus urgent de construire rapidement la voie rapide que la ville de Nice risque la saturation de son point de vue. Il est pour lui impératif que l'État intervienne financièrement à Nice, comme il l'a fait à Lyon pour le tunnel de la Croix Rousse³³⁷ ou comme il pense alors le faire pour la liaison autoroutière Fréjus-Vintimille³³⁸. Le DGT envisage également de solliciter une aide financière du département puisque la voie rapide relierait le centre de Nice aux plaines du Var et du Paillon. Pour Pierre Mathis, la construction de la voie rapide revêt un intérêt vital pour Nice, si on veut maîtriser la circulation. Ce point de vue était partagé par Jean Médecin puisque c'est lui qui a pris la décision de commencer les travaux de la voie rapide. Le projet de voie rapide est finalement accepté par la commission nationale des plans d'urbanisme qui a examiné le projet de Plan d'Urbanisme Directeur, préparé par les services de la ville de Nice, d'octobre 1961 à novembre 1962.

Pierre Mathis utilise une autre botte secrète pour obtenir l'adhésion de l'État : la statistique. Dans son exposé à la suite de l'inauguration du premier tronçon de la voie rapide en

³³⁵ Cette tranche de travaux ne sera réalisée qu'en 1969.

³³⁶ Discours de P. Mathis lors de l'inauguration du premier tronçon de la voie rapide le 16 décembre 1962, Archives Départementales de la Ville de Nice, 660W74 p. 8.

³³⁷ Le tunnel de la Croix Rousse est ouvert en 1952.

³³⁸ *Ibidem*, p. 8.

décembre 1962, Pierre Mathis avance plusieurs chiffres quant à l'évolution de la circulation à Nice. Le directeur général des Travaux et des Services techniques note que la circulation en 1961 compte une moyenne journalière de 36 000 véhicules sur les ponts du Var et de 10 000 véhicules sur la route de Grenoble, et il rajoute :

En admettant que la moitié des véhicules passe par la voie rapide, c'est une circulation moyenne journalière de près de 25 000 véhicules que la voie rapide supporterait déjà à l'heure actuelle. Mais dans 10 ans, la circulation d'aujourd'hui aura doublé et la capacité d'absorption de la voie rapide, qui est de l'ordre de 45 à 50 000 véhicules par jour risque d'être déjà dépassée. Ceci ne peut que nous inciter à la réaliser dans les délais les plus brefs.³³⁹

Des enquêtes de circulation ont donc lieu à Nice. Or, ce type d'enquête fait florès dans les années 1950-1960. Ceci est dû à l'effet de l'amélioration des équipements et techniques de comptage. Souvent, ces travaux sont subventionnés par l'État au moyen du Fonds Spécial d'Investissement Routier³⁴⁰. Nous ne pouvons savoir si la ville de Nice a bénéficié de subventions du FSIR. Il est regrettable que nous n'ayons pas retrouvé de traces d'enquêtes de circulation routière de cette époque. Sans doute les quelques chiffres évoqués par P. Mathis n'en étaient que les principaux. En revanche, nous avons pu retrouver à la bibliothèque Romain Gary de Nice un rapport de Louis Massabo sur la circulation à Nice. Cet ouvrage de 1968, que nous avons déjà cité, foisonne de statistiques. Cet emploi des statistiques s'explique par un impératif nouveau de « rentabilité » des aménagements de voirie. Peter Norton remarque que cette tendance observée dans les années 1930 aux États-Unis, se répand à partir des années 1950 sur le vieux continent³⁴¹. Au niveau de l'État, est créé le Service d'Études et de Recherches sur la Circulation, par le ministère des Travaux Publics, qui relève de la même logique de recueil de statistiques qui servent à la définition de normes pour des aménagements de chaussée ou de régulation des feux³⁴². Les ingénieurs, comme Pierre Mathis, n'échappent pas à cette logique du « gouvernement par les nombres »³⁴³ et se servent des enquêtes de circulation et des statistiques qui en découlent pour plaider le bien fondé de leurs projets auprès du FSIR afin

³³⁹ AD, 660W74. Exposé fait par Pierre Mathis lors de l'inauguration du premier tronçon de la voie rapide le 16 décembre 1962, pp. 3-4.

³⁴⁰ Le Fonds Spécial d'Investissement Routier est un fonds français créé en 1951 qui permet d'investir dans les infrastructures routières et autoroutières.

³⁴¹ NORTON Peter, *Fighting traffic: the dawn of the motor age in the American city*, Cambridge, Mass., MIT Press, 2011, pp. 131-145.

³⁴² DEBIZET Gilles, *Déplacements urbains de personnes : de la planification des transports à la gestion durable de la mobilité : mutations d'une expertise*, thèse de doctorat en Géographie, Université Paris I-Panthéon-Sorbonne, Paris, 2004, pp. 124-125.

³⁴³ DESROSIERES Alain, *L'argument statistique. II. Gouverner par les nombres*, Paris : Presses des Mines, 2008.

d'obtenir des financements³⁴⁴. Cette recherche de subventions de l'État amène les services techniques municipaux à adopter la méthode coût/avantage, venue du *traffic engineering* américain³⁴⁵. Cette politique statistique de l'État donne le primat à la vitesse et tend à concevoir les aménagements de transport indépendamment de leur contexte territorial³⁴⁶, ce qui se constate tout à fait pour la voie rapide de Nice. Par conséquent, les problèmes de congestion urbaine sont pensés en terme d'insuffisance du réseau viaire, et non comme le résultat d'un surplus du nombre de véhicules. Cela se traduit généralement par des aménagements de la voirie à destination de la circulation rapide³⁴⁷, ce qui correspond à la logique de la voie rapide. Concernant les chiffres avancés par Pierre Mathis, ceux-ci restent néanmoins réalistes.

Sans doute celui-ci reprend-il les méthodes des *traffic engineers* américains, comme c'est alors le cas dans le département du Rhône par exemple. En effet, les ingénieurs sur Service Ordinaire des ponts et chaussées du Rhône prévoient un doublement de la circulation entre 1962 et 1970, si celle-ci continue d'augmenter de 10 à 11% par an, comme entre 1962 et 1964³⁴⁸. Pierre Mathis étant issu du corps des ponts et chaussées, il est fort probable qu'il ait repris les méthodes du *traffic engineering*, à l'instar de ses collègues rhodaniens. Si nous prenons l'avant-projet sommaire de la voie rapide de 1970, la prévision du nombre de véhicules qui circuleront sur la voie rapide est de 65 000 en 1975³⁴⁹. Ce chiffre de 65 000 véhicules par jour est issu d'une étude de rentabilité faisant partie de l'avant-projet sommaire, ce qui montre bien qu'à partir des années 1950-1960 la ville de Nice est entrée dans une logique où la rentabilité d'un ouvrage justifie la réalisation de ce dernier. Le projet de la voie rapide, que la mairie de Nice veut en partie faire subventionner par l'État, n'échappe pas à cette règle.

En définitive, nous pouvons affirmer que le rôle de Pierre Mathis a été très significatif sinon déterminant dans l'élaboration de la voie rapide. Son arrivée à la tête des services techniques de la ville de Nice coïncide avec le moment où l'on passe de la culture des architectes du plan Cornudet, à celle des ingénieurs du CIAM. L'objectif de l'urbanisme fonctionnaliste préconisé par le CIAM est même adopté par la ville de Nice avant l'arrivée de Pierre Mathis,

³⁴⁴ BALDASSERONI Louis, *Du macadam au patrimoine : Modernisation de la voirie et conflits d'usages. L'exemple de Lyon, fin XIX^e-XX^e siècles*, thèse en Histoire, Université Paris-Est Marne-La vallée, 2019, p. 341.

³⁴⁵ *Ibidem*, p. 345.

³⁴⁶ MAZOYER Harold, « Réformer l'administration par le savoir économique », *Genèses*, 2013, vol. 93, n°4, pp. 29-52.

³⁴⁷ *Ibidem*, p. 341.

³⁴⁸ BALDASSERONI Louis, *Du macadam au patrimoine : Modernisation de la voirie et conflits d'usages. L'exemple de Lyon, fin XIX^e-XX^e siècles*, Histoire, Université Paris-Est Marne-La vallée, 2019, p. 346.

³⁴⁹ Voir Partie 2, Chapitre I, II-B-1-La rédaction d'un nouvel avant projet.

puisque c'est sous Louis Aublet, architecte urbaniste, que le premier projet d'autoroute urbaine aérienne est théorisé. Pierre Mathis reprend ce projet à son arrivée en 1956 et le complète en allongeant la distance parcourue par la voie rapide et en la dédiant, plus seulement au trafic poids-lourd, mais aussi au trafic automobile. Se doutant que la question du financement serait cruciale pour la construction de la voie rapide, Pierre Mathis fait des pieds et des mains pour obtenir le concours financier de l'État, quitte à exagérer, dans ses discours, l'importance de la voie rapide qu'il décrit comme ayant une envergure internationale. Comme on le constate, si P. Mathis est persuadé de l'intérêt vital de l'aménagement, il s'inquiète d'emblée du retard que le chantier pourrait prendre et, malheureusement, il voyait juste.

D) Un projet typique de son temps.

1 Quid de l'environnement ?

L'environnement en tant que tel ne fait pas l'objet d'une attention particulière à l'époque. Les autorités entendent en général par « environnement » ce qui entoure la ville, et elles ne prennent pas en compte des problèmes comme celui de la pollution de l'air. Or, une telle question devrait se poser avec la construction de la voie rapide. Les gaz d'échappement des véhicules sont à l'origine de pollution atmosphérique. Ceci devrait être pris en compte puisque la voie rapide traverse le centre-ville niçois, et elle passe près de certains bâtiments, même si ceux-ci ont parfois été construits après l'adoption du projet de la voie rapide. En fait, la question de la pollution de l'air commence à émerger en France au tournant des années 1950-1960. Le smog de Londres en 1952, qui a provoqué des milliers de décès, est en partie à l'origine de cet intérêt pour la pollution atmosphérique. Il est créé en France, une commission interministérielle sur la pollution de l'air et le laboratoire d'hygiène de Paris commence à faire des mesures³⁵⁰. Mais surtout, c'est avec la création de l'APPA (Association Pour la Protection de la Prévention Atmosphérique) en 1958 que cette question s'institutionnalise³⁵¹. La même année, le ministère des Travaux publics institue un comité d'études contre la pollution de l'air par les fumées d'automobiles. Toujours en 1958, le laboratoire d'hygiène de Paris publie le résultat d'une étude sur les origines de la pollution de l'air : 52% serait issue des foyers domestiques, 22% des foyers industriels, et 25% des automobiles³⁵². Certains médecins

³⁵⁰ PLESSIS Céline, TOPÇU Sezin, BONNEUIL Christophe, *Une autre histoire des « Trente Glorieuses »*, Paris : La Découverte, 2016, p. 103.

³⁵¹ *Ibidem*, pp. 104-105.

³⁵² *Ibidem*, p. 106.

poussent un cri d'alarme et d'autres appellent à la création d'espaces verts pour lutter contre cette pollution. Cependant, on ne condamne pas pour autant la civilisation du progrès³⁵³. En 1964, l'APPA a fait tourner dans les grandes villes de province une exposition organisée avec le Centre national d'éducation sanitaire et social du ministère de la Santé³⁵⁴. Le but est d'éduquer l'opinion publique afin que la population soit avertie. Si l'automobile est identifiée comme source de nuisance, les autorités en parlent peu dans le débat public³⁵⁵. Pourtant, la pollution de l'air a fortement augmenté des années 1950 aux années 1970³⁵⁶. Le trafic automobile a entraîné une hausse de la concentration en monoxyde de carbone. Cependant, on ne mesurait pas encore les oxydes d'azote, et la question de la teneur en plomb dans l'air n'était pas réellement prise en compte³⁵⁷. Il est vrai que l'automobile est à la mode, et que la remettre en question reviendrait à aller à l'encontre d'un modèle de civilisation, et de l'économie au sein de laquelle l'industrie automobile est prospère et fournit nombre d'emplois.

Par conséquent, même si la pollution de l'air commence à inquiéter à l'époque, cette préoccupation nouvelle reste trop timide pour que des études d'impacts soient réalisées. Ceci explique pourquoi, lors de la conception de la voie rapide de Nice, la question de la pollution atmosphérique n'a sans doute pas fait l'objet de grands débats entre les techniciens. En tout cas, nous n'avons pas trouvé trace de ces préoccupations dans les documents étudiés. La question du bruit aurait pu ou dû aussi se poser. La préoccupation par rapport à cette gêne a d'ailleurs augmenté au cours de la période étudiée : le nombre de Français se déclarant gênés par le bruit est passé de 23% en 1948 à 50% en 1950³⁵⁸. Il est tout à fait normal que la nuisance du bruit ait augmenté puisque la circulation automobile s'est accrue. Toutefois, comme nous l'avons dit, il est hors de question à l'époque de remettre en question la « civilisation de l'automobile ». Les préoccupations actuelles en termes d'environnement sont à l'époque étrangères aux décideurs publics.

³⁵³ *Ibidem*, p. 107.

³⁵⁴ *Ibidem*, p. 110.

³⁵⁵ *Ibidem*, p. 113.

³⁵⁶ *Ibidem*, p. 51.

³⁵⁷ *Ibidem*, p. 52.

³⁵⁸ *Ibidem*, p. 47.

2 Un modèle pour d'autres villes : l'exemple de Genève.

Les premiers travaux pour la construction de la voie rapide ont à peine commencé que déjà d'autres villes prennent Nice pour exemple. Il est question ici de la ville de Genève. L'ingénieur en chef du canton en question, apparemment désireux de soulager le trafic genevois à l'aide de voies express, s'est en effet adressé à la Ville de Nice pour connaître des détails techniques de la réalisation de la voie rapide³⁵⁹. Les interrogations de l'ingénieur portent sur le pourcentage de transit pur aux portes de Nice, et sur le coût de la voie rapide. Ces détails techniques et d'autres affirmations présentes dans la lettre montrent que l'ingénieur genevois est persuadé que la construction des voies express est une nécessité. Les préoccupations de l'ingénieur portent surtout sur la manière de faire accepter aux Genevois de telles constructions urbaines :

[...] une tâche particulièrement difficile à résoudre est celle de convaincre l'homme de la rue de la logique et du rendement des solutions proposées ; en d'autres termes, que les routes express urbaines sont bien celles qui lui rendront le maximum de services.³⁶⁰

L'ingénieur redoute une « discussion [...] quasi sans issue lorsque des notions affectives ou sentimentales entrent dans la conversation qui devient un dialogue de sourds ». Selon l'ingénieur genevois, l'expert ne peut rien avec ses « chiffres » lorsqu'on lui répond qu'il va porter « une grave atteinte au visage aimé de la patrie ». Le conflit existe donc bien entre les notions d'efficacité et d'esthétique.

Nous sommes loin de l'époque d'Hausmann ou du *Consiglio d'Ornato*³⁶¹ où l'embellissement avait une place de premier plan. Dans les premières années des Trente Glorieuses, l'efficacité prime. Cette lettre de l'ingénieur genevois est d'autant plus intéressante qu'elle soulève la difficulté de convaincre les populations du bien-fondé de moderniser les villes grâce à des infrastructures d'envergure. Elle montre que, même à cette époque de foi dans le progrès technique, les populations n'étaient pas indifférentes au paysage urbain. Toutefois, nous n'avons pas trouvé de traces d'oppositions populaires à Nice. Il est peu probable que la totalité des Niçois aient accepté de gaieté de cœur l'idée de la voie rapide. Néanmoins, les Niçois dubitatifs vis-à-vis de ce projet semblent avoir été peu nombreux, ou du moins peu véhéments. La place de la question de la voie rapide dans les programmes municipaux et

³⁵⁹ AD, 660W74, lettre du département des Travaux publics de Genève du 14 avril 1961.

³⁶⁰ *Ibidem*.

³⁶¹ Institution niçoise du début du XIX^e siècle qui avait pour but de réguler la croissance urbaine niçoise, mais aussi de surveiller l'aspect esthétique des constructions envisagées par les promoteurs immobiliers.

l'impatience de la presse quant à sa construction plaident plutôt pour une bonne acceptation du projet dans l'opinion. Par conséquent, Nice devient un exemple pour des villes, mêmes plus importantes en population comme Genève, en ce qui concerne la modernisation des infrastructures routières internes.

Chapitre 2 Les débuts de la construction : des retards qui exaspèrent des contemporains impatients.

Les travaux de la voie rapide sont très attendus par les contemporains. La presse, et certains programmes politiques pour les municipales l'attestent. Néanmoins, tout comme la gestation du projet a été lente, la mise en œuvre le sera également. Il nous importe ici de mesurer dans quelle mesure la voie rapide est souhaitée par la population à cette époque et de comprendre pourquoi les travaux ont été si difficiles à réaliser.

I. L'inquiétude des autorités quant à la réalisation de la voie rapide.

A) La peur d'un manque de financement.

Dès le départ, Pierre Mathis redoute un retard important des travaux en raison d'un manque de financement³⁶² : « si le financement reste ce qu'il est avec une tranche annuelle de dépenses de l'ordre de 5 M NF³⁶³, nous en aurons pour 25 ans encore à financer une dépense de l'ordre de 130 M NF ». Ce simple énoncé montre que de nouveaux modes de financement doivent être recherchés. Le ministère des Travaux publics peut participer directement, soit par une subvention, comme il l'a fait pour le tunnel de la Croix Rousse à Lyon ou comme pour les « très beaux travaux » entrepris à Cannes, soit en prenant directement en charge une section de la voie rapide en considérant par exemple que le prolongement de l'autoroute de l'Estérel ne doit pas s'arrêter à la route de Grenoble, mais à la Victorine où la voie rapide prend vraiment son caractère urbain³⁶⁴. Les « très beaux travaux entrepris à Cannes » font référence à la voie

³⁶² AD, 660W74. Exposé fait par Pierre Mathis lors de l'inauguration du premier tronçon de la voie rapide le 16 décembre 1962.

³⁶³ Millions de nouveaux francs.

³⁶⁴ Il est intéressant de noter que, dès les années 1960, l'idée d'une prise en charge par l'État du tronçon entre l'échangeur du Var et celui de la Victorine est envisagée. Cette idée sera reprise à la fin des années 1980 comme nous l'aborderons dans la IIIe partie de cette thèse.

rapide qui a été réalisée dans cette ville. Cannes devient ainsi un modèle pour la cité niçoise puisque la voie rapide surplombe la ligne SNCF³⁶⁵. Selon Pierre Mathis :

[...] il est impensable que l'État en prenant à sa charge le prolongement de l'autoroute de l'Estérel jusqu'au Var, et la pénétrante de la Pointe de Contes et l'autoroute vers l'Italie, finance tout l'aménagement moderne de la liaison internationale Fréjus Vintimille sauf la traversée de Nice qu'il laisse à la charge de la Ville de Nice.

Nous trouvons les prémices d'une sorte de concurrence entre la voie rapide de Nice et l'autoroute de contournement par le nord. En effet, Pierre Mathis, dans son exposé évoque le projet d'autoroute de contournement, mais il affirme que celle-ci serait beaucoup plus coûteuse que la voie rapide, et moins intéressante car elle ne desservirait pas le centre-ville³⁶⁶. Pierre Mathis ajoute :

Je crois donc qu'il faut réserver la réalisation de l'autoroute d'évitement pour le moment où notre Voie Rapide sera saturée, ce qui est malheureusement inévitable et où on voudra la dégager de la circulation de transit. C'est donc une solution qui sera à envisager dans une vingtaine d'années.³⁶⁷

La réalisation de l'autoroute « d'évitement » se fera à la fin des années 1970, ce qui correspond à peu près à la « vingtaine d'années » prévue par Pierre Mathis. Toutefois, la voie rapide ne sera pas à ce stade encore réalisée... Comme nous le verrons par la suite, l'État privilégiera toujours le financement de l'autoroute de contournement plutôt que celui de la voie rapide. Par conséquent, l'État ne rejoint pas Pierre Mathis lorsque celui-ci affirme que la voie rapide a un rôle international dans la jonction entre l'Italie et la France. À notre avis, en privilégiant le financement de l'autoroute de contournement par le nord, l'État désapprouve indirectement Pierre Mathis puisqu'il considère la voie rapide de Nice comme une simple voie urbaine. Pierre Mathis a tenté, en insistant sur le fait que la voie rapide n'avait un caractère uniquement urbain qu'à partir des studios de la Victorine, de convaincre les acteurs étatiques de la nécessité de leur intervention, sans pour autant y parvenir.

³⁶⁵ La voie rapide de Cannes est un exemple remarquable puisque, comme pour la voie rapide de Nice, il a été question de construire la voie rapide en suivant la voie ferrée. Toutefois, à la différence de la voie rapide de Nice, celle de Cannes se superpose à la ligne de chemin de fer couvrant ainsi entièrement cette dernière. La voie rapide de Cannes a aussi comme particularité d'être au niveau de la chaussée avoisinante ce qui permet à la circulation automobile, et aussi aux piétons, de pouvoir la traverser ainsi que la voie ferrée. Alors qu'auparavant la voie ferrée marquait une césure dans la ville de Cannes, voici que la nouvelle voie rapide permet de réunir plus fortement les deux rives de la voie ferrée.

³⁶⁶ AD, 660W74. Exposé fait par Pierre Mathis lors de l'inauguration du premier tronçon de la voie rapide le 16 décembre 1962, p. 2.

³⁶⁷ *Ibidem*, p. 2.

Une participation plus conséquente de l'État est donc indispensable selon Pierre Mathis. Le rapport de la conférence sur « Le rôle du tourisme dans l'économie routière » de 1963 s'inquiète aussi, comme nous l'avons déjà vu, de la question du financement. Il s'agit là d'un problème d'ordre européen. Aussi le service des ponts et chaussées des Alpes-Maritimes se préoccupe-t-il de la réalisation de la voie rapide et déplore, dès le début des travaux, l'insuffisance des crédits accordés par l'État :

Quant à la traversée de Nice, [...] les travaux vont se poursuivre et avant 1965 Cinquante millions de francs seront dépensés sur les 130 millions de l'ensemble de l'opération. À ce rythme la traversée Est-Ouest ne serait pas terminée avant que Nice, 5^{ème} ville de France, Capitale de la Côte d'Azur et du tourisme français, n'eut été délaissée par ses touristes les plus fervents, découragés par les encombrements de la Cité.

Soit que l'on poursuive la voie de pénétration de l'Ouest jusqu'aux sorties de l'Est, soit que l'on adopte une solution plus diversifiée associant les voies de pénétration latérales à une voie de contournement général, un effort particulier devrait être consenti pour que dans un délai de 5 à 6 ans fût assurée la desserte et la traversée rapide de la Ville de Nice. En considération de son intérêt national, l'État devrait prendre à sa charge une part très importante de l'opération.³⁶⁸

Le rapport est optimiste puisqu'il souhaite que la voie rapide soit réalisée dans un délai de 5 à 6 ans ! Comme nous le verrons par la suite, nous sommes loin du compte. Ce qui est intéressant, c'est l'urgence de la situation selon le service des ponts et chaussées. La réalisation de cette voie rapide est nécessaire pour que Nice ne soit pas délaissée par les touristes européens.

Dans une délibération du 21 novembre 1964, le conseil municipal fait une estimation du coût total de la voie rapide :

L'estimation des travaux pour la totalité des deux branches nord et sud de la voie rapide, entre le Var et le Paillon, s'élève y compris les réseaux d'échangeurs à 180 millions de francs, les acquisitions correspondantes peuvent être évaluées à 50 millions de francs, l'opération complète est donc au total estimée à 230 millions de francs.

Il est dit dans cette même délibération que :

Le projet de la voie rapide qui nous est actuellement soumis pose un problème financier. Il évalue la dépense à 180 millions pour les travaux et à 50 millions pour le parking de 1 600 places prévu au-dessus de la gare SNCF.³⁶⁹

Le conseil municipal ajoute « À la cadence actuelle des travaux, commencés en 1960 et dont les dépenses se totaliseront fin 1964 à 15,8 millions, il faudrait près d'un siècle pour les

³⁶⁸ AD, BR5320P. Rapport sur « Le rôle du tourisme dans l'économie routière », pp. 38-40.

³⁶⁹ Il était alors envisagé de créer un parking au-dessus de la gare ferroviaire. Voir Partie I, Chapitre 2, II-A-3 Faut-il franchir la gare de Nice-ville ?

achever ». Décidément, les autorités niçoises sont de plus en plus pessimistes. Alors que Pierre Mathis redoutait, dans son exposé de 1962 lors de l'inauguration du premier tronçon, un retard de 25 ans, voici que le conseil municipal redoute un retard de 100 ans ! Sans doute le conseil municipal a-t-il exagéré ce chiffre puisque l'avenir donnera raison aux prévisions déjà pessimistes de Pierre Mathis.

Ce retard ne laisse augurer rien de bon si l'on reprend les estimations d'évolution de la circulation. Toujours selon la même délibération de novembre 1964 :

[...] si l'on considère les prévisions officielles d'accroissement de la circulation qui admettent que le nombre des automobiles va doubler en moins de 10 ans et tripler avant 1985, il est absolument nécessaire d'accélérer cette cadence et admettre une cadence moyenne de 25 millions par an si nous voulons disposer de la voie rapide dans 8 ou 9 ans.

Comme l'atteste cet extrait, les travaux de la voie rapide devraient être « rapides » sans mauvais jeu de mots. Le but est en grande partie d'assurer au plus tôt une circulation normale dans Nice, surtout l'été³⁷⁰. Il n'était pas question de prévoir des travaux sur le temps long, mais bien d'aller vite dans une logique d'urgence afin de devancer la hausse continue du trafic. L'administration municipale craint fortement de subir le trafic automobile et souhaite prendre les devants.

B) L'évanouissement de l'espoir d'une aide financière de l'État.

La question du financement est la plus cruciale. Comme nous l'avons déjà évoqué, Pierre Mathis redoute qu'un manque d'investissement de la part de l'État n'entraîne d'importants retards dans l'achèvement de la voie. C'est pourquoi celui-ci tient absolument à ce que la voie rapide soit considérée comme un projet autoroutier par l'État, afin que ce dernier participe financièrement, faute de quoi le projet de la voie rapide risque fort de s'éterniser. C'est certainement pour cela, à notre avis, que Pierre Mathis évoque le rôle international de la voie rapide. Il est déjà à l'époque question d'un contournement autoroutier de Nice et on imagine mal comment la voie rapide serait dès lors incontournable pour le trafic de transit. Sans doute Pierre Mathis a-t-il exagéré la dimension internationale de la voie rapide pour mieux vendre le projet au niveau local, et peut-être pour en faire la promotion au niveau national. En effet, l'État

³⁷⁰ AM, 1D1 148, délibération du 15 janvier 1962.

est plus susceptible d'aider une ville à bâtir une infrastructure d'envergure internationale plutôt que de construire une infrastructure d'une importance seulement locale.

Or, l'engagement de l'État en ce qui concerne le financement de la voie rapide devient de moins en moins probable au fil du temps, comme l'attestent les débats à l'Assemblée nationale. La séance du 28 novembre 1968 est à ce sujet très enrichissante. Il est question ce jour-là, entre autres, de créer un statut intermédiaire entre celui des autoroutes et celui de la voirie locale, et ce statut intermédiaire concerne les voies rapides. Lorsque le rapporteur de la loi, Albert Catalifaud, prend la parole, celui-ci rappelle que la France connaît une crise économique et financière³⁷¹. Selon M. Catalifaud, « cette crise prouve que la France ne peut pas se permettre des dépenses somptuaires », et il ajoute :

En ce qui concerne le réseau routier et le problème des communications et des transports, la commission de la production et des échanges, depuis dix ans, appelle l'attention du Gouvernement, et plus particulièrement celle des ministres des Travaux publics et de l'Équipement, sur sa politique trop dispendieuse, voire somptuaire.³⁷²

Cette situation est à l'origine du projet de loi sur les voies rapides. La législation s'appuyait jusqu'alors sur le décret-loi du 24 mai 1938, et la loi du 18 avril 1955. Ces lois sont désuètes en 1968 car elles n'anticipent pas un développement autoroutier important en France. Au contraire, la loi de 1955 stipule :

La France possède un réseau de routes nationales remarquablement dense et bien réparti sur le territoire, lequel peut suffire à tous les besoins moyennant les aménagements convenables.

Il n'y a donc aucune nécessité pour elle à se lancer dans la construction d'un vaste programme d'autoroutes à grande distance, comme l'ont fait certains autres pays où les relations routières étaient beaucoup moins faciles. Sa situation financière ne lui permettrait pas d'ailleurs pas d'engager les dépenses considérables qui en résulteraient.³⁷³

Nous constatons ainsi un retard en ce qui concerne l'investissement de la France sur le plan autoroutier. Alors que les États-Unis, l'Allemagne et l'Italie en sont bien pourvus, la France compte encore largement sur son réseau de routes nationales, par conviction, mais aussi pour des questions financières. Voici qu'en 1968, les choses évoluent : la France a déjà commencé à se doter d'autoroutes et compte persévérer dans cette politique. Néanmoins, la question du financement pose problème.

³⁷¹ *Journal Officiel*, n°96, 29 novembre 1968, p. 4938.

³⁷² *Ibidem*, p. 4938.

³⁷³ *Ibidem*, p. 4939.

Pour en revenir à l'objet plus précis des voies rapides, celles-ci sont préconisées par la loi de 1955 :

[...] les exigences du trafic automobile en France portent surtout sur les difficultés que présentent les sorties des grandes villes. La solution à ces difficultés réside dans la construction de voies spéciales rapides et à grand débit qui prennent la circulation à la limite ou même à l'intérieur de l'agglomération et la déversent au-delà de la zone d'encombrement, dans le réseau des routes nationales existantes.³⁷⁴

Les voies rapides sont donc reconnues en 1955 d'une très grande utilité, et les caractéristiques de la voie rapide décrites dans cet extrait correspondent à celles de la voie rapide qui est alors envisagée à Nice. Toutefois, rappelons que l'État n'est pas à l'origine de l'initiative des voies rapides, mais ce sont plutôt les communes, comme celle de Nice, qui en sont les instigatrices. Ceci crée une différence de taille avec les autoroutes non urbaines qui elles sont décidées à l'échelle de l'État. La question qui se pose alors est de savoir si l'État, compte tenu des difficultés économiques qu'il rencontre, est prêt à financer des projets dont il n'a pas été l'initiateur.

C'est cette question qui taraude le député niçois Virgile Barel³⁷⁵. Ce dernier craint que le texte de loi donnant un statut juridique aux voies rapides n'ait pour but de permettre à l'État de faire des économies. Selon lui, ce projet de loi doit opérer un transfert de charges de l'État vers les collectivités locales, en ce qui concerne les voies rapides :

L'État ne doit pas, là encore par un artifice d'appellation, mettre au compte des départements et des communes des charges qui lui incombent.

En effet, il est spécifié que les départements et les communes pourront demander que certaines routes soient classées « voies rapides », ce qui sous-entend qu'ils auront à supporter les dépenses qui en découleront. Il en résultera donc un nouveau transfert des charges de l'État sur les collectivités locales.³⁷⁶

Virgile Barel redoute, par conséquent, que les communes ayant à supporter les charges financières toutes seules ne soient contraintes d'étaler sur un temps très long leurs dépenses, ce qui accroîtrait la durée des travaux :

C'est ce qui se passe sur la Côte d'Azur, où les « voies rapides » de Cannes et de Nice, qui se construisent par tronçons, seront surtout financées par les deux villes. Cela pose

³⁷⁴ *Journal Officiel*, n°96, 29 novembre 1968.

³⁷⁵ Élu pour la première fois député du parti communiste à Nice en 1936, il prend en 1944 la tête d'une délégation chargée d'administrer la ville, Jean Médecin ayant été arrêté par les autorités italiennes. Bien qu'il échoue aux municipales de 1945, il conserve un mandat de conseiller municipal de 1947 à 1965. Il occupe en même temps plusieurs fois le siège de député, jusqu'en 1978. C'est donc un homme bien au courant de ce qui se passe dans la ville de Nice qui prend la parole à l'Assemblée nationale en 1968. in RUGGIERO Alain (dir.), *Nouvelle Histoire de Nice*, Toulouse : Privat, 2006, p. 229.

³⁷⁶ *Journal Officiel*, n°96, 29 novembre 1968, p. 4940.

d'ailleurs le problème de la durée de ces réalisations qui exigeront de nombreuses années. Ce n'est pas fait pour faciliter le tourisme, conformément aux déclarations de M. le ministre, et de M. le secrétaire d'État, qui en préconisent le développement.³⁷⁷

Le député niçois est bien placé pour parler du tourisme, puisqu'il s'est consacré au développement du tourisme populaire dans les années 1930³⁷⁸. La lenteur de tels travaux aurait des répercussions sur le tourisme, car elle retarderait l'échéance à laquelle les villes en question auront un trafic urbain enfin fluide. L'inquiétude de Virgile Barel est indirectement confirmée par le secrétaire d'État à l'équipement :

[L'appellation] « voie rapide » n'entraînera pas des charges supplémentaires pour les collectivités locales contre la volonté ou l'intérêt de ces dernières. Si la voie rapide est construite à l'initiative de l'État, l'État en supporte les charges. Mais il est évident que certaines charges seront supportées par les collectivités locales soit à la suite du reclassement dans la voirie locale [...] soit parce que ces collectivités auront pris elles-mêmes l'initiative de créer une voie rapide, ce qui est logique.³⁷⁹

La crainte de Virgile Barel est ainsi confirmée. L'État n'interviendra que très peu dans le financement des voies rapides de Cannes et de Nice puisque ces dernières ont pris l'initiative des travaux. Cette délibération de l'Assemblée nationale nous apprend ainsi que l'État cherche à faire des économies sur le plan budgétaire, notamment dans le secteur de l'équipement, et que pour ce faire, il utilise un jeu de dénomination afin de ne pas avoir à financer la plupart des voies rapides locales. Si ces voies rapides avaient été dénommées autoroutes, il en aurait été autrement. Il apparaît dès lors difficile d'envisager sereinement le sort de la voie rapide de Nice. La ville de Nice semble condamnée à devoir supporter, pratiquement seule, la lourde charge des travaux, et donc à devoir être extrêmement patiente en ce qui concerne l'achèvement de la voie rapide. Ajoutons à cela une autre hypothèse : une affinité politique entre le maire de Nice et le gouvernement de l'époque aurait peut-être facilité l'obtention de subventions de la part du gouvernement. Or, le gouvernement est gaulliste, et Jean Médecin a soutenu la candidature de Jean Lecanuet à l'élection présidentielle de 1965, et non de De Gaulle. Nice n'a pas les bons atouts en main pour obtenir une aide financière de la part de l'État.

Ceci peut sembler injuste alors que Lyon a obtenu une aide financière de l'État pour réaliser le tunnel de la Croix-Rousse. Comme nous l'avons déjà vu, le ministère des Travaux publics

³⁷⁷ *Ibidem*, p. 4940.

³⁷⁸ RUGGIERO Alain (dir.), *Nouvelle Histoire de Nice*, Toulouse : Privat, 2006, p. 229.

³⁷⁹ *Journal Officiel*, n°96, 29 novembre 1968, p. 4940.

s'était saisi du plan d'aménagement routier de Lyon³⁸⁰. Dans les années 1960, l'État finance la moitié du tunnel de Fourvière et du Centre d'Échanges de Perrache (un quart est financé par le ministère des Travaux publics et un quart par le ministère de l'Intérieur)³⁸¹. Cependant, la situation n'est pas tout à fait la même. D'un point de vue strictement national, Lyon se trouve à la jonction de la France méditerranéenne et de la France septentrionale. Cette ville est l'entrée nord du couloir rhodanien dans lequel s'engagent de nombreux Français souhaitant rejoindre les rivages ensoleillés de la Méditerranée. À une échelle internationale, Lyon est sur un axe reliant l'Europe centrale à la Péninsule ibérique. Avec le tunnel du Mont-Blanc, qui sera inauguré en 1965, Lyon est même devenue une ville étape essentielle pour les Français se rendant en Italie. En revanche, la situation de Nice est bien moins stratégique. À l'échelle nationale, Nice se situe aux confins de la France, enclavée par la Méditerranée et les Alpes. À l'échelle européenne, contrairement à ce que Pierre Mathis a pu défendre, Nice n'est pas un lieu de passage incontournable pour les vacanciers d'Europe du nord souhaitant rejoindre les côtes italiennes. Au contraire, il est plus direct pour ces vacanciers d'emprunter les tunnels alpins comme ceux du Brenner, voire celui du Mont-Blanc pour les vacanciers en provenance du nord-ouest de la France.

L'argumentaire de Pierre Mathis, n'est cependant pas dénué de sens. Le discours de ce dernier est plutôt un discours stratégique, ayant pour but d'obtenir un financement de la part de l'État. Soutenir que Nice est la porte d'entrée incontournable pour les Européens du Nord est une manière de grandir le rôle de Nice dans les flux internationaux, et par là-même d'obtenir un financement de l'État. De plus, si la ville de Nice obtenait les crédits nécessaires de la part de l'État pour réaliser la voie rapide, Nice pourrait devenir un lieu de passage intéressant pour les Français se rendant en Italie. Néanmoins, ce n'est pas le choix que fait l'État. À la différence de Lyon, Nice est moins bien placée géographiquement, tant sur le plan national qu'international, pour obtenir un financement étatique.

Cependant, l'État reste cohérent si nous prenons en compte l'exemple d'autres villes. Dans le cas de Marseille, il est prévu dans le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de l'Agglomération Marseillaise de 1973, que la ville prenne à sa charge les première et deuxième rocade qui ont un rôle intercommunal, alors que l'État prendrait en charge la troisième rocade

³⁸⁰ GARDON Sébastien, *Goût de bouchons. Lyon, les villes françaises, et l'équation automobile*, Paris : Descartes & Cie, 2011, p. 62.

³⁸¹ *Ibidem*, pp. 64-65.

dont le tracé est en dehors des limites communales³⁸². Il en sera de même lorsque l'État prendra à sa charge la construction de l'autoroute de contournement de Nice, celle-ci ayant un rôle similaire à celui de la troisième rocade qui était projetée alors à Marseille puisque son rôle était essentiellement d'écouler la circulation de transit. De fait, la ville de Nice n'a quasiment aucune chance de voir l'État s'impliquer davantage dans le financement de sa voie rapide.

C) L'impatience des contemporains.

1 L'enthousiasme de la presse locale.

Dans notre thèse, l'étude de la presse se focalise sur le quotidien *Nice Matin*. Il aurait été intéressant de pouvoir comparer les articles de *Nice Matin* à ceux d'un autre quotidien, mais *Nice Matin* est bien le seul quotidien local pour la période concernée, et ce jusqu'à aujourd'hui. Les articles de *Nice Matin* ne sauraient certes traduire à eux seuls la *vox populi*. Néanmoins, ils se font l'écho d'une partie de l'opinion publique, et ils offrent donc un autre point de vue que celui de la mairie.

Force est de constater que *Nice Matin* ne s'oppose nullement au projet de la voie rapide. Bien au contraire, dans un article du 6 septembre 1962³⁸³, le quotidien déclare qu'il « faut faire vite » et qu'il « ne faudrait pas que l'aménagement du second tronçon (Magnan-Les Bosquets, la première tranche étant Saint Philippe-Magnan), vienne retarder par trop le moment où l'on pourra enfin utiliser à plein cette « voie rapide tant attendue ». Le quotidien ajoute : « une solution s'impose le plus rapidement possible. Cette solution c'est la *voie rapide* complètement terminée ». *Nice Matin* prend donc fait et cause pour le projet et rejoint en ce sens l'opinion des techniciens de la Ville de Nice. Il faut dire que, à l'époque, les projets de voirie urbaine ne manquent pas en France et Nice est loin d'être une exception. Le quotidien reprend ainsi un discours qui est déjà la norme au niveau national.

Nice Matin se fait même critique vis-à-vis des pouvoirs locaux. Dans un article du 15 décembre 1962³⁸⁴, le quotidien constate que « le volume de la circulation est tel, au centre de la ville, que certains jours on n'est pas très éloigné de la paralysie complète ». Dans le même article, le journaliste interpelle la Ville : « pourquoi n'avoir pas couvert la voie ferrée » comme

³⁸² LEHEIS-GUILLOT Stéphanie, *La ville et sa rocade : un projet d'infrastructure au risque du temps, le cas de Marseille*, Architecture, thèse en Aménagement de l'espace, Université Paris-Est, 2011, p. 175.

³⁸³ *Nice Matin*, « Fin novembre : ouverture du 1^{er} tronçon Saint-Philippe Magnan », 6 septembre 1962.

³⁸⁴ *Nice Matin*, « Le 1^{er} tronçon sera inauguré le 16 décembre », 15 décembre 1962.

à Cannes ? L'article insiste en précisant « un seul impératif : aller vite ». Le journal ne manque donc pas d'esprit critique vis-à-vis de la municipalité. Il ne s'agit pas de remettre en cause l'idée d'une voie rapide, mais plutôt les modalités de sa mise en œuvre, dans ce cas précis la question du recouvrement de la voie ferrée. *Nice Matin* est même caustique vis-à-vis de la voie rapide en précisant que « la voie rapide n'aura encore longtemps de rapide que le nom »³⁸⁵. Le quotidien local exerce donc une forme de pression sur la ville de Nice et nous pouvons supposer qu'il exprime une réelle impatience de la part des Niçois. Nous le supposons puisque nous n'avons pas trouvé trace, pour cette époque, de critiques du projet de la voie rapide. Si une critique de ce genre avait vu le jour, la presse en aurait au moins signalé l'existence. Or, nous n'avons trouvé aucun article faisant référence à une quelconque association s'opposant au projet de la voie rapide. L'impatience exprimée par *Nice Matin* reflète certainement, selon nous, un sentiment réel partagé par une majorité de Niçois, mis à part les riverains des futurs travaux, comme nous le verrons.

2 La place de la voie rapide dans le programme modernisateur de Louis Delfino.

Il est difficile de connaître le point de vue des hommes politiques de cette période car les sources ne sont guère abondantes. Il existe certes des documents du cabinet politique de Jean Médecin, mais ceux-ci ne nous renseignent pas sur le point de vue des autres hommes politiques. Les programmes des élections municipales n'étaient pas conservés par les archives à cette époque ce qui ne nous facilite pas la tâche. En revanche, les dossiers de la revue médeciniste *L'Action républicaine* conservés aux Archives municipales de Nice contiennent un exemplaire d'une revue gaulliste faisant la promotion du programme politique de Louis Delfino, ancien aviateur et général de la Seconde Guerre mondiale, candidat aux élections municipales de 1965.

Lors de ces élections, le candidat Delfino a défendu un programme de modernisation de la ville de Nice dans une revue conservée aux Archives municipales³⁸⁶. Accusant l'administration en place de « stagnation », Louis Delfino met en garde les Niçois sur la concordance entre les dates du futur mandat municipal, et celles du V^e plan. Selon Louis

³⁸⁵ *Nice Matin*, « La voie rapide n'avance qu'à petits pas... un tronçon de 1 466 m mis en chantier le mois prochain entre Magnan et l'avenue des Bosquets », 29 janvier 1964.

³⁸⁶ Dossier de presse, AM 144 PER.

Delfino, Nice ne doit pas rater le coche et il est pour cela nécessaire qu'elle élabore des projets modernisateurs qui recevront les subventions en lien avec ce V^e plan. Louis Delfino ne cesse d'opposer la stagnation de l'administration Médecin à la nécessaire relève d'hommes modernes aptes à changer l'aspect de la ville. Il est, selon lui, « nécessaire d'insérer notre ville dans ce prodigieux mouvement qui supplantant, arasant sous nos yeux les structures vermoulues de la France du XIX^e siècle fait surgir partout, sauf en quelques points dont nous sommes, celle du XXI^e siècle ». Le monde moderne est en train de connaître un « formidable mécanisme de destruction créatrice qui renouvelle de fond en comble nos institutions ainsi que nos modes de penser et d'agir ». Le programme est ambitieux puisqu'il faut faire de Nice, et Louis Delfino ne sera pas le seul à faire cette comparaison, « la sœur française des métropoles de la Californie ». Employant un vocabulaire propre à l'économiste Schumpeter, le candidat gaulliste se veut le défenseur d'une innovation qui ne doit pas reculer devant la nécessité qui s'impose parfois de détruire ce que les temps anciens nous ont légué.



Figure 18. Illustration figurant dans le programme de Louis Delfino. AM, 144 PER.

Dans son programme pour moderniser Nice, Delfino distingue sept priorités, dont les trois premières concernent la place de l'automobile en ville³⁸⁷ :

- Le manque de places de stationnement ;
- La nécessité de concevoir les futurs quartiers avec des rues suffisamment larges pour que la circulation pédestre et automobile ne se gênent pas ;
- La construction d'une voie rapide : « Par suite d'une absence totale de prévisions, Nice est dépourvue de grandes artères de dégagement qu'utiliseraient les poids lourds et les

³⁸⁷ AM, 144 PER, supplément du courrier de Nice intitulé « Votez Delfino ». pp. 2 et 3.

voitures pour éviter la traversée de la ville. La voie rapide doit être réalisée dans les plus brefs délais, ainsi que la voie de contournement que l'État est décidé à financer. »

Loin de s'opposer au projet de la voie rapide, l'opposition municipale reproche au contraire, sévèrement, à l'administration en place son immobilisme. La revue présentant le programme de Louis Delfino est d'autant plus intéressante qu'elle affirme que la voie rapide a été pensée en 1929, et que l'idée aurait même été reprise en 1937³⁸⁸. Le candidat Delfino est un candidat que nous pouvons qualifier de sérieux, et nous avons du mal à croire qu'il aurait pu avancer des dates aussi précises dans le seul but de décrédibiliser la municipalité en place. Malheureusement, nous n'avons pas trouvé de documents d'archive permettant d'appuyer cette affirmation. Ni l'exploration des délibérations du conseil municipal, ni le dépouillement des archives du plan Cornudet ont été fructueuses sur ce point. Si la possibilité de construire une voie rapide a effectivement été évoquée en 1929, il devait s'agir tout au plus d'une voie de dégagement, analogue à celle que Marcel Kirchner tenta de mettre en place dans les années 1940, et non d'une *express way* telle que Pierre Mathis l'imagina en 1956. Il est possible que le projet de voie de dégagement par le nord de Nice, qui a été élaboré sous Marcel Kirchner, ait d'abord été évoqué par l'administration municipale sans jamais faire l'objet d'un acte administratif.

Mise à part cette incertitude quant à la date de conception de la voie rapide, le programme de Louis Delfino concernant cette même voie est intéressant. La conception même de la voie rapide s'inspire des modèles étatsuniens comme nous le montrent les illustrations du programme de Louis Delfino (figure 18). Nous pouvons y voir un entrecroisement de routes surplombant une voie ferrée. Si la voie rapide avait fait l'objet de contestations de la part des Niçois, il aurait été logique d'un point de vue électoral que Louis Delfino saisisse cette opportunité de critiquer l'action de Jean Médecin. Nous posons pour hypothèse que Louis Delfino n'a pas critiqué le projet de voie rapide par conviction personnelle, car il était cohérent avec son programme, mais aussi parce que la majorité des Niçois devait très certainement adhérer au projet. La voie rapide n'est donc pas un sujet d'opposition politique, et c'est plutôt la célérité de sa mise en service qui fait débat. Nous pouvons donc affirmer que le projet de voie rapide est, à ses débuts, plébiscité par l'ensemble du personnel politique local et par une large majorité de Niçois.

³⁸⁸*Ibidem* p. 4.

3 La précocité des critiques lyonnaises.

En revanche, la tonalité des débats est différente à Lyon. Nous avons déjà évoqué la tentative de conquête de la ville par les ingénieurs de la DDE dans les années 1960. Ceux-ci ont proposé un réseau d'autoroutes urbaines devant quadriller la ville, reliant les grands équipements (gares, centres commerciaux...) entre eux³⁸⁹. Les édiles lyonnais imaginent que l'agglomération pourrait s'étendre sur plusieurs départements, d'où la nécessité de fournir à la ville un réseau viaire ambitieux. Cependant, ces projets rencontrent des critiques dès la fin des années 1960. Les habitants se manifestent par le biais de comités d'intérêts locaux :

[...] il est à regretter à ce jour, que seuls des technocrates décident de tout, sans que soient sanctionnées leurs erreurs. Si [ce plan d'aménagement] avait été étudié dans son ensemble, en 1963, l'État et le contribuable ne supporteraient pas le coût de la destruction de tout un quartier.³⁹⁰

La presse locale conteste à son tour le projet d'autoroute urbaine LY13 (future A 46) dans l'est de Lyon. Plusieurs communes, comme Villeurbanne ou Bron, sur lesquelles devaient déborder ces projets d'autoroutes urbaines s'ajoutent également au projet. La conséquence est l'abandon de la plupart des projets d'autoroutes urbaines. Quelques tronçons seront seulement réalisés, et encore ceux-ci ne comptent pas parmi les projets les plus importants³⁹¹. Cet abandon des autoroutes urbaines intervient dans plusieurs autres villes à l'époque :

[...] partout les villes se retrouvent avec des autoroutes urbaines inachevées : dans telle manquent les radiales, dans telle autre l'achèvement d'un périphérique, dans telle autre enfin le gabarit initialement prévu³⁹².

Le cas lyonnais est donc différent du cas niçois. En ce début des années 1960, et même tout au long de la période jusqu'à 1990, nous ne constatons à Nice aucun mouvement de population, et encore moins de la presse, qui soit hostile à la construction de la voie rapide. De plus, si le pouvoir des ingénieurs des ponts et chaussées de l'État n'est finalement pas parvenu à s'imposer à Lyon, la situation est différente à Nice. Le projet de voie rapide a non seulement été porté par la Ville de Nice, mais celle-ci a également pour directeur général des Travaux et des Services

³⁸⁹ GARDON Sébastien et BARDET Fabrice, « Des autoroutes dans la ville. Les ingénieurs des ponts et chaussées à la conquête des politiques urbaines lyonnaises », in *Action publique et légitimités professionnelles*, Collection Droit et société, série politique, Paris, 2008, p. 205.

³⁹⁰ Lettre du comité d'intérêt local du quartier des Brosses au député, du 14 avril 1972 (à propos du projet d'autoroute urbaine LY6). In GARDON Sébastien et BARDET Fabrice, « Des autoroutes dans la ville. Les ingénieurs des ponts et chaussées à la conquête des politiques urbaines lyonnaises », in *Action publique et légitimités professionnelles*, Collection Droit et société, série politique, Paris, 2008, p. 206.

³⁹¹ *Ibidem*, p. 206.

³⁹² MONTÈS Christian, *Système de transport et système économique en milieu urbain : réflexions sur l'aménagement de l'agglomération lyonnaise de 1960 à 1992*, Thèse de géographie, aménagement et urbanisme, Université de Lyon 2, 1992, p. 278.

techniques un membre du corps des ponts et chaussées. L'absence d'opposition au projet de voie rapide confirme ainsi Pierre Mathis dans ses fonctions ce qui a pour conséquence d'ancrer davantage l'influence de la culture des ponts et chaussées au sein de la municipalité niçoise.

II. Un chantier qui avance trop lentement au goût des contemporains.

A) Un projet ambitieux et urgent.

1 Relier la ville à l'ouest.

Concernant les étapes du projet, il a été dit plus haut que la Ville souhaitait procéder en deux temps³⁹³ : d'abord aménager le tracé de Saint Augustin à Saint Philippe, puis aménager le tronçon est à partir de Saint Philippe et construire la voie aérienne. La priorité est donnée au secteur ouest afin de relier rapidement l'ouest de la ville au centre-ville. Toutefois, comme le rappelle la délibération du conseil municipal du 22 juillet 1957, il est question d'aménager d'abord la branche sud de la voie rapide dans sa partie ouest, et non pas la branche nord :

[...] sur sa plus grande longueur, cette partie de la voie rapide serait constituée par deux chaussées situées de part et d'autre de la voie ferrée.

Cette disposition permettrait d'établir le sens unique sur chacune des deux branches, diminuerait d'une manière considérable le coût des expropriations et permettrait de différer l'exécution de la branche Nord jusqu'à l'époque où la branche sud ne suffirait plus.³⁹⁴

Nous sommes donc toujours dans une logique d'urgence. Au lieu de terminer les deux chaussées de la partie ouest, le conseil municipal préfère ne réaliser que la chaussée sud dans un premier temps afin de pouvoir relier plus rapidement le centre de Nice à l'extrémité ouest de la ville.

La branche sud de la partie ouest sera réalisée en plusieurs tronçons successifs : de Saint Philippe à Magnan, de Magnan aux Bosquets, et enfin des Bosquets à Saint Augustin. Notons au passage qu'il n'est pas encore question de réaliser l'échangeur de liaison avec la future autoroute de contournement par le nord, étant donné que celle-ci n'existe pas encore. La première partie, de Saint Philippe à Magnan, fait l'objet d'une adjudication en date du 9 juillet 1960, approuvée par le préfet le 27 juillet de la même année³⁹⁵. C'est le véritable début de construction de la voie rapide. Dès le départ, les risques de la spéculation se font sentir : « il

³⁹³ AM, 1D1 139, délibération du 22 juillet 1957.

³⁹⁴ *Ibidem*.

³⁹⁵ AM, 1D1 148, délibération du 11 mai 1962.

faudrait pouvoir utiliser les moyens de financement de la voie rapide avec une certaine souplesse et pouvoir réaliser certaines acquisitions au moment opportun ». C'est pourquoi la ville souhaite acheter les terrains au plus vite avant que la spéculation ne flambe et que le prix des terrains ne devienne inabordable³⁹⁶.

2 Un souci esthétique.

Les Trente Glorieuses passent pour être l'époque du béton, une époque qui ne se soucie pas d'esthétique mais privilégie plutôt l'efficacité. Pourtant, force est de constater qu'un souci esthétique a, dès le départ, été présent dans l'aménagement de la voie rapide. Tel est le cas du mur de soutènement qui est érigé du côté sud de la voie³⁹⁷. Les photographies et les plans dont nous disposons montrent que l'empiètement de la voie rapide sur le talus du chemin ferré n'était pas suffisant. Il a fallu creuser la terre au sud du talus de la voie ferrée afin d'y établir une route suffisamment large pour constituer une voie rapide. Comme ce mur de soutènement aurait pu présenter un aspect désagréable pour les conducteurs arrivant dans Nice, des précautions sont prises dès la construction du premier tronçon de la voie rapide, à savoir le tronçon Saint Philippe Magnan. Ainsi, *Nice Matin*, le 6 septembre 1962, rappelle que :

L'obligation pour la ville de présenter un visage toujours plus agréable impose le revêtement du mur de ciment qui domine la voie. Ce revêtement est disposé en formes de voûtes au pied desquelles se trouveront des jardinières d'où partiront des plantes grimpantes. Ainsi sera très nettement atténué l'aspect de forteresse que n'auraient pas manqué d'avoir ces murailles impressionnantes.³⁹⁸

Pourquoi un tel souci esthétique ? Il ne devait s'agir après tout que d'une voie de circulation n'incitant pas à la flânerie ou au tourisme. Nous n'avons pas trouvé de documents à ce sujet, mais nous pouvons imaginer que ce souci était destiné aux Niçois circulant sur cette route comme aux touristes. « L'obligation de la ville de présenter un visage toujours plus agréable » souligne les exigences auxquelles doit répondre Nice pour rester une destination touristique. Pierre Mathis lui-même n'a eu de cesse de rappeler que la voie rapide devait permettre aux touristes de traverser Nice, et même d'y pénétrer. Des techniciens comme Pierre Mathis ont donc le souci de soigner l'esthétique de la voie rapide pour ne pas rebuter les touristes en provenance du reste de la France et d'Europe du Nord. Ce souci se porte sur l'architecture, avec

³⁹⁶ *Ibidem*.

³⁹⁷ Voie Partie 1, chapitre 2, II-B-1 Un démarrage risqué.

³⁹⁸ *Nice Matin*, « Fin novembre : ouverture du 1^{er} tronçon Saint-Philippe Magnan », 6 septembre 1962.

la mise en place d'arcades, mais aussi sur la végétation, avec la création des jardinières. Ces dernières n'ont pas été implantées pour recréer une « nature », mais plutôt pour offrir un cadre agréable. Souvenons-nous que Pierre Mathis a, dans sa conférence de février 1962, insisté sur l'écrin de verdure que constitue pour Nice les collines qui l'entourent. La logique reste celle de l'embellissement, la végétation doit servir de décoration atténuant l'aspect minéral des aménagements en question.

3 Faut-il franchir la gare de Nice-ville ?

Le franchissement de la gare principale de Nice a à la fois posé problème et donné naissance à des projets ambitieux. Suivre la voie ferrée était, pour les ingénieurs, le moyen de concentrer les nuisances sonores en un seul endroit, mais aussi le moyen de construire la voie rapide sans avoir recours à des expropriations³⁹⁹. Cependant, la gare principale, avec ses nombreuses voies principales et de service, constitue un obstacle difficile à franchir.

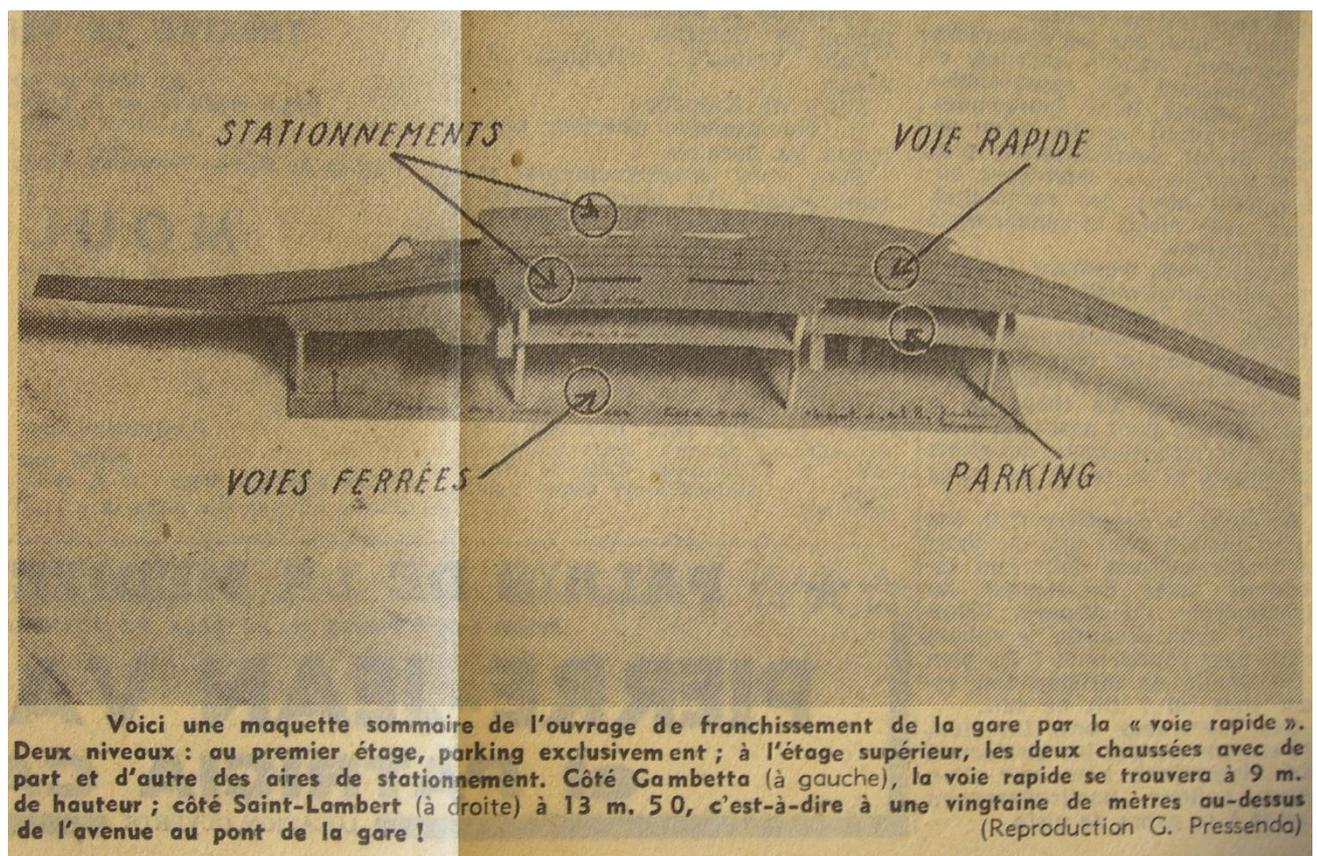


Figure 19. Illustration figurant dans l'article de Nice Matin. Nice Matin, « La voie rapide de Nice passerait au-dessus de la gare SNCF », 29 août 1964.

³⁹⁹ Voir figure 17 p. 98.

Dans un premier temps, il était envisagé que la voie rapide contourne la gare, en empiétant sur le domaine de la SNCF. Or, un document du 12 octobre 1964⁴⁰⁰ nous apprend que la Ville de Nice a un temps voulu modifier ce projet pour faire en sorte que la voie rapide passe au-dessus de la gare au lieu de la contourner. En effet, selon les autorités : « le contournement de la gare par le nord aurait entraîné, même en superposant les deux chaussées, une certaine emprise sur le domaine SNCF et la dépréciation de nombreux immeubles ». La SNCF n'ayant pas accepté cette solution, les autorités municipales lui ont alors proposé le franchissement de la gare. Un autre document du 12 octobre 1964⁴⁰¹ nous apprend que la SNCF a, par une lettre du 22 juillet 1964, accepté le principe du franchissement de la gare centrale.

Mais l'ambition du projet allait plus loin, puisqu'il était question de mettre en place un parking sur deux niveaux. Le document du 12 octobre 1964 nous apprend que :

[...] la principale innovation du tracé, c'est la couverture de la gare au-dessus de laquelle il est possible de loger les deux chaussées de la Voie rapide ainsi qu'un parking à deux niveaux offrant une surface utile de 48 800m² pour 1 600 voitures.

Le coût du parking est estimé à 50 000 000 francs. Un article de *Nice Matin* du 29 août 1964⁴⁰² reprend cette information. Son auteur rappelle tout d'abord une exigence de la SNCF qui est que la voie rapide s'élève suffisamment dans les airs afin de permettre au poste d'aiguillage d'avoir une bonne visibilité sur les allées et venues des trains. Ainsi, la voie rapide devrait entrer en territoire de la SNCF à la cote + 9m, pour ensuite atteindre la cote + 13m50 avant le pont sur l'avenue Malausséna. Néanmoins, l'article précise que la construction d'un parking est possible :

Les exigences de la visibilité laissent toutefois la possibilité d'aménager un parking sous la « Voie rapide » sur une longueur de 400 mètres. Au-dessus de la gare, l'ouvrage projeté aurait donc deux étages.

L'article note que :

Cet ouvrage à double étage aurait une centaine de mètres de large et offrirait une superficie de parking de l'ordre de 25 000 m² dont 18 000 au premier étage, c'est-à-dire qu'on pourrait y loger 1 800 voitures environ. À l'étage supérieur, les parkings se trouveraient de part et d'autre des deux chaussées et des rampes d'accès permettraient aux automobilistes de descendre, sans aucun cisaillement, au parking inférieur.

⁴⁰⁰ AD, 660W74, *Nice Matin*, « Voie à circulation rapide et accès limités dans la traversée de Nice », 12 octobre 1964.

⁴⁰¹ AD, 660W74, le document est nommé « Voie à circulation rapide et accès limités. Prise en considération du projet d'ensemble entre le Var et le Paillon. Franchissement de la gare de Nice-ville ». Ce document a d'abord été daté du 8 octobre avant que quelqu'un ne barre cette date pour y inscrire celle du 12 octobre.

⁴⁰² *Nice Matin*, « La voie rapide de Nice passerait au-dessus de la gare SNCF », 29 août 1964.

Comme nous pouvons le voir sur l'illustration réalisée par Nice Matin (figure 19), il aurait été, selon ce plan, possible de stationner de part et d'autre de la voie rapide, mais aussi dans les parkings se situant en dessous.

Toutefois, cet ouvrage doit être destiné uniquement aux usagers de la voie rapide. Les services techniques ont certes envisagé la possibilité de raccorder par des échangeurs la voie rapide à la voirie urbaine au niveau de ce parking. Cependant, ces raccordements seraient trop compliqués à mettre en place, ce qui, tout compte fait, serait une bonne chose selon les techniciens :

[...] le parking serait donc pratiquement destiné aux utilisateurs de la voie rapide, ce qui constitue peut-être une heureuse restriction si l'on veut éviter un afflux supplémentaire de circulation sur les voies urbaines déjà fortement surchargées qui ceignent la gare.⁴⁰³

La Ville affirme que, de toute façon, les échangeurs au niveau de Saint Philippe et de Saint Lambert permettront de se passer d'un échangeur au niveau de la gare centrale.

Des passerelles accessibles aux piétons permettraient de rejoindre la gare depuis le parking. Autrement dit, ce parking serait une sorte de parc relais, à destination des usagers nîçois souhaitant prendre leur train sans avoir à affronter la circulation du centre-ville. De plus, ce parking serait destiné aux seuls automobilistes :

Bien entendu, ces aménagements de parking auraient un caractère noble et le stationnement des poids lourds serait interdit au-dessus de la gare.⁴⁰⁴

Il est curieux et flatteur pour tout automobiliste de voir le stationnement de son véhicule particulier qualifié de « noble ». Ici, le changement que Mathis a opéré dans la nature de la voie rapide est marquant : la circulation automobile prime celle des poids lourds puisqu'un équipement de la voie rapide leur est exclusivement réservé.

Cette idée novatrice d'intermodalité n'est pas propre à Nice. La construction du Centre d'échanges multimodal de Perrache à Lyon, entre 1972 et 1976 en est un exemple. Ce centre d'échange a été conçu par l'atelier d'architecture de René Gagès et est un lieu d'interconnexion entre la gare ferroviaire, l'autoroute, le métro, et le réseau viaire municipal. Cette infrastructure se situe dans le courant de pensée structuraliste dont se revendiquent Jacques Rey et Guy Vanderaa, étudiants-architectes employés dans l'atelier de René Gagès. Leur idée est que :

Nous pensons que ce qui explique fondamentalement le développement urbain, ce n'est pas uniquement la volonté politique de développer telle ou telle chose mais c'est aussi

⁴⁰³ AD 660W74, notice explicative du 12 octobre 1964, p. 6.

⁴⁰⁴ *Ibidem*, p. 6.

et surtout un certain nombre de mécanismes à l'œuvre, notamment les interrelations entre les fluides.⁴⁰⁵

L'importance accordée ainsi aux « fluides » est à la base du concept d'intermodalité du centre d'échanges de Perrache. Rey et Vanderaa reconnaissent s'être inspirés de Kenzo Tange⁴⁰⁶ et de son projet pour le centre-ville de Skopje en Macédoine, mais aussi d'un projet américain de Philadelphie⁴⁰⁷. Concernant le projet de Kenzo Tange à Skopje, il s'agissait de reconstruire le centre-ville de Skopje, après le séisme de 1963, au-dessus de la gare⁴⁰⁸. Finalement, c'est la gare qui a été construite en hauteur. Le projet de Kenzo Tange a ainsi influencé celui du centre d'échanges de Perrache. L'idée de René Gagès est, comme pour la gare de Skopje, de séparer les différents flux. Même si Rey et Vanderaa se revendiquent du courant structuraliste, et non fonctionnaliste comme Le Corbusier, il n'empêche que ce souci de séparer les flux est commun aux deux mouvements. En fin de compte, C'est un peu la même chose que Pierre Mathis envisageait de réaliser pour Nice, plusieurs années avant le centre d'échanges de Perrache. Nous retrouvons le même souci à la fois de permettre l'intermodalité -ici entre l'autoroute urbaine sud et la gare ferroviaire- et de séparer les flux. L'idée d'intermodalité est donc en vogue à l'époque pour permettre une circulation plus efficace des flux de transports.

Les ambitions de la ville sont même allées plus loin. Un courrier du député maire du 31 mai 1967 à M. l'Ingénieur en chef des ponts et chaussées des Alpes-Maritimes nous apprend que la ville de Nice a eu pour projet la construction d'un ensemble immobilier au-dessus de la gare⁴⁰⁹. Un autre courrier du ministère de l'Équipement du 27 janvier 1967 indique que le maire de Nice s'était déjà adressé au ministre à ce sujet. En effet, la ville de Nice rencontrait des difficultés auprès de la SNCF, non pas sur la question du franchissement de la gare, mais sur la question de l'implantation des piliers. La SNCF s'opposait aussi à l'implantation d'un « ensemble immobilier important » dans les abords de la gare. Il est regrettable que nous

⁴⁰⁵ Entretien du 21 avril 2009 accordé à Stéphane Autran : « Le centre d'échanges de Perrache : précurseur des futurs centres multimodaux », <https://www.millenaire3.com/Interview/2009/le-centre-d-echanges-de-perrache-precurseur-des-futurs-centres-multimodaux>.

⁴⁰⁶ Kenzo Tange (1913-2005) architecte et urbaniste japonais.

⁴⁰⁷ « Nous nous inspirions d'un projet de Philadelphie. C'est à l'image d'un réseau électrique où l'on passe progressivement du 100 000 volts aux moyens puis aux petits voltages. C'est la même chose pour la circulation, il faut qu'il y ait des structures pour organiser les ruptures de charges. » Entretien du 21 avril 2009 accordé à Stéphane Autran. La comparaison entre la circulation et le réseau électrique illustre bien l'idée que nous avons précédemment évoquée, à savoir que le plus important est de comprendre « les interrelations entre les fluides ».

⁴⁰⁸ La gare de Skopje a en fait été construite sur un pont surplombant un boulevard urbain. Ainsi, les flux des passagers et des véhicules sont séparés pour faciliter les flux de circulation.

⁴⁰⁹ AD, 660W345, lettre du député maire de Nice à M. l'Ingénieur en chef des ponts et chaussées des Alpes-Maritimes du 31 mai 1967.

n'ayons pu trouver de plans au sujet de cet ensemble immobilier. Du moins, le terme « important » signifie qu'il s'agissait plus que de construire un simple immeuble. Quel aurait été le nombre de ces immeubles, combien d'étages auraient-ils comportés... ? Nous ne pouvons malheureusement pas le savoir.

Toutefois, le fait que la question de cet ensemble immobilier ait été pensée en même temps que la couverture de la gare montre que ces deux projets étaient liés. Au fur et à mesure que la voie rapide est construite, des projets annexes viennent donc s'y greffer. Celui de construire des immeubles à proximité de la voie rapide nous renseigne sur deux points. Le premier est que les autorités de la ville restent cohérentes dans leur volonté de densifier le centre-ville. Nous retrouvons la logique que Pierre Mathis avait développée dans sa conférence de 1962 qui préconisait une densification du centre-ville. Le second point, qui peut nous choquer aujourd'hui, est que l'on ne cherchait pas à éloigner les habitations de la voie rapide. Compte tenu du bruit causé par la circulation intense qu'elle allait inévitablement engendrer, nous aurions pu imaginer que les autorités, soucieuses du bien-être des futurs résidents, auraient fait en sorte d'éviter que les immeubles n'en soient trop proches. Les préoccupations pour les nuisances sonores étaient donc limitées à l'époque. L'explication de ce projet déconcertant se trouve sans doute du côté des finances. La vente de logements, ou leur location, aurait constitué un revenu supplémentaire pour la ville. Or, la question du financement de la voie rapide était une question épineuse, et nous pensons que ce projet immobilier aurait eu pour but de répondre à cette difficulté.

B) Une réalisation en trois étapes plus longue que prévue.

1 Un démarrage risqué. Les travaux de la première tranche : Saint Philippe-Magnan.

La construction de la chaussée sud de la voie rapide se fait lentement, tronçon par tronçon, du centre-ville vers l'ouest :

- Tronçon Magnan Saint Philippe (inauguré en décembre 1962)
- Les Bosquets Magnan (inauguré en novembre 1965)
- Saint Augustin les Bosquets (inauguré en octobre 1969)



Figure 20. Progression de la chaussée sud de la voie rapide. Carte réalisée par S. Bodinier, sur un plan de Géoportail de 1950.

- Tronçon Magnan-Saint Philippe (inauguré en décembre 1962).
- - - - - Tronçon Les Bosquets-Magnan (inauguré en novembre 1965).
- Tronçon Saint Augustin-Les Bosquets (inauguré en octobre 1969).

C'est en 1959 que sont prises les décisions pour débiter la construction du premier tronçon de la voie rapide. Dans sa délibération du 11 juillet 1959⁴¹⁰, le conseil municipal rappelle que l'avant-projet de la voie rapide a été approuvé le 22 juillet 1957 par une précédente délibération. En termes de calendrier, Nice se situe à peu près au même niveau que les autres villes françaises. Par exemple, ce n'est que dans les années 1960 que sont repris les projets d'autoroutes urbaines à Lyon⁴¹¹. Le conseil municipal niçois décide donc, le 11 juillet 1959, de saisir la SNCF pour obtenir confirmation définitive du tracé de la nouvelle voie ; le ministère des Travaux publics pour obtenir une subvention ; le ministère de l'Intérieur pour obtenir une subvention concernant un aqueduc devant être construit au niveau de Magnan sur l'axe de la voie. Ce sont ces mêmes deux ministères qui ont contribué financièrement à la construction du tunnel de Fourvière et du Centre d'Échanges de Perrache à Lyon. Nous constatons que la construction de la voie rapide

⁴¹⁰ AM, 1D1 143. 11 juillet 1959.

⁴¹¹ GARDON Sébastien, *Goût de bouchons. Lyon, les villes françaises, et l'équation automobile*, Paris : Descartes & Cie, 2011, p. 64.

implique de se mettre d'accord avec plusieurs acteurs dont l'un d'entre eux est incontournable : la SNCF. En effet, pour plusieurs raisons, il a été décidé de réaliser la voie rapide le long de la voie ferrée, et par conséquent la voie rapide empiète sur l'emprise de la SNCF. Par conséquent, la ville de Nice et la SNCF sont contraintes de négocier tant que la voie rapide empiètera sur l'emprise ferroviaire, c'est-à-dire jusqu'au tunnel de Cimiez, donc sur à peu près toute sa longueur.

L'entreprise qui obtient la charge des travaux en 1960 est l'entreprise Nicoletti, une entreprise locale. Nous verrons par la suite, que la municipalité fait régulièrement appel à cette société, mais aussi à une autre société locale : Spada. L'entreprise Nicoletti est impliquée dans la construction de la voie rapide depuis ses débuts en 1962, et Spada depuis au moins les années 1980. Il s'agit de deux entreprises locales bien enracinées. Prenons l'exemple de Spada. Cette dernière a été créée par Jean Spada, un immigré italien, en 1920 L'entreprise Spada s'est



Figure 21. Tronçon Magnan-Saint Philippe (à proximité de la place Saint Philippe). AM. 1064W310.

développée dans l'activité des carrières et des travaux publics, et a en charge de très grands chantiers concernant les infrastructures suivantes : A8, A51, A38, TGV Sud-est, TGV Nord⁴¹². Spada se spécialise aussi dans d'autres activités comme les infrastructures portuaires en construisant des ports de plaisance, des digues, mais aussi l'aéroport de Nice⁴¹³. Il s'agit donc d'entreprises locales qui ont aussi une envergure nationale, et qui sont tout à fait en mesure de prendre en charge les travaux de la voie rapide

En privilégiant les entreprises locales, Jean Médecin soigne son électorat et l'économie niçoise. En revanche, il se prive d'une entreprise d'envergure nationale qui aurait certainement



Figure 22. Tronçon Magnan-Saint Philippe après les travaux. AM 1064W323.

⁴¹² <https://spadagroup.fr/a-propos/histoire/>

⁴¹³ ALEMANY Frédéric, BAISECOURT Hélène, CLÉMENT Vanessa, LAURENT Jacques, MATTHEY Robert, GASTAUT Yvan, *L'Entrepont, Sur les traces des bâtisseurs*, Nice : Serre, 2011, pp. 40-44.

des moyens logistiques plus importants, et qui pourrait, par conséquent, terminer les travaux de la voie rapide plus tôt⁴¹⁴. Ce premier tronçon d'un kilomètre est réalisé en 27 mois. Il représente 60 000 mètres cubes de terrassement, 20 millions de mètres cubes de béton, 2 500 pierres de taille, 700 mètres cubes de moellons appareillés⁴¹⁵. Il a fallu creuser, dans les collines se trouvant au sud de la voie ferrée (figure 21), afin d'aplanir le terrain et de pouvoir construire la voie rapide. Il est nécessaire de bâtir un mur de soutènement pour consolider les hauteurs au sud de la voie ferrée et de la voie rapide, et éviter tout éboulement. Le mur réalisé est en béton, et recouvert par des pierres de taille dans un souci esthétique (figure 22), comme nous l'avons vu précédemment⁴¹⁶. Nous pouvons constater, en comparant les figures 21 et 22 que les travaux réalisés ont un côté impressionnant, puisque le flanc entier d'une colline a été aménagé pour que puisse prendre place une chaussée à 2 voies.

De sérieuses difficultés ont été rencontrées pour réaliser ces travaux comme nous pouvons le voir sur la figure 21 : la raideur du talus, la proximité de la voie ferrée et des immeubles au sud de la future voie rapide. Une difficulté particulière a été d'entreprendre les travaux sans interrompre le trafic ferroviaire. C'est pourquoi les tirs de mines devaient se faire entre le passage de deux trains. Concernant le coût, la mairie a pu compter sur la participation de l'État. Le budget est de 5 millions de nouveaux francs, dont la moitié est à la charge de la ville. L'autre moitié a été financée par le ministère de l'Intérieur⁴¹⁷.

Ces travaux peuvent être réalisés grâce aux transformations qu'ont connues les entreprises routières au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. Des progrès ont été réalisés dans deux domaines : les travaux de terrassement, et ceux concernant la chaussée. En ce qui concerne les terrassements, des engins modernes sur pneus ont été importés des États-Unis. Ces engins servent à déblayer les terrains meubles et rocheux. Il est désormais possible de compacter les remblais et de les stabiliser à la chaux. Pour ce qui est des travaux de la chaussée, les entreprises européennes importent les techniques des bitumes fluidifiés, avec des centrales d'enrobage et des finisseurs pour la mise en œuvre d'enrobés bien roulants. Sont également mis en place des centrales et les trains de bétonnage, les machines à coffrage glissants et la stabilisation des

⁴¹⁴ Nous verrons par la suite que la mairie fait parfois appel à des entreprises d'envergure nationale, mais seulement lorsqu'il s'agit de bâtir les parties les plus délicates de la voie rapide.

⁴¹⁵ *Nice Matin*, « Le 1^{er} tronçon sera inauguré le 16 décembre », 15 décembre 1962.

⁴¹⁶ *Ibidem*.

⁴¹⁷ *Ibidem*.

assises avec du ciment, du laitier de haut fourneau, ou des cendres volantes de centrales thermiques.

L'ingénieur Robert David a joué un rôle important dans l'importation de ces techniques des États-Unis. D'abord en fonction dans le Haut-Rhin, Robert David part lors d'une mission aux États-Unis, pour devenir, à son retour, l'un des promoteurs des nouvelles techniques de construction de la chaussée en employant les matériaux locaux, et en faisant appel aux centrales de fabrication d'enrobés à grand débit⁴¹⁸. La construction de la voie rapide a été en partie permise par cette industrialisation des méthodes. Les services des ponts et chaussées, pour rester en adéquation avec leur époque, se sont eux-aussi adaptés à ces nouvelles techniques.

Pierre Mathis, lors du discours inaugurant cette première tranche, rappelle quelles sont les caractéristiques souhaitées pour la voie rapide :

La voie rapide sera constituée par 2 chaussées séparées constituées par une chaussée de 7 mètres entre 2 caniveaux de 0,40m donnant donc une largeur de 7m 80 entre les deux bordures de trottoir soit le passage au large de 2 camions et d'un deux roues. Il était malheureusement impossible de donner aux chaussées une largeur plus grande sans augmenter les dépenses d'une manière prohibitive⁴¹⁹. [...]

En principe, il y aura un trottoir de 1m pour le personnel de service et 1 chasse-roues. Les 2 chaussées seront soit sur une plateforme commune avec un terre-plein central, soit séparées, en particulier l'une au nord, l'autre au sud de la voie ferrée, soit carrément à des niveaux différents. Lorsque la chaussée sera en surélévation, notamment au-dessus de la voie ferrée, il y aura non seulement un garde-corps, mais une glissière de sécurité chargée de renvoyer les véhicules qui quitteraient la chaussée.⁴²⁰

Ces données correspondent bien aux caractéristiques d'une autoroute urbaine, notamment en ce qui concerne la largeur (étudiée pour laisser passer 2 camions et un deux-roues). Des protections sont ensuite mises en place pour éviter aux véhicules de s'entrechoquer (terre-plein central), ou de quitter la chaussée (glissières de sécurité).

Néanmoins, Pierre Mathis reste réservé dans ses ambitions afin de ne pas « augmenter les dépenses de manière prohibitive ». En effet, le coût est déjà élevé : « Les travaux sont évalués à 100 millions de NF, les achats de terrains à 30 millions de NF. »⁴²¹ Il faut non

⁴¹⁸ REVERDY Georges, *Histoire des routes de France*, Paris : Presses universitaires de France, 1995, (Que sais-je), p. 108.

⁴¹⁹ Discours de Pierre Mathis lors de l'inauguration du premier tronçon de la voie rapide le 16 décembre 1962, archives départementales, 660W74, p. 4.

⁴²⁰ *Ibidem*, p. 4.

⁴²¹ *Ibidem*, p. 7.

seulement bâtir la voie rapide, mais en plus acquérir des terrains car l'emprise cédée par la SNCF le long du tracé de la voie ferrée n'est pas suffisante. Pierre Mathis souligne le volontarisme de Jean Médecin qui entreprend les travaux alors que la subvention de l'État n'est que de 50% :

Le financement pose des problèmes difficiles. Vous avez décidé, M. le maire, que la Ville devait marquer l'intérêt qu'elle attache à cette réalisation, sa volonté d'aboutir et résolument vous avez démarré les travaux avec simplement une subvention de 50% du Fonds Routier Urbain.

Cette subvention est de l'ordre de 2,5 M NF par an, soit avec la part Ville un volume de dépenses de 5 M NF par an.⁴²²

Ce volontarisme montre que le rôle de Jean Médecin est très important dans la réalisation de la voie rapide. Certes, Pierre Mathis est le concepteur du projet, mais Jean Médecin, par sa volonté de commencer les travaux malgré une faible subvention, montre qu'il est le maître du jeu : c'est lui qui décide de donner vie au projet. Nous pouvons dire que Jean Médecin, prend en quelque sorte, un risque puisque la subvention est faible, et que rien ne garantit qu'elle sera plus élevée par la suite.

Pierre Mathis espère que la Ville obtiendra les moyens suffisants pour financer le projet, et que les expropriations seront rapidement réalisées malgré la lourdeur des procédures, comme dans le secteur Magnan-Vallon de Barla :

La Section Magnan-Vallon de Barla est d'ores et déjà financée et si elle n'a pas été encore entreprise, c'est dû aux difficultés rencontrées pour les achats de terrain avec une procédure d'expropriation qui est extrêmement lourde.⁴²³

Par conséquent, la voie rapide est certainement un ouvrage complexe à réaliser, mais ces extraits du discours de Pierre Mathis nous révèlent que la lenteur des travaux est essentiellement due à la question du financement, et à celle de la procédure de l'expropriation. Malgré ces obstacles, Pierre Mathis se veut optimiste concernant cette première partie de la voie rapide :

Je pense, les expropriations de la Section Barla-Saint Augustin étant déjà en cours, que début 1964, nous pourrons lancer les travaux de la dernière tranche. On peut donc escompter que fin 1965 nous aurons la voie rapide jusqu'à Saint Augustin.⁴²⁴

La suite va révéler qu'en dépit de ses réserves, le pronostic de Pierre Mathis était un peu trop optimiste.

⁴²² *Ibidem*, p. 7.

⁴²³ *Ibidem*, p. 7.

⁴²⁴ *Ibidem*, p. 7.

2 Des travaux inachevés. Les travaux de la deuxième tranche : Magnan-Les Bosquets.

La deuxième tranche des travaux, entre Magnan et l'avenue des Bosquets, doit être entreprise à la mi-février de 1964. Elle aura pour longueur 1 466 mètres, soit un peu plus que la longueur du précédent tronçon. Les prévisions sont les suivantes : 50 000 mètres cubes de remblais, 28 000 mètres cubes de béton pour 17 mille m² de chaussée et un mur de soutènement à élever, dans la continuité du précédent⁴²⁵.



Figure 23. Pont de la voie ferrée traversant le Magnan, avant la construction de la voie rapide. AM860W1968.

⁴²⁵ *Nice Matin*, « Un second tronçon de la voie rapide sera mis en chantier en février » 29 janvier 1964.

La difficulté qui se pose est le franchissement du Magnan. Comme nous pouvons le voir sur la figure 23, certains immeubles sont très proches de la voie ferrée, ce qui oblige la Ville à entamer une procédure d'expropriation afin que la voie rapide puisse se frayer un chemin le long de la voie ferrée. Les immeubles qui se trouvent sur le tracé du futur pont n'ont pourtant pas encore fait l'objet d'une expropriation, ce qui a pour conséquence que les travaux débiteront alors que le pont ne pourra pas encore être construit⁴²⁶. Une fois ce tronçon achevé, les voitures devront quitter la voie rapide, traverser le Magnan, pour rejoindre l'autre bout de la voie rapide (figure 24)⁴²⁷. Encore une fois, la question des expropriations déjà évoquée par Pierre Mathis se pose. Les procédures s'avèrent particulièrement lourdes au point d'être à l'origine d'un retard dans la réalisation. Alors que l'inauguration était prévue au départ pour

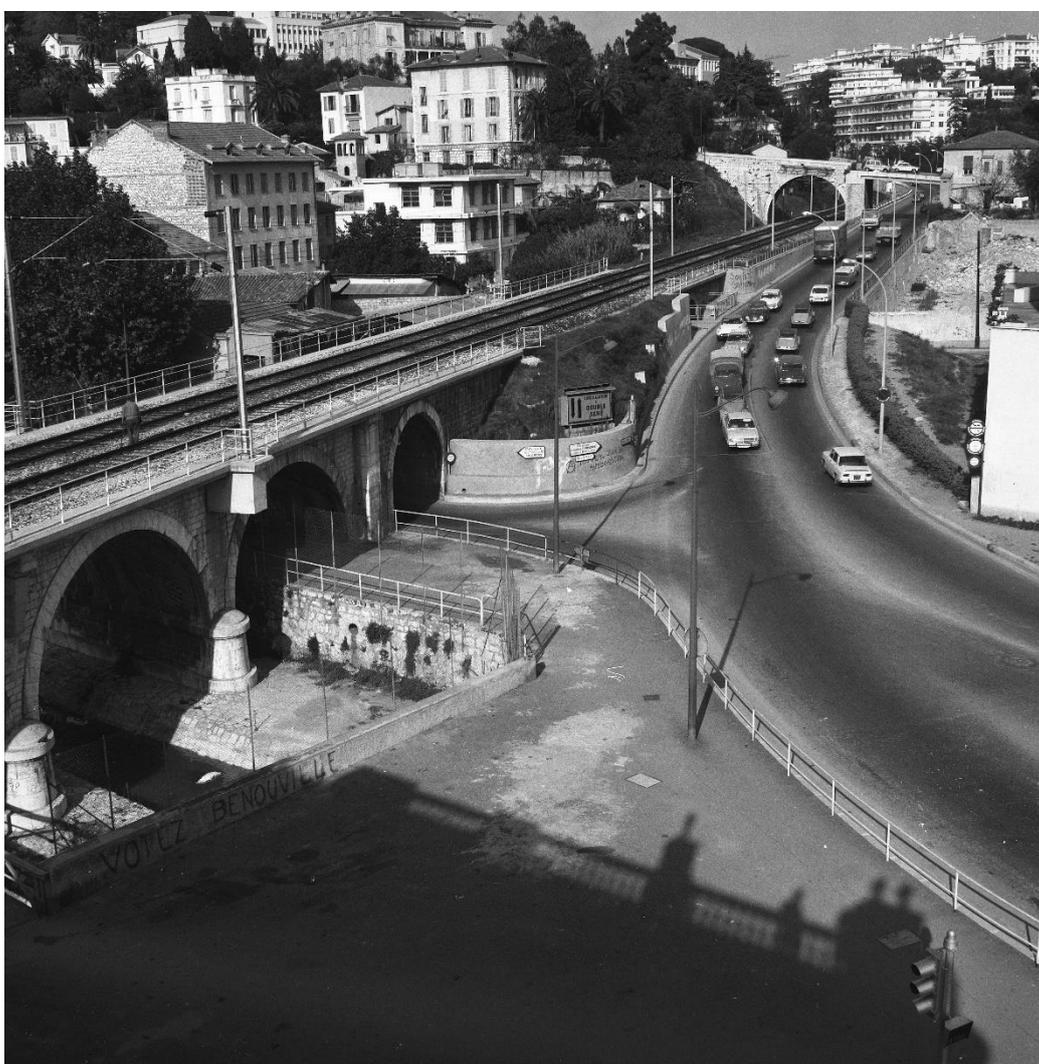


Figure 24. La voie rapide coupée en deux à la hauteur du Magnan. À droite les automobilistes rejoignent la voie rapide. AM 860W1968.

⁴²⁶ La construction du viaduc de Magnan a été réalisée à la fin de l'année 1969.

⁴²⁷ *Nice Matin*, « Un second tronçon de la voie rapide sera mis en chantier en février » 29 janvier 1964.

septembre 1965⁴²⁸, celle-ci se fera en fait en novembre de la même année. Au final, la voie rapide à cette époque fait 2 600 mètres de long⁴²⁹, exceptée la coupure causée par l'absence du pont au-dessus du boulevard de la Madeleine (Magnan). Ainsi, à son inauguration en novembre 1965, la voie rapide est coupée en deux (figure 24), ce qui lui enlève de son efficacité.

3 La finition de la chaussée sud. Les travaux de la troisième tranche : Les Bosquets-Saint Augustin

Le projet du troisième tronçon compris entre l'avenue Les Bosquets et le carrefour des RN7 et RN 202 a été soumis à la SNCF le 15 juin 1964, et au service des Ponts et chaussées le 1^{er} juillet.⁴³⁰ Les travaux du troisième tronçon ont été adjugés en juillet 1967 et doivent débiter en septembre de la même année. Il est prévu de le réaliser sur une longueur de 1850 m entre Les Bosquets et Saint Augustin. Ce tronçon doit se terminer par un échangeur au niveau de Saint Augustin, et par un tunnel assurant la liaison entre la voie rapide et la future autoroute. Plusieurs autres aménagements sont prévus : transformer le chemin de Saint Augustin en véritable voie, construire plusieurs ponts⁴³¹. Un mur de soutènement, dans la continuité des précédents sera construit côté sud⁴³².

Une délibération du conseil municipal de 1969 nous apprend que la voie rapide est repensée pour recevoir un trafic plus dense. En effet, la largeur de la chaussée entre Les Bosquets et Saint Augustin, ainsi que les travaux alors en cours pour le viaduc de Magnan, a été portée de 7 m 80 à 9 m. Le conseil municipal entend aussi élargir la partie entre Saint Philippe et Magnan⁴³³. La dépense totale est estimée à 470 millions de francs. Ces mesures montrent que la voie rapide connaît un franc succès dès ses débuts. Alors que Pierre Mathis, dans un précédent discours, déclarait que la voie rapide ne pouvait dépasser les 7 m 80 pour ne pas entraîner un coût prohibitif, voici que la Ville juge que ce coût est acceptable. Sans doute, les autorités ont-elles remarqué que les premiers tronçons de la voie rapide étaient très empruntés, et que les prévisions de l'équipement en automobile des ménages niçois allaient crescendo. Progressivement, les autorités comprennent qu'elles ont tout intérêt à encourager ce

⁴²⁸ *Nice Matin*, « Mise en service à la fin de l'année du tronçon Magnan-Les Bosquets », 1^{er} avril 1965.

⁴²⁹ *Ibidem*.

⁴³⁰ AD, 953W66, minute du 12 octobre 1964, p. 2.

⁴³¹ Il est prévu de construire des ponts au-dessus des avenues des Bosquets, Raymond-Féraud, Carras, de la Lanterne, de Sainte-Marguerite et des Eucalyptus.

⁴³² *Nice Matin*, « Début des travaux du 3^e tronçon dans quelques jours », 6 septembre 1967.

⁴³³ AM, 1D1 167, délibération du 27 septembre 1969.

trafic sur la voie rapide en l'élargissant. Étant donné que la subvention du Fonds Routier Urbain était jugée insuffisante, il semblerait que la Ville de Nice prenne un risque du point de vue financier en envisageant d'élargir la voie rapide. Cette dernière est donc un ouvrage jugé indispensable, voire vital, au point que la Ville de Nice est prête à soutenir le projet au maximum.

Concernant les travaux, il faut non seulement réaliser les gros ouvrages comme la chaussée, les ponts, et le mur de soutènement, mais il est également indispensable de prévoir l'équipement de la voie en bordures de trottoir et d'entrées de bouches d'égout. Les commandes pour ces derniers équipements ne sont pas toujours prévues au départ, et font parfois l'objet d'un appel d'offre à part, comme cela a été le cas en 1969 concernant le viaduc de Magnan et les ouvrages annexes⁴³⁴. La construction du viaduc de Magnan a été à nouveau dévolue à l'entreprise Nicoletti, et la fourniture des trottoirs et des entrées de bouches d'égout à la société A. Marius Lambert & ses Fils⁴³⁵, qui sont déjà titulaires de marchés de fournitures semblables, comme pour le lot Les Bosquets-Saint Augustin.

Le viaduc Magnan est enfin achevé le 22 décembre 1969⁴³⁶. L'ouvrage est conséquent (figure 25) :

Le viaduc [...] comporte une travée centrale de 10 mètres de portée, et deux travées latérales de 18 mètres. Le tablier de chaque travée indépendante est constitué de poutres préfabriquées en béton précontraint. Ces poutres sont au nombre de 13 pour chaque travée latérale, et de 7 pour la travée centrale.

Elles sont liées entre elles par une dalle de compression en béton armé. Les extrémités des poutres sont également liées par un chaînage en béton armé coupé sur place et isolé des appuis par des plaques en matériau spécial. Piles et culées reposent sur une semelle en béton armé prenant appui sur des files de pieux forés et moulés dans le sol de 24 mètres de longueur chacun.⁴³⁷

⁴³⁴ AM, 1D1 167, délibération du 28 novembre 1969.

⁴³⁵ « [...] la Société Lambert est la seule de la région susceptible de fabriquer des bordures satisfaisantes aux essais de flexion définis par l'Arrêté Ministériel du 27 janvier 1966 applicable aux travaux de l'Administration des ponts et chaussées pour la classe de 110 Bars. » (AM, 1D1 167, délibération du 28 novembre 1969).

⁴³⁶ *Nice Matin*, « Inauguration du viaduc de Magnan qui relie les 2 sections de la voie rapide », 23 décembre 1969.

⁴³⁷ *Ibidem*.

L'ouvrage répond aux caractéristiques de l'époque avec l'utilisation du béton précontraint ou du béton armé. La longueur des piles longues de 24 mètres révèle que les moyens employés sont d'envergure afin d'assurer la stabilité de l'édifice⁴³⁸.

Tous ces travaux entraînent un certain agacement chez les citoyens. Le quotidien *Nice Matin*, au mois de juillet 1969⁴³⁹ s'exaspère. Au constat que le viaduc de Magnan n'est pas encore achevé, et que les travaux dans les secteurs de Saint Philippe et de la rue de l'abbé Grégoire n'ont pas encore commencé, le journaliste écrit : « On le voit, la « voie rapide » ne progresse pas vite ! ».



Figure 25. Construction du viaduc de Magnan. AM 860W1968.

⁴³⁸ Nous n'avons pas trouvé d'allusion à d'éventuelles précautions antisismiques dans les articles de *Nice Matin*, ni dans la documentation des archives. Nous supposons que ce risque a dû être pris en compte. Pour ce faire il est sans doute nécessaire d'explorer la documentation plus technique des Archives municipales.

⁴³⁹ *Nice Matin*, « Voie rapide : le tronçon les Bosquets-Saint Augustin sera ouvert à la circulation à la fin du mois », 19 juillet 1969.

L'auto-pont qui clôt actuellement la voie rapide au niveau de Saint Augustin a été réalisé bien après, puisqu'il est inauguré le 12 juillet 1974⁴⁴⁰. Il s'agit d'une rampe de 245 m de longueur dont 178 mètres en éléments métalliques, d'une largeur de 3 m 50 et une pente maximale de 6,7%. Ce viaduc démontable permet la sortie de l'autoroute urbaine vers la RN 7, l'aéroport et Cannes par franchissement de la route de Grenoble au carrefour de Saint Augustin. Le coût est de 3 millions de francs, dont 40% ont été assurés par la Ville. Ce toboggan permet un remodelage complet du carrefour au sol, et sa simplification. L'article note que la construction de ce toboggan permet un gain de temps. On estime à 120 heures environ par jour le gain de temps ainsi réalisé par tous les conducteurs passant par ce carrefour⁴⁴¹.

En octobre 1969, date de l'inauguration du tronçon Saint Augustin-Les Bosquets, la voie rapide ne présente pas toutes les caractéristiques d'une autoroute. Certes, elle est réservée



Figure 26. Voie rapide chaussée sud. AM 860W1969.

⁴⁴⁰ *Nice Matin*, « Avec la mise en service, ce soir, de l'auto-pont de Saint Augustin plus de feux rouges à la sortie de la voie rapide », 12 juillet 1974

⁴⁴¹ *Ibidem*.

à la circulation des automobiles et des poids-lourds. Toutefois, la chaussée sud est à double sens, et les deux sens de circulation ne sont pas séparés par une barrière ou un terre-plein (figure 26). Comme nous le verrons dans la deuxième partie de cette thèse, cet inconvénient sera à l'origine de nombreux accidents.

Ces premiers travaux nous permettent de constater tout d'abord que la Ville consacre d'importants efforts au projet de la voie rapide. Les subventions du Fonds Routier Urbain ne sont guère élevées, ce qui conduit la Ville de Nice à investir largement dans ce projet. Jean Médecin prend ici un risque, car nul ne sait si l'enveloppe octroyée par le Fonds Routier Urbain ira crescendo ou non. Ensuite, nous constatons une lenteur dans la finition de ces travaux. Lorsque la deuxième tranche est en construction, on diffère la construction du viaduc de Magnan, ce qui aboutit à une voie rapide coupée en deux. Concernant l'auto-pont de Saint Augustin celui-ci n'est achevé qu'en 1974 alors que le tronçon Les Bosquets-Saint Augustin a été inauguré en octobre 1969. Cette imperfection dans la conduite des travaux n'est pas le fait d'une incompétence au niveau de la mairie, loin de là. Elle est plutôt le reflet d'un manque de moyens financiers, et d'une lenteur dans les procédures d'expropriation, qui empêchent une réalisation prompte de la voie rapide. Enfin, il nous faut remarquer que la presse s'exaspère de la lenteur des travaux, et se moque à plusieurs reprises de la lenteur de la voie « rapide ».

4 L'épineuse question des expropriations.

Des expropriations ont été nécessaires tout le long de la construction de la voie rapide, et en particulier du côté de la chaussée ouest. En effet, de nombreuses résidences avaient été édifiées à côté de la voie ferrée, ce qui a inévitablement donné lieu à des expropriations. Ces dernières ont ainsi parfois ralenti le rythme de la construction de la voie rapide, et surtout grevé son coût.

Nous étudierons un cas particulier qui nous semble avoir valeur d'exemple. Nous avons choisi de traiter le cas de Nice Ouest, et plus précisément celui du 3^e tronçon du projet de la voie rapide qui doit s'étendre des Bosquets à Saint Augustin. De très nombreuses expropriations ont été nécessaires en raison de la densité de l'habitat dans cette zone, aggravée par la proximité de certaines habitations avec la voie ferrée le long de laquelle doit se construire la voie rapide. Notons au passage que ces expropriations au profit d'une voie rapide sont le prélude d'un changement urbain important. Alors que certaines zones de Nice Ouest, notamment vers Saint

Augustin, ont encore à cette époque un caractère rural, voici que la construction de la voie rapide vient dénaturer ce cadre et accélérer l'urbanisation de ce quartier.

Parmi les dossiers d'expropriation, l'un d'entre eux a retenu notre attention : il s'agit de la propriété Veglio, sise 64 rue de Marseille (figure 27). La propriété Veglio a le double inconvénient de se trouver entre deux projets routiers : celui de la voie rapide, et celui de l'élargissement de la rue Saint Augustin. Madame Veglio entame une longue correspondance avec les services municipaux à propos de son expropriation et des indemnités qui lui sont dues. En effet, la famille Veglio est propriétaire d'un hôtel, « Hôtel restaurant Terminus »⁴⁴², qui se trouve à proximité du passage de la future voie rapide. Dès lors, s'engage une correspondance entre Mme Veglio et la direction des affaires foncières en ce qui concerne l'expropriation d'abord, puis le montant de l'indemnité.

La première étape de cette correspondance porte sur l'acquisition des terrains. Une note de la direction générale des Impôts du 18 mars 1964 - c'est-à-dire avant que le 2^e tronçon de la voie rapide, Magnan-Les Bosquets, ne soit achevé - prévoit que le 3^e tronçon nécessite l'acquisition de trois propriétés : la totalité de la propriété Veglio (1 070m²), une partie de la propriété de la SCI « villa Juliette » (240 m²), et d'une partie de la propriété Barbotto (357

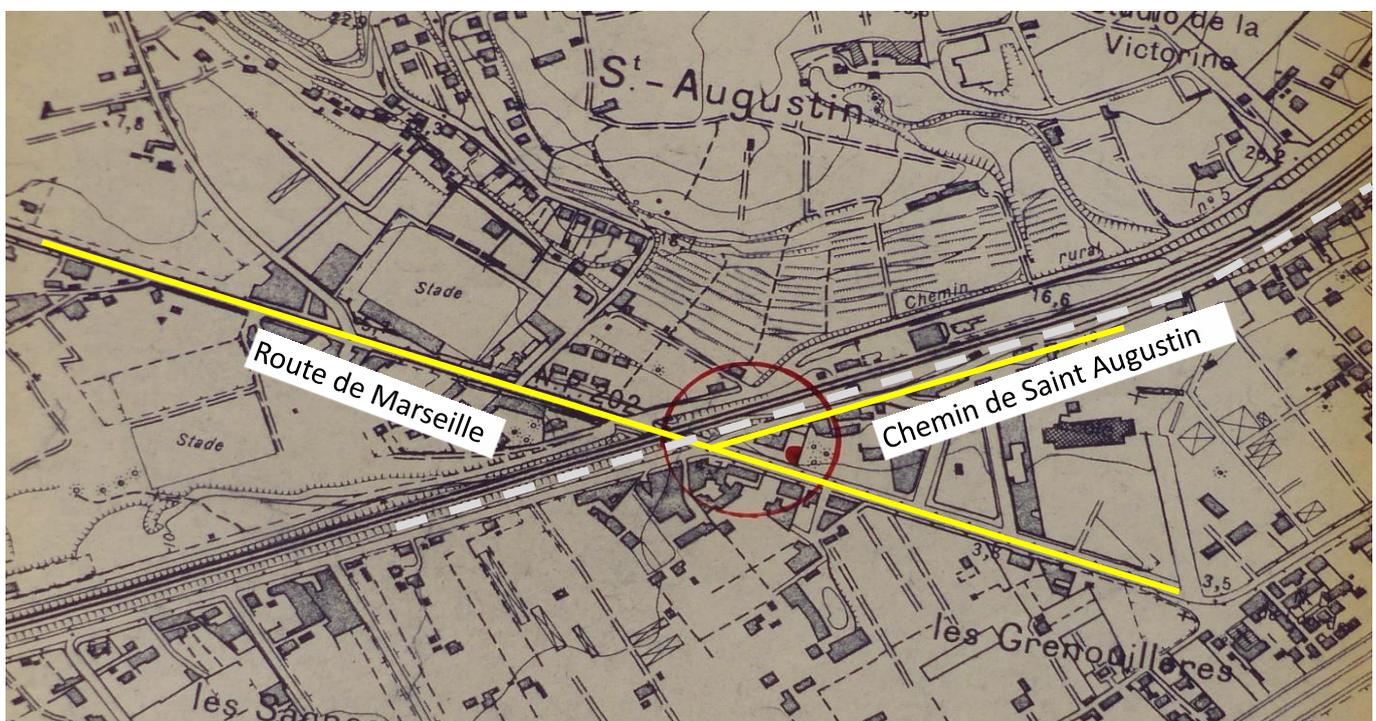


Figure 27. Plan de situation de la propriété Veglio. La propriété est représentée par un point rouge, et le tracé de la future voie rapide est représentée par un traits gris en tiretés. Carte réalisée par S. Bodinier, sur un plan des Archives municipales figurant dans le carton 698W89.

⁴⁴² AM, 698W89, lettre manuscrite de madame Veglio à la Ville de Nice du 18 juin 1965.

m²)⁴⁴³. L'ensemble représente 1 667m². Nous pouvons voir sur la figure 27 que la propriété Veglio se trouve effectivement au croisement de l'actuel boulevard René Cassin (ancienne route de Marseille) et de l'avenue Saint Augustin. À première vue, le tracé de la voie rapide ne semble pas impacter directement la famille Veglio. En fait, le tracé de la voie rapide est à l'origine du déplacement de la rue Saint Augustin plus au sud, afin de pouvoir bâtir la bretelle d'entrée ouest de la voie rapide⁴⁴⁴.

Pour la famille Veglio cette affaire ne concerne pas simplement une habitation, mais une activité économique dont sa prospérité dépend. Nous pouvons tout à fait comprendre l'inquiétude d'une famille quant aux travaux lui imposant de reconstruire plus loin son hôtel. Cet hôtel est d'autant plus important pour la famille qu'elle en a la possession depuis 45 ans, et que les fils du couple Veglio ont fait des études d'hôtellerie pour prendre la suite de leurs parents⁴⁴⁵. Les projets de voirie dans la zone demandent non seulement de déplacer l'hôtel, mais aussi une réduction du terrain attenant.

Madame Veglio écrit le 18 juin 1965 au maire de Nice afin que celui-ci accepte de lui rétrocéder une partie du terrain exproprié, qui se trouve dans le futur angle séparant la route de Marseille et la rue Saint Augustin élargie (figure 28) :

Le projet [de la Ville] comprend un élargissement de 20 m de l'avenue Saint Augustin, donc une emprise d'expropriation de 750 m² sur toute la longueur de notre propriété - avec la route de Marseille à 20 m et nos 750 m², le carrefour devient donc spacieux avec une visibilité dégagée.

D'après la référence [...] il doit nous rester hors ligne, une parcelle de 310m² environ qui nous permettrait la réédification de notre hôtel.

Si nous ne pouvons nous opposer au projet d'utilité publique concernant les 750 m² [...] ce que nous vous demandons, Monsieur le Maire, est la conservation de cette parcelle d'angle, en zone continue, qui d'après le service des ponts et chaussées n'est pas nécessaire au projet.⁴⁴⁶

⁴⁴³ AM, 698W89, note de la direction générale des Impôts du 18 mars 1964. Le document a l'inconvénient d'être partiellement déchiré sur le côté droit, les phrases de la lettre ne peuvent donc pas être lues dans leur intégralité.

⁴⁴⁴ ID1 165, délibération du 3 mai 1969.

⁴⁴⁵ AM, 698W89, lettre manuscrite de madame Veglio à la Ville de Nice du 18 juin 1965

⁴⁴⁶ AM, 698W89, lettre manuscrite de madame Veglio à la Ville de Nice du 18 juin 1965.

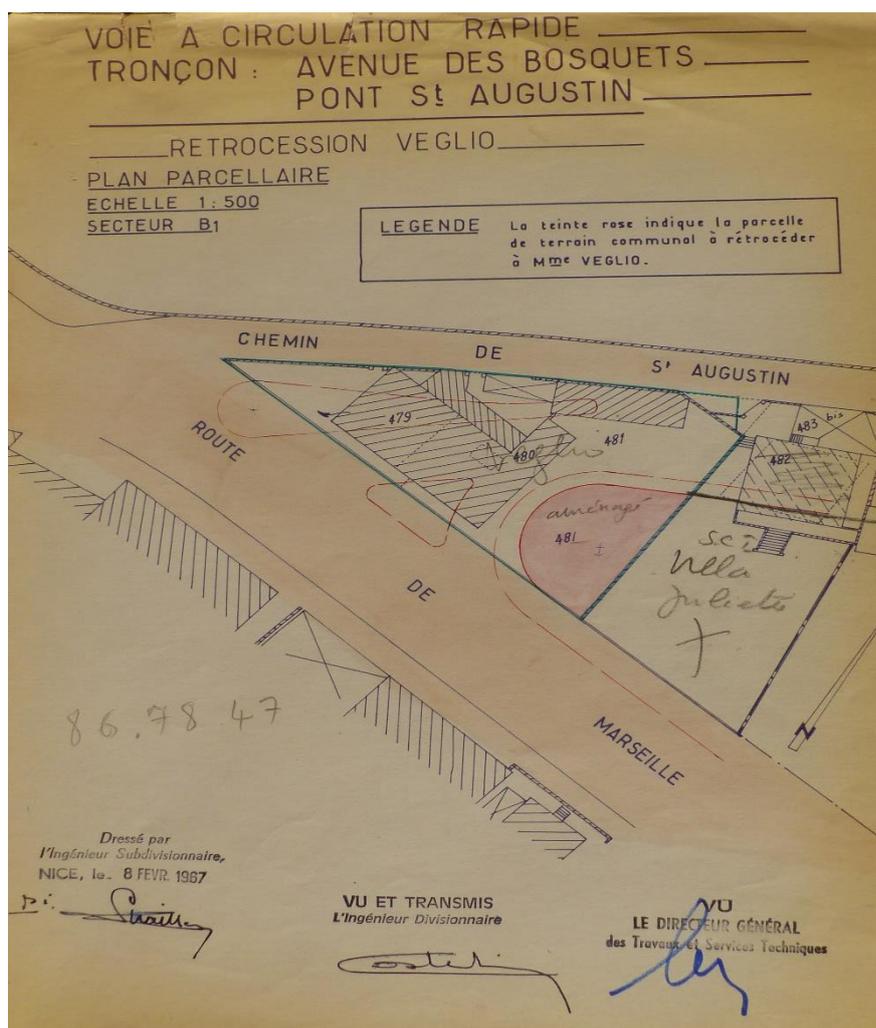


Figure 28. Rétrocession Veglio.

La propriété Veglio correspond à la zone entourée d'un liseré bleu. En rouge figure le futur tracé de l'avenue Saint Augustin. En rose est représenté le terrain rétrocédé à madame Veglio.

Madame Veglio obtient finalement la rétrocession de la parcelle d'angle. Toutefois, l'affaire ne s'arrête pas là puisque le couple Veglio doit payer pour pouvoir récupérer cette parcelle de terrain. Or, madame Veglio s'indigne, dans un courrier du 12 mai 1967, de la somme qui lui est réclamée pour cette rétrocession :

[...] après estimation du Service des Domaines [...] on nous a demandé 30 millions A.F. [anciens francs] pour ladite parcelle. Cela, d'une manière incroyable, représentait pour du terrain qui a toujours été nu (Cour, Parking, Jardin), donc de moindre valeur, une somme environ trois fois supérieure à celle fixée lors des jugements de Nice et d'Aix, soit 60 300 A.F. le mètre carré bâti (Immeuble en pierre et Fonds de Commerce inclus).⁴⁴⁷

⁴⁴⁷ AM, 698W89, lettre de madame Veglio au maire de Nice du 12 mai 1967.

Les négociations concernant le montant des terrains à échanger paraissent sans fin. La mairie a-t-elle voulu profiter de cette revente pour engranger un petit bénéfice ? Nous ne pouvons y répondre mais la question mérite d'être posée.

Dans un second temps, la question de l'indemnité et de son versement pose problème. L'expropriation est en effet prononcée pour le 30 juin 1967⁴⁴⁸. Un jugement d'expropriation est rendu le 23 juillet 1965, à ce sujet⁴⁴⁹. Ce jugement mentionne que la cause de l'expropriation est bien la création du 3^e tronçon de la voie rapide. L'indemnité à laquelle Madame Veglio aura droit est fixée à 806 250 francs (l'indemnité totale accordée par le tribunal comprend une indemnité principale de 645 000 francs, et une indemnité de emploi au taux de 25%). Or, madame Veglio demande une indemnisation de 2 214 800 francs. Cependant, le tribunal considère que madame Veglio demande beaucoup trop, surtout si on prend en compte les avantages que devraient procurer à madame Veglio l'élargissement de la rue Saint Augustin :

Que sa grande largeur [à l'avenue Saint Augustin] permettra de porter les futures constructions qui la borderont, à une hauteur telle que les promoteurs chercheront à acquérir les terrains restants, si bien que les riverains vont tirer de la mesure critiquée un important profit.⁴⁵⁰

Autrement dit, les riverains ont tort de se plaindre de l'élargissement de la rue Saint Augustin. Même si les riverains perdent du terrain au profit de cette nouvelle avenue, l'élargissement de cette dernière permettra une hausse de la valeur de leurs biens selon le tribunal. Ce dernier poursuit son raisonnement en arguant que la propriété de madame Veglio fait partie des biens qui bénéficieront de l'élargissement de la rue Saint Augustin :

Attendu que dame Autier épouse Veglio est propriétaire, à l'angle des avenues de Saint Augustin et de Marseille, d'un vaste terrain d'une superficie totale de 1 075 mètres carrés, sur lequel figurent un bâtiment important de deux étages, à usage d'hôtel-restaurant et des constructions accessoires, telles que pavillon, poulailler, etc... ;

Qu'il est exact que ce fond est bien situé, en zone continue, à l'intersection de deux routes très passantes, dans un quartier en plein développement, mais ayant comme inconvénients le bruit et les odeurs du roulage ; que ce terrain est logiquement destiné, après démolition des bâtisses actuelles, à la construction d'un immeuble comportant des locaux commerciaux au rez-de-chaussée et des logements ou même un hôtel en étages [...]⁴⁵¹

⁴⁴⁸ AM, 698W89, lettre de madame Veglio du 24 août 1979.

⁴⁴⁹ AM, 698W89, jugement d'expropriation pour cause d'intérêt public du 23 juillet 1965.

⁴⁵⁰ AM, 698W89, Jugement d'expropriation pour cause d'intérêt public du 23 juillet 1965, p. 2.

⁴⁵¹ AM, 698W89, Jugement d'expropriation pour cause d'intérêt public du 23 juillet 1965, p. 3.

D'après le tribunal, madame Veglio aura tout à gagner de l'opération. Il est effectivement rappelé que l'hôtel de madame Veglio « est bien situé [...] à l'intersection de deux routes très passantes [rue de Saint Augustin et route de Marseille], dans un quartier en plein développement ». La référence au développement signifie que ce quartier est en voie d'urbanisation et, nous y reviendrons dans la troisième partie de cette thèse, cela est vrai. De plus, madame Veglio pourrait tirer profit de l'indemnité pour construire un nouveau bâtiment, voire un hôtel. Par conséquent, si l'on suit la logique du tribunal administratif, la famille Veglio devrait profiter des expropriations rendues nécessaires par le passage de la voie rapide et l'élargissement de la rue Saint Augustin.

Nous pouvons comprendre l'angoisse des hôteliers quant à la démolition de leur bien. Le tribunal nous semble très optimiste en tablant sur le développement du quartier surtout lorsqu'on sait, et nous l'aborderons dans la deuxième partie de la thèse, que la proximité de la voie rapide a un impact négatif sur la valeur immobilière. D'ailleurs la décision du tribunal de Nice est cassée et annulée le 11 janvier 1968 par la cour d'appel d'Aix-en-Provence, qui renvoie l'affaire devant la cour d'appel de Montpellier. Cette dernière fixe l'indemnité à 834 812, 50 francs, soit une différence de 28 562, 50 francs⁴⁵². Il s'agit donc d'une affaire coûteuse pour la Ville.

Cependant, l'affaire ne s'arrête pas là. Un courrier du 24 août 1979 de Madame Veglio fait part au maire de Nice de son étonnement à ne pas avoir encore reçu la différence de 25 562, 50 francs :

[...] depuis l'arrêt rendu, le 17 décembre 1971, par la Cour d'Appel de Montpellier, je suis étonnée de constater qu'aucun avis de réajustement ne nous est parvenu par la Caisse des Dépôts et Consignation de Nice. Après vérification, aucune somme additionnelle a été versée sur notre compte.⁴⁵³

La mairie conteste cette demande de madame Veglio et lui répond en juin 1981 :

J'ai l'honneur de vous rappeler qu'une somme de 615 250 francs, représentant l'offre de la Ville majorée des intérêts soit 2 512, 27 francs, donc une somme totale de 617 762,27 francs a fait l'objet d'un virement à votre compte le 27 octobre 1967.

De ce fait, seules une somme de 191 000 francs, représentant la différence allouée par la juridiction de Nice et confirmée par la Cour d'Appel d'Aix en Provence, et une somme de 28 562, 50 francs, représentant le supplément alloué par la Cour d'Appel de Montpellier, vous sont dues.⁴⁵⁴

⁴⁵² AM, 698W89, lettre de madame Veglio du 24 août 1979.

⁴⁵³ AM, 698W89, lettre de madame Veglio du 24 août 1979.

⁴⁵⁴ AM, 698W89, lettre du premier adjoint au maire de Nice à madame Veglio du 12 juin 1981.

Madame Veglio répond à son tour le 9 octobre 1981 et réitère sa demande d'indemnisation. Le carton d'archive ne contient pas de documents sur la suite de cette affaire. Néanmoins, nous pouvons affirmer que cette affaire aura duré longtemps⁴⁵⁵. Nous n'avons pas poursuivi davantage les recherches car elles seraient stériles pour l'avancée de notre étude. Ce sont les bouleversements économiques et sociaux causés par le projet, et l'attitude de la mairie à l'égard des expropriés qui ont retenu notre intérêt. Il nous paraît évident, au vu des documents étudiés, que la famille Veglio a dû souffrir financièrement de la démolition de l'hôtel familial. Même si une reconstruction était possible, il n'empêche que la famille a dû accuser un manque à gagner entretemps. De plus, l'attitude du tribunal de Nice nous paraît trop favorable aux intérêts de la mairie. Il est possible qu'il y ait eu collusion à l'époque, même si nous ne pouvons pas le prouver. La famille Médecin avait une autorité et une influence considérables. Le jugement de la cour d'appel de Montpellier est d'ailleurs rendu en faveur de la famille Veglio puisqu'il lui octroie une réévaluation de l'indemnité d'expropriation. Le projet de la voie rapide est ainsi à la fois chronophage et onéreux pour la Ville de Nice.

L'exemple de la famille Veglio montre à quel point la question des expropriations était épineuse. Dans ce cas, la famille risquait de perdre non seulement son domicile, mais aussi son emploi. Les négociations sont particulièrement compliquées avec Madame Veglio qui ne lâche rien. La famille accepte bon gré mal gré l'expropriation, mais elle n'hésite pas à avoir recours à la justice pour obtenir une indemnité plus importante. L'activité juridique qui s'en suit est une perte de temps pour la Ville de Nice, mais aussi une perte financière, puisque la cour d'appel de Montpellier révisé à la hausse l'indemnité à laquelle a droit la famille Veglio. Il ne s'agit que d'un exemple, mais nous posons l'hypothèse que la Ville a sans nul doute été confrontée à de très nombreux autres cas de ce genre. Que ce soit pour une expropriation, ou une perte de la valeur d'un immeuble du fait du passage à proximité de la voie rapide (comme nous le verrons plus tard), toutes ces affaires représentent une perte financière pour la Ville et ralentissent inévitablement la bonne marche des travaux.

⁴⁵⁵ L'affaire aura duré au moins quatorze années puisqu'elle a débuté avec la première lettre de Madame Veglio du 18 juin 1965.

*

Le projet de créer une autoroute urbaine à Nice est typique des conceptions de l'époque en matière d'urbanisme. De projet de « voie de dégagement » ou de « voie industrielle », la municipalité de Nice a su, grâce à ses techniciens, faire évoluer le projet vers celui d'une autoroute urbaine ouverte à la circulation automobile. Très au fait des rencontres internationales au sujet de l'automobile, et s'inspirant des travaux de ses prédécesseurs, Pierre Mathis propose à Jean Médecin un projet d'autoroute urbaine ambitieux par sa longueur et les obstacles qu'elle doit franchir. En effet, l'ambition de créer un viaduc aérien au-dessus du centre-ville est audacieuse. Le projet est d'autant plus intéressant qu'il propose de structurer l'expansion urbaine de Nice qui connaît alors une forte croissance démographique. Pierre Mathis peut compter sur l'appui de Jean Médecin qui, en maire expérimenté, fait preuve de volontarisme. D'ailleurs, la presse locale, et certains rivaux politiques de Jean Médecin comme Louis Delfino, se montrent également impatients quant à la réalisation de cette voie rapide.

Toutefois, ces espoirs initiaux sont en partie déçus. Alors que les autorités comptent beaucoup sur la voie rapide pour éviter une congestion du trafic automobile, des craintes se manifestent en ce qui concerne le financement. Comme le montre le débat à l'Assemblée nationale dans lequel a pris part Virgile Barel en 1968, l'État se désengage progressivement des dépenses trop coûteuses des collectivités locales en matière d'aménagement. C'est afin de convaincre l'État de s'investir davantage dans la voie rapide niçoise que Pierre Mathis en vante l'aspect international. Ne tenant pas compte des cols suisses comme celui du Brenner, Pierre Mathis argue que la voie rapide sera un axe névralgique pour les flux touristiques menant de l'Europe du nord à l'Italie. Néanmoins, son argumentation n'est pas dénuée de sens car la voie rapide, pourrait effectivement constituer un maillon essentiel dans les communications franco-italiennes.

Tout ceci est à mettre en lien avec la construction de l'autoroute de contournement de Nice. Tant que celle-ci reste dans les cartons, le caractère national, voire international de la voie rapide demeure défendable. Or, le projet de l'autoroute de contournement de Nice est relancé dans les années 1970, ce qui ne peut que nuire au projet de la voie rapide. La question se pose alors de savoir comment les autorités ont réagi face à cette donnée nouvelle. La survie du projet se pose d'autant plus que Jacques Médecin, fils de Jean Médecin est élu maire de Nice en 1971 : le fils a-t-il l'intention de poursuivre l'œuvre du père ?

Partie 2 La « conquête des cieux » : la relance du projet par Jacques Médecin et la construction du viaduc au-dessus du centre-ville (1970-1989).

Lorsque Jacques Médecin prend en main les rênes de la ville de Nice à la suite de la mort de son père en décembre 1965, il n'est encore que premier adjoint. En toute logique ses premiers pas à la tête de la municipalité s'inscrivent donc dans la continuité de la politique paternelle. En revanche, à partir de 1969, Jacques Médecin est élu maire de la ville de Nice. Détenant désormais un pouvoir confié directement par les Niçois, il lui est possible de s'affranchir de la politique paternelle et de suivre une autre voie, notamment en ce qui concerne la voie rapide. À ce moment-là, le projet de la voie rapide peut être abandonné puisque celle-ci s'étend de Saint Augustin à Saint Philippe, le long du tracé sud de la voie ferrée. Rien n'oblige Jacques Médecin à décider de relancer le projet, dont la prochaine tranche consiste en la construction d'un viaduc audacieux devant s'élancer depuis la place Saint Philippe et dominer la ville.

Or, il n'en est rien. Jacques Médecin maintient tout d'abord Pierre Mathis à la tête des services techniques de la ville de Nice. Rappelons qu'à cette époque le directeur général des Travaux et des Services techniques est l'homme incontournable de la mairie et, en ces Trente Glorieuses, les ingénieurs bénéficient d'une autorité incontestée. Pierre Mathis a gagné en autorité puisqu'il est depuis plus de dix ans à la tête des services techniques municipaux. D'après les entretiens que nous avons pu mener, Pierre Mathis bénéficiait d'une autorité naturelle au sein de la mairie de Nice et notamment sur Jacques Médecin. Cela ne signifie pas que le jeune Jacques Médecin était dans l'ombre de Pierre Mathis. La biographie de Jacques Médecin nous révèle un homme au caractère fort, pittoresque et indépendant. Il nous semble cohérent de penser, et les entretiens nous l'ont confirmé, qu'il existait une réelle entente entre le nouveau maire de Nice et Pierre Mathis.

Cette longévité du personnel politique et administratif nous conduit à nous demander quels changements a pu connaître le projet. Il semblerait que la maxime pourrait être le

« changement dans la continuité » car, au fond, Jacques Médecin met ses pas dans ceux de la politique paternelle. Cette continuité est très positive en termes de politique d'aménagement. Sans entrer dans les débats politiques, rappelons que Pierre Mathis, dans sa conférence de février 1962 avait souligné le caractère bénéfique de la longévité politique de Jean Médecin pour la continuité de la politique d'aménagement. Conserver le même maire et la même direction politique permet de continuer des projets de long terme comme celui de la voie rapide. En revanche, nous pouvons nous interroger sur les possibles changements que le projet a connus au cours de cette période. Si la ville de Nice bénéficie d'une stabilité municipale, un changement à la tête des services techniques de la ville de Nice est toutefois intervenu. À 65 ans, Pierre Mathis prend sa retraite en 1973 et il est remplacé par l'un de ses anciens collaborateurs qu'il a vu évoluer : André Liautaud. La conduite du projet de la voie rapide sera-t-elle la même après le départ de Pierre Mathis ? Les successeurs de Pierre Mathis vont-ils reprendre les grandes lignes de sa politique d'aménagement ?

Une inconnue mérite aussi attention : la population niçoise. Nous avons posé l'hypothèse dans notre première partie que l'ensemble des Niçois était favorable au projet de la voie rapide à ses débuts. En a-t-il toujours été de même au cours de la période que nous allons étudier ? Nous posons cette question parce que les opinions d'une partie de la population française commencent à évoluer à cette époque. Un ministère de l'Environnement est créé en 1971 et, en 1974, un écologiste, René Dumont, est pour la première fois candidat lors des élections présidentielles. L'évolution des idées de la population est telle que le président Valéry Giscard d'Estaing fait annuler un projet de voie express dans la ville de Paris. Savoir si la population niçoise a elle aussi connu une évolution quant aux aménagements en faveur de l'automobile est donc une question légitime. Avant 1970, la voie rapide restait discrète et, hormis les expropriations qu'elle a entraînées, elle ne dénaturait pas le paysage urbain de Nice. La voie rapide entre Saint Augustin et Saint Philippe était en effet coincée entre les habitations et la voie ferrée. Or, le tronçon désormais à l'étude doit emprunter un viaduc, ce qui change beaucoup de choses : cette fois-ci, la voie rapide, aérienne, sera visible de tous, notamment lorsqu'elle traversera l'avenue Jean Médecin qui est l'artère principale de Nice. Comment la population niçoise réagit-elle face à la construction du viaduc ? Comment les autorités municipales s'y prennent-elles pour imposer le projet ? Une autre difficulté est d'ailleurs à prendre en compte : les avancées de la démocratie participative. Nous verrons, à la fin de cette partie, que les lois des années 1980 sur le débat public ont donné du fil à retordre à la mairie, mais jusqu'à quel point ?

Nous aborderons encore une fois cette partie de manière chrono-thématique. Nous étudierons dans un premier temps l'Avant-Projet Sommaire et les documents annexes qui ont permis la relance du projet de la voie rapide à partir de 1970. Cet avant-projet nous permettra de savoir si le projet initial a connu des inflexions ou s'il est resté le même. Nous aborderons ensuite les différents aménagements de la voie rapide dans l'ordre chronologique afin de savoir comment ils ont été perçus par la population et comment la mairie est parvenue à les imposer.

Chapitre 1 Jacques Médecin, ou le changement dans la continuité.

Jacques Médecin se montre favorable à la relance du projet de la voie rapide. Les ménages continuent à s'équiper en automobiles à cette époque, ce qui accroît les problèmes de circulation. Continuer le projet de la voie rapide paraît dès lors logique si l'on veut que la ville de Nice, et notamment l'axe phare de la promenade des Anglais, ne soit pas congestionné par le trafic automobile.

I. La persistance du « tout automobile » à Nice.

A) La fin des Trente Glorieuses.

1 Une croissance urbaine au profit de la proche périphérie.

Les années 1970-1980 sont marquées par la fin des Trente Glorieuses. L'économie française connaît des difficultés dès 1967, cependant la croissance reste encore vigoureuse jusqu'au premier choc pétrolier de 1973. La croissance par la suite ne sera plus aussi forte en France, et ce jusqu'à aujourd'hui. En ce qui concerne la démographie, le taux de natalité de la France diminue à partir de 1965, pour se stabiliser autour de 16,5 ‰ à la fin des années 1960 et au début des années 1970. Ce taux atteint 15,2 ‰ en 1975, et il continue de baisser à partir de cette date⁴⁵⁶. Il ne s'agit néanmoins pas d'une baisse brutale puisque le poids numérique des générations d'après-guerre et des familles d'immigrés avec un fort taux de natalité font que le nombre des naissances ne diminue que lentement. À l'échelle locale, la croissance urbaine se fait moins forte. Certes, le taux d'urbanisation a fortement augmenté entre 1954 et 1975, au point qu'en 1975 3 Français sur 4 vivent en ville, alors que le rapport était d'un peu plus de 1

⁴⁵⁶ LEJEUNE Dominique, *La France des Trente Glorieuses : 1945-1974*, Paris : Armand Colin, 2015, p. 151.

pour 2 au sortir de la guerre⁴⁵⁷. Néanmoins, le rythme de l'urbanisation ralentit dans toutes les régions françaises dans la période 1968-1975⁴⁵⁸. C'est ce que l'on constate au niveau local : pour la période 1968-1975, la région PACA n'est plus que 3^e avec 1,64% de taux de croissance, devancée par le Centre (2,08%) et les Pays-de-la-Loire (1,67%). Nous sommes loin de la période 1962-1968 durant laquelle le taux de croissance de PACA était de 2,86%⁴⁵⁹. On arrive ainsi à une sorte de saturation des villes de cette région⁴⁶⁰.

La population de la ville de Nice connaît également une stabilisation dans les années 1970. Nice compte 322 442 habitants en 1968, 344 481 habitants en 1975, et 337 085 en 1982. Toutefois, aussi bien au niveau national que local, il faut prendre en compte le fait que la croissance des grandes villes s'est reportée au profit des cantons périphériques⁴⁶¹. On assiste à la fois à une décélération de la croissance urbaine et à un étalement spatial⁴⁶² qui profite aux communes rurales limitrophes. En quelque sorte, les communes péri-urbaines prennent le relais des grandes villes⁴⁶³. Nous pouvons le voir sur la figure 29 avec les communes de Carros et de La Trinité, toutes deux voisines de Nice et qui ont bénéficié de la proximité de cette dernière. Prenons pour exemple deux villes proches de Nice, et de dimensions différentes : Carros et Levens. Ces deux villes se trouvent à un peu plus d'une vingtaine de kilomètres de Nice, le long de la plaine du Var.

Évolution de la population de Carros et de Levens

	1968	1975	1982	1990
Carros	963	4 197	8 457	10 747
Levens	1 299	1 422	1 800	2 686

Nous constatons que la population de ces communes de la périphérie niçoise s'accroît de manière régulière tout au long de la période étudiée. Ces villes de la périphérie niçoise prennent le relais de la ville centre qu'est Nice, absorbant une population qui cherche à concilier qualité de vie et proximité du centre. Carros et Levens font effectivement partie de la périphérie niçoise et l'INSEE a même, en 1975, définit l'unité urbaine niçoise comme regroupant 16 communes,

⁴⁵⁷ DUBY Georges (dir.), *Histoire de la France urbaine, La ville aujourd'hui*, tome 5, Paris : Seuil, p. 141.

⁴⁵⁸ *Ibidem*, p. 143.

⁴⁵⁹ *Ibidem*, p. 22.

⁴⁶⁰ *Ibidem*, p. 26.

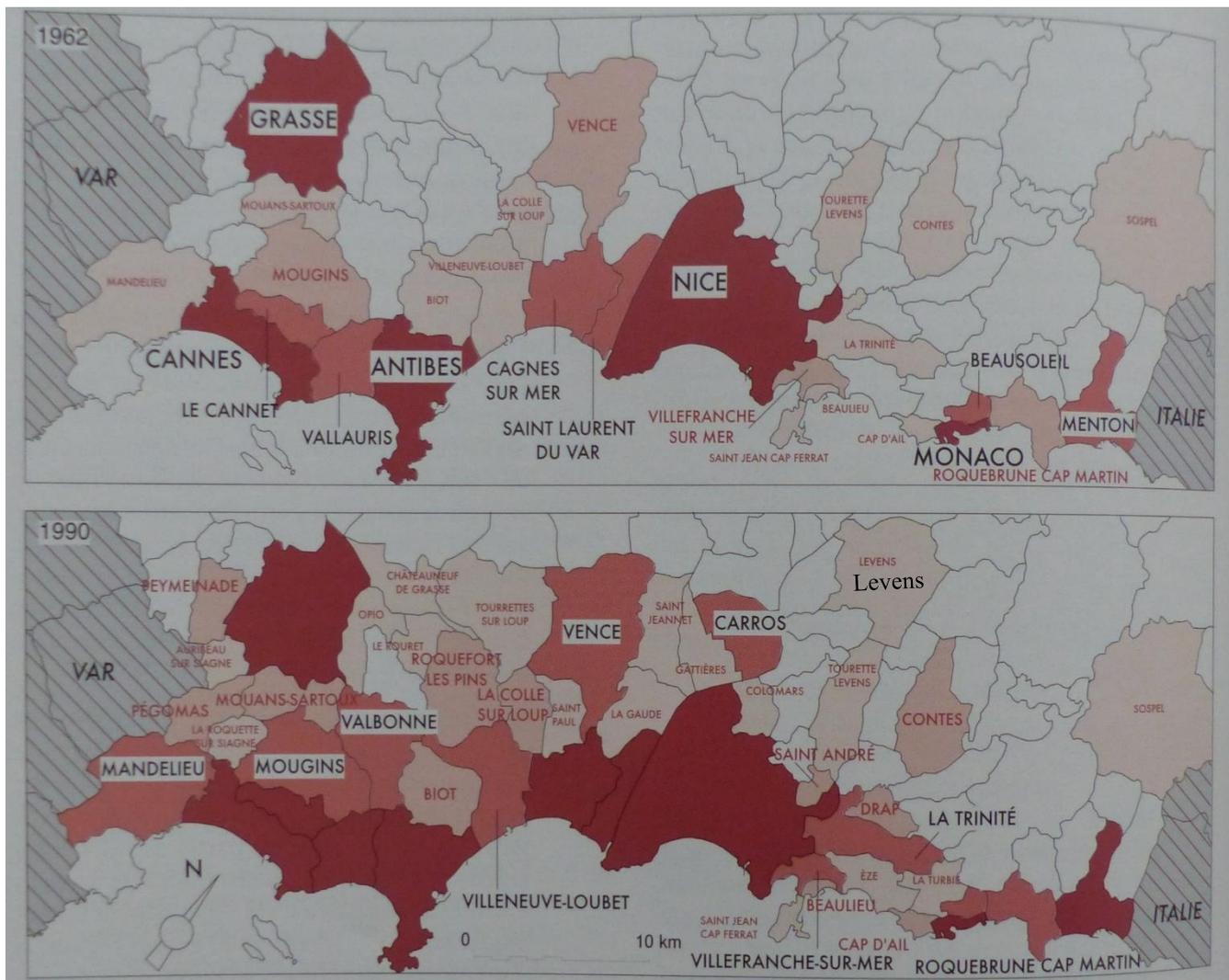
⁴⁶¹ *Ibidem*, p. 144.

⁴⁶² *Ibidem*, p. 145.

⁴⁶³ *Ibidem*, p. 26.

dont Carros et Levens, totalisant 435 000 habitants⁴⁶⁴. Or, cet étalement urbain a été rendu possible par l'acquisition de l'automobile par les ménages.

Figure 29. Évolution démographique de la population de la Côte d'Azur. In GRAFF Philippe, *Une ville d'exception : Nice, dans l'effervescence du 20^e siècle*. Nice : Serre, 2013, p. 212.



1962. En noir : villes de plus de 8 000 habitants,

1990. En noir : villes ayant dépassé 8 000 habitants depuis 1962, En rouge : autres communes de 2 000 à 8 000 habitants.

⁴⁶⁴ CALLAIS Alain, « Qu'est devenue la Côte d'Azur au milieu des années 1970 ? », *Recherches régionales*, n°212, 2017, p. 143.

2 Le rôle de l'automobile dans le développement de la périphérie.

En effet, de plus en plus de ménages sont acquéreurs d'une automobile. Comme le constate Gabriel Dupuy en 1995 :

[...] le mouvement de multimotarisisation des ménages français, observé depuis trente ans, doit être vu comme une progression de l'équipement automobile individuel, équipement qui suit de manière presque inéluctable la généralisation de l'apprentissage de la conduite⁴⁶⁵.

Non seulement de plus en plus de personnes apprennent à conduire, mais des évolutions sociales renforcent cette tendance : « L'allongement de la durée des études, l'explosion de l'emploi féminin, la multiplication des relations hors-mariage et des familles monoparentales poussent dans le même sens »⁴⁶⁶. De fait, en 1980, 16% des ménages possédaient au moins deux automobiles, contre 32% en 1996⁴⁶⁷. L'automobile implique des changements à toutes les échelles et dans plusieurs domaines. Cette croissance de l'automobile entraîne une hausse des flux de circulation de 176% entre 1962 et 1973⁴⁶⁸. Dans la sphère privée, l'automobile entraîne des changements dans le quotidien de ses acquéreurs puisque le Français moyen lui consacre environ 4 heures de son quotidien (déplacements, entretien...) ⁴⁶⁹. L'automobile accompagne l'émancipation des femmes en cessant d'être le monopole des hommes. En plus de cette féminisation de l'automobile, on assiste à une démocratisation de celle-ci puisque 60% des ouvriers en possèdent une en 1960, contre 80% en 1970⁴⁷⁰. L'automobile est un atout car elle facilite l'accès à l'emploi, et elle permet de rompre l'isolement.

Des habitants de communes rurales peuvent ainsi, grâce à l'automobile, se retrouver davantage à proximité des centres-urbains, et donc des bassins d'emploi. On assiste ainsi à une périurbanisation, c'est-à-dire à une densification de l'habitat autour des centres-urbains. Alors qu'aux États-Unis la périurbanisation se fait essentiellement autour des nœuds autoroutiers et menace l'attractivité de certains centres-urbains, en France, la périurbanisation se fait autour de villages limitrophes, comme Levens et Carros, sans remettre en question l'attractivité de la ville centre⁴⁷¹. En revanche, et sur ce point la France reprend le schéma américain, on voit se fixer

⁴⁶⁵ DUPUY Gabriel, *L'auto et la ville*, Paris : Flammarion, 1995, p. 91.

⁴⁶⁶ *Ibidem*, p. 92.

⁴⁶⁷ LACROIX Jean-Bernard et BRACQ Jérôme, catalogue de l'exposition *L'automobile dans les Alpes-Maritimes*, article « Le triomphe », septembre 2008-juin 2009, Archives Départementales, p. 4.

⁴⁶⁸ PLESSIS Céline, TOPÇU Sezin, BONNEUIL Christophe, *Une autre histoire des « Trente Glorieuses »*, Paris : La Découverte, 2016, p. 45.

⁴⁶⁹ *Ibidem* p. 48.

⁴⁷⁰ *Ibidem*, p. 4.

⁴⁷¹ DUPUY Gabriel, *L'auto et la ville*, Paris : Flammarion, 1995, pp. 28-29.

dans ces espaces des zones d'activité ou des zones commerciales qui vont être créateurs d'emplois. Les zones d'activité de Carros et de Lingostière⁴⁷² en sont de très bons exemples. Lingostière est coupée du reste de la ville de Nice par les collines de l'ouest, et n'est reliée à celle-ci que par quelques voies, dont la nationale 202 et surtout l'autoroute A8. Cette zone commerciale a été créée ex-nihilo sur des terrains agricoles, à la fin des années 1970, afin de fournir à la population du travail, mais aussi un service moderne de grande distribution. Un hypermarché y ouvre ses portes en 1978. L'étude de mai 1975 affirme que l'accessibilité à ce site se fera sans aucun souci grâce à l'automobile :

[...] ce nouveau centre commercial devra être l'un des points d'ancrage du développement mais aussi de l'animation de la vallée du Var. Sa localisation qui n'est pas en bordure de la mer provoquera des flux de clientèle vers l'arrière-pays et favorisera une fréquentation accrue des équipements de loisir programmés dans ce secteur tout en atténuant celle de la côte qui, en certaines périodes de l'année, est proche de la saturation⁴⁷³.

L'automobile est ainsi à l'origine d'une nouvelle géographie de la ville.

B) Une circulation toujours problématique sur la Côte d'Azur.

1 L'arrivée tant attendue de l'autoroute.

Une infrastructure d'importance, dans les années 1970, encourage cette nouvelle dynamique géographique : l'autoroute. On observe un retard français en matière d'équipement autoroutier par rapport aux Italiens, Allemands et Américains. En 1955, comme nous avons pu le voir lors de l'analyse de l'intervention de Virgile Barel à l'Assemblée nationale, une loi stipule que la France n'a pas vocation à se couvrir d'un vaste réseau d'autoroutes⁴⁷⁴. La France rattrape progressivement son retard en relançant la construction de l'autoroute de l'Ouest en région parisienne⁴⁷⁵, et surtout en lançant les travaux de l'Autoroute de l'Estérel. Les travaux débutent en 1956, avec la création de la société ESCOTA à qui est confiée la charge de construire l'autoroute. L'autoroute Estérel Côte-d'Azur est la première grande liaison autoroutière en France, et aussi la première à péage⁴⁷⁶. Les travaux débutent en 1957 dans le département du Var, et la première portion allant jusqu'à Villeneuve-Loubet est ouverte à la

⁴⁷² Lingostière est une zone d'activité se trouvant dans la plaine du Var sur la commune de Nice.

⁴⁷³ LACROIX Jean-Bernard et BRACQ Jérôme, catalogue de l'exposition *L'automobile dans les Alpes-Maritimes*, article « Le triomphe », septembre 2008-juin 2009, Archives Départementales, p. 27.

⁴⁷⁴ Voir pp. 111-114.

⁴⁷⁵ Les travaux de cette autoroute sont repris en 1949, et s'achèvent en 1965.

⁴⁷⁶ LACROIX Jean-Bernard et BRACQ Jérôme, catalogue de l'exposition *L'automobile dans les Alpes-Maritimes*, article « Le triomphe », septembre 2008-juin 2009, Archives Départementales, p. 12.

circulation le 1^{er} juillet 1961⁴⁷⁷. Une autre portion, après recommandation de l'Union européenne, est construite de 1961 à 1970 entre la frontière de Menton et Roquebrune Cap Martin. Ainsi, les deux tronçons ont-ils évité la difficulté que constitue à l'époque le contournement de Nice. Ce contournement est réalisé seulement en 1979. La jonction entre Villeneuve Loubet et Roquebrune Cap Martin fait 36 kilomètres, et comprend 16 tunnels et 19 viaducs, ce qui en dit long sur la difficulté des travaux exécutés⁴⁷⁸. En revanche, l'idée d'une autoroute entre Nice et Turin, à travers le massif du Mercantour, est abandonnée⁴⁷⁹.

La Côte d'Azur dispose en 1979 d'une liaison directe entre Paris et l'Italie, ce qui ne peut qu'être bénéfique pour la région pour plusieurs raisons. Tout d'abord, Pierre Mathis a fait part de ses craintes, lors de l'inauguration du premier tronçon de la voie rapide en 1962, que le

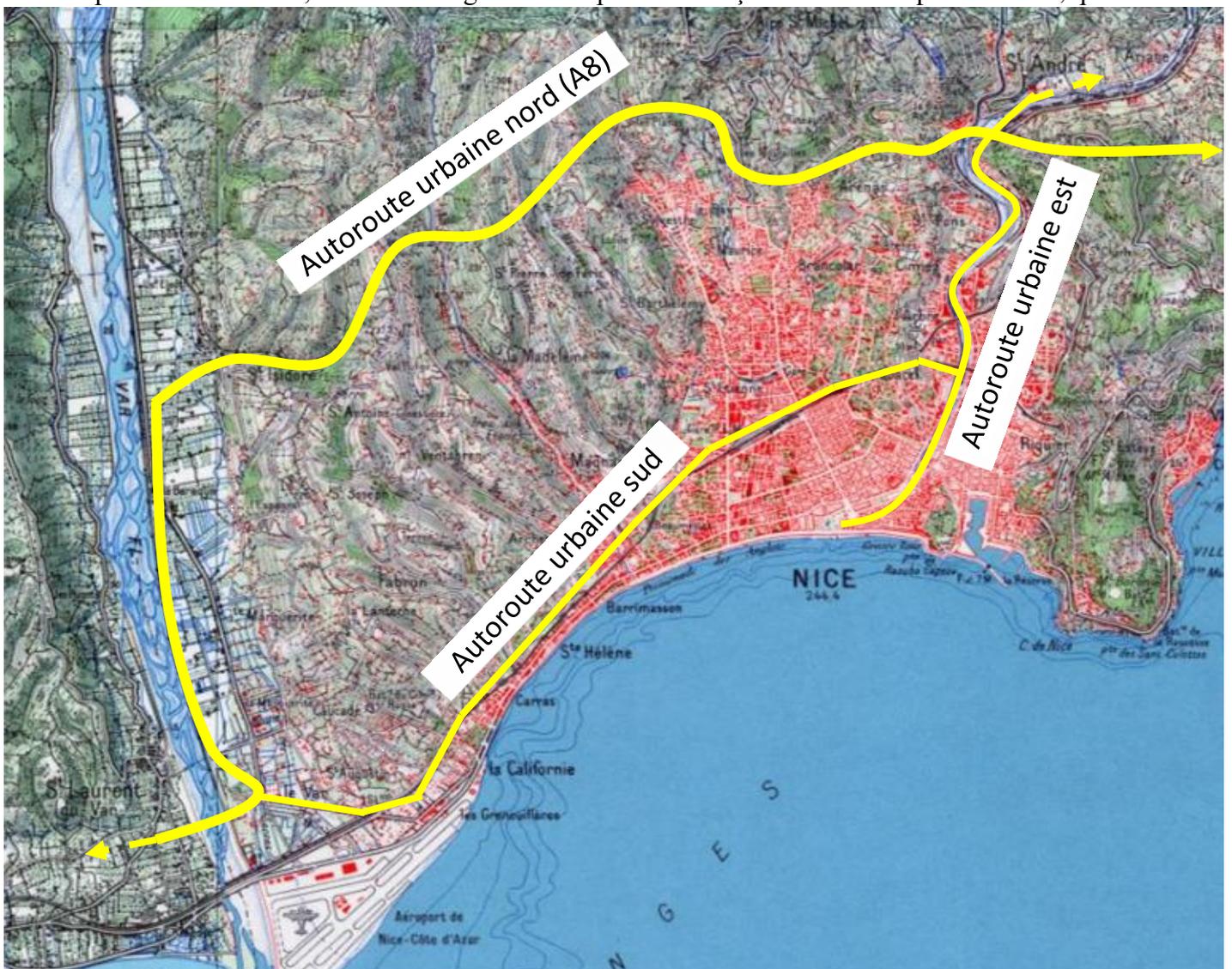


Figure 30. Plan des projets autoroutiers pour Nice dans les années 1970-1980. Carte réalisée par S. Bodinier, sur un plan de Géoportail de 1950.

⁴⁷⁷ *Ibidem*, p. 13.

⁴⁷⁸ *Ibidem*, p. 13.

⁴⁷⁹ Le projet date des années 1960.

tunnel du Mont Blanc n'entraîne une déviation des flux des touristes d'Europe du nord, qui auraient ainsi évité la Côte d'Azur pour se rendre plus directement en Italie. Avec l'autoroute de l'Estérel-Côte-d'Azur, cette crainte n'est plus d'actualité puisque les touristes peuvent non seulement se rendre rapidement en Italie via la Côte d'Azur, mais, éventuellement, s'arrêter dans cette dernière. L'autoroute absorbe également le trafic des poids lourds. Un arrêté municipal de la ville de Nice, du 23 mai 1980, oblige les véhicules utilitaires de plus de 3,5 tonnes à emprunter l'autoroute. L'autre mérite de l'autoroute en question est de compléter le réseau viaire local en proposant une autre voie pour se rendre d'une ville à une autre. L'autoroute facilite ainsi la circulation entre les communes de la Côte d'Azur, notamment les flux travail-domicile. C'est cette même autoroute qui permet l'ouverture de la zone commerciale de Lingostière. Toute la stratégie des promoteurs de ce centre commercial est fondée sur le passage de l'autoroute future, et surtout, sur la construction de l'échangeur de Saint Isidore, à proximité de Lingostière. Par conséquent, malgré sa situation très excentrée par rapport au reste de Nice, Lingostière se trouve à portée de main, ou plutôt de roues, du centre-ville niçois grâce aux échangeurs du Var, de Nice Nord, Nice Est et de Saint Isidore. L'autoroute participe à la création d'une aire urbaine niçoise qui dépasse les limites de la commune de Nice.

Par ailleurs, comme le montre la figure 30, nous remarquons que la ville de Nice est véritablement maillée par des projets autoroutiers. L'autoroute A8⁴⁸⁰ dessert l'ouest et le nord de Nice, alors que l'Autoroute Urbaine Est dessert l'est, et la voie rapide le sud et le centre. Nice est ainsi parcourue de part en part par des projets d'autoroute urbaine. Par conséquent, nous pouvons affirmer qu'il existe bien un projet d'ensemble à Nice à partir du début des années 1970 dont la voie rapide est l'un des piliers. Tout est ainsi programmé pour absorber le trafic automobile dont on anticipe la croissance.

⁴⁸⁰ L'A8 est aussi appelée Autoroute Urbaine Nord dans les documents administratifs, puisqu'elle dessert le nord de Nice et joue, dans une certaine mesure, le rôle d'un périphérique.

2 Un trafic automobile local en hausse.

Cette autoroute a pour avantage de soulager le trafic niçois. Comme nous l'apprend un rapport de Louis Massabo, le nombre d'automobiles s'accroît fortement à Nice pour la période étudiée. Alors qu'en 1968 la circulation est deux fois plus forte qu'en 1960, on estime, à cette même date, que la circulation sera deux fois plus forte en 1985 qu'en 1968⁴⁸¹. Les voies les plus empruntées sont les suivantes : promenade des Anglais avec 58 000 véhicules par jour, boulevard Carabacel avec 33 000 v/j, Jean Médecin avec 30 000 v/j et Californie avec 27 500 v/j. L'autoroute sud (voie rapide) ne vient qu'en 10^e position avec 18 500 v/j. Il faut dire que, à ce stade, seule une portion restreinte de l'AUS (Autoroute Urbaine Sud)⁴⁸² a été réalisée. Ceci permet de dire à Philippe Graff que le transit automobile est assuré par la voirie classique jusqu'en 1975⁴⁸³ : l'AUS et l'autoroute ne sont pas assez avancées dans leurs travaux. Par conséquent le bord de mer est l'axe de transit principal pour les poids lourds et les automobilistes⁴⁸⁴. Louis Massabo, dans son rapport, constate que la promenade des Anglais, avec une moyenne de 58 000 v/j, et des pointes à 74 000 v/j, est la 4^e route la plus empruntée de France après la nationale 185, au pont de Saint Cloud, à la sortie de l'autoroute de l'Ouest de Paris (82 000 v/j), de l'autoroute Sud, avant l'embranchement d'Orly : (82 200 v/j), de l'autoroute de l'Ouest à l'entrée du tunnel (67 000 v/j)⁴⁸⁵.

Les pointes de fréquentation de la promenade des Anglais ont lieu lors de la première quinzaine d'août, et à la période de pâques⁴⁸⁶, c'est-à-dire pendant les vacances scolaires, ce qui n'est pas étonnant pour une ville touristique comme Nice. Concernant le trafic de transit, celui-ci est évalué à 9%, ce qui est peu en comparaison avec d'autres villes comme Grenoble et Rouen (20%), Toulouse (14%), et Nantes (12%). Cette relative faiblesse du transit s'explique, selon Louis Massabo, par la présence de la frontière italienne qui dissuade les échanges⁴⁸⁷. Cette circulation de transit est tout de même problématique puisqu'elle contribue à la saturation de la circulation à Nice. Au sujet des Niçois, les enquêtes montrent que l'automobile est très utilisée. 45,7 % des ménages ont une voiture et 9,5% ont au moins deux voitures. Se basant sur la

⁴⁸¹ MASSABO Louis, *La circulation et le stationnement à Nice*, rapport réalisé en 1968, bibliothèque Romain Gary à Nice, p. 8.

⁴⁸² Autre appellation de la voie rapide présente dans les archives.

⁴⁸³ GRAFF Philippe, *Une ville d'exception : Nice, dans l'effervescence du 20^e siècle*. Nice : Serre, 2013, p. 167.

⁴⁸⁴ *Ibidem*, p. 166.

⁴⁸⁵ *Ibidem*, p. 5.

⁴⁸⁶ *Ibidem*, p. 16.

⁴⁸⁷ *Ibidem*, p. 12.

population de 1966 qui est de 110 000 ménages environ à Nice, Louis Massabo affirme qu'il y a, à la même date environ 75 000 véhicules⁴⁸⁸. Ce parc automobile augmenterait de 5 000 véhicules par an, un chiffre important. Les Niçois sont donc en train, comme ailleurs en France et en Europe, de s'équiper en automobiles, ce qui a une conséquence sur leurs déplacements. Les enquêtes ont certes montré que 50% des Niçois effectuaient leurs trajets à pied. Sur les 50% ne se déplaçant pas à pied on trouve :

- 20% de déplacements à l'aide de deux roues.
- 42% des déplacements en conduisant une voiture automobile.
- 20% comme passager d'une voiture.
- 18% comme passager d'un autobus ou d'un taxi⁴⁸⁹

L'essentiel des déplacements non pédestres se fait à l'aide d'une automobile personnelle, ce qui montre le succès de ce mode de déplacement. Afin de faire face à cette hausse importante, des travaux d'envergure sont envisagés.

C) Une politique d'aménagement urbain ambitieuse.

1 L'aménagement de nouvelles infrastructures accessibles en automobile.

Cette hausse continue de l'équipement en automobiles pousse les autorités locales à accentuer leur effort en termes d'équipements. Or, à cette période, les rênes de la ville sont tenues par Jacques Médecin, fils de Jean Médecin. Loin de s'éloigner de la politique de son père, Jacques Médecin en est au contraire le continuateur, comme l'atteste son choix de garder Pierre Mathis à la tête des Services techniques de la ville de Nice. C'est pour cela que la conférence que Pierre Mathis a donnée en février 1962 est extrêmement importante : toute la trajectoire que Nice suivra durant les années Médecin y est inscrite. À cette époque, Nice est une ville prospère qui vit essentiellement du secteur tertiaire, et plus particulièrement du tourisme⁴⁹⁰. En 1982, le tertiaire comprend 70% des actifs dans les Alpes-Maritimes⁴⁹¹. Le tourisme de congrès se développe à partir de 1970⁴⁹², encouragé par la construction du palais

⁴⁸⁸ *Ibidem*, p. 24.

⁴⁸⁹ *Ibidem*, p. 12.

⁴⁹⁰ RUGGIERO Alain (dir.), *Nouvelle Histoire de Nice*, Toulouse : Privat, 2006, p. 262.

⁴⁹¹ CALLAIS Alain, « Qu'est devenue la Côte d'Azur au milieu des années 1970 ? », *Recherches régionales*, n°212, 2017, p. 144.

⁴⁹² RUGGIERO Alain (dir.), *Nouvelle Histoire de Nice*, Toulouse : Privat, 2006, p. 262.

des expositions, puis celle du palais des congrès nommé Acropolis⁴⁹³. Ces derniers ont pu être bâtis grâce à la couverture du fleuve Paillon, dont le processus de couverture avait débuté au XIX^e siècle⁴⁹⁴. Concernant les estivants, ceux-ci ne cessent d'affluer dans la région : le Var et les Alpes-Maritimes accueillent en 1975 environ 2 millions d'estivants⁴⁹⁵. La ville de Nice se dote également d'institutions culturelles comme le Théâtre National de Nice (1989) et le Musée d'Art Moderne et d'Art Contemporain (1990). Ces bâtiments surélevés accueillent dans leurs sous-sols de vastes parkings.

L'extrême ouest de Nice est doté d'équipements conséquents, notamment l'aéroport. D'abord balbutiante après 1944, l'activité aéroportuaire se développe progressivement : Nice inaugure un premier terminal le 2 décembre 1957⁴⁹⁶, puis un second terminal trente ans plus tard, en 1987⁴⁹⁷. L'infrastructure de l'aéroport n'est pas sans lien avec le développement de l'automobile à Nice. Hormis la présence de la petite station ferroviaire de Nice-Saint Augustin, c'est en voiture que l'on se rend principalement à l'aéroport. De vastes parkings sont alors aménagés afin d'accueillir les passagers des vols aériens. D'autres équipements d'envergure sont installés à l'ouest de Nice comme le Marché d'Intérêt National (1966), ou encore le Centre Administratif Départemental des Alpes-Maritimes (CADAM), inauguré en 1982. La construction du CADAM, même si elle ne dépend pas de la ville de Nice, est très emblématique de l'époque puisqu'il s'agit d'un lieu excentré dans Nice, mais central du point de vue de la conurbation azurée⁴⁹⁸, auquel on ne peut accéder qu'en automobile.

Progressivement, de nouvelles activités émergent dans la plaine du Var (zone commerciale de Lingostière, CADAM, MIN, aéroport, parc des sports⁴⁹⁹...) dont le développement est permis par l'utilisation de l'automobile. Nous voyons ainsi que la ville de Nice s'étoffe en infrastructures de toutes sortes -culturelles, administratives, commerciales...- qui ont toutes pour point commun d'être accessibles presque uniquement en automobile. Au-delà de la frontière communale, d'autres zones d'activités se développent comme la zone

⁴⁹³ Le site d'Acropolis est à ce jour en cours de démolition pour laisser place à un parc urbain.

⁴⁹⁴ La couverture du Paillon a débuté dans les années 1868-1893 et durant les années 1920. Les travaux de couverture ont repris en 1955 pour se terminer en 1974. Ces travaux ont permis à la ville de cacher un torrent saisonnier qui n'était pas très esthétique, et surtout, de lui fournir de l'espace libre, chose importante pour une ville enserrée entre montagne et littoral.

⁴⁹⁵ CALLAIS Alain, « Qu'est devenue la Côte d'Azur au milieu des années 1970 ? », *Recherches régionales*, n°212, 2017, p. 145.

⁴⁹⁶ Lou Sourgentin, « Les grands chantiers », n°169, décembre 2005, p. 16.

⁴⁹⁷ *Ibidem*, p. 17.

⁴⁹⁸ GRAFF Philippe, *Une ville d'exception : Nice, dans l'effervescence du 20^e siècle*. Nice : Serre, 2013, p. 209.

⁴⁹⁹ La construction du parc des sports de l'Ouest a été entreprise en 1968.

industrielle de Carros⁵⁰⁰, qui attire de nombreux résidents, surtout depuis qu'un nouveau centre-urbain y a été bâti, et le technopole de Sophia-Antipolis⁵⁰¹. La configuration de ce technopole est destinée à l'automobile : c'est en voiture que l'on se rend à Sophia Antipolis, et c'est en voiture que l'on circule à l'intérieur de ce technopole. Or, ce dernier a une influence sur Nice puisque de nombreux Niçois peuvent, grâce à l'autoroute, se rendre à Sophia Antipolis pour y travailler. Par conséquent, le développement économique de la ville de Nice se fait en partie en dehors des frontières communales grâce à l'automobile.

2 La persistance d'une politique favorable à l'automobile à Nice.

Nice connaît des évolutions allant dans le sens d'un meilleur partage de l'espace public entre piétons et automobiles. Deux zones piétonnes voient le jour dans les années 1970 : dans le vieux-Nice au cours Saleya, et à proximité de la place Masséna, rue Masséna. Ces zones piétonnes restent toutefois de dimension modeste. De nouveaux espaces verts sont créés comme sur l'emplacement de l'ancien casino municipal détruit en 1979. Un parking à plusieurs étages est également construit sur l'emplacement d'un ancien parking, à côté du lycée Masséna, sur la couverture du Paillon. Les nouveaux parkings ont la particularité de vouloir imiter les jardins suspendus de Babylone, car des jardinières se trouvent en extérieur à chaque étage, et le toit est aménagé en parc urbain. Comme le montre ce dernier exemple, même lorsque la ville entend créer des espaces verts, l'automobile reste présente. De plus, nous n'observons aucun ralentissement en ce qui concerne les projets d'autoroutes urbaines. La construction de l'autoroute urbaine sud est toujours d'actualité, et il est question de lui faire rejoindre Villefranche-sur-Mer grâce à un viaduc sur l'avenue Sainte Agathe, et à un tunnel sous le mont Alban⁵⁰².

Il est aussi question de construire une autoroute urbaine est⁵⁰³ : « Il s'agit d'une voie express, empruntant la trouée naturelle du Paillon et reliant la promenade des Anglais à

⁵⁰⁰ La zone industrielle de Carros est créée à partir de trois lotissements entre 1964 et 1976, in GRAFF Philippe, *Une ville d'exception : Nice, dans l'effervescence du 20^e siècle*. Nice : Serre, 2013, p. 211.

⁵⁰¹ En 1972 le département fonde le Syndicat mixte d'aménagement et d'équipement du plateau de Valbonne (SYMIVAL) et le charge de la responsabilité de l'activité. In GRAFF Philippe, *Une ville d'exception : Nice, dans l'effervescence du 20^e siècle*. Nice : Serre, 2013, p. 211.

⁵⁰² MASSABO Louis, *La circulation et le stationnement à Nice*, rapport réalisé en 1968, bibliothèque Romain Gary à Nice, p. 40.

⁵⁰³ Voir figure 30 p. 155.

l'autoroute nord »⁵⁰⁴. Ce projet d'autoroute urbaine a la particularité d'être souterrain, puisqu'il devra s'engouffrer sous une rangée d'arches de la couverture du Paillon, pour ne remonter à l'air libre qu'après la fin de la couverture. De fait, les travaux à réaliser sont de moindre ampleur que ceux de l'autoroute urbaine sud puisque le souterrain sous la couverture du Paillon existe déjà et il ne reste plus qu'à l'aménager. Cette autoroute urbaine doit faire la jonction entre le centre-ville, l'autoroute urbaine sud et l'autoroute A8 qui contourne Nice ainsi qu'avec l'arrière-pays niçois, dans les vallées des Paillons (L'Escarène, Contes, La Trinité...). Les travaux de cette pénétrante du Paillon ne débutent qu'en 1983. Outre ces projets, les techniciens de Nice envisagent un temps, en tout cas à la fin des années 1960, de construire plusieurs autoroutes nord-sud : « Peuvent être également envisagées, dans un futur plus lointain, des autoroutes nord-sud sur pilotis reliant les deux autoroutes urbaines et empruntant les grands axes de la voirie ordinaire »⁵⁰⁵. Ce projet d'autoroutes urbaines nord-sud ne verra pas le jour. Néanmoins, le premier coup de pioche pour la construction de l'autoroute urbaine Est est donné en 1983⁵⁰⁶.

Alors que les projets d'autoroutes urbaines sont abandonnés à Paris, voici que Nice continue non seulement à construire l'autoroute urbaine sud, mais envisage également d'en bâtir une autre à l'est. Certes, la ville de Nice fait, comme Paris, des efforts de régulation de trafic grâce à l'informatique. Nice se dote d'un superviseur qui doit assurer l'interdépendance entre les zones de trafic pour gérer l'ensemble de la circulation urbaine⁵⁰⁷. Des couloirs à sens uniques sont mis en place ainsi que des feux tricolores⁵⁰⁸. Des efforts sont réalisés concernant les transports en commun en autobus, alors que la dernière ligne de trolley bus roule le 19 juillet 1970⁵⁰⁹. Finalement, il semble que la ville de Nice s'oriente encore et toujours vers le « tout automobile ». Notre tâche est alors, par le biais de l'étude de la construction de la voie rapide, de comprendre pourquoi les dirigeants niçois se sont obstinés, à l'encontre d'une tendance nationale, à vouloir bâtir des autoroutes urbaines, et comment ils sont parvenus à faire accepter le projet à la population.

⁵⁰⁴ MASSABO Louis, « La circulation et le stationnement à Nice », in *Techniques et sciences municipales*, janvier 1970, p. 38.

⁵⁰⁵ MASSABO Louis, *La circulation et le stationnement à Nice*, rapport réalisé en 1968, bibliothèque Romain Gary à Nice, p. 46.

⁵⁰⁶ Lou Sourgentin, « Les grands chantiers », n°169, décembre 2005, p. 13.

⁵⁰⁷ LACROIX Jean-Bernard et BRACQ Jérôme, catalogue de l'exposition *L'automobile dans les Alpes-Maritimes*, article « Le triomphe », septembre 2008-juin 2009, Archives Départementales, p. 18.

⁵⁰⁸ *Ibidem*, p. 18.

⁵⁰⁹ Lou Sourgentin, « Les grands chantiers », n°169, décembre 2005, p. 6.

Concernant la circulation et le stationnement, ceux-ci sont toujours problématiques. En 1968, les autorités municipales tentent de canaliser le flot toujours croissant des automobiles en augmentant le nombre de sens uniques (70 voies ajoutées aux 270 existantes) et des feux tricolores en accélérant le programme d'équipement sur 83 carrefours en 1968, puis 246 en 1976⁵¹⁰. La construction de l'autoroute de contournement ne suffit pas à absorber l'essentiel du trafic. Alors que l'autoroute absorbe 10 à 12 000 véhicules par jour, la promenade des Anglais en absorbe toujours 80 000, ce qui est à la limite de sa capacité⁵¹¹. Toutes les villes du littoral sont concernées par ce phénomène, et l'ouverture de nouvelles voies reste la solution privilégiée⁵¹². Pour le stationnement, la question reste toujours aussi problématique que dans les années 1960. Les automobilistes ne trouvant pas de place de stationnement laissent leur véhicule sur les trottoirs, ce qui exaspère les piétons. Le *Nice Matin* du 20 avril 1973 se fait l'écho du mécontentement des piétons en relayant la proposition de l'un d'entre eux qui consisterait à poser des grilles de fer le long des trottoirs pour empêcher tout empiètement de la part des véhicules⁵¹³. Une fourrière est créée en 1974 pour faire respecter les règles du stationnement, ce qui provoque des mécontentements. Des parkings souterrains et aériens sont tout de même aménagés pour accueillir le nombre croissant de véhicules⁵¹⁴. La question se pose de savoir si la construction des parkings ne constitue pas une incitation à la hausse du nombre d'automobiles dans les Alpes-Maritimes. Bref, comme nous avons pu le voir la circulation et le stationnement des véhicules posent encore problème dans les villes du littoral azurien.

Cette persistance de l'importance de l'automobile n'est pas propre à Nice. Si nous nous tournons vers Marseille, il se trouve que dès le début des années 1980 la cité phocéenne voit la prépondérance de l'automobile s'affirmer à l'échelle de l'agglomération⁵¹⁵. À ces migrations pendulaires s'ajoutent les déplacements vers les grandes surfaces commerciales⁵¹⁶. Des enquêtes ont révélé qu'à Marseille, entre 1976 et 1997, les déplacements en voiture particulière ont augmenté de 80%, ce qui représente 46% de l'ensemble des déplacements. Les déplacements en transport en commun ont eux diminué de 20%, et ceux en deux roues de 66%. La part des déplacements pédestres a baissé de 42%⁵¹⁷. Cette évolution des déplacements au

⁵¹⁰ LACROIX Jean-Bernard et BRACQ Jérôme, catalogue de l'exposition *L'automobile dans les Alpes-Maritimes*, article « Le triomphe », septembre 2008-juin 2009, Archives Départementales, p. 18.

⁵¹¹ *Ibidem*, p. 18.

⁵¹² *Ibidem*, p. 18.

⁵¹³ *Ibidem*, p. 22.

⁵¹⁴ *Ibidem*, p. 22.

⁵¹⁵ LEHEIS-GUILLOT Stéphanie, *La ville et sa rocade : un projet d'infrastructure au risque du temps, le cas de Marseille*, Architecture, thèse en Aménagement de l'espace, Université Paris-Est, 2011, p. 242.

⁵¹⁶ *Ibidem*, p. 243.

⁵¹⁷ *Ibidem*, p. 244.

profit de la voiture s'explique principalement par la faible compétitivité des transports en commun en ce qui concerne le temps de déplacement⁵¹⁸.

3 Les limites de ce développement.

a Critiques de cette politique à l'échelle niçoise.

Des critiques sont toutefois émises quant aux conséquences urbanistiques de cette prospérité. La croissance urbaine est galopante et tend à banaliser un paysage urbain sur tout le littoral⁵¹⁹. Philippe Graff parle même d'« empilement répétitif d'éléments standardisés »⁵²⁰ et constate qu'à cette époque la « tendance est à l'uniformisation, sous l'effet d'une organisation industrielle centralisée, dirigée par le tout-puissant ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme »⁵²¹. Cette urbanisation se développe surtout à Nice Nord, Nice Est (l'Ariane), Nice Ouest (Fabron) et la plaine du Var (les Moulins)⁵²². L'urbanisation est effectivement rapide à partir de 1950, et s'accompagne d'une très forte hausse des prix, la valeur des terrains étant souvent multipliée par 10⁵²³. Peu de terrains demeurent disponibles à la fin des années 1970, mis à part les collines et quelques terrains à l'ouest de la Baie des Anges⁵²⁴. L'expansion urbaine entraîne dans ces années-là un mitage de l'espace rural dans le moyen-pays. Une prise de conscience du risque d'une trop forte urbanisation apparaît à partir des années 1970 au niveau de l'État avec la mise en place des Plans d'Occupation des Sols.

Néanmoins, le Service régional de l'Équipement rédige, en 1971, un schéma d'aménagement du littoral Provence Alpes Côte d'Azur dans lequel il est dénoncé « le laxisme dont ont fait preuve les administrations départementales et les élus, en matière de droit à bâtir et de délivrances de dérogations, et dénonce la course à laquelle se livraient de nombreuses municipalités pour attirer les activités et étendre l'urbanisation sans souci de protection de la nature et du littoral »⁵²⁵. Les mesures de protection de l'environnement ne sont réellement prises qu'au niveau de l'État avec par exemple la création du Conservatoire du littoral en 1975, et la

⁵¹⁸ *Ibidem*, p. 244.

⁵¹⁹ GRAFF Philippe, « Un regard urbanistique sur les mutations du tourisme à Nice lors des Trente Glorieuses », *Recherches régionales*, n°212, p. 89.

⁵²⁰ *Ibidem*, p. 89.

⁵²¹ *Ibidem*, p. 89.

⁵²² *Ibidem*, carte p. 90.

⁵²³ CALLAIS Alain, « Qu'est devenue la Côte d'Azur au milieu des années 1970 ? », *Recherches régionales*, n°212, 2017, p. 153.

⁵²⁴ *Ibidem*, p. 153.

⁵²⁵ *Ibidem*, p. 154.

directive relative à la protection et à l'aménagement du littoral de 1979. Ces mesures permettent de mettre un frein à l'urbanisation galopante de la Côte d'Azur⁵²⁶.

En ce qui concerne la voirie, Philippe Graff dénonce le manque d'insertion paysagère de l'Autoroute de l'Estérel, celle-ci ayant été achevée en 1979, soit seulement deux ans après l'obligation de réaliser une étude d'impact avant la construction d'une grande infrastructure⁵²⁷. L'équipement en voirie est aussi relativement tardif par rapport au boom des Trente Glorieuses⁵²⁸. Pour comparaison, le périphérique parisien est achevé en 1973. Par conséquent, nous voyons que le développement de la Côte d'Azur, profitable aux Niçois, rencontre malgré tout des limites : urbanisation galopante et extrêmement dense, voirie qui ne s'insère ni dans le paysage urbain, ni dans le paysage péri-urbain pour l'autoroute. La question se pose alors de la réaction des autorités municipales face à ce phénomène.

b La perte de l'aura automobile à Paris et dans le monde.

Avant d'étudier l'action municipale niçoise en la matière, attardons-nous sur le cas parisien. Paris, par sa superficie, le nombre de ses habitants et son statut de capitale est une référence pour qui veut comprendre l'évolution des mentalités des autorités, mais aussi des citoyens vis-à-vis de l'automobile. La capitale accueille très tôt la circulation automobile, et la largeur de ses artères semble lui permettre de supporter un trafic automobile de plus en plus dense. Or, à partir de mai 68, un changement s'opère. Lors des mouvements contestataires mondiaux de 1968, la société industrielle est remise en question⁵²⁹. D'abord aux États-Unis des auteurs comme Jane Jacobs et Lewis Mumford s'opposent à la « société des autoroutes urbaines ». Selon Jane Jacob, les autoroutes urbaines détruisent le fragile équilibre de la ville, et créent des espaces morts qui entravent la circulation des piétons⁵³⁰. Selon Lewis Mumford, les autoroutes urbaines vont déverser des flots d'automobiles dans les centres-villes, les rendant

⁵²⁶ *Ibidem*, p. 155.

⁵²⁷ GRAFF Philippe, « Un regard urbanistique sur les mutations du tourisme à Nice lors des Trente Glorieuses », *Recherches régionales*, n°212, 2017, p. 96.

⁵²⁸ *Ibidem*, p. 96.

⁵²⁹ FLONNEAU Mathieu, *Les cultures du volant : XX^e-XXI^e siècles*, Paris : Autrement, p. 157.

⁵³⁰ CLIFF Ellis, « Professional conflict over urban form. The case of urban freeways, 1930 to 1970 », *Planning the twentieth-century American city*, Baltimore : The Johns Hopkins University Press, 1996, p. 275.

inhabitables. Les ingénieurs seraient en train de reproduire la même erreur que les constructeurs de chemins de fer qui ont abîmé le centre-ville en créant des voies bruyantes et inesthétiques⁵³¹.

C'est aussi juste avant mai 68 que paraissent en France deux pamphlets fustigeant l'automobile : *l'Hommauto* de Bernard Charbonneau, et *Contre l'automobile, pour l'automobile* de Robert Poulet et Georges Portal. Bernard Charbonneau écrit par exemple : « On croit fabriquer des automobiles, on fabrique une société »⁵³², « Paris n'est plus, ce n'est pas Hitler mais Renault qui l'a détruit »⁵³³. Bref, les critiques fusent contre l'automobile. René Dumont, candidat écologiste lors de l'élection présidentielle de 1974, adopte même comme slogan : « l'auto ça rend con ! ». Les pouvoirs publics, qui sont déjà conscients des limites du tout automobile⁵³⁴, sont ainsi incités à « lever le pied » en ce qui concerne leur vision du trafic urbain. Le président Georges Pompidou en personne demande d'ailleurs, à son premier ministre Jacques Chaban-Delmas, en 1970, de veiller à sauvegarder les arbres le long des routes car :

La France n'est pas faite uniquement pour permettre aux Français de circuler en voiture, et quelle que soit l'importance des problèmes de sécurité routière, cela ne doit pas aboutir à défigurer son paysage.⁵³⁵

Une directive de 1969 du Premier ministre est envoyée aux préfets avec comme consigne d'élaborer des plans de paysage, de prêter attention au cadre urbain et d'améliorer le confort des piétons dans leurs déplacements⁵³⁶. Des solutions comme le développement des transports en commun et des zones piétonnes sont mises en avant⁵³⁷. Des efforts sont également faits en ce qui concerne la régulation du trafic grâce à l'informatique⁵³⁸. Une nouvelle vision de la circulation voit ainsi le jour, ce qui porte un coup fatal aux projets d'autoroutes urbaines au sein de Paris.

⁵³¹ *Ibidem*, p. 275.

⁵³² CHARBONNEAU Bernard, *L'Hommauto*, Paris : Denoël, 2003 (première édition de 1967), p. 28.

⁵³³ *Ibidem*, p. 65.

⁵³⁴ Le premier couloir de bus à Paris date de 1964. In FLONNEAU Mathieu, *L'automobile au temps des Trente Glorieuses : un rêve d'automobilisme*, Villemur-sur-Tarn : Loubatières, 2016, p. 109.

⁵³⁵ Lettre de Georges Pompidou à Jacques Chaban-Delmas du 17 juillet 1970. In FLONNEAU Mathieu, « Georges Pompidou, président conducteur, et la première crise urbaine de l'automobile », in *Vingtième siècle, revue d'histoire*, n°61, janvier-mars 1999, p. 37.

⁵³⁶ FLONNEAU Mathieu, « Georges Pompidou, président conducteur, et la première crise urbaine de l'automobile », in *Vingtième siècle, revue d'histoire*, n°61, janvier-mars 1999, p. 38.

⁵³⁷ *Ibidem* p. 41.

⁵³⁸ FLONNEAU Mathieu, « L'automobilisme parisien depuis les années 1960/1970 : simple monument historique ou héritage cohérent ? », in *Mélanges de l'École française de Rome, Italie et Méditerranée*, tome 120, n°1, 2008, p. 12.

Alors que plusieurs axes autoroutiers, comme l'axe nord-sud, sont prévus depuis les années 1960⁵³⁹, l'opinion parisienne manifeste son désaveu de la ville fonctionnaliste⁵⁴⁰. Les citoyens redoutent, par la construction de l'axe nord-sud, le risque d'une coupure déstructurante pour la ville⁵⁴¹. Cette opposition est si vigoureuse que le nouveau président de la République, Valéry Giscard d'Estaing, décide en 1974 de mettre un terme à la politique des voies rapides. Par une lettre du 17 septembre 1974, le président fait part à son premier ministre d'une consigne :

Plutôt qu'à de nouvelles voies de circulation à caractère autoroutier, qui favorisent l'accroissement de la circulation automobile, la préférence doit être donnée à des avenues urbaines améliorant les commodités de la circulation et l'agrément des quartiers ⁵⁴².

Autrement dit, le glas des voies rapides urbaines semble avoir sonné en France. Rappelons par ailleurs que les autoroutes urbaines perdent leur aura dans d'autres pays. À New-York, la West Side Highway connaît un déclin progressif : en 1973, une partie du viaduc s'écroule faute d'entretien. La West Side Highway est temporairement fermée à la circulation et le trafic est absorbé par la voirie locale. Finalement, il est décidé en 1987 de fermer cette voie rapide et de la remplacer par une avenue régulée par des feux tricolores⁵⁴³.

Ainsi, les autorités niçoises sont-elles confrontées à une forte augmentation du trafic automobile, qu'elles entretiennent aussi par ailleurs en favorisant la création d'aménagements urbains accessibles principalement en automobile, et en continuant de promouvoir la construction de grands équipements viaires.

⁵³⁹ FLONNEAU Mathieu, *Paris et l'automobile : un siècle de passions*, Paris : Hachette Littératures, 2005, p. 226.

⁵⁴⁰ *Ibidem*, p. 218.

⁵⁴¹ *Ibidem*, p. 228.

⁵⁴² *Ibidem*, p. 232.

⁵⁴³ *Les métamorphoses de l'autoroute urbaine*, Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme, Paris : Gallimard, (Collection Alternatives), 2014, pp. 128-129.

II. La relance du projet par le conseil municipal en décembre 1970.

A) Des élites locales favorables aux aménagements viaires de grande envergure.

1 Une stabilité politique favorable aux grands projets.

Il est intéressant de constater que la municipalité ne redoute pas d'opposition de la part de la population. À Lyon, le programme d'autoroutes urbaines, prévu depuis les années 1950, s'essouffle à partir des années 1970 car la municipalité craint un conflit avec la population autour de la question environnementale. Dans sa thèse, Sébastien Gardon note que le compte-rendu du 12 janvier 1973 par G. Koenig sur la mission « RCB-Transports urbains », organisée par le SAEI⁵⁴⁴ du 16 au 18 octobre 1972, appréhende une vague d'opposition de la part de la population lyonnaise :

[...] le très fort mouvement d'opinion pour la sauvegarde de l'environnement et la grande méfiance que rencontrent actuellement les projets d'autoroutes urbaines risquent de se traduire d'ici quelques années par une dégradation de l'accessibilité : mais ce raisonnement paraît abstrait et il est difficile de convaincre l'opinion d'accepter des inconvénients proches pour éviter des inconvénients lointains. Probablement faudra-t-il attendre que la situation se dégrade fortement pour qu'un revirement puisse se dessiner. De même, les responsables de Penn-DTT pensent qu'on ne peut pas diminuer très fortement les réseaux de voirie rapide dans les villes moyennes en faisant du transport en commun mais c'est une opinion qu'il est maintenant difficile de faire partager aux élus.⁵⁴⁵

Nous voyons ici que les élus anticipent les réactions de l'opinion, face à la construction du vaste réseau d'autoroutes urbaines pour mailler la ville de Lyon. Les autorités reconnaissent qu'il est « difficile de convaincre l'opinion d'accepter des inconvénients proches pour éviter des inconvénients lointains ». Par « inconvénients lointains » il faut entendre « embouteillages ». Les autorités sont d'autant plus pessimistes que, selon elles, la solution des transports en commun n'est pas suffisante pour fluidifier la circulation. Les autorités lyonnaises se trouvent face à un dilemme : soit construire davantage d'autoroutes urbaines, régler les problèmes futurs de circulation et affronter l'opposition de l'opinion publique ; soit temporiser et « attendre que la situation se dégrade fortement pour qu'un revirement puisse se dessiner », c'est-à-dire attendre que la population se rende compte que la solution des autoroutes urbaines est inéluctable.

⁵⁴⁴ Service des Affaires Économiques et Internationales.

⁵⁴⁵ GARDON Sébastien, *Gouverner la circulation urbaine : des villes françaises face à l'automobile (années 1910-années 1960)*, thèse en sciences Politiques : Lyon 2, 2009, p. 284.

C'est, en définitive, le second choix qui est fait. Ce choix ne résulte donc pas, à Lyon, d'un réel changement dans la manière de penser des autorités. La décision de stopper la construction des autoroutes urbaines est, dans un premier temps en tout cas, stratégique. Deux exemples montrent que les autorités lyonnaises ont vu juste. Le premier est le projet de trémie située au départ de l'avenue Berthelot au pied du pont Gallieni. Cette trémie aurait donné naissance à une voie express reliant les autoroutes A6 et A7 avec l'A43 en direction de l'est. Or, la mobilisation des habitants du VII^e arrondissement a empêché cette réalisation. Le deuxième est la traversée Tlozan-Martinière, derrière l'Hôtel de Ville, dont le but aurait été de permettre une jonction quasi-autoroutière est-ouest, au pied de la colline de la Croix-Rousse⁵⁴⁶. Comme à Paris avec le refus de la radiale Vercingétorix, ces échecs de projets de quasi-autoroutes urbaines lyonnaises révèlent que l'opinion publique ne perçoit plus les aménagements routiers de la même manière. Alors que les projets d'autoroutes urbaines n'ont rencontré aucune opposition de taille dans les années 1960, voici qu'une dizaine d'années plus tard il en va tout autrement. Les édiles lyonnais ont sans doute revu à la baisse leurs projets d'autoroutes urbaines pour ne pas mécontenter leur électorat.

À Marseille, la situation est tout autre. Le maire Gaston Defferre, alors membre du Parti Socialiste, parvient à rallier à lui la bourgeoisie marseillaise. En fait, cette dernière n'engrangeant plus assez de bénéfices dans les activités industrialo-portuaires dans les années 1950-1960, s'oriente vers d'autres domaines d'investissement⁵⁴⁷. Cette bourgeoisie se tourne vers le monde politique pour trouver un appui à ses projets et trouve, en la personne de Gaston Defferre, un allié providentiel. La ruse du maire de la cité phocéenne est de proposer à cette bourgeoisie une alliance fondée sur la division politique des tâches : la gestion du social est réservée aux élus socialistes, et l'administration de l'économie aux alliés du centre-droit. La bourgeoisie locale accède alors à la responsabilité de la politique urbaine et des grands équipements⁵⁴⁸. Ainsi, la bourgeoisie d'affaire fait coup double lors des grandes opérations d'aménagement, c'est-à-dire que cette bourgeoisie a tout intérêt à lancer de grands projets d'aménagement dans lesquels elle peut investir⁵⁴⁹. Grâce à cette assise politique, Gaston

⁵⁴⁶ GARDON Sébastien, *Goût de bouchons. Lyon, les villes françaises, et l'équation automobile*, Paris : Descartes & Cie, 2011, p. 51.

⁵⁴⁷ LEHEIS-GUILLOT Stéphanie, *La ville et sa rocade : un projet d'infrastructure au risque du temps, le cas de Marseille*, Architecture, thèse en Aménagement de l'espace, Université Paris-Est, 2011, pp. 213-214.

⁵⁴⁸ ZALIO Pierre-Paul., « D'impossibles notables ? Les grandes familles de Marseille face à la politique (1860-1970) », *Politix*, 17, n°65, 2004, p. 114.

⁵⁴⁹ LEHEIS-GUILLOT Stéphanie, *La ville et sa rocade : un projet d'infrastructure au risque du temps, le cas de Marseille*, Architecture, thèse en Aménagement de l'espace, Université Paris-Est, 2011, pp. 213-214.

Defferre lance sa politique d'aménagement qui doit permettre de faire face à la crise de l'industrie marseillaise en relançant les secteurs du tertiaire et du BTP.⁵⁵⁰

Parmi les promesses faites à la population par Gaston Defferre lors des élections municipales de 1971, figure celle de doter Marseille d'un réseau de voies rapides⁵⁵¹. La deuxième rocade en projet pour Marseille figure d'ailleurs dans son programme politique comme « notre plus longue et plus belle voie »⁵⁵². De plus, le projet de deuxième rocade ne rencontre pas d'opposition significative de la part de la population. Comme dans le cas de la voie rapide de Nice, le problème est surtout financier. Le directeur général adjoint des Services techniques de Marseille, M. Robequain, affirme, dans un entretien publié en 1976 que l'obstacle le plus important n'est pas l'opposition de la population, qui selon lui se limite à celle des riverains, mais la question du financement⁵⁵³. Par conséquent, nous nous trouvons à Marseille dans une situation comparable à celle de Nice. Sans dire que tous les Marseillais étaient favorables à la deuxième rocade, nous pouvons affirmer, qu'à cette date, les autorités politiques locales ne redoutent pas une opposition majeure, contrairement à Lyon.

Concernant Nice, les élus niçois, tout comme les élus lyonnais, considèrent que la solution des autoroutes urbaines est la meilleure. Cependant, les élus niçois ne semblent pas redouter, comme à Marseille, que la population s'insurge contre le projet des autoroutes urbaines. Ce danger n'est même pas évoqué dans les archives que nous avons pu lire. Il semblerait que l'équipe de Jacques Médecin soit au contraire très confiante dans son électorat. Ceci s'explique très certainement par la forte personnalité et la popularité du maire niçois. Alors que la ville de Lyon a connu 4 maires entre 1905 et 1995, la ville de Nice en a connu seulement deux de 1928 à 1990⁵⁵⁴, et encore ces deux derniers étaient père et fils. Ceci montre que les maires de Nice avaient davantage les coudées franches pour imposer leurs projets d'aménagements urbains.

Le manque d'opposition à Marseille et à Nice concernant la construction des voies rapides peut aussi s'expliquer par un manque d'organisation de la société civile. Il n'existait sûrement pas à l'époque, à Nice, d'association ou une autre forme d'organisation de défense de

⁵⁵⁰ *Ibidem*, p. 212.

⁵⁵¹ *Ibidem*, p. 214.

⁵⁵² *Ibidem*, p. 216.

⁵⁵³ *Ibidem*, p. 220.

⁵⁵⁴ Ont été maire de Lyon pour la période concernée : Édouard Herriot (1905-1957), Louis Pradel (1957-1976), Francisque Collomb (1976-1989), Michel Noir (1989-1995).

l'environnement qui aurait pu menacer sérieusement les projets de Jacques Médecin. La suite des événements donne d'ailleurs raison aux élus niçois : aucun risque sérieux de contestation n'est à signaler à l'horizon.

2 Un effet générationnel notable.

Par conséquent, les maires de Lyon, notamment Louis Pradel, ont veillé à mener une politique de déplacements urbains garantissant un équilibre entre les différents modes de transport. Les transports urbains ont certes connu une période de déclin avant et après la Seconde Guerre mondiale. Néanmoins, Lyon s'est très vite équipée, à cette époque, d'un réseau de trolleybus parmi les plus denses en France⁵⁵⁵. À l'exemple de Paris, qui se dote d'un réseau de RER, Lyon inaugure trois lignes de métro en 1978. Les premières voies piétonnes sont également réalisées à cette époque. En comparaison, Nice aussi se dote d'un réseau de trolleybus, mais ce type de transport, après avoir connu un bref âge d'or, prend fin le 19 juillet 1970 à Nice. Certes, vers 1975, un projet de mini-métro est envisagé dans la capitale azurée. Il s'agit du projet Aramis, conçu par la société Matra⁵⁵⁶. Bien que ce projet soit appelé mini-métro, il s'agit en fait d'un réseau de tramway dont le tracé correspond à peu près à celui que nous connaissons aujourd'hui, c'est-à-dire qu'il dessert le bord de mer, la plaine du Paillon, le centre-ville, et la partie sud de la plaine du Var. À première vue, les projets de métropolitain à Nice et à Lyon sont à peu près contemporains. Pourquoi ce projet ne s'est-il pas concrétisé à Nice ? Certainement, parce que la voie rapide, alors en construction à Nice, absorbait l'essentiel des dépenses. C'est l'hypothèse que nous a suggérée Patrick Giraud⁵⁵⁷. De plus, comme nous l'a affirmé Philippe Pen⁵⁵⁸, l'époque Médecin est caractérisée par le « tout automobile ».

Selon nous, plusieurs facteurs expliquent ce choix. Tout d'abord nous faisons nôtre l'hypothèse de Patrick Giraud selon laquelle la voie rapide aurait englouti une bonne partie des dépenses dévolues au budget transport. Ceci est d'autant plus plausible que la participation de l'État a été de moins en moins importante au cours des années 1970-1980. Ensuite, nous pensons qu'il a existé un effet générationnel. En effet, contrairement à Lyon, nous avons à Nice un maire qui reste en poste pendant environ 25 ans, avec une équipe qui change peu, comme le

⁵⁵⁵ GARDON Sébastien, *Goût de bouchons. Lyon, les villes françaises, et l'équation automobile*, Paris : Descartes & Cie, 2011, p. 52.

⁵⁵⁶ GRAFF Philippe, *Une ville d'exception : Nice, dans l'effervescence du 20^e siècle*. Nice : Serre, 2013, p. 226.

⁵⁵⁷ Entretien du 19 octobre 2021.

⁵⁵⁸ Entretien du 11 octobre 2021.

montre l'exemple d'Honoré Bailet, qui est resté longtemps adjoint aux travaux publics⁵⁵⁹. Ces personnalités qui ont vécu à l'époque du « tout automobile » ont ainsi donné le primat à la construction de la voie rapide de Nice sur la réalisation d'autres infrastructures plus en adéquation avec l'air du temps, comme un projet de mini-métro. Enfin, il était certainement difficile de stopper le projet de la voie rapide une fois celui-ci lancé. Ce projet aurait pu être stoppé, selon nous, en 1970. Une fois la chaussée sud Saint Philippe-Saint Augustin réalisée, le projet pouvait être arrêté. Mais à partir du moment où la municipalité décide de bâtir le viaduc surplombant le centre-ville à partir de la place Saint Philippe, il devient beaucoup plus difficile d'arrêter le projet en cours de route, compte tenu des dépenses qui sont engagées.

Néanmoins, parmi ces différentes causes évoquées, nous pensons que la plus forte d'entre elles a été la foi des édiles locaux dans le projet de la voie rapide. Pierre Mathis était encore en poste dans les années 1970, et très certainement ce dernier a-t-il souhaité en faire son projet phare. De plus, comme nous le verrons dans la troisième partie de cette thèse, la mairie avait d'autres projets de routes pour Nice⁵⁶⁰. C'est le cas de la médiane qui devait traverser les vallons et côteaux de l'ouest de Nice. Si la mairie a envisagé ce projet de médiane dans les années 1990, c'est qu'elle était convaincue de la priorité à donner à l'automobile. Par conséquent, dans les années 1970-1980, la municipalité devait très être convaincue que la solution de la voie rapide s'imposait. L'équipe Médecin a donc, par conviction, par manque de renouvellement de ses membres et par l'inexistence de toute opposition forte, privilégié la solution de construire la voie rapide.

⁵⁵⁹ Honoré Bailet a été élu conseiller municipal en 1965. Il est ainsi un vieux compagnon de route de Jacques Médecin. Il prend très tôt la direction des Travaux publics.

⁵⁶⁰ Voir Partie 3, chapitre 1, II-B-L'échangeur du Var comme clé de voûte du réseau viaire niçois.

- B) Un projet plus que jamais nécessaire, selon la municipalité.
 - 1 La rédaction d'un nouvel avant-projet sommaire.
 - a Un projet qui se veut rentable.

La date du 10 décembre 1970 est celle de la relance du projet de la voie rapide. Ce jour-là est validé un avant-projet sommaire lors d'une séance extraordinaire du conseil municipal⁵⁶¹. Ce dossier, rappelle la délibération, avait déjà fait l'objet d'une précédente délibération le 29 novembre 1966, dans laquelle le Conseil Municipal avait approuvé un avant-projet de l'Autoroute Urbaine Sud. Le dossier de 1966 a ensuite été repris par les Services techniques municipaux, aidés par le bureau d'étude OTAM⁵⁶² de Paris, qui est lui-même en relation étroite avec les Services de l'Équipement. Ainsi, un nouvel APS (Avant-Projet Sommaire) est rédigé, répondant aux normes en vigueur régissant les autoroutes urbaines. Il prévoit, comme le réclamaient les services de l'Équipement, la possibilité d'un doublement ultérieur de l'Autoroute Urbaine Sud. Les prévisions de dépenses de première phase concernant la construction de deux chaussées à deux voies entre la plaine du Var et le Paillon sont évaluées à 352 millions de francs. Les dépenses subventionnelles qui ont déjà été réglées s'élèvent à 94,5 millions de francs et il reste à réaliser 257,5 millions de francs de travaux. Le nouvel avant-projet apporte ainsi des modifications au plan d'urbanisme qui avait été approuvé le 27 novembre 1962⁵⁶³. La délibération en question est envoyée au préfet des Alpes-Maritimes afin de solliciter la déclaration d'utilité publique du projet⁵⁶⁴.

Afin d'appuyer et de justifier la réalisation de la voie rapide, une étude de rentabilité est jointe au dossier d'APS. La nécessité de bâtir l'AUS est réaffirmée avec conviction :

Les travaux de l'AUS trouvent leur justification dans le fait que les voies actuelles ont atteint la saturation. Si donc on ne construit pas l'AUS on aboutit à un blocage complet de la circulation et par là même à l'asphyxie du centre de la ville.

L'obligation vitale de desservir le centre de la ville suffirait à elle-même à justifier l'AUS, cependant pour apporter un argument supplémentaire une étude de rentabilité est jointe à l'APS, qui démontre que la rentabilité immédiate de l'investissement est de 37,5%.

⁵⁶¹ AM, 698W89, séance extraordinaire du Conseil municipal du 10 décembre 1970.

⁵⁶² Nous n'avons pas trouvé dans les archives, ni dans nos recherches, la signification de ce sigle.

⁵⁶³ AM, 698W89, séance extraordinaire du Conseil municipal du 10 décembre 1970.

⁵⁶⁴ AM, 698W89, lettre du préfet des Alpes-Maritimes au Maire de Nice du 27 janvier 1971.

Il faut noter que le calcul de la rentabilité a été fait en prenant pour hypothèse que l'Autoroute Urbaine Nord⁵⁶⁵ qui est le complément de l'AUS serait en service en 1975.⁵⁶⁶

Nous retrouvons ici un leitmotiv : les autorités tablent, et le contexte semble le justifier, sur une hausse continue de la circulation automobile. Les autorités locales doutent fortement de la capacité du réseau viaire niçois à absorber cette croissance du trafic, ce qui rend la réalisation de la voie rapide urgente. L'étude de rentabilité sert donc à appuyer la nécessité de bâtir l'AUS. Notons tout de même qu'il est précisé que « l'obligation vitale de desservir le centre de la ville suffirait à elle-même à justifier l'AUS ». Ainsi, les autorités municipales réitèrent leur conviction de la nécessité de bâtir l'AUS⁵⁶⁷. Cette dernière apparaît comme la condition nécessaire et indispensable pour éviter la congestion du trafic niçois, au détriment d'une politique plus ambitieuse de transports en commun. Ces derniers ne sont même pas mentionnés dans l'APS comme un éventuel complément de la politique de régulation du trafic à Nice. Cette affirmation ferme que la voie rapide est la seule solution est aussi présente dans l'étude de rentabilité en question :

L'autoroute urbaine est faite pour desservir le centre de la ville, sans elle, celui-ci s'asphyxie et éclate. Il s'agit d'un impératif catégorique⁵⁶⁸.

[...] pour l'autoroute urbaine sud de Nice, les estimations de trafic faites montrent que les voies actuelles ont atteint la saturation et que sans la construction de l'Autoroute Urbaine Sud (AUS) et de l'Autoroute Urbaine Nord (AUN) il y aurait, soit blocage complet de la circulation soit dissuasion très importante⁵⁶⁹.

La nécessité de bâtir l'AUS devient un axiome. La question se pose toutefois de l'impartialité de cette étude. En effet, elle a été réalisée apparemment par les services municipaux, puisque aucun nom d'entreprise privée n'est mentionné. Il n'est pas exclu que Jacques Médecin, en homme politique rusé, ait demandé à ses services de réaliser une étude favorable au projet de continuer la construction de la voie rapide. Ceci nous paraît d'autant plus plausible que, dès le début, l'étude affirme que :

Le coefficient de rentabilité d'une autoroute urbaine est à priori un facteur d'appréciation moins important que pour une autoroute de liaison. En effet, il est

⁵⁶⁵ C'est-à-dire la future autoroute A8.

⁵⁶⁶ Notons que le viaduc de Magnan de l'AUN est terminé en 1975, ce qui montre que les prévisions concernant l'AUN sont justes. Il est plus facile d'effectuer des prévisions pour des ouvrages ayant un financement de l'État que lorsque ce n'est pas le cas. In LACROIX Jean-Bernard et BRACQ Jérôme, catalogue de l'exposition *L'automobile dans les Alpes-Maritimes*, article « Le triomphe », septembre 2008-juin 2009, Archives Départementales, p. 11.

⁵⁶⁷ Autoroute Urbaine Sud, nom qui est donné à la voie rapide dans les documents administratifs.

⁵⁶⁸ *Ibidem*.

⁵⁶⁹ AM, 953W67, étude de rentabilité, p. 1.

difficile d'incorporer dans le calcul les nombreux facteurs économiques que l'autoroute urbaine va modifier.⁵⁷⁰

D'emblée, il est affirmé qu'il est difficile de calculer la rentabilité d'une autoroute urbaine. Alors que ceci aurait pu décrédibiliser l'étude, il est au contraire affirmé que ce manque de précision ne saurait qu'appuyer la nécessité de prolonger la voie rapide :

Nous avons tenu à indiquer par ces considérations liminaires que le calcul de rentabilité de l'AUS ne pouvait être qu'un calcul approché, sous estimant forcément la rentabilité de l'opération.⁵⁷¹

Pourquoi le calcul de rentabilité sous estimerait-il forcément la rentabilité de l'opération ? Les méthodes de calcul sont celles que le ministère des Travaux publics et des Transports a établi dans son instruction du 25 septembre 1964 sur les calculs de rentabilité. Certes, le calcul de rentabilité de l'AUS obéit à ce qui est prescrit par le gouvernement. Les autorités locales ont sans doute appliqué les méthodes du gouvernement afin d'éviter de faire une erreur. Nous pouvons y voir soit une conviction très forte dans la fiabilité de telles méthodes, soit la simple volonté de donner plus de poids aux résultats favorables obtenus grâce à elles. Il est également possible, comme nous le pensons que les deux hypothèses soient valables, c'est-à-dire que les acteurs locaux aient eu une confiance très forte dans la fiabilité des méthodes promues au niveau national, tout en souhaitant légitimer davantage leurs résultats.

Sans surprise, l'étude est favorable à la construction de l'AUS, mais aussi à celle de l'AUN :

Le trafic de 1975 de la coupure Nord-Sud à hauteur de Magnan qui était de 120.000 v/j en 1970 sera donc de :

185 000 v/j en 1975.

On peut estimer que 80 000 véhicules emprunteront la promenade des Anglais et 20 000 emprunteront la RN 7.

Le reliquat (185 000 – 100 000 = 85 000) ne peut être entièrement supporté par l'AUS. Il faut donc supposer qu'en 1975 l'AUN sera également réalisée. C'est d'ailleurs ce qui est prévu. Ceci démontre de façon sommaire l'absolue nécessité des deux autoroutes.⁵⁷²

Ceci, encore une fois, révèle que les autorités locales sont favorables à une politique d'aménagement viaire d'envergure. Pour elles, l'AUN et l'AUS ne doivent pas être en concurrence mais doivent concourir toutes deux à mieux écouler le trafic niçois.

Le calcul de rentabilité ambitionne de mesurer deux types d'avantages. Tout d'abord l'avantage direct par jour qui correspond au gain procuré par la vitesse permise sur l'AUS.

⁵⁷⁰ *Ibidem*, p. 1.

⁵⁷¹ *Ibidem*, p. 1.

⁵⁷² *Ibidem*, p. 3.

Ensuite, l'avantage indirect correspond au gain obtenu sur les voies urbaines sur lesquelles il sera plus facile de circuler grâce à la réalisation de la voie rapide. L'avantage direct par jour est calculé grâce à un coefficient obtenu avec la vitesse des véhicules sur l'AUS (45km/h⁵⁷³), celle sur la voirie urbaine (25km/h) et le prix horaire de déplacement de l'automobiliste (estimé à 8F). Ce coefficient (0,144 F⁵⁷⁴) est ensuite multiplié avec le nombre de kilomètres du tronçon envisagé, et l'estimation du nombre de véhicules supplémentaires qui doit l'emprunter (45 000). Autrement dit, pour le premier tronçon qui fera 5,2 km le calcul est le suivant : 5,2 X 45 000 X 0,144 = 33 800 F. Nous ne rentrerons pas dans les détails du calcul de l'avantage indirect par jour. Le résultat de ce calcul est que l'avantage indirect obtenu grâce à la réalisation du tronçon de 5,2 km est de 91 500 F. L'avantage total par jour correspond à la somme des avantages directs et indirects des deux tronçons envisagés, soit 264 600 F. L'avantage annuel est calculé en multipliant ce chiffre par 365, ce qui donne 96 millions. Enfin, l'étude calcule le coefficient de rentabilité immédiate de l'investissement en divisant l'avantage total de l'année 1975, avec le coût de l'opération, ce qui donne : $96/257,5^{575} = 37,5 \%^{576}$.

Il n'est pas précisé à qui cette rentabilité doit profiter, sans doute parce que cela était évident aux yeux des techniciens qui ont réalisé ces calculs. La rentabilité calculée semble toutefois aller au bénéfice de l'automobiliste. Ainsi, il serait profitable économiquement pour les usagers de prendre la voie rapide. L'étude semble exagérément optimiste, surtout si l'on prend en compte la situation actuelle. Des embouteillages ont encore lieu de nos jours sur la voie rapide, et cela était déjà le cas à l'époque où cette étude a été réalisée. Il paraît aventureux que l'on puisse calculer de manière aussi précise la rentabilité d'une autoroute urbaine. Il serait par ailleurs intéressant de savoir si ces méthodes de calcul préconisées par le gouvernement ne s'inspiraient pas des méthodes américaines. En tout état de cause, ce calcul nous semble par trop favorable à la construction de la voie rapide, comme la suite des événements le montre.

L'APS apporte également une précision importante en ce qui concerne les rôles dévolus à chaque acteur, local et national :

⁵⁷³ Notons que nous sommes alors bien en deçà des 70 km/h qui est la vitesse maximale sur la voie Mathis actuellement.

⁵⁷⁴ Le calcul est le suivant : $1/25 - 1/45 = 0,018$ h/km. Ce coefficient est ensuite multiplié avec 8F, ce qui donne 0,144 F/véhicule au kilomètre.

⁵⁷⁵ « Le coût total de l'AUS a été estimé à 352 millions. Les opérations déjà réalisées ou en cours nécessitent une dépense de 94,5 millions. Le coût de l'opération à envisager est donc de 257,5 millions ». AM, 953W67, étude de rentabilité p. 2.

⁵⁷⁶ AM, 953W67, étude de rentabilité, p. 6.

L'Autoroute Urbaine Sud de Nice est une opération subventionnée pour 50% de la dépense par le Fonds Spécial d'Investissement Routier (Tranche Urbaine). Le projet est réalisé par les Services Techniques de la Ville de Nice avec l'aide du Bureau d'Études OTAM. Il est soumis à l'approbation de Monsieur le Préfet des Alpes-Maritimes aux différents stades de son élaboration. Le contrôle technique incombe à la Direction Départementale de l'Équipement des Alpes-Maritimes qui présente son avis à Monsieur le Préfet. Il a été convenu que l'Agence Méditerranée du CETE⁵⁷⁷ apporterait son concours à la Direction Départementale de l'Équipement.

L'entreprise de la voie rapide reste ainsi une pure opération municipale, dans laquelle la ville de Nice est la principale instigatrice. Les instances dépendant de l'État comme la préfecture, ou la DDE ont certes un rôle déterminant, mais qui demeure de l'ordre du juridique et du contrôle technique. Il est essentiel dans un projet de ce type qu'il y ait une stabilité municipale car du maire dépend avant tout la réussite du projet. Cette stabilité est réelle à Nice puisque Pierre Mathis est directeur général des Travaux et des Services techniques de la mairie de Nice depuis 1956⁵⁷⁸.

b La redéfinition du rôle local de l'AUS.

L'APS est claire quant au rôle de l'AUS : « L'AUS est une autoroute de liaison inter-quartiers et de pénétration au cœur de la ville »⁵⁷⁹. La voie rapide doit permettre une entrée facile dans le centre de Nice en étant reliée aux deux autoroutes à l'ouest par le futur échangeur du Var, et à l'est, par l'intermédiaire de la pénétrante du Paillon. Ce détail explique pourquoi nous retrouvons souvent dans les archives des schémas représentant à la fois l'AUS, l'AUE et l'AUN. Pour les autorités locales, ces trois autoroutes sont les éléments d'un même système dont le but est de fluidifier la circulation niçoise.

L'APS éclaire un autre point : « [...] l'AUS n'est pas destinée à écouler le trafic de transit qui sera absorbé par l'Autoroute Urbaine Nord⁵⁸⁰ [...] ». Ce point est important car il va à l'encontre de ce que Pierre Mathis avait dit dans sa conférence de 1962 et dans son discours d'inauguration du premier tronçon de la voie rapide en décembre de la même année. Il n'est plus question que l'AUS réalise une liaison entre le réseau des autoroutes françaises et celui des autoroutes italiennes. Il faut dire que, entre-temps, le projet de l'autoroute A8 a modifié la

⁵⁷⁷ Centre d'Études Techniques et d'Équipement. Il s'agit de services déconcentrés de l'État qui apportaient des prestations d'ingénierie dans des domaines comme les infrastructures de transport et la sécurité routière.

⁵⁷⁸ Il le sera jusqu'en 1973, année de sa retraite.

⁵⁷⁹ AM, 953W67, avant-projet sommaire, p. 2.

⁵⁸⁰ *Ibidem*, p. 2.

donne. Le tronçon de cette autoroute contournant Nice par le nord est appelé Autoroute Urbaine Nord. En effet, cette autoroute a un rôle urbain puisqu'elle permet la desserte des quartiers nord de Nice. De plus, la réalisation de cette autoroute offre un deuxième itinéraire pour les poids lourds, ce qui ouvre la possibilité à la mairie d'exclure le trafic des poids-lourds du centre urbain. Le rôle dévolu à la voie rapide est alors modifié. Le temps donne ainsi raison à Pierre Mathis dans le sens où celui-ci avait souhaité faire de la voie rapide une voie destinée en grande partie aux automobiles et pas seulement aux poids lourds comme le préconisait le plan Aublet. Le caractère urbain et automobile de la voie rapide se renforce au fil du temps.

2 La continuité du projet de 1962.

a Un tracé est-ouest dans la continuité de celui de 1962.

Le tracé de l'AUS arrêté en 1962 est confirmé, ainsi que le rôle des échangeurs⁵⁸¹ :

L'Autoroute Urbaine Sud a son origine Ouest à l'échangeur du Var où convergent deux autres autoroutes : l'Autoroute Estérel-Côte d'Azur et l'Autoroute Urbaine Ouest.

Partant de ce point l'AUS passe en tunnel sous la colline de Saint Augustin, vient suivre dès la sortie des tunnels le tracé des voies SNCF dans toute la traversée de la ville jusqu'à la colline de Cimiez qu'elle franchit en tunnel.

Son extrémité Est se situe au niveau de la place du XV^e corps sur les rives du Paillon où elle rencontre l'Autoroute Urbaine Est qui assure sa liaison avec l'Autoroute Urbaine Nord.

Une bretelle est projetée qui suivra le tracé du boulevard Delfino en viaduc⁵⁸² et ira rejoindre le boulevard du Mont Boron et la Moyenne Corniche, permettant ainsi d'atteindre Villefranche et Beaulieu qui ne sont pas desservies par l'Autoroute A53.

L'Autoroute Urbaine Sud a une longueur entre les échangeurs du Var et Paillon de 8,500 km, à laquelle il faut ajouter 1,100 km pour la section comprises entre le Paillon et les Corniches.⁵⁸³

À ce stade, c'est-à-dire en décembre 1970, date de l'APS, la chaussée sud de la voie rapide est réalisée entre Saint Augustin et Saint Philippe, et les travaux du viaduc s'élevant dans les airs à partir de la place Saint Philippe en direction de la gare ont débuté⁵⁸⁴. L'APS met l'accent sur l'échangeur du Var qui doit être la porte d'entrée occidentale de Nice. Il est ensuite prévu que

⁵⁸¹ Voir le plan en annexe 2, p. 389.

⁵⁸² Un plan de ce viaduc se trouve dans le dossier 953W67, AM.

⁵⁸³ AM, 953W67, avant-projet sommaire, pp. 2-3.

⁵⁸⁴ *Nice Matin*, Ce document : le futur tracé de la voie rapide. Sept cents mètres de viaduc en construction au-dessus des rails de la SNCF. Coût de l'opération : 3 milliards anciens », 9 octobre 1970.

la voie rapide traverse le centre de Nice. En revanche, il n'est plus question, comme en 1964⁵⁸⁵, de faire passer la voie rapide au-dessus de la gare et de construire un parking au-dessus de la gare et en-dessous de la voie rapide. Malheureusement, nous n'avons pas retrouvé de documents expliquant les raisons de cet abandon : il peut s'agir de raisons financières, ou bien d'un désaccord avec la SNCF. Finalement, la voie rapide contournera la voie ferrée par le nord.

Nous constatons également des changements en ce qui concerne la partie est de la voie rapide. Premièrement, il est projeté de faire une « bretelle [...] qui suivra le tracé du boulevard Delfino en viaduc ». Auparavant, le plan de 1969 ne précisait pas qu'il devait s'agir d'un viaduc⁵⁸⁶. De même, si nous remontons au projet Aublet, il n'était pas prévu d'élargir ou de réaliser un viaduc sur le boulevard Sainte Agathe (ancien nom du boulevard Delfino). Ce viaduc est donc une idée neuve. Deuxièmement, concernant la jonction avec l'est de Nice, c'est-à-dire la terminaison orientale de l'AUS, il était prévu dès le plan Aublet d'établir une jonction en souterrain entre l'AUS et Villefranche-sur-Mer. Nous savons que ce projet était envisagé à l'époque de Pierre Mathis puisque ce tunnel figure sur un plan de 1969⁵⁸⁷, et il figurait déjà sur le plan Aublet de 1951⁵⁸⁸. Apparemment, ce n'est plus le cas en 1970, puisqu'il est question d'assurer le raccord du viaduc Delfino avec le boulevard du Mont Boron et la Moyenne Corniche. Encore une fois, nous ne savons pas pourquoi l'idée d'un tunnel sous Villefranche a été abandonnée. Techniquement le projet était réalisable puisqu'il existait déjà un tunnel SNCF. Toutefois, il se peut que l'opération ait été jugée trop onéreuse. Nous pouvons aussi nous demander s'il n'existait pas un risque d'embouteillage à la sortie de l'AUS dans la ville de Villefranche, étant donné que le réseau viaire de cette dernière est limité. En tout cas, il est toujours question d'assurer le raccordement de l'AUS à la partie orientale du département, même si les modalités de cette jonction ont évolué.

⁵⁸⁵ AD, 660W74, notice du 12 octobre 1964 p. 4. On peut également consulter l'article de *Nice Matin*, « Selon un avant-projet dont la réalisation paraît fort lointaine, la *voie rapide* de Nice passerait au-dessus de la gare SNCF », 29 août 1964.

⁵⁸⁶ Voir figure 17 p. 98. Dans la légende est seulement inscrit « prolongement possible » pour le tracé empruntant le boulevard Sainte Agathe.

⁵⁸⁷ Voir figure 17 p. 98.

⁵⁸⁸ Voir figure 10 p. 62.

b Des échangeurs pour structurer l'espace urbain.

Il est précisé dans l'APS que l'AUS « comporte de nombreux échangeurs, ce qui permet de réduire le débit des entrées et sorties au niveau de chacun de ces échangeurs, et de faciliter les échanges »⁵⁸⁹. De fait, le nombre des échangeurs et les intervalles réguliers qui les séparent ont pour but de permettre une répartition harmonieuse du trafic automobile dans la ville.

L'APS revient sur le rôle de chaque échangeur⁵⁹⁰ :

- Échangeur du Var : il doit irriguer l'aéroport, le Marché d'Intérêt National, la future zone technico-commerciale de l'Arénas, le parc des sports et des loisirs de l'ouest, un futur centre hospitalier universitaire devant trouver sa place dans la plaine du Var, et la ZUP de Saint Augustin.
- Échangeur Bosquets : il dessert les quartiers résidentiels Ouest de Nice et notamment les collines de Fabron, la Lanterne, Sainte Marguerite, Carras et la Californie. Cet échangeur a un rôle crucial pour décongestionner le trafic de la Promenade des Anglais⁵⁹¹ puisqu'il est proche de l'entrée de cette dernière.
- Échangeur Magnan : il dessert les quartiers de Magnan, la Madeleine, de Saint Antoine Ginestière, de Bellet et le centre de Protection civile.
- Échangeur de Saint Philippe : il dessert une partie du centre de la ville ainsi que les collines de Saint Philippe, Saint Pierre de Féric, les Baumettes. Il est également relié à la gare SNCF, qui se trouve à 1 km, par des voies larges.
- Demi-échangeur Saint Étienne : ce demi-échangeur, dirigé vers l'ouest, dessert les quartiers Nord et le centre-ville par l'intermédiaire de l'avenue Jean Médecin et par les futurs tunnels qui seront creusés sous la gare. Cet échangeur est en lien avec le quartier de la gare des chemins de fer de Provence qui sera rénovée, et qui devra accueillir la nouvelle préfecture et des parkings.
- Demi-échangeur Saint Lambert : il est le complément est de l'échangeur Saint Étienne. Il est prévu de brancher cet échangeur sur de grands parkings.
- Échangeur Paillon : il fait le lien entre l'AUS et l'AUE. Cet échangeur est le mieux placé pour desservir la place Masséna, la vieille-ville et le port. De grands parkings sont prévus sur l'axe du Paillon.

⁵⁸⁹ 953W67 Avant-Projet Sommaire, p. 2.

⁵⁹⁰ 953W67 Avant-Projet Sommaire, pp. 3-5.

⁵⁹¹ La fréquentation de la promenade des Anglais atteint des pointes de 92 000 véhicules par jour en 1970. C'est pourquoi les autorités estiment que celle-ci a atteint un point de saturation. Encore une fois, la construction de la voie rapide apparaît cruciale pour que la promenade des Anglais puisse rester une artère touristique où la conduite est agréable. AM, 953W67, étude de rentabilité, p. 2.

À ces cinq échangeurs viennent s'ajouter les équipements suivants : une bretelle d'accès au niveau de l'avenue Saint Augustin, un échangeur au niveau de la Lanterne, et un échangeur pour faire le lien avec les quartiers est de Nice et les trois corniches⁵⁹². Nous pouvons remarquer que ces échangeurs ont pour but de relier la voie rapide à l'ensemble de la ville de Nice, mais aussi avec l'extérieur puisqu'ils sont disposés à des points de jonction avec les autres autoroutes. Il est également prévu de bâtir d'importants parkings à certaines sorties comme pour l'échangeur du Paillon, et les demi-échangeurs Saint Étienne et Saint Lambert. Nous sommes toujours dans la logique des Trente Glorieuses, et ce programme s'inscrit dans la continuité de ce dont le général Louis Delfino avait rêvé pour Nice⁵⁹³ : réaliser d'importantes infrastructures pour que Nice s'adapte à l'automobile.

Concernant le nombre de voies, « l'Autoroute Urbaine Sud est en principe une autoroute à 2 X 4 voies »⁵⁹⁴. Toutefois, il est prévu que la répartition du nombre de voies sera la suivante :

- entre l'échangeur du Var et l'échangeur Saint Étienne : 2 X 4 voies.
- entre l'échangeur Saint Étienne et l'échangeur Saint Lambert : 2 X 2 voies.
- entre l'échangeur Saint Lambert et l'échangeur du Paillon : 2 X 3 voies.

Le nombre de voies est plus important dans la partie ouest de la voie rapide car « la zone d'influence de Nice est plus vaste à l'ouest du fait de la présence à l'est de la frontière italienne » et que « l'urbanisation future a tendance à accentuer cette dissymétrie »⁵⁹⁵. Il est vrai que l'urbanisation des collines et de la plaine du Var est en plein essor à cette époque, et on comprend mieux pourquoi Pierre Mathis avait décidé, contrairement au plan Aublet, de faire débiter la voie rapide non pas à la place Magnan, mais dès la plaine du Var.

La vitesse de base qui est retenue est de 80 km/heure, sauf pour certains points noirs - franchissement des voies SNCF à Saint Augustin par la chaussée Sud, entrée en tunnel de la même chaussée Sud à Cimiez, où elle est fixée à 60 km/heure⁵⁹⁶.

⁵⁹² Voir figure 17 p. 98.

⁵⁹³ AM, 144 PER, supplément du courrier de Nice intitulé « Votez Delfino », pp. 2-3.

⁵⁹⁴ AM, 953W67, Avant-Projet Sommaire, p. 5.

⁵⁹⁵ *Ibidem*, p. 5.

⁵⁹⁶ *Ibidem*, p. 7.

Des estimations de trafic ont été réalisées :

- Le trafic en 1970 de l'AUS (une seule chaussée (Sud) entre Saint Augustin et Saint Philippe) est de 20 000 véhicules par jour.
- Le trafic prévu pour 1975 s'élève à 65 000 véhicules par jour.
- Le trafic prévu pour 1985 est de 96 000 véhicules par jour.

Ces prévisions expliquent l'urgence de bâtir la voie rapide. La date de 1985 comme horizon n'est pas anodine. En effet, la Commission de l'équipement urbain du V^e Plan, écrit dans un rapport de 1969 :

C'est dire que la trame des voies rapides qui permettra d'assurer l'essentiel des trajets interquartiers et de multiplier par 2 ou 3 la capacité actuelle de la voirie des villes devrait être mise en place ou tout au moins engagée en 1985.⁵⁹⁷

Il est possible que les services techniques de la ville de Nice aient choisi la date de 1985 comme horizon pour faire référence à ce rapport de la Commission de l'équipement urbain. Cette citation du rapport de cette commission révèle aussi que, au début des années 1970, l'État encourage toujours la construction de voies rapides. Nice est, en quelque sorte, encore en phase avec les orientations à l'échelle nationale. Ceci risque cependant de poser un problème financier. Gabriel Dupuy note que les collectivités locales risquent de connaître des difficultés politiques en raison d'investissements trop importants pour moderniser la trame viaire des centres-urbains⁵⁹⁸. Autrement dit, cette politique ambitieuse impulsée par l'État pourrait conduire les collectivités à s'endetter, ce qui ne manquera pas d'avoir un impact sur les prochaines élections. Nous reviendrons plus tard sur cette observation qui paraît clairvoyante.

⁵⁹⁷ DUPUY Gabriel, *Une technique de planification au service de l'automobile : les modèles de trafic urbain*, Paris : Presses de COPEDITH (ministère de l'Équipement), 1975, p. 83.

⁵⁹⁸ *Ibidem*, p. 83.

Puisque le trafic doit augmenter de façon exponentielle, il faut que la voie rapide soit réalisée le plus tôt possible. Le planning est le suivant :

Détail des opérations	Année approximative d'exécution
Tunnel de Cimiez – tube Sud	1972-1974
Chaussée Nord- Magnan Saint Philippe	1971-1972
Chaussée Sud Saint Augustin RN 202	1973-1974
Chaussée Nord Magnan RN 202	1973-1975
Achèvement sur deux chaussées de l'ensemble Saint Philippe-Saint Lambert	1973-1975
Échangeur Saint Étienne	Au VII ^{ème} Plan
Échangeur Saint Lambert	
Échangeur du Paillon	

Nous reviendrons sur ce tableau pour constater les écarts entre les prévisions et les réalisations. Notons simplement qu'une incertitude demeure quant à l'achèvement des travaux, puisque les travaux des échangeurs Saint Étienne, Saint Lambert et du Paillon devront être terminés lors du VII^e plan (1976-1980). Il existe une contradiction entre l'urgence de la situation, telle que l'estiment les autorités locales, et le délai de réalisation de la voie rapide. Le verrou des financements parcimonieux de l'État explique cette planification des travaux de réalisation de l'AUS sur une longue période.

Concernant le trafic automobile, les services techniques en étudient la répartition sur l'ensemble du réseau viaire niçois : la trame urbaine, l'AUS et l'AUN. La voie rapide, tout comme l'AUN, doit permettre un rééquilibrage de la circulation à l'échelle de Nice.

	Prévision de la répartition de la circulation en 1975 v/j (véhicules par jour) ⁵⁹⁹	Capacités normales (véhicules par jour)	Capacités acceptables (véhicules par jour)
AUN	20 000	40 000	50 000
AUS	65 000	50 000	65 000
RN7	20 000	10 000	20 000
Promenade des Anglais	80 000	50 000	70 000
Total	185 000	150 000	205 000

Il n'est pas précisé dans le document ce que les autorités entendent par « capacité normale » et « capacité acceptable ». Nous en déduisons que le terme « capacité normale » équivaut au flux optimal pour que la circulation puisse s'écouler avec une fluidité suffisante. Quant au terme « capacité acceptable », nous l'interprétons comme la capacité maximale avant que la route en question ne soit embouteillée. Cette précision faite, il apparaît que la capacité acceptable du réseau, 205 000 v/j, est supérieure à la capacité normale, qui est de 150 000 v/j, mais aussi aux prévisions de 1975 qui sont de 185 000 v/j. À la lecture de ces résultats, nous pouvons nous demander pourquoi les autorités niçoises sont-elles pessimistes en ce qui concerne la capacité de Nice à absorber le trafic routier ? Nous comprenons mieux cette inquiétude lorsque nous regardons les résultats pour la promenade des Anglais : les estimations de 1975 sont à 80 000 v/j alors que la capacité acceptable est de 70 000 v/j, soit 10 000 v/j de moins. En ce qui concerne la RN 7, c'est-à-dire la rue de France, et l'AUS, nous pouvons constater que ces deux voies sont à leur maximum. Par conséquent, si le nombre de véhicules par jour venait à augmenter après 1975, ce qui était alors très probable, l'AUS et la RN 7 se trouveraient débordées. Seule l'AUN est sous-utilisée puisque la prévision est de 20 000 v/j en 1975, alors que la capacité normale est de 50 000 v/j. La lecture de cette statistique nous apprend qu'il est urgent pour les autorités municipales de poursuivre les travaux de la voie rapide afin que celle-ci puisse accueillir un trafic plus important, et délester ainsi la promenade des Anglais d'une partie des véhicules qui l'empruntent. Nous retrouvons ici la priorité donnée à la préservation du « patrimoine » touristique niçois.

⁵⁹⁹ AM, 953W67, étude de rentabilité, p. 4.

L'avant-projet sommaire est ensuite soumis à l'enquête d'utilité publique par arrêté préfectoral en date du 26 avril 1971⁶⁰⁰. Le commissaire enquêteur est René Tournier, receveur principal des finances en retraite. L'enquête publique a lieu du 19 août au 19 septembre 1971⁶⁰¹

C) Un projet qui suscite des oppositions limitées

1 La fronde des habitants de Delfino.

a La crainte du viaduc.

Le dépouillement des archives a révélé que les principales sources d'opposition au projet de la voie rapide venaient du boulevard Delfino. En fait, nombreux sont ses riverains à redouter que soit construite une bretelle de l'AUS tout le long du boulevard⁶⁰² (figure 31). Le président de la copropriété Carolino, située au 59 boulevard Delfino, M. Amourdedieu, écrit à Jacques Médecin à ce sujet. Le maire s'empresse de lui répondre que ses craintes sont vaines :

Je vous confirme que le projet de construction d'un viaduc sur le boulevard général Delfino est abandonné du fait que le projet d'autoroute de contournement rend moins urgent une liaison par voie rapide entre l'arrivée de l'Autoroute Urbaine Sud sur l'Esplanade du Paillon et la Moyenne Corniche.

La délibération prise par le Conseil Municipal pour la construction de galeries de reconnaissance sous la colline de Cimiez, a pour objet la construction du tunnel sous la colline de Carabacel entre l'avenue Biasini et l'Esplanade du Paillon. Cette réalisation n'a donc aucun rapport avec la construction du viaduc sur le boulevard général Delfino.
⁶⁰³

La réponse a le mérite d'être claire, le viaduc le long du boulevard Delfino ne serait pas sérieusement envisagé par la Ville. Néanmoins, il s'en est fallu de peu puisque Jacques Médecin écrit que le projet a été abandonné en raison de la progression de l'AUN⁶⁰⁴. Ce point est en fait crucial parce qu'il marque une modification dans la manière de concevoir la voie rapide. Auparavant, Pierre Mathis avait insisté⁶⁰⁵ sur le fait que l'AUS avait pour lui une fonction internationale. Elle devait éviter aux touristes de se retrouver « embouteillés » lors de leur traversée de Nice vers la partie orientale du département ou bien l'Italie. Or, avec la construction

⁶⁰⁰ AM, 698W89, lettre du préfet des Alpes-Maritimes au maire de Nice du 26 avril 1971.

⁶⁰¹ AM, 698W89, arrêté préfectoral du 26 avril 1971 sur le nouveau projet de construction de l'autoroute urbaine sud.

⁶⁰² Des plans de ce projet de bretelle se trouvent aux Archives municipales de Nice à la côte 953W67.

⁶⁰³ AM, 698W89, lettre du maire de Nice du 3 mai 1971.

⁶⁰⁴ Un plan du viaduc, dit « passerelle Delfino », est conservé dans le carton 953W67 des Archives municipales.

⁶⁰⁵ Discours de Pierre Mathis lors de l'inauguration du premier tronçon de la voie rapide le 16 décembre 1962, archives départementales, AD, 660W74.



Figure 31. Projet de viaduc le long du boulevard Delfino. Carte réalisée par S. Bodinier, sur un plan de Géoportail de 1950.

Le tracé du projet de viaduc est représenté en tireté.

de l'AUN, les priorités changent. L'autoroute de contournement de Nice a pour vocation de devenir la voie de communication entre l'ouest et l'est des Alpes-Maritimes, ce qui réduit la fonction de la voie rapide à une fonction purement intra-urbaine. C'est la raison pour laquelle le projet de continuer la voie rapide au-delà de l'échangeur du Paillon est, non pas abandonné⁶⁰⁶, mais reporté.

Toutefois, l'information ne semble pas avoir circulé entre les habitants puisque l'association de défense des riverains du boulevard Delfino écrit au préfet le 6 juin 1971⁶⁰⁷ pour que celui-ci fasse pression sur le maire. Les membres de l'association lui demandent de faire pression sur la Ville pour qu'elle cesse les travaux du viaduc de l'AUS qui doit traverser le centre-ville de part en part. L'association sollicite le préfet pour qu'il fasse accélérer les travaux de l'AUN. Donnant suite à l'affaire, le préfet transmet la pétition en question à Jacques Médecin. Dans son courrier du 21 juillet 1971, ce dernier réaffirme ses intentions au préfet des Alpes-Maritimes⁶⁰⁸ :

Il convient de souligner que l'Autoroute Urbaine Sud a son extrémité Est au Paillon et que par conséquent elle n'emprunte pas le boulevard Delfino.

Néanmoins, le maire reconnaît que le projet a été étudié :

⁶⁰⁶ Notons que le maire de Nice dans son courrier à M. Amourdedieu ne dit pas que le projet est abandonné, mais seulement qu'il est « moins urgent ».

⁶⁰⁷ AM, 698W89, lettre de l'Association de défense des riverains du boulevard Delfino au Préfet des Alpes Maritimes, le 6 juin 1971.

⁶⁰⁸ AM, 698W89, lettre de Jacques Médecin au préfet des Alpes-Maritimes du 21 juillet 1971.

Lors de la préparation du projet, mes services avaient été amenés, à la demande expresse des Services Départementaux de l'Équipement à envisager un viaduc au-dessus du boulevard Delfino pour relier l'échangeur Paillon, qui je le précise ne sera pas réalisé avec l'Autoroute Urbaine Sud, mais lors du doublement de cette autoroute, aux quartiers Est et aux routes de Corniche ; en fait il ne s'agissait là que d'une des solutions possibles pour assurer ces liaisons.

Et le maire conclut : « Il n'est pas question pour le moment de modifier le boulevard Delfino ».

b L'enquête publique comme moment d'expression populaire.

Le projet de viaduc inquiète les riverains du boulevard Delfino. Ces derniers se manifestent lors de l'enquête publique sur le projet d'AUS qui a lieu du 19 août au 8 septembre 1971. Ils font parvenir un courrier en date du 8 septembre 1971 au commissaire enquêteur chargé de superviser l'enquête publique sur le nouveau projet de voie rapide⁶⁰⁹. Le premier argument des habitants est l'inutilité d'un tel chantier. Selon eux « la construction de la voie rapide d'ouest en est, avec raccordement aux Corniches, est une dépense inutile », de plus « cet ouvrage fera double emploi avec l'autoroute de contournement Nord ». Une fois de plus, nous avons affaire à une sorte de concurrence entre le projet d'AUS et celui de l'AUN. Alors que les autorités municipales défendent l'idée que les deux projets se complètent, les habitants de Delfino affirment qu'il n'en sera pas ainsi pour plusieurs raisons. Tout d'abord, les membres de l'association craignent que la voie rapide soit davantage utilisée que l'autoroute car elle « sera plus courte et moins accidentée » et qu'elle sera gratuite alors que l'AUN sera payante. Ensuite, selon les riverains, l'AUN permettra un écoulement facile de la circulation du centre de la ville vers l'ouest et aussi en sens inverse. Les riverains font également valoir que les trois corniches à l'est de Nice permettent de fluidifier la circulation. Par conséquent, il serait inutile de rajouter une bretelle à Delfino. Par ailleurs, l'association des riverains du boulevard Delfino défend l'idée que la voie rapide ferait subir un dommage économique à la ville de deux manières. D'abord, la bretelle Delfino risque de contribuer à enlaidir la ville ce qui est préjudiciable dans une ville touristique comme Nice :

Peut-on imaginer une ville, qui se targue d'être une capitale du tourisme, coupée sur toute sa longueur par un ruban de béton complètement inesthétique [...] ?

⁶⁰⁹ AM, 698W89, observations présentées le 8 septembre 1971 par l'association de défense des riverains du boulevard Delfino, 54 boulevard Delfino, à monsieur le commissaire enquêteur au sujet de la voie rapide.

Alors que le touriste ou le congressiste recherche le calme et la verdure, Nice veut l'attirer par le bruit et l'odeur des véhicules⁶¹⁰.

De plus, selon les habitants de Delfino, les touristes empruntant la voie rapide seront tentés de traverser Nice de part en part sans s'arrêter, ce qui ne sera pas sans causer préjudice au commerce niçois : « le commerce niçois risque de souffrir de cet ouvrage. Les touristes, lancés sur la voie rapide contempleront Nice au passage et seront surpris de se retrouver à Villefranche ou Monaco ».

L'association fait aussi valoir l'argument de la qualité de vie en redoutant « bruits incessants provoquant des dépressions nerveuses, gaz d'échappement cause de nombreuses maladies pulmonaires ». L'association ajoute après cela : « Souhaite-on faire de Nice une ville aussi invivable que Tokyo ou New-York ? ». Ce dernier argument retient notre intérêt car il inverse une tendance qui voulait précédemment qu'une ville comme New-York soit une ville exemplaire. Cette dernière est en effet dense et bien desservie par les moyens de transports⁶¹¹. Il est intéressant de noter que la perception de la ville idéale, pour les responsables de l'association, ne correspond pas à celle des concepteurs. À la ville fonctionnaliste s'oppose désormais un modèle de ville prenant davantage en compte l'environnement et la qualité de vie.

Ces arguments expliquent pourquoi les habitants de Delfino contestent la construction d'une bretelle le long de leur boulevard. Cette bretelle « transformerait l'un des trois plus beaux boulevards de Nice en un véritable tunnel »⁶¹². À cela s'ajoute le risque que soient abattus de nombreux platanes centenaires, et que disparaisse un jardin pour faire place à un échangeur. Les habitants font référence à la politique du gouvernement français qui, selon eux, contredit celle de la Ville : « Les riverains ne comprennent pas qu'au moment où le Premier ministre entreprend une campagne pour *humaniser* les villes, on songe à dénaturer leur boulevard pour en faire une autoroute ». En effet, le Premier ministre de l'époque, Jacques Chaban-Delmas, et son ministre de l'équipement et du logement Albin Chalandon, ont fait l'apologie d'une ville plus « humaine »⁶¹³. Cette référence au discours de Jacques Chaban-Delmas montre que le gouvernement a déjà infléchi sa politique. Les élites politiques continuent

⁶¹⁰ *Ibidem*, p. 2.

⁶¹¹ New-York a d'ailleurs été l'une des premières à disposer d'une autoroute urbaine, bien que celle-ci ait été détruite par la suite.

⁶¹² AM, 698W89, observations présentées le 8 septembre 1971 par l'Association de Défense des riverains du boulevard Delfino, 54 boulevard Delfino, à monsieur le Commissaire enquêteur au sujet de la Voie rapide. p. 2.

⁶¹³ L'esprit du gouvernement de l'époque est résumé dans ces propos d'Albin Chalandon : « Humaniser l'urbanisation et rendre les villes plus agréables car plus humaines, demeure l'objectif primordial... La ville doit rester à l'échelle humaine ». *Équipement Logements Transports*, n°53, septembre 1970, in TELLIER Thibault « Humaniser le béton ou les politiques publiques de l'humanisation de la ville », dans *Histoire urbaine*, 2017/1 (n°48), pp. 117-131.

certes de croire au progrès, mais ils essaient de le concilier et de le mettre au service d'autres aspirations comme l'environnement. Les riverains de Delfino accusent le maire de Nice d'être à contre-courant des tendances politiques nationales.

Enfin, le dernier argument mobilisé est fréquent dans ce type de protestation : la baisse de la valeur des biens immobiliers :

[...] la plupart des propriétaires du boulevard estiment qu'ils ont été dupés. Depuis 1962, date du projet de la Voie Rapide, de très nombreux permis de construire ont été accordés pour le boulevard Delfino, qui est devenu aujourd'hui un endroit résidentiel comprenant de nombreux immeubles neufs. Des constructeurs ont vendu très cher des appartements à des personnes qui ignoraient totalement le projet d'un viaduc au-dessus du boulevard.

Aujourd'hui, ils savent que leur appartement n'a plus aucune valeur et la plupart d'entre eux n'ont pas la possibilité d'en acheter un autre ailleurs, pour éviter les méfaits de l'autoroute.⁶¹⁴

Cette affirmation est indéniablement fondée. On ne peut qu'admettre qu'une passerelle construite au-dessus d'un boulevard fera chuter la valeur des biens immobiliers.

L'association des riverains de Delfino propose d'arrêter la voie rapide au centre-ville, et d'accélérer la construction de l'AUN avec les crédits disponibles, afin de garantir une meilleure desserte de Nice. À ce courrier est jointe la lettre de Jacques Médecin du 3 mai 1971, dans laquelle le député-maire s'engageait à ne pas prolonger la voie rapide le long du boulevard Delfino. Comme nous avons pu le voir, le maire de Nice avait déjà répondu que le tracé de l'AUS, « pour le moment », ne devait pas l'emprunter⁶¹⁵.

Cette passe d'armes au sujet du boulevard Delfino souligne d'abord l'inquiétude que suscite désormais le projet de la voie rapide. En effet, le maire a eu beau préciser que le projet de viaduc sur le boulevard Delfino n'est pas à l'ordre du jour, l'inquiétude des riverains reste vive. Nous pouvons comprendre cette inquiétude car le maire écrit que le projet est abandonné « pour le moment ». À aucun moment, le maire de Nice affirme, ni à M. Amourdedieu, ni au préfet, que le projet de viaduc est définitivement abandonné. Cette imprécision est probablement à l'origine de l'obstination des riverains à écrire au commissaire enquêteur. Il faut néanmoins reconnaître que ce tronçon de la voie rapide a quelque chose d'unique. Il s'agit du seul endroit, de l'extrême ouest du projet à son extrême est, où il est question de construire

⁶¹⁴ AM, 698W89, observations présentées le 8 septembre 1971 par l'association de défense des riverains du boulevard Delfino, 54 boulevard Delfino, à monsieur le commissaire enquêteur au sujet de la Voie rapide, p. 3

⁶¹⁵ Voir p. 184.

un viaduc surplombant un boulevard dans sa longueur. Dans la partie centrale de la voie rapide, entre Saint Philippe et le Paillon, la voie rapide doit surplomber, non pas un boulevard mais la voie ferrée. La voie rapide traverse certes l'avenue Jean Médecin et le boulevard de la Madeleine à Magnan, mais seulement dans sa largeur et non en longueur. Aussi pouvons-nous affirmer que cette résistance singulière des riverains du boulevard Delfino s'explique par la nature même du projet dans ce secteur. Ainsi, la voie rapide a pu rencontrer de fortes résistances ponctuelles.

Le projet de voie rapide soumis à l'enquête publique suscite aussi la réaction de particuliers disposant de qualités d'expertise en la matière grâce à leurs études et à leur expérience professionnelle. C'est le cas de Jean Sinibaldi, ingénieur des ponts et chaussées à la retraite⁶¹⁶, résidant au 16 rue Clément Roassal⁶¹⁷⁶¹⁸. Jean Sinibaldi habite donc à proximité du futur tracé de la voie rapide, ce qui explique sa prise de position. Il n'est pas précisé quel est le destinataire du courrier, nous savons seulement que celui-ci a été rédigé à Nice le 6 septembre 1971. Le destinataire devait très certainement appartenir à la municipalité et Jean Sinibaldi semble avoir écrit de son propre chef. Dans ce courrier, il formule des reproches au projet de franchissement de la ville par la voie rapide sur trois points : « l'esthétique urbaine », « l'influence sur les populations concernées », « la circulation générale dans la ville de Nice ».

Jean Sinibaldi met en avant le fait que Nice est une ville touristique. Selon lui, mettre en place des superstructures « massives et *laides*⁶¹⁹ » de la place Saint Philippe au quartier de Riquier « c'est dénaturer complètement et définitivement le caractère d'ensemble de la Cité ». Au sujet de l'influence sur la population, Jean Sinibaldi dénonce l'impact qu'aura la future voie rapide en ce qui concerne le bruit et la pollution atmosphérique. Selon plusieurs études menées dans de grandes villes, le constat général est que « le niveau sonore actuel côtoie dangereusement la limite au-delà de laquelle le bruit peut provoquer des troubles physiologiques irréversibles ». Il fait référence à un organisme international siégeant à Genève

⁶¹⁶ Jean Sinibaldi est très exactement ingénieur des travaux publics de l'État (ponts et chaussées) en retraite, expert agréé au tribunal administratif et aux tribunaux civils.

⁶¹⁷ AM, 698W89, lettre de Jean Sinibaldi du 6 septembre 1971.

⁶¹⁸ La rue Clément Roassal se situe dans le quartier de la Libération. Si la voie rapide n'emprunte certes pas cette rue, il n'en demeure pas moins qu'elle en est relativement proche.

⁶¹⁹ Entre guillemets dans le texte original.

qui aurait lancé un cri d'alarme : « tous les citoyens seront sourds d'ici l'an 2000 »⁶²⁰. La voie rapide amènerait une « aggravation sensible de ces bruits, jusqu'à franchir la limite dangereuse ». Quant à la pollution atmosphérique, Jean Sinibaldi estime qu'« aggraver un tel problème en multipliant le volume de la circulation paraît [...] aberrant ». Cette attention à la question de la pollution de l'air est effectivement d'actualité. Le 10 juin 1970, le gouvernement Chaban-Delmas a l'intention de réaliser « Cent mesures pour l'environnement » qui comprennent des mesures contre la pollution de l'air⁶²¹.

Enfin, Jean Sinibaldi doute que les prévisions des autorités en termes de circulation soient justes. Le projet des autorités est de bâtir la voie rapide pour que celle-ci soit utilisée « par des véhicules pénétrant dans Nice pour y faire leurs affaires ». Les véhicules souhaitant simplement continuer leur trajet au-delà de Nice seront dirigés vers l'AUN. Or, selon lui, « il sera difficile d'obliger les conducteurs connaissant bien le trajet, à passer par le chemin le plus long et le plus malaisé pour se rendre dans les localités à l'Est de Nice ». Ainsi, Jean Sinibaldi craint que les poids lourds préfèrent malgré tout prendre le chemin le plus court en empruntant l'AUS. De fait, selon l'ingénieur en retraite, la voie rapide de Nice susciterait des nuisances sans pour autant régler les problèmes de circulation.

Jean Sinibaldi conclut son courrier par des recommandations⁶²² :

- Achever le chantier en court, et assurer le raccordement de l'AUS à la voirie après le boulevard Gambetta.
- Achever au plus vite l'AUN.
- Réaliser dans Nice les voies Nord-Sud nécessaires.

Tout ceci devrait être achevé pour 1975. Si l'AUS devait être malgré tout réalisée, Jean Sinibaldi estime que le projet d'AUS devrait être soumis à l'étude du tout récent ministère de l'Environnement pour que celui-ci cherche à atténuer les effets négatifs de la futures AUS. Jean Sinibaldi cite enfin le *Que sais-je* de Robert Auzelle, que nous avons déjà évoqué : « la trame

⁶²⁰ AM, 698W89, lettre de Jean Sinibaldi du 6 septembre 1971. Jean Sinibaldi cite en fait un article de *Nice Matin* du 10 juin 1971, p. 2.

⁶²¹ PLESSIS Céline, TOPÇU Sezin, BONNEUIL Christophe, *Une autre histoire des « Trente Glorieuses »*, Paris : La Découverte, 2016, p. 99.

⁶²² AM, 698W89, lettre de Jean Sinibaldi du 6 septembre 1971, p. 3.

des voies de circulation doit contribuer à l'épanouissement et non à la perturbation de la cité⁶²³ ».

L'opposition de Jean Sinibaldi est singulière dans le sens où il s'agit d'un ingénieur, c'est-à-dire d'un technicien, expert en matière d'aménagement urbain. Son opposition au projet de franchissement de la ville de Nice est totale. Notons au passage que, tout comme les riverains du boulevard Delfino, Jean Sinibaldi reproche aux autorités de vouloir prolonger la voie rapide jusqu'au quartier de Riquier, ce qui montre que la question du franchissement du boulevard Delfino n'était pas claire pour tout le monde. Les nouvelles préoccupations du gouvernement en matière d'environnement, et la création d'un ministère dédié, servent d'argument à ces doléances. Cependant, nous avons trouvé peu de lettres d'habitants de Nice ayant ainsi écrit de leur propre chef aux autorités, et étant aussi bien documentés sur la question de l'urbanisme. Il semble que le projet de franchissement de la ville de Nice ait, effectivement, inquiété les riverains du projet en question, mais guère au-delà. Nous n'avons découvert aucune plainte de personnes habitant en dehors des quartiers concernés, ce qui explique que la mairie a pu, sans trop de difficultés, continuer son projet de voie rapide.

2 Un contexte national de moins en moins favorable aux autoroutes urbaines.

Des contestations voient également le jour du côté de Marseille au sujet du projet de la deuxième rocade. Une enquête publique a lieu du 20 septembre au 8 octobre 1971 concernant le tronçon Saint Jérôme-Pointe Rouge à l'est de Marseille, entre les 4^e et 12^e arrondissement, zone dans laquelle l'habitat pavillonnaire s'est développé. Les riverains se mobilisent à travers les Comités d'Intérêts de Quartier (CIQ). Les CIQ de Montolivet, Montolivet-Saint Jacques, Petit Bosquet et Bois-Luzy montent au créneau, épaulés par le Parti Communiste⁶²⁴. Les revendications sont les suivantes : crainte de la coupure de l'espace par l'infrastructure, la pollution, la déstructuration sociale du quartier, la crainte d'un bouleversement du quartier⁶²⁵. Les craintes sont à peu près les mêmes que pour le boulevard Delfino. En réponse, Gaston

⁶²³ AUZELLE Robert, *Techniques de l'urbanisme*, Paris : Presses universitaires de France, 1953 (2^e édition de 1961), (Que sais-je ?), p. 102.

⁶²⁴ LEHEIS-GUILLOT Stéphanie, *La ville et sa rocade : un projet d'infrastructure au risque du temps, le cas de Marseille*, Architecture, thèse en Aménagement de l'espace, Université Paris-Est, 2011, pp. 221-222.

⁶²⁵ *Ibidem*, p. 222.

Defferre promet la couverture partielle de la rocade, qui est inscrite dans l'avant-projet sommaire de 1974⁶²⁶.

Toutefois, ces oppositions demeurent tardives et même inférieures à celles qu'ont connu les États-Unis dans les années 1960. Lorsque les ingénieurs ont eu pour projet de faire passer les autoroutes urbaines à travers les quartiers habités par la classe moyenne, celle-ci s'est soulevée. C'est le cas de San Francisco dont la population s'est insurgée en 1955. Ce combat s'est achevé en 1959 par une résolution des pouvoirs publics s'opposant à la plupart des autoroutes prévues à cette date. La plupart des chantiers étaient abandonnés en 1965⁶²⁷. Contrairement à cet exemple américain, le projet de deuxième rocade à Marseille, malgré les contestations rencontrées, n'a pas pour autant été abandonné par les autorités, sans doute parce que la mobilisation avait été moins forte qu' outre-Atlantique.

Chapitre 2 Des travaux impressionnants et coûteux.

Les travaux envisagés pour la réalisation du viaduc surplombant le centre-ville sont donc considérables. Cependant, de tels travaux risquent de mécontenter les riverains qui verront une autoroute passer sous leur nez. Des mesures sont envisagées par la municipalité pour habiller de verdure l'ouvrage de la voie rapide afin de susciter l'adhésion de la population.

I. Lancer la traversée du centre-ville.

A) Des travaux spectaculaires mais lents.

1 Une prouesse technologique.

La construction de la voie rapide est un moment où les entreprises chargées des travaux doivent faire appel à toute la technologie de pointe de l'époque. En effet, la voie rapide doit traverser tout le centre-ville niçois. Un article paru dans *Nice Matin* le 9 octobre 1970, de Jean Magnet⁶²⁸, nous éclaire à ce sujet. Il est prévu de construire un « très long viaduc de 700 mètres, dont la largeur de 17 mètres permettra d'installer deux chaussées de 7 mètres, leurs

⁶²⁶ *Ibidem*, p. 222.

⁶²⁷ CLIFF Ellis, « Professional conflict over urban form. The case of urban freeways, 1930 to 1970 », *Planning the twentieth-century American city*, Baltimore : The Johns Hopkins University Press, 1996, p. 275.

⁶²⁸ Jean Magnet (décédé en 2013 à l'âge de 83 ans) est le journaliste spécialiste de la voie rapide à *Nice-Matin*, et c'est pourquoi son nom revient régulièrement.

accotements, et un isolateur central »⁶²⁹. Comme nous pouvons le voir sur la figure 32, le viaduc doit commencer à la place Saint Philippe, enjambrer le boulevard Gambetta, contourner la gare ferroviaire par le nord, passer à travers la colline de Cimiez grâce à un tunnel débutant au même endroit que le tunnel ferroviaire. À la sortie du tunnel, une courte portion doit opérer la jonction entre la voie rapide et le réseau viarie de l'est de la ville.



Figure 32. Recouvrement de la voie ferrée à la hauteur de la place Saint Philippe. AM 860W1972.

Non seulement le viaduc doit être long et large, mais il doit aussi être haut car « la SNCF possède des portiques de signalisation que les conducteurs de train doivent pouvoir distinguer de loin. Il faut donc que le viaduc passe au-dessus de ces portiques »⁶³⁰. La voie rapide doit, en effet, passer au-dessus de la voie ferrée, et contourner la gare de Nice-centre. Cette obligation de hauteur implique que la voie rapide de Nice ne peut être conçue comme celle de Cannes⁶³¹. La voie rapide niçoise doit passer à 6 mètres au-dessus du boulevard François Grosso, et à 18 mètres au-dessus de la chaussée du boulevard Gambetta, à la hauteur des sixièmes étages⁶³².

⁶²⁹ *Nice Matin*, « Saint Philippe -Saint Augustin : reprise prochaine du trafic à double sens », 9 octobre 1970.

⁶³⁰ *Ibidem*.

⁶³¹ À Cannes, la voie rapide prend place au-dessus des voies ferrées, mais à une hauteur modérée, ce qui permet à la voie rapide de faire la jonction entre les deux parties de la ville se trouvant de part et d'autre des voies ferrées.

⁶³² *Nice Matin*, « Saint Philippe -Saint Augustin : reprise prochaine du trafic à double sens », 9 octobre 1970.



Figure 33. Étapes de la traversée du centre-ville avec les dates d'inauguration. Carte réalisée par S. Bodinier, sur un plan de Géoportail de 2020.

Ce gigantisme des travaux fait régulièrement l'objet d'articles dans *Nice Matin*. La voie rapide doit s'élever au-dessus de la place Saint Philippe qui est un carrefour compliqué en raison du nombre important de voie qui s'y rejoignent. La figure 32 illustre bien ce gigantisme : il faut couvrir à l'aide de poutres la voie ferrée dans toute sa largeur. Par exemple, en avril 1971, une poutre de 24 mètres et de 2m sur 2m est posée au-dessus des rails de la SNCF⁶³³. La poutre en question, en béton précontraint, est d'une dimension telle qu'elle a été coulée sur place. Cette poutre doit supporter, du côté des immeubles, la rampe qui donnera accès à la voie rapide, tandis qu'elle recevra à son milieu des piliers verticaux devant soutenir le tablier de l'autoroute urbaine. Une vingtaine de poutres du même type sont ainsi prévues.

Le fait que l'article de *Nice Matin* précise que la poutre en question a été fabriquée sur place nous laisse deviner par déduction qu'il s'agit d'une exception. Ceci reflète une évolution notable que l'urbanisme français a connu après la Seconde Guerre mondiale : la généralisation de la préfabrication. Le MRU (Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme) et la Fédération Nationale du Bâtiment ont organisé des « missions de productivité » aux États-Unis entre 1951 et 1954. Ces différents voyages d'étude témoignent de l'admiration des Français pour le climat social aux États-Unis, bien meilleur que celui de la France, et pour la rapidité d'exécution des bâtiments grâce à des études préliminaires plus poussées, une coordination rigoureuse entre les différents corps de métiers, et à la mécanisation des chantiers⁶³⁴. Jusque dans les années 1950, les entreprises françaises du bâtiment fonctionnent de manière traditionnelle⁶³⁵. Progressivement, ces entreprises, comme les entreprises Spada et Nicoletti, se tournent vers la préfabrication, non seulement pour le bâtiment, mais aussi pour la construction d'infrastructures monumentales comme la voie rapide. L'emploi de la maçonnerie de pierres est inexistant pour la construction de la voie rapide, si ce n'est la paroi décorative avec les arches maçonnées qui a été construite dans les années 1960 sur le mur de contre-rive sud de la chaussée sud⁶³⁶. La construction de la voie rapide est réellement ancrée dans l'époque des Trente Glorieuses car son objectif, mais aussi les procédés de sa construction sont d'influence américaine.

⁶³³ *Nice Matin*, « Une poutre de 24 m au-dessus des rails de la SNCF », 5 avril 1971.

⁶³⁴ DELEMONTEY Yvan, *Reconstruire la France. L'aventure du béton assemblé : 1940-1955*, Paris : la Villette, 2015, p. 111.

⁶³⁵ *Ibidem*, p. 117.

⁶³⁶ Voir figure 21 p. 130.



Figure 34. Pose des piliers et des poutres au-dessus de la voie ferrée, à l'ouest de la gare SNCF. AM 860W1972.

De manière générale, d'importants moyens sont mis en œuvre pour réaliser cet ouvrage. Les entrepreneurs doivent, encore une fois, tenir compte de la contrainte que représentent les voies ferrées. Des piliers sont érigés en bordure des terrains de la SNCF, et d'autres entre les voies ferrées (figure 34). Il est par conséquent nécessaire de réaliser les travaux en fonction du trafic ferroviaire, pendant les périodes creuses. Les piliers en question sont de dimension impressionnante : une machine creuse des trous à une profondeur de 15 mètres pour atteindre le sol dur. Par conséquent, sachant que les piliers sont enterrés jusqu'à 15 mètres de profondeur, et que certains font 16 mètres de haut à partir du sol, cela revient à dire que certains piliers ont une hauteur d'environ 30 mètres. La technique employée est la suivante :

À mesure que le puits devient plus profond, on le remplit de boue très visqueuse, afin d'éviter que les parois ne s'écroulent. Puis, la profondeur atteinte, on installe l'armature

de fer dans le puits encore rempli de boue, puis on coule le béton au fond. La boue plus légère remonte : on la récupère pour une autre fois.⁶³⁷

En attendant que ces travaux soient réalisés, des installations temporaires voient le jour afin que le trafic puisse s'écouler de manière convenable. D'une part, la voie rapide existante est mise en sens unique pour faciliter la réalisation des travaux. D'autre part, il est prévu de créer un échangeur temporaire après le boulevard Gambetta⁶³⁸. Cet échangeur serait constitué d'une rampe qui aurait son commencement dans la rue de l'Abbé Grégoire (figure 35). La rampe doit aboutir sur la place Saint Étienne⁶³⁹. Un autre échangeur, cette fois-ci définitif, sera mis en place au niveau de la place Saint Philippe.

Certaines réalisations font l'objet d'une publicité inattendue comme celle du toboggan devant prendre place rue de l'Abbé Grégoire. Des ingénieurs français et européens sont invités à visiter ce chantier. L'invitation est lancée par les sociétés Rheinstahl et Creusot-Loire, qui organisent les « Journées internationales du toboggan »⁶⁴⁰. Les techniciens européens sont reçus par le groupement d'entreprise Creusot-Loire, SGE et Nicoletti, chargé de la construction de la voie rapide⁶⁴¹. André Liautaud, directeur général adjoint des Services techniques, souligne la situation de Nice, ville à forte circulation automobile mais enserrée entre mer et montagnes. L'organisation d'une telle réception et l'arrivée de techniciens européens montre que la ville de Nice attire l'attention du milieu des ingénieurs à cette époque. La voie rapide devient en quelque sorte un tremplin pour les sociétés comme le Creusot-Loire qui souhaitent apporter la preuve de leurs compétences, mais aussi pour Nice qui montre ainsi qu'elle est une métropole moderne.

⁶³⁷ *Nice Matin*, Ce document : le futur tracé de la voie rapide. Sept cents mètres de viaduc en construction au-dessus des rails de la SNCF. Coût de l'opération : 3 milliards anciens », 9 octobre 1970.

⁶³⁸ *Ibidem*.

⁶³⁹ Cet échangeur est toujours en service à l'heure actuelle.

⁶⁴⁰ *Nice Matin*, « Mis en place en présence de 40 techniciens européens. 308 mètres, 65 tonnes jusqu'à 15 mètres du sol. Le toboggan, sortie provisoire de la voie rapide à Nice », 22 novembre 1972.

⁶⁴¹ La mairie a donc, cette fois-ci, fait appel à des entreprises nationales qui s'associent avec les entreprises Nicoletti et Spada. Il est vrai que la réalisation du viaduc requiert une expertise technique que les entreprises locales ne possèdent certainement pas.

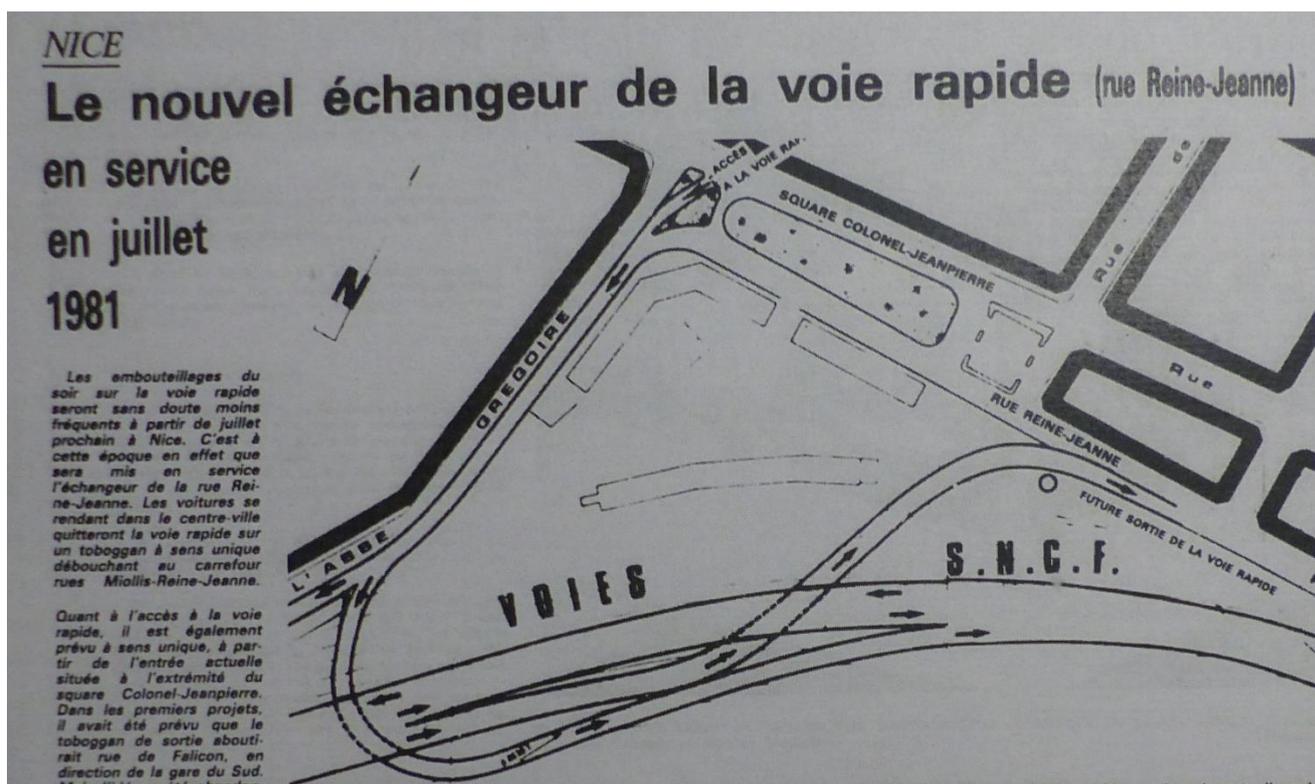


Figure 35. Plan du toboggan rue de l'abbé Grégoire (Nice Matin du 27 septembre 1980).

2 Des travaux qui progressent lentement, au grand dam de l'opinion.

Si les travaux de la voie rapide impressionnent par leur envergure, ils sont cependant bien longs. *Nice Matin*, plutôt favorable au projet de la voie rapide, pointe régulièrement du doigt cette lenteur qu'il regrette. Certes, les projections se veulent optimistes. Par exemple, on espère que les travaux pour le tronçon Saint Philippe-Abbé Grégoire seront terminés d'ici le second semestre 1972. Jean Magnet rappelle que le plus gros du travail sera la construction du tunnel sous Cimiez, qui devrait être achevé en 1974⁶⁴². En revanche, le journaliste ne se prononce pas sur la date de la jonction du viaduc avec le tunnel sous Cimiez⁶⁴³, sur la réalisation du double tunnel sous la Victorine⁶⁴⁴, et sur le prolongement de la chaussée nord jusqu'à Magnan⁶⁴⁵. Ce flou révèle que les autorités elles-mêmes n'étaient pas sûres de pouvoir terminer rapidement les travaux. Concernant le coût, la tranche Saint Philippe-Abbé Grégoire revient à 30 millions de nouveaux francs, dont la moitié est à la charge de la Ville⁶⁴⁶. L'incertitude des

⁶⁴² Il sera en fait achevé en 1977.

⁶⁴³ La jonction sera réalisée en 1986.

⁶⁴⁴ La Ville de Nice envisagera de construire, sans succès, ce double tunnel au début des années 1990.

⁶⁴⁵ Le doublement de la voie rapide entre Saint-Philippe et Magnan sera réalisé en 1976.

⁶⁴⁶ *Nice Matin*, « Saint Philippe -Saint Augustin : reprise prochaine du trafic à double sens », 9 octobre 1970.

autorités quant à la date d'achèvement des travaux et le coût très élevé de la voie rapide montrent que la Ville de Nice est engagée dans un chantier délicat, à la fois chronophage et coûteux, qui peut avoir un impact indirect sur les autres projets municipaux.

Les travaux avancent ainsi lentement. Le boulevard Gambetta est franchi en décembre 1972⁶⁴⁷, et un mois après, est inauguré le tronçon Saint Étienne-Gambetta. Les travaux de la première tranche du viaduc, terminés en mars 1973, sont inaugurés le 20 de ce même mois⁶⁴⁸. Avec ces nouveaux travaux, la voie rapide fait à présent 5 500 mètres, sa partie aérienne entre la place Saint Philippe et le square Saint Étienne mesurant 1 070 mètres. La hauteur maximum atteint 16,50 mètres par rapport aux voies ferrées. Le préfet, lors de l'inauguration, en profite pour rappeler l'engagement de l'État : 10 030 000 F de 1959 à 1965, 33 945 000 durant le V^e plan, et 22 500 000 francs depuis le début du VI^e plan. La Ville intervenant financièrement pour 50% de la dépense, on imagine facilement que le coût financier est conséquent. Et encore, tout n'est pas tout à fait terminé car il faudra attendre août 1973 pour que soit mise en service la rampe d'accès au viaduc, dans le sens de circulation ouest-est, c'est-à-dire dans la direction allant du boulevard Grosso à la rue Reine Jeanne⁶⁴⁹.

Malgré cette lenteur qu'il déplore, le journaliste ne remet pas en question le caractère bénéfique du projet de la voie rapide, voire du réseau de voies rapides (AUN et AUE comprises) pensé par la Ville. En 1972, Jean Magnet écrit un article plutôt pessimiste sur le rythme des travaux, en opposant l'importance du projet à la lenteur de sa réalisation. Le projet, rappelle le journaliste, est la construction d'un réseau de voies à caractère autoroutier : autoroute urbaine sud, autoroute urbaine est (pénétrante du Paillon), autoroute ouest (dans la plaine du Var), et autoroute de contournement nord de Nice. La réalisation de ces travaux devrait rendre la ville de Nice plus vivable :

[...] le sort de l'automobiliste en serait amélioré. Le transit des camions gros porteurs désertait la ville, les liaisons nord-sud seraient facilitées, la plupart des rues redeviendraient moins inhumaines pour le piéton.⁶⁵⁰

Jean Magnet reste donc convaincu que le progrès technique et les grands équipements sont la principale solution pour améliorer la vie quotidienne. Ses propos montrent aussi que la voie

⁶⁴⁷ *Nice Matin*, « Le viaduc de l'autoroute urbaine sud a franchi le boulevard Gambetta » 10 décembre 1972.

⁶⁴⁸ *Nice Matin*, « Inauguration, hier, entre Saint Philippe et le square Saint Étienne du premier tronçon (1 070 m) de l'autoroute urbaine sud », 21 mars 1973.

⁶⁴⁹ *Nice Matin*, « Voie rapide : la bretelle de Saint Philippe sera mise en service à la fin du mois », 10 août 1973.

⁶⁵⁰ *Nice Matin*, « L'autoroute urbaine sud de Nice », 20 janvier 1972.

rapide et l'ensemble des projets d'autoroutes urbaines sont souhaités au moins par une partie de l'opinion, malgré les retards.

Pour expliquer cette lenteur, c'est l'État qui est pointé du doigt. Jean Magnet rappelle certes régulièrement les retards du chantier de la voie rapide, mais il n'oublie pas pour autant de préciser que la cause en est la faible participation de l'État dans le financement de ce projet. Jean Magnet reproche même à ce dernier de ne pas s'investir suffisamment dans le projet de l'AUN. Dans un article de 1972, le journaliste note tout d'abord que, concernant l'autoroute de contournement, « le chantier qui aurait dû s'ouvrir en 1971 appartient encore à l'avenir ». Ensuite, à propos de la voie rapide, Jean Magnet affirme que :

En une dizaine d'années, elle n'a guère avancé que de 4 km, les subventions d'État n'étant accordées qu'avec un sens très poussé de l'économie.

Tout est affaire de finances. La ville de Nice et l'État supportent à part égale la dépense. Toutefois, la ville ne peut engager annuellement qu'une somme exactement égale à celle qui lui est attribuée de Paris pour la même période. Le rythme des travaux est donc directement lié au montant de l'« enveloppe ». [...] ⁶⁵¹

Pour l'heure, 100 millions ont déjà été dépensés, sur les 350 représentant la totalité du devis. Or, si l'on veut bien considérer qu'il a fallu une dizaine d'années pour faire cet investissement, on peut augurer qu'il en faudra encore une quinzaine pour arriver au terme. De quoi décourager les meilleures volontés... ⁶⁵²

La vitesse d'avancement des travaux dépend effectivement du financement accordé par l'État. Or, celui-ci étant parcimonieux, la Ville ne peut entreprendre tous les travaux nécessaires rapidement, et elle se voit contrainte de diluer les chantiers dans le temps. Au moment où Jean Magnet écrit ces lignes, il voit juste concernant le temps nécessaire à l'achèvement de la voie rapide : elle sera achevée en 1986, et encore, sans le doublement nord de la voie et les tunnels de la Victorine.

Cette lenteur des travaux nous renvoie à la prédiction de Pierre Mathis dans son discours de 1962, lorsqu'il prévoyait, qu'en cas de manque de financement, la voie rapide ne serait réalisée que dans 25 ans ⁶⁵³. Or, comme nous avons pu le constater, la participation de l'État au financement de la voie rapide s'amenuise progressivement. À la fin des années 1960, Virgile Barel, député niçois, craignait que l'État ne se désengage des projets de voies rapides urbaines. Déjà, le gouvernement évoquait les dépenses « somptuaires » du ministère de l'Équipement qu'il convenait de diminuer. Dans une sorte de continuité, l'État se désengage donc

⁶⁵¹ *Ibidem.*

⁶⁵² *Ibidem.*

⁶⁵³ AD, 660W74, discours de P. Mathis lors de l'inauguration du premier tronçon de la voie rapide le 16 décembre 1962, p. 8.

progressivement dans les années 1970. Le conseil municipal de Nice a même réclamé à l'État une aide accrue pour financer la voie rapide⁶⁵⁴. Concernant les travaux à réaliser (viaduc et tunnel de Cimiez), l'adjoint au maire, M. Moréno, rappelle que la somme totale est de 200 millions de francs : 40 millions de francs pour l'échangeur Saint Lambert, 100 millions pour la jonction entre le square Saint Étienne et Saint Lambert, et 10 millions pour le doublement entre Saint Philippe et Magnan. Selon Moréno « Au rythme actuel des subventions de l'État, il faudrait 10 ans pour réaliser ce programme ». Et il rajoute :

Ce n'est pas admissible si l'on considère le taux d'augmentation de la circulation automobile et le fait que, dans quelques années, l'autoroute Estérel-Côte d'Azur sera prolongée jusqu'à l'entrée de Nice, créant un afflux supplémentaire de véhicules. Il paraît indispensable que l'État augmente ses dotations pour nous permettre de travailler au rythme de 50 millions de francs par an.⁶⁵⁵

Le désengagement progressif de l'État peut aussi s'expliquer par la concrétisation de l'autoroute de contournement de Nice. Nous posons l'hypothèse que la finalisation du projet de l'AUN a porté préjudice au projet de l'AUS. Si l'AUS était restée, comme le pensait Pierre Mathis en 1962, un maillon essentiel du réseau autoroutier maralpin, il est fort probable alors que l'État aurait continué d'investir dans ce projet. Or, avec l'AUN, Pierre Mathis ne peut plus défendre l'idée que l'AUS a un rôle national. D'ailleurs, la municipalité niçoise reconnaissait dans l'APS étudié au début de cette partie que l'objectif de la voie rapide était d'améliorer le trafic local. Par conséquent, c'est en toute logique que l'État se désengage du projet de la voie rapide, au grand dam des édiles niçois.

Cette frilosité de l'État à accorder des subventions a aussi des conséquences sur le tracé ouest de la voie rapide. Le but des autorités est certes de faire la jonction entre l'est et l'ouest de la ville. Néanmoins, le tracé ouest reste incomplet tant que la chaussée nord n'a pas été réalisée, et c'est pourquoi les autorités municipales sont engagées sur deux fronts : la poursuite des travaux de traversée du centre-ville et la réalisation de la chaussée nord de l'AUS à l'ouest. Comme cela était prévu, la mairie lance donc les travaux du doublement du tronçon Saint Philippe-Magnan. Le doublement nord de la voie rapide entre Saint Philippe et Magnan débute en décembre 1972. Le but est d'instaurer un double sens de circulation, ce qui n'était pas le cas

⁶⁵⁴ *Nice Matin*, « Le conseil municipal de Nice réclame une aide accrue de l'État pour accélérer les travaux de la « voie rapide » », 23 mars 1973.

⁶⁵⁵ *Ibidem*.

auparavant, et de décongestionner la promenade des Anglais et la rue de France. La desserte entre le quartier de la Madeleine et le centre-ville sera aussi mieux assuré⁶⁵⁶.

Le chantier soulève plusieurs problèmes techniques. Tout d'abord, la question se pose du passage de la voie rapide au sud des bâtiments de la faculté de Droit. L'université de Nice a été créée en 1965, c'est-à-dire quelques années après le début du chantier de la voie rapide. Une résidence universitaire a été construite sur les terrains surplombant la future voie rapide, et à cette résidence universitaire doit s'ajouter un futur gymnase⁶⁵⁷. Or les fondations de la résidence sont peu profondes et la qualité du terrain est jugée très mauvaise. Il a alors été nécessaire de bâtir un mur de contre-rive avant de tracer la chaussée nord de la voie rapide. En mai 1974, les travaux du mur de soutènement de la résidence universitaire ont été réalisés, ce qui permet de débiter les travaux de la voie rapide proprement dite⁶⁵⁸. En mai 1976, un article nous apprend que ce mur est achevé sur 1 km, et rejoint celui de Saint Philippe⁶⁵⁹.

L'autre problème technique à prendre en compte est celui de l'avenue Émile Henriot (figure 36) qui assure la jonction entre la faculté de Droit et la rue de la Californie. Auparavant, cette avenue franchissait la voie ferrée par une arche. Dorénavant, cette arche sera détruite pour être remplacée par trois portées rectilignes en poutre de béton afin de franchir les deux chaussées de la voie rapide et la voie ferrée. La difficulté est de détruire l'ancien pont sans abîmer les caténaires électriques de la voie ferrée se situant en-dessous⁶⁶⁰. Le recours aux explosifs étant proscrits, des marteaux-piqueurs devront débiter l'ancien pont en plusieurs semaines. Une voûte en bois a même été construite pour éviter d'abîmer les caténaires. Avant de détruire le pont, il a fallu détourner les canalisations dont il était le support : égout, EDF, eau, téléphone.

⁶⁵⁶ *Nice Matin*, « La voie rapide progresse. Les travaux pour la construction de la voie nord entre Saint Philippe et Magnan ont démarré », 21 décembre 1972.

⁶⁵⁷ *Nice Matin*, « Entre Saint Philippe et Magnan, la branche sud de la voie rapide (dont le chantier est pratiquement ouvert) sera livrée aux voitures dans les premiers mois de 1975 », 16 octobre 1973.

⁶⁵⁸ *Nice Matin*, « Au printemps 1975, entre Saint Philippe et Magnan on circulera sur la chaussée nord de la voie rapide », 15 mai 1974.

⁶⁵⁹ *Nice Matin*, « Voie rapide, chaussée nord Saint-Philippe-Magnan : ouverture prévue début 1976 », 5 mai 1975.

⁶⁶⁰ *Nice Matin*, « Au printemps 1975, entre Saint Philippe et Magnan on circulera sur la chaussée nord de la voie rapide », 15 mai 1974.

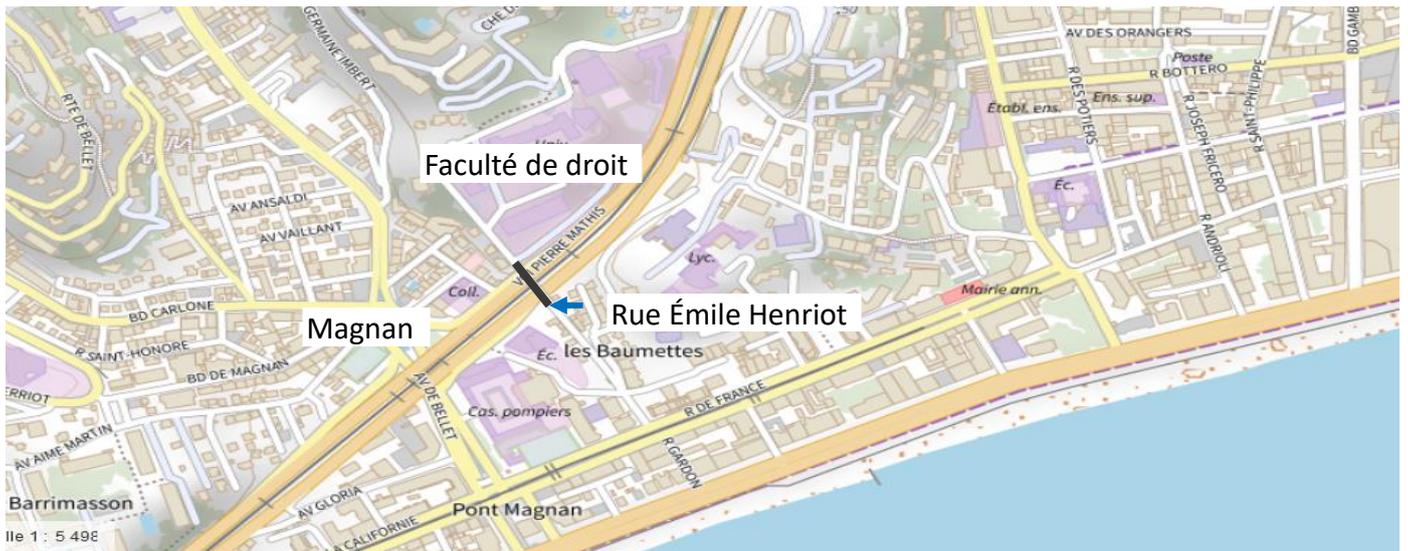


Figure 36. Situation de la rue Émile Henriot. Carte réalisée par S. Bodinier sur un plan de Géoportail de 2020.

Une dernière difficulté technique concerne la jonction entre les deux branches de la voie rapide. Le doublement de la voie rapide au-delà de Magnan n'étant pas prévu pour le moment, il est nécessaire d'opérer un raccordement entre les deux branches de la voie rapide, par-dessus la voie ferrée. En attendant que le viaduc nord de Magnan soit réalisé, un toboggan métallique permettra à la circulation de la voie rapide de rejoindre la circulation urbaine. Ce toboggan sera démontable pour être à plusieurs reprises déplacé en fonction de l'avancement des travaux⁶⁶¹. Cet ouvrage devra permettre la jonction entre la branche nord inachevée de la voie rapide, et la chaussée sud. Ce toboggan est mis en place le 11 juin 1976⁶⁶². Le concours de la SNCF a été nécessaire pour sa réalisation : coupure double et simultanée du courant dans les caténaires et arrêt de tout passage de convoi entre minuit et cinq heures du matin. Cette partie de la chaussée nord de la voie rapide est inaugurée le 2 juillet 1976⁶⁶³.

Ces difficultés techniques causées par l'inconsistance du terrain et le passage de la voie ferrée sont des exemples d'obstacles réels, mais non insurmontables, que le chantier a rencontrés. Techniquement, les équipes de l'époque disposent d'un savoir-faire suffisant pour faire avancer les travaux. L'étude de ce premier doublement de la voie rapide révèle que la Ville

⁶⁶¹ *Nice Matin*, « Entre Saint Philippe et Magnan, la branche nord de la voie rapide (dont le chantier est pratiquement ouvert) sera livrée aux voitures dans les premiers mois de 1975 », 16 octobre 1973.

⁶⁶² *Nice Matin*, « La travée centrale du toboggan Saint Philippe-Magnan a été mise en place », 12 juin 1976.

⁶⁶³ *Nice Matin*, « La chaussée nord de la voie rapide (700 m entre Saint Philippe et Magnan) inaugurée ce matin », 3 juillet 1976.

parvient, bon gré mal gré, à faire face aux difficultés techniques se présentant sur le passage de la voie rapide.

3 La dépréciation des immeubles.

Les travaux de la voie rapide ont un impact non négligeable sur le parc immobilier environnant. Des démolitions ont eu lieu par exemple autour de la portion Malausséna-Saint Lambert. Une attestation d'exécution de travaux signée par Jean-Paul Pelissier, directeur général adjoint des Grands Travaux de la Ville de Nice, souligne les conséquences négatives que la construction de la voie a eu sur l'habitat. M. Pelissier rappelle que le viaduc, dans la portion en question, fait 17 à 20 mètres de haut, et 19 mètres de large. Cet ouvrage a nécessité la démolition de 5 immeubles et de 2 hangars⁶⁶⁴. Outre ces démolitions, la construction de cette portion du viaduc a aussi nécessité de rogner certains immeubles du boulevard Raimbaldi :

Vers mars 1984, les façades (côté voie de chemin de fer) des immeubles se trouvant entre le 36 et le 26 seront « rognées » sur quelques mètres. Les appartements, qui verront pour certains leur nombre de pièces réduit (!), seront réaménagés par les services municipaux quand ils n'auront pas été vendus par leur propriétaire.⁶⁶⁵

Nous imaginons aisément que les propriétaires en question ont été mécontents du passage de la voie rapide. Non seulement leur habitat s'en est trouvé réduit, mais de plus, la valeur de celui-ci a considérablement diminué. Même si nous laissons de côté le cas des immeubles rognés, ceux se trouvant à côté de la voie rapide et étant demeurés intacts ont connu une baisse de leur valeur foncière. C'est le cas des habitants de la rue Rouget de l'Isle. Plusieurs propriétaires sont allés en justice pour obtenir des dédommagements financiers de la part de la Ville. Prenons l'exemple du propriétaire Gérard Auguste Bona demeurant à Nice. Ce dernier est propriétaire d'un immeuble de 5 étages au 11 bis rue Rouget de l'Isle⁶⁶⁶. M. Bona a vendu, le 28 août 1997, son immeuble à la Société anonyme d'habitation à loyer modéré « Le nouveau logis azur » pour la somme de 3 900 000 francs⁶⁶⁷.

⁶⁶⁴ AM, 701W8, « affaire Bona », attestation d'exécution de travaux non datée.

⁶⁶⁵ *Nice Matin*, « La construction du viaduc Malausséna-Cimiez passe... par la démolition d'une partie du boulevard Raimbaldi », 21 décembre 1983.

⁶⁶⁶ AM, 701W8, « affaire Bona », recours contre le tribunal de Nice, p. 1.

⁶⁶⁷ *Ibidem*, p. 2.

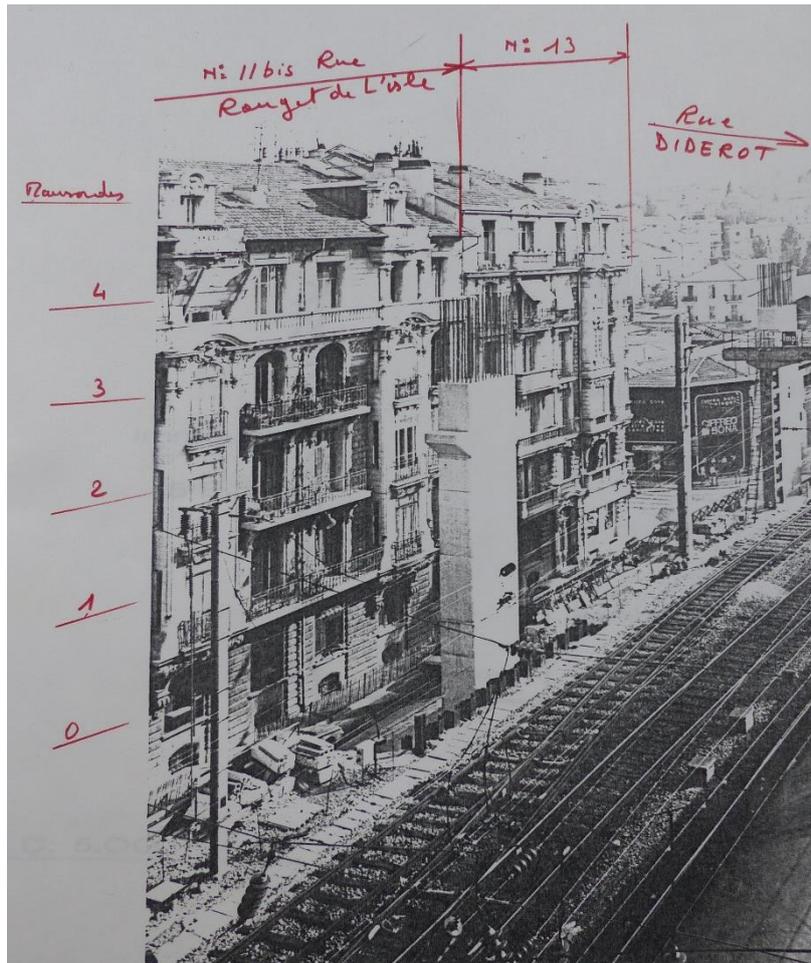


Figure 37. Immeuble de M. Bona, rue Rouget de l'Isle. AM, 701W8.

Or, nous apprenons dans le recours que M. Bona a fait contre la Ville de Nice que son bien a connu une dévalorisation :

Cet immeuble [...] s'est incontestablement vendu à une valeur dérisoire et ce, de par la construction de l'autoroute urbaine dont l'existence, sous les fenêtres de l'immeuble [...] constitue manifestement une nuisance qui a entraîné la perte de valeur intrinsèque de l'immeuble.⁶⁶⁸

Il est donc admis que la perte de valeur de l'immeuble est bien due à la construction de la voie rapide. La conséquence est que les appartements riverains de l'autoroute urbaine ont le plus grand mal à trouver acquéreur :

Les appartements se trouvant rue Rouget de l'Isle de par leur perte de valeur ont les plus grandes difficultés à faire l'objet de transaction immobilière.

Monsieur Bona a eu les plus grandes difficultés en effet à trouver un acquéreur.

⁶⁶⁸ *Ibidem*, p. 2.

Lorsque ces transactions s'effectuent elles le font dans des conditions très préjudiciables aux propriétaires.⁶⁶⁹

Cette dépréciation a d'ailleurs été reconnue par le tribunal administratif de Nice et par la cour administrative de Lyon, ce qui donne du poids à l'accusation. La Cour Administrative d'Appel de Lyon, dans un arrêt du 11 octobre 1994, estime que la construction de la voie rapide entraîne une « perte de valeur vénale de l'immeuble suffisamment sensible pour créer un dommage anormal et spécial ouvrant droit à réparation... ». C'est pourquoi M. Bona réclame une réparation de 2 500 000 francs à la Ville de Nice⁶⁷⁰. Les dommages en question concernent certainement, même s'ils ne sont pas nommés, la vue, la perte de l'ensoleillement, et surtout le bruit.

Le cas de la rue Rouget de l'Isle est emblématique de plusieurs rues de Nice, comme celle de Châteauneuf, riveraines de la voie rapide. D'une part, cette nuisance modifie indirectement la composition sociale des quartiers concernés. Nous nous doutons bien que les quartiers en question ont dû accueillir, du fait de la perte de valeur immobilière, une population aux revenus plus modestes, ce qui a parfois entraîné une paupérisation de ces quartiers du centre-ville. D'autre part, les actions en justice des propriétaires comme M. Bona génèrent pour la Ville des dépenses. Aux coûts des expropriations et des travaux, vient s'ajouter celui de l'indemnisation des propriétaires mécontents.

B) La réalisation délicate du tunnel de Cimiez.

1 Un chantier anticipé depuis longtemps.

La construction du tunnel de Cimiez est l'une des idées les plus anciennes du projet de la voie rapide. Déjà, en 1940, Marcel Kirchner prévoyait de construire un tunnel sous la colline de Cimiez, et cette proposition a été reprise dans les plans de Louis Aublet, et finalement de Pierre Mathis. La colline de Cimiez constitue en effet une sorte d'écharde dans le nord de la ville de Nice. Cette colline rétrécit le tissu urbain en son centre, et le trafic automobile et poids lourds doit la contourner. Le tunnel de Cimiez est donc une étape importante dans la réalisation de la voie rapide et ce d'autant plus qu'il doit permettre la communication entre l'AUS et l'AUE.

⁶⁶⁹ *Ibidem*, p. 2.

⁶⁷⁰ *Ibidem*, p. 3.

La construction du tunnel de Cimiez est une tâche que les autorités municipales anticipent depuis les années 1960, mais qui a subi plusieurs retards. La voie rapide est censée, dès les années 1960, comporter deux tunnels à ses deux extrémités : celui de Saint Augustin à l'ouest, et celui de Cimiez à l'est. La construction du tunnel de Cimiez doit intervenir avant celle du tunnel de Saint Augustin. Le creusement du tunnel sous Cimiez est une opération complexe, et le chantier est anticipé dès 1963. Des études sont commandées auprès du laboratoire de géologie de la Faculté des Sciences de Marseille⁶⁷¹. Les études géologiques révèlent que le sous-sol niçois est de mauvaise qualité (terrains argileux, de consistance parfois très molle avec des blocs de gypse⁶⁷²), ce qui conduit les techniciens à prendre des précautions.

L'entreprise choisie est le groupement Borie-Dumesny et Chapelle. La mairie a, semble-t-il, fait appel à une entreprise d'envergure nationale, comme dans le cas du viaduc, pour réaliser le tunnel de Cimiez. Cela peut s'expliquer par la technicité de l'ouvrage à réaliser qui réclamait une certaine expertise. Plusieurs entreprises étaient en concurrence depuis le 13 juillet 1972, date de la mise en appel d'offre des travaux, à savoir : Société des grands travaux de Marseille, Société générale d'entreprises, Omnium d'entreprise Dumesny et Chapelle, Établissements Billard, Entreprises Montcocol et Moinon, Société Dumez et Lefrançois, Entreprise Borie. Le choix a été difficile si l'on en croit la délibération du conseil municipal du 18 décembre 1972 :

D'une manière générale, les explications fournies par les Entreprises concernant les modes d'exécution et les procédés envisagés étaient beaucoup trop succinctes. Il a donc été décidé, en accord avec les membres du jury, de demander aux entreprises ayant présenté des offres dont le montant était inférieur au prix limite de l'Administration, des précisions complémentaires concernant leurs offres et de vouloir bien venir répondre aux questions lors d'une réunion technique fixée au 14 novembre.⁶⁷³

Même après la réunion du 14 novembre, le conseil municipal estime ne pas pouvoir trancher. Quelques entreprises sont écartées sans faciliter pour autant le choix :

Le jury a d'autre part estimé que compte tenu des précisions apportées par les entreprises, les offres étaient très comparables du point de vue technique. En ce qui concerne les délais, l'écart entre les deux offres⁶⁷⁴ n'a pas paru déterminant.

⁶⁷¹ AM, 1D1 151, délibération du 13 juillet 1963.

⁶⁷² LIAUTAUD André, « Les grandes options de développement de Nice. Rôle et organisation des services techniques », *L'ingénieur des villes de France*, 1975, p. 120.

⁶⁷³ AM, 1D1 178, délibération du 18 décembre 1972.

⁶⁷⁴ Borie-Dumesny et Chapelle et Dumez Lefrançois.

Dans ces conditions, il était difficile au jury de faire un choix uniquement sur les éléments de prix, de valeur technique, et de délai.⁶⁷⁵

Devant cette difficulté à faire un choix, le jury désigne finalement le groupement Borie-Dumesny et Chapelle qui a une agence à Nice depuis longtemps et qui a déjà travaillé pour la Ville. De plus, la délibération rappelle que ce groupement a désigné comme sous-traitant les entreprises locales Spada et Nicoletti, « qui ont chacune déjà exécuté des tronçons de l'Autoroute Urbaine Sud »⁶⁷⁶. Bien que le groupement d'entreprises en question ne soit pas niçois d'origine, la municipalité a privilégié une entreprise ayant un point d'ancrage local, et des liens avec les entreprises locales que sont Nicoletti et Spada. Ce choix est une manière d'associer la qualité d'expertise d'un groupement d'entreprises d'envergure nationale à la volonté de faire travailler des entreprises locales.

2 Des travaux ambitieux, mais inachevés.

Les travaux de réalisation de ce tunnel sont d'une ampleur importante puisqu'il aura une longueur totale de 476 mètres, et que 1130 mètres d'autoroute seront construits, en tenant compte du tronçon de 290 mètres qui le précède à l'ouest, et de celui de 360 mètres construit en trémie (tranchée profonde flanquée de murs de béton), à sa sortie est.⁶⁷⁷ Le chantier ne débute qu'en juillet 1973, et ne sera terminé qu'en 1976⁶⁷⁸ : les travaux ont débuté avec retard, et ont duré plus longtemps que prévu :

[...] les travaux ont pris du retard. Environ six mois. Ce n'est d'ailleurs ni la faute des techniciens, ni celle des ouvriers. Si les précautions à prendre en raison de la présence de nombreux immeubles au-dessus de la voûte de la galerie ne permettaient pas un travail rapide, l'origine du retard tient au terrain composé tantôt de gypse, tantôt de marnes argileuses, tantôt des deux ensembles : on trouve alors des blocs durs enchâssés dans des masses malléables, et qui se mettent en mouvement dès que le forage rompt l'équilibre du sous-sol.⁶⁷⁹

André Liautaud, successeur de Pierre Mathis, rappelle la difficulté de la tâche :

C'est l'un des plus importants [tunnels] de France par sa section excavée qui atteint 200m² sur une longueur de 477 mètres. Il permettra la création de quatre voies de circulation sur une chaussée de 12,50 m. Les difficultés rencontrées au cours de son percement en font un modèle du genre et marqueront certainement pendant longtemps les spécialistes, ingénieurs et ouvriers qui ont participé à ce chantier. Nous nous

⁶⁷⁵ *Ibidem.*

⁶⁷⁶ *Ibidem.*

⁶⁷⁷ *Nice Matin*, « Le percement du tunnel de Cimiez débutera en janvier », 23 août 1972.

⁶⁷⁸ *Nice Matin*, « Cimiez : les travaux du tunnel de l'autoroute urbaine viennent de commencer », 17 juillet 1973.

⁶⁷⁹ *Nice Matin*, « Percé de part en part dans sa partie haute, le tunnel sous Cimiez sera malgré d'innombrables difficultés ouvert à la circulation fin 1976 », 7 octobre 1975.

attentions à ce que des problèmes spéciaux apparaissent en raison de l'importance de l'urbanisation de la colline de Cimiez, mais ceux dus à la nature du terrain ont dépassé largement nos estimations.⁶⁸⁰

Le tunnel a, comme le dit André Liautaud, une largeur suffisante pour accueillir 2 X 2 voies et des véhicules aussi imposants que les poids lourds (figure 38).

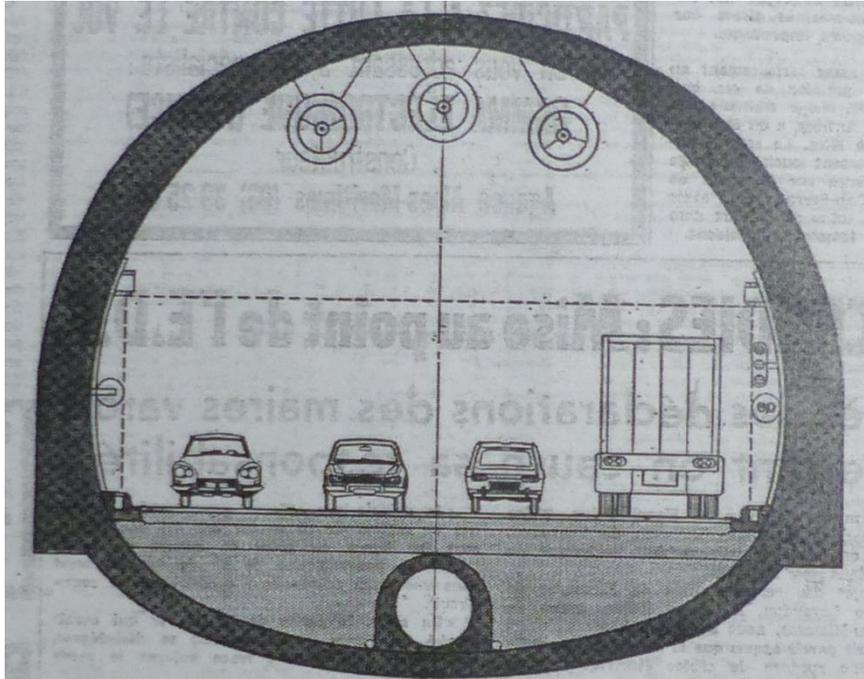


Figure 38. Schéma du futur tunnel de Cimiez. Extrait de *Nice Matin*, 23 août 1972.

Des mesures de sécurité sont également prises :

La sécurité dans le tunnel est assurée par des détecteurs d'oxyde de carbone, des opacimètres, des caméras de télévision de surveillance. Neuf ventilateurs peuvent se mettre en marche automatiquement [...] dès que l'atmosphère dépasse un certain seuil de pollution.⁶⁸¹

L'ampleur de la tâche explique à la fois le retard qu'ont pu prendre les travaux et la fierté des concepteurs du projet. Le tunnel de Cimiez est un ouvrage moderne, source de satisfaction pour la ville de Nice. Toutefois, le tunnel n'est pas relié au reste de la voie rapide dès le départ. À l'ouverture du tunnel, le 29 janvier 1977, le viaduc devant franchir le centre-ville de Nice n'est pas encore achevé. Le tunnel est cependant utilisable et utile car il permet de décongestionner la circulation des avenues Désambrois et Carabacel⁶⁸². Il assure une communication entre le centre-ville de Nice et Nice Est, ce qui est déjà fort utile.

⁶⁸⁰ *Nice Matin*, « Le préfet a visité hier le tunnel sous Cimiez », 1^{er} novembre 1975.

⁶⁸¹ *Nice Matin*, « Les automobilistes passent depuis hier sous la colline de Cimiez », 30 janvier 1977.

⁶⁸² *Nice Matin*, « Le percement du tunnel de Cimiez débutera en janvier », 23 août 1972.

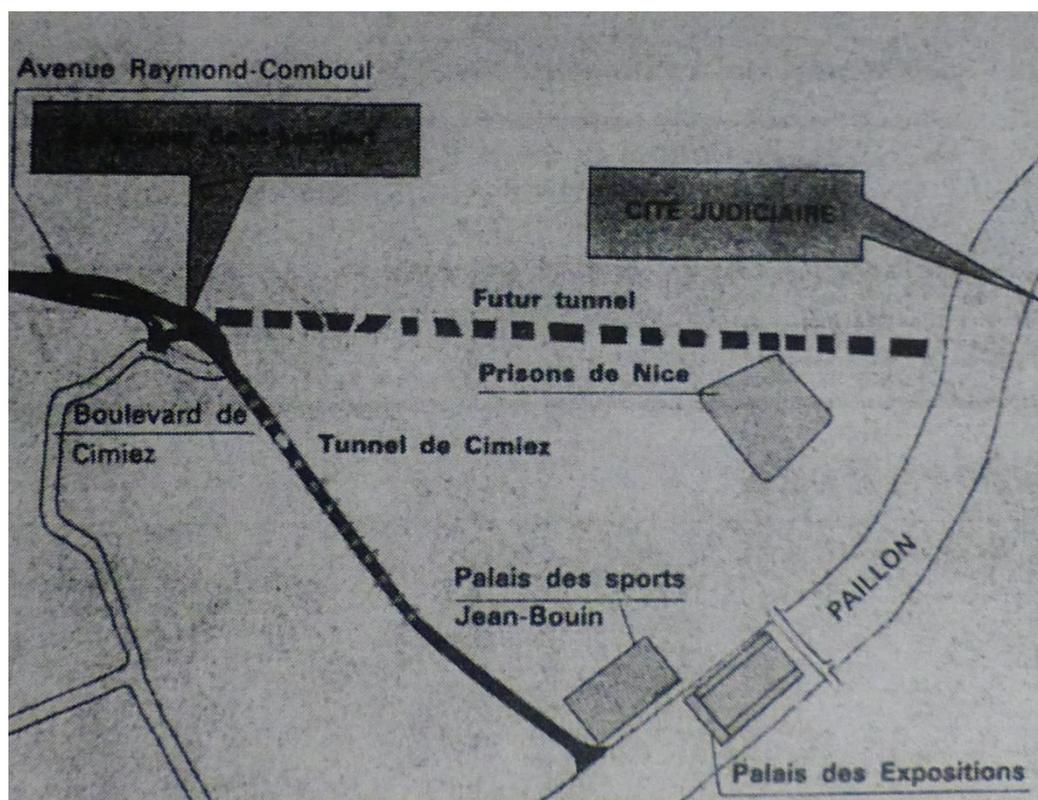


Figure 39. Plan du tunnel de Cimiez avec le projet de tube nord. Extrait de Nice Matin du 7 mars 1987.

Néanmoins, le tunnel de Cimiez ne comprend pas le nombre de tubes prévu. En effet, seul le tube sud a été réalisé. Le tube nord (figure 39) devait prendre naissance au niveau de l'échangeur Saint Lambert, et ressortir de la colline de Cimiez au niveau de la voie ferrée, longer cette dernière en viaduc, et passer derrière la maison d'arrêt de Nice après laquelle un échangeur aurait opéré la jonction entre la voie rapide et le réseau viaire urbain⁶⁸³. Selon Philippe Pen, cette solution aurait permis de désengorger le trafic⁶⁸⁴. Nous remarquons également que les tubes du tunnel de Cimiez devaient déboucher sur le palais des expositions (tube sud), et sur le projet de cité judiciaire (tube nord). La voie rapide devait ainsi desservir des points stratégiques et ce n'est pas un hasard si la Ville a choisi de créer un centre judiciaire (même si le projet ne verra pas le jour) à son débouché. Cette solution n'est pas réalisée, sans doute en raison de son coût, la Ville de Nice ayant à financer la majeure partie de la voie rapide. Le prix de réalisation de ce tube nord aurait été la dépense de trop.

Toutefois, il faut rappeler que d'autres villes françaises ont été amenées à abandonner les projets d'agrandissement de leurs tunnels urbains. Les projets de tunnels sous les collines

⁶⁸³ Entretien avec Philippe Pen, 11 octobre 2021.

⁶⁸⁴ *Ibidem*.

de la Croix-Rousse et de Fourvière comportaient tous trois branches. Finalement, ils ne comprennent qu'un et deux tubes. À la différence de Nice, les raisons du renoncement sont en grande partie dues à la crainte d'une mobilisation citoyenne contre ces projets d'agrandissement⁶⁸⁵.

3 La gestion du trafic par informatique.

Ce tunnel a aussi la particularité d'accueillir un poste de commande, qui se trouve à son entrée est. Tour de contrôle de la voie rapide, sa tâche est importante :

Toutes les installations de ventilation, de surveillance, de secours, de comptage, sont commandés d'un bâtiment fort élégant dû au crayon de l'architecte M. Toscan, et qui domine l'entrée est.⁶⁸⁶

Ce poste de surveillance a pour but de contrôler le trafic sur la voie rapide⁶⁸⁷. En effet, l'informatique est progressivement mobilisée par la mairie de Nice. Le premier ordinateur est mis en service dans les années 1980⁶⁸⁸. Cependant, à l'époque, il fallait attendre 15 à 20 minutes pour qu'une opération soit réalisée. Ce délai était si contraignant que Philippe Pen se rendait parfois à l'observatoire de Nice, où travaillait un de ses proches, afin que les calculs soient réalisés plus rapidement⁶⁸⁹. Mais l'informatique a fait son chemin progressivement. À partir de 1982, la télésurveillance est mise en place, comme dans d'autres villes françaises à Paris ou à Strasbourg⁶⁹⁰. Nice a été l'une des premières villes à se doter de caméras sous l'impulsion de Jacques Médecin. Cette vidéosurveillance a été très utile au poste de contrôle de Cimiez, parce qu'elle a permis de suivre le trafic en temps réel, de mieux gérer les accidents et de mettre en sécurité les usagers⁶⁹¹. Jacques Médecin et les directeurs généraux des services techniques de la Ville de Nice, Fernand Marcillon et Gilbert Cabaret, ont beaucoup œuvré pour que la vidéosurveillance opérée par le centre de contrôle de Cimiez soit efficace. Le centre de Régulation de Malraux⁶⁹² avait un rôle important puisqu'il devait gérer la circulation sur la voie

⁶⁸⁵ GARDON Sébastien, *Goût de bouchons. Lyon, les villes françaises, et l'équation automobile*, Paris : Descartes & Cie, 2011, p. 51.

⁶⁸⁶ *Nice Matin*, « Les automobilistes passent depuis hier sous la colline de Cimiez », 30 janvier 1977.

⁶⁸⁷ Entretien avec Robert Montero, 14 décembre 2021.

⁶⁸⁸ Entretien avec Philippe Pen, 11 octobre 2021.

⁶⁸⁹ Entretien avec Philippe Pen, 11 octobre 2021.

⁶⁹⁰ FLONNEAU Mathieu, *En tous sens : circuler, partager, sécuriser. Une histoire des équipements de la route*, Villemur-sur-Tarn : Loubatières, 2022, p. 108.

⁶⁹¹ Entretien avec Robert Montero, 14 décembre 2021.

⁶⁹² Le tunnel de Cimiez prendra le nom d'André Malraux.

rapide, mais aussi sur la pénétrante du Paillon. Encore une fois sous l'influence américaine, la gestion du trafic se modernise afin de gagner en efficacité.

II. Cachez ce mur que je ne saurais voir.

A) Une décoration de verdure pour mieux faire accepter le projet.

1 Une nécessité reconnue par les spécialistes.

Les travaux que nous venons d'analyser sont marquants par leur côté spectaculaire et technique. Nous imaginons facilement que ces travaux n'ont guère été agréables pour les riverains : bruit, poussières, circulation entravée... Or, si le tunnel de Cimiez ne présente pas une gêne en soi, il en est tout autrement du viaduc surplombant le centre-ville. Celui-ci, par sa hauteur, ses dimensions et la largeur de ses piliers engendre une gêne visuelle non négligeable. Non seulement l'horizon est barré par des structures en béton, mais ces mêmes structures nuisent à l'ensoleillement. Des immeubles ont d'ailleurs perdu de la valeur à cause du passage de la voie rapide, amenant les propriétaires à réclamer une indemnisation à la Ville comme nous l'avons vu précédemment. La municipalité était consciente des gênes que le viaduc allait générer, et c'est pourquoi celle-ci a pris les devants. Un effort d'embellissement a été pensé, mais pas toujours réalisé, afin de rendre la voie rapide plus acceptable aux yeux des Niçois. La méthode employée était de verdir l'infrastructure.

Les espaces verts ne sont pas la principale préoccupation de l'époque, mais ils ne sont pas absents de la pensée urbanistique. Par exemple, dans le *Que sais-je Techniques de l'urbanisme* de Robert Auzelle⁶⁹³ il est question de la place des espaces verts. Certes, on ne leur consacre pas un chapitre entier, et ils trouvent leur place au sein du chapitre sur les « espaces non bâtis ». Toutefois, Robert Auzelle leur confère un rôle essentiel dans la vie de la cité :

Ne sont-ils pas les seuls à lutter contre les dangers de la civilisation mécanique et, par le milieu qu'ils créent, n'exercent-ils pas une bienfaisante influence tant sur la ville que sur leurs habitants ?⁶⁹⁴

Il est curieux de voir Robert Auzelle, architecte et urbaniste, écrire qu'il faut « lutter contre les dangers de la civilisation mécanique ». Il ne s'agit pas de condamner la civilisation mécanique en elle-même, puisque, dans son chapitre sur la circulation, Robert Auzelle indique qu'il faut

⁶⁹³ AUZELLE Robert, *Techniques de l'urbanisme*, Paris : Presses universitaires de France, 1953 (2^e édition de 1961), (Que sais-je ?).

⁶⁹⁴ *Ibidem*, p. 84.

atteindre un but essentiel : « la priorité des véhicules rapides sur tous les autres usagers de la route »⁶⁹⁵. Robert Auzelle n'est donc absolument pas opposé à la « civilisation mécanique ». Néanmoins, l'auteur est conscient que la civilisation moderne a ses défauts, et c'est pourquoi il est essentiel pour lui que des espaces verts trouvent une place. Robert Auzelle écrit d'ailleurs que les espaces verts jouent un rôle dans la qualité de l'environnement, au sens où nous l'entendons actuellement : « l'action bénéfique de la chimie végétale sur l'air atmosphérique », « une masse de verdure crée un écran protecteur contre la propagation des bruits de la circulation et des fumées industrielles ». L'auteur fait aussi référence aux bienfaits des espaces verts sur l'état psychique des habitants, mais nous n'étudierons pas ce dernier aspect car il n'est pas évoqué dans le cas qui nous occupe.

2 Exemples champenois et savoyard.

Cette volonté de rendre le projet d'autoroute urbaine plus acceptable en utilisant la végétation est présente dans la stratégie d'autres villes. Dans le cas de Chambéry, l'autoroute urbaine a fait l'objet d'un traitement paysager ainsi que d'un traitement architectural. L'article qui nous a servi de support pour étudier le cas de la « voie rapide urbaine » de cette ville a un vocabulaire tout à fait révélateur des changements d'une époque⁶⁹⁶. Il y est écrit que « la végétation doit reprendre ses droits pour stabiliser les pentes des tranchées et des remblais, mais encore des buttes de terre destinées à la protection phonique seront engazonnées »⁶⁹⁷. L'expression « reprendre ses droits » est forte, et montre qu'en ce qui concerne l'environnement le regard n'est plus tout à fait le même qu'à l'époque des Trente Glorieuses. Néanmoins, ces efforts d'engazonnement et de plantation ne changent rien à l'essentiel : ils contribuent à faire accepter le projet de voie rapide auprès de la population.

Il en est de même à Reims. L'article que nous avons mobilisé révèle le caractère enthousiaste de son auteur vis-à-vis du projet de voie rapide rémoise⁶⁹⁸. L'auteur concède que la réalisation de la voie rapide a « engendré la disparition de surfaces importantes de jardins

⁶⁹⁵ *Ibidem* p. 98.

⁶⁹⁶ CHABERT Louis, « La voie rapide urbaine de Chambéry », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 58, n°1, 1983, pp. 19-31.

⁶⁹⁷ *Ibidem*, p. 27.

⁶⁹⁸ KRETZ Jean-Louis, « L'autoroute dans la ville », *Travaux de l'Institut Géographique de Reims*, n°29-30. Géographie et théorie politique, pp. 127-130.

familiaux et a condamné ceux qui restent au vacarme »⁶⁹⁹. Néanmoins, l'autoroute urbaine a été à l'origine d'une véritable « coulée verte » :

Voilà 8 km d'autoroute dans une ambiance très végétale, 8 km d'arbres, de jardins, presque continus, auxquels on peut associer divers parcs privés ou publics, les espaces réservés au captage des eaux...plus de 40 hectares engazonnés, des milliers d'arbres et d'arbustes plantés. [...] Grâce à l'autoroute Reims a d'avantage d'espaces verts !⁷⁰⁰

Cette dynamique de verdissement les autoroutes urbaines est donc engagée dans les années 1980. Toutefois, on sent bien, dans le propos relatif à la voie rapide de Reims, que cette végétation a pour but de faire accepter le projet de voie rapide à la population concernée.

B) Une fontaine pour décorer la voie rapide.

La voie rapide représente, sans conteste, une masse de béton impressionnante. Cette dernière n'est pas véritablement esthétique puisque sa seule finalité est d'ordre technique : supporter une circulation considérable toute la journée. Les piliers, et les ponts sont donc massifs. Nous retrouvons ici la pensée de Le Corbusier : les constructions modernes n'ont pas de but décoratif, et leur aspect est moins important que leur efficacité. Un pilier de la voie rapide résume cette priorité donnée à la fonctionnalité : le pilier sud de la place Saint Philippe, un pilier particulièrement massif et essentiel à l'élévation de la voie rapide. Or, les habitants de la place Saint Philippe demandent à la Ville qu'un effort soit fait pour décorer ce pilier afin que cette masse de béton s'intègre mieux dans le paysage urbain. Une note technique de décembre 1979 nous apprend que les services municipaux prennent bonne note de ce souhait ⁷⁰¹:

À la demande des habitants du quartier, les Services Techniques ont reçu pour mission d'étudier un projet permettant l'habillage du pilier de soutènement de la voie rapide situé au centre de la place Saint Philippe. [...]

La modification apportée avait pour but de transformer une structure de béton, rationnelle et utilitaire, en élément décoratif apportant au milieu de la place Saint Philippe un centre d'intérêt visuel dont la fantaisie et l'effet de découverte n'étaient pas exclus.⁷⁰²

⁶⁹⁹ *Ibidem*, p. 129.

⁷⁰⁰ *Ibidem*, p. 129.

⁷⁰¹ Une notice explicative du 4 novembre 1977 évoquait déjà ce projet d'habiller le pilier sud place Saint Philippe, ce qui montre que le projet a mis du temps avant d'être concrétisé. AM, 606W61.

⁷⁰² AM, 606W61, note technique du service « Bâtiments communaux et espaces verts », division « Espaces Vert » du 13 décembre 1979.

Les termes « fantaisie » et « effet de découverte », s'opposent à ce qu'est la structure de béton à la base : quelque chose de « brut » et d'« utilitaire ». L'objectif est donc d'émerveiller l'œil, afin que ce dernier, au lieu de se détourner du pilier sud y porte au contraire son regard, pour le considérer comme un élément agréable à l'œil. Le projet retenu est celui d'établir une fontaine :

Cette étude, confiée au Service des Espaces-Vert, a fait l'objet d'une proposition de construction d'une fontaine monumentale [...]

La chute d'eau, de 5 mètres de hauteur et de 2 mètres [environ] de largeur. [...] La fosse de réception est équipée de projecteurs assurant l'éclairage nocturne de la chute d'eau. [...]

Conformément au projet, des plantations ont été réalisées sur le sommet du pilier et autour du bac de réception. Une céramique décorative sert de fond lumineux et coloré à la chute d'eau.

La durée des travaux a été de six mois.

La construction a coûté 290 000 francs.⁷⁰³

La fontaine réalisée a ainsi un côté artistique, utilisant des éléments naturels comme l'eau et la végétation, et elle peut être également vue la nuit grâce à un système d'éclairage. Nous ne pouvons nous empêcher de penser au point n°64 de la charte d'Athènes qui prévoyait de border les infrastructures de transport de rideaux de verdure⁷⁰⁴. Une certaine continuité est ainsi observable entre les idées des années 1940-1950 et la réalisation de la voie rapide dans les années 1970-1980.

Cependant, la mairie semble manquer de prévoyance lorsqu'elle fait ce choix. En effet, la décision est prise par la suite de supprimer la fontaine. Un courrier du 27 avril 1990, signé par le directeur général adjoint des Espaces Verts, prévoit :

De faire procéder dès maintenant à la dépose de la céramique et au remplacement de celle-ci par un enduit rustique ocre clair sur l'ensemble du pilier, au démontage de l'installation hydraulique, et au renforcement des plantations.⁷⁰⁵

En fait, l'eau de la fontaine pose plusieurs problèmes :

La réalisation du projet d'origine de la Fontaine nous avait conduit en 1988 à entreprendre d'importants travaux de réparation, suite à des infiltrations d'eau sous la dalle du Pont Saint Philippe, sur le domaine SNCF.

⁷⁰³ AM, 606W61, note technique du service « Bâtiments communaux et espaces verts », division « Espaces Vert » du 13 décembre 1979.

⁷⁰⁴ Il est vrai que cette idée de la charte d'Athènes n'est pas réellement une innovation puisque l'utilisation de rideaux de verdure était aussi une solution classique dans les parcs dès le XVII^e siècle.

⁷⁰⁵ AM, 606W61, rapport adressé à Monsieur le Directeur Général des Services Techniques le 27 avril 1990.

En conséquence, nous ne pouvons qu'émettre un avis favorable à tout projet supprimant la Fontaine, ce qui contribuera à améliorer la pérennité du béton et des câbles de précontrainte de la pile marteau.⁷⁰⁶

Il est étonnant que les services municipaux n'aient pas anticipé ces différents problèmes techniques posés par l'eau de la fontaine : infiltrations sous le domaine SNCF, et altération du béton ainsi que des câbles. Il s'agit d'un véritable gâchis puisque la mairie a investi inutilement dans un embellissement. Le service Espaces Verts, ou du moins celui des Grands travaux aurait dû anticiper ces détériorations et proposer un autre projet. Par conséquent, le service se lance dans la recherche d'un autre projet, avec soit des jets d'eau en provenance du sol⁷⁰⁷, soit des « éléments rapportés (structures métalliques par exemple) comme animation colorée et comme support végétal »⁷⁰⁸. La mairie ne renonce donc pas à décorer le pilier sud. Même si les éléments de décoration changent un peu, la volonté d'embellir le pilier en question demeure.



Figure 40. Pilier sud de la place Saint Philippe avec sa fontaine. AM, 606W61.

⁷⁰⁶ AM, 606W61, note adressée à Monsieur le Directeur Général Adjoint, Directeur du Service des Espaces Verts.

⁷⁰⁷ AM, 606W6, rapport adressé à Monsieur le Directeur Général des Services Techniques le 27 avril 1990.

⁷⁰⁸ AM, 606W61, note adressée à Monsieur Massabo Directeur Général des Services Techniques.

Ce sont les riverains qui sont à l'origine de cet effort d'esthétisme. Le fait que la mairie y réponde montre que cette dernière tient à rendre acceptable l'infrastructure qu'est la voie rapide.

C) Des plantations le long du viaduc.

1 Des jardinières pour verdier la voie rapide.

Le pilier sud de la place Saint Philippe est un exemple parmi d'autres. De manière plus générale, les services municipaux reçoivent pour tâche, dans les années 1970, d'embellir la voie rapide à l'aide de jardinières contenant des plantes retombantes ou grimpantes. La solution des arbres d'alignement le long de la voie rapide est également débattue, mais elle pose le problème du peu d'espace disponible sur les trottoirs. Il est prévu de mettre en place des plantations boulevard Gambetta et rue Reine Jeanne, rue dans laquelle doit prendre place un échangeur, mais aussi le long de la chaussée sud à hauteur de l'avenue des Baumettes⁷⁰⁹. Rue Reine Jeanne, nous apprenons qu'il « s'agira essentiellement d'une végétation constituée de plantes retombantes sur l'extérieur de la jardinière et d'arbustes couvrants mais de faible développement »⁷¹⁰. Les plans nous permettent de bien cerner ce que souhaite la mairie : il s'agit d'installer des jardinières au sommet du viaduc, mais aussi sur plusieurs niveaux sur les piliers de ce même viaduc. Les plans en question (figure 41), semblent extrêmement ambitieux en ce qui concerne la quantité de verdure qui doit être plantée. En effet, il aurait été certainement très onéreux de suspendre des plantes entre les piliers du viaduc, puis de les arroser régulièrement. Quand on sait que le projet de la voie rapide est très couteux, cette opération de végétalisation paraît surdimensionnée et c'est sans doute pourquoi elle n'a pas été réalisée.

⁷⁰⁹ AM, 606W61, le dossier concernant les jardinières rue Reine Jeanne contient peu d'informations, si ce n'est la question de l'arrosage, et celle de la protection des jardinières des véhicules. C'est pourquoi nous préférons nous pencher davantage sur le dossier de la branche sud qui est un peu plus riche en documentation.

⁷¹⁰ AM, 606W61, note de la direction des espaces verts adressée au service des grands travaux, le 4 février 1980.

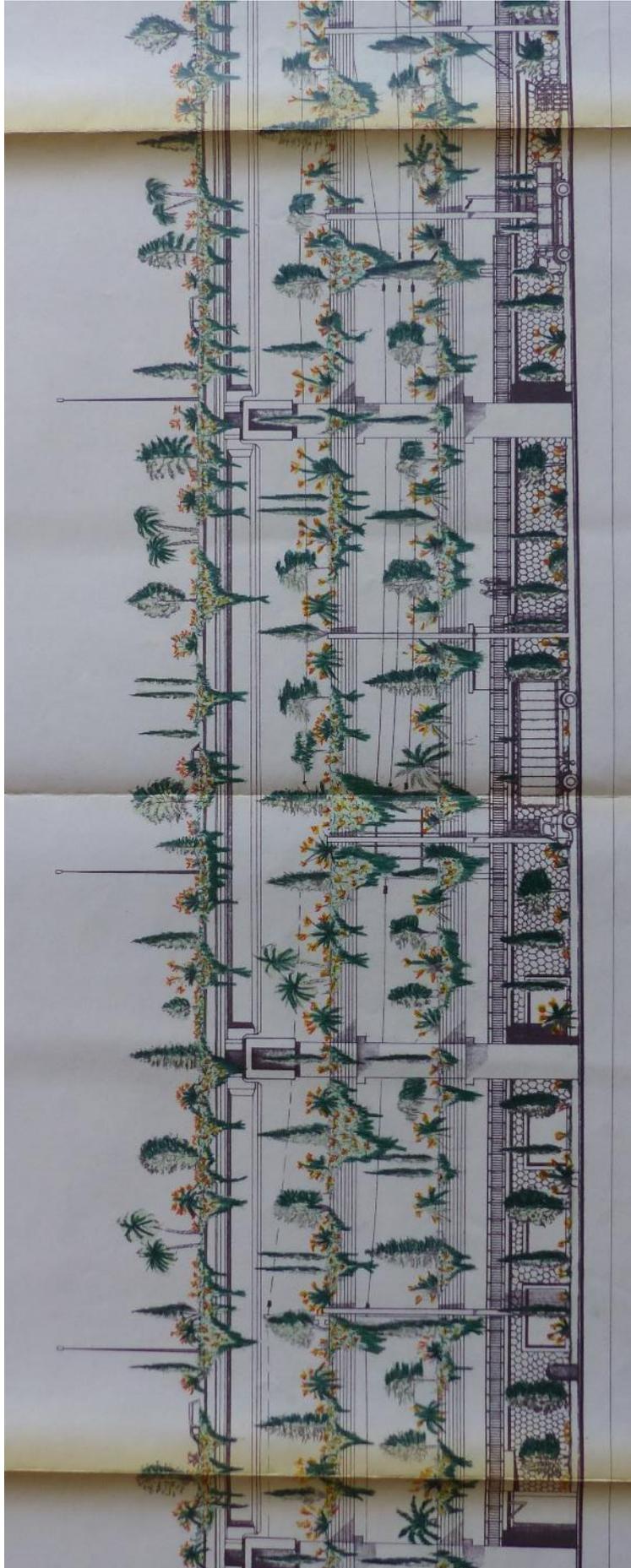


Figure 41. Plantations prévues le long de la voie rapide. AM, 606W61.

2 La demande de verdure des habitants des Baumettes.

Les riverains du quartier des Baumettes s'insurgent contre l'aspect inesthétique de la voie rapide. Le groupement de défense du quartier des Baumettes fait connaître au maire son mécontentement en ce qui concerne la construction de la chaussée nord de la voie rapide, par l'intermédiaire de son président Maurice Witrand⁷¹¹, dans une lettre de février 1974 :

Le mur de soutènement dont l'édification est actuellement en cours le long du tronçon de l'AUS⁷¹², objet de la présente lettre serait, s'il reste en l'état (vous en conviendrez aisément) particulièrement inesthétique surtout par rapport aux espaces verts qu'il remplace et qui sont appelés à disparaître totalement ; plus grave encore (et de nombreux riverains s'en plaignent déjà amèrement) est le fait que ce mur fait office de caisse de résonance et amplifie considérablement au détriment de ses riverains [...] les nuisances phoniques provoquées par la circulation des trains et par celle du trafic auto sur le tronçon déjà en service de l'AUS. Il est évident que ces nuisances vont encore s'accroître d'une manière très sensible lorsque le tronçon dont il s'agit sera à son tour ouvert à la circulation.⁷¹³

Les nuisances subies sont ainsi d'ordre visuel et sonore. Le mur de soutènement qui permet au talus bordant la voie rapide de se maintenir a un rôle dans l'augmentation du bruit, ce qui fait que la gêne sonore est amplifiée. Toutefois, Maurice Witrand ne s'oppose pas au projet en lui-même puisqu'il écrit que : « Personne au demeurant ne nie l'utilité de ces travaux »⁷¹⁴. Nous le constatons une fois de plus, le caractère d'utilité publique de l'AUS n'est pas nié par les habitants de Nice, ce qui montre qu'en bâtissant la voie rapide la municipalité répond à un réel souhait des habitants. Les habitants des Baumettes émettent une suggestion au maire afin de diminuer les nuisances de la voie rapide :

[...] les plaignants désireraient simplement [...] que cette surface de béton grise et laide soit dans l'avenir recouverte d'un « matelas » de plantes grimpantes s'appliquant éventuellement sur un matériau absorbant les nuisances phoniques, ce qui en diminuerait [...] l'ampleur.⁷¹⁵

⁷¹¹ Maurice Witrand, comme il est précisé dans sa lettre, est officier de la Légion d'Honneur. Encore une fois, nous constatons que ce sont souvent les notables qui s'adressent directement au maire.

⁷¹² Maurice Witrand fait très certainement référence à la construction du mur de soutènement au Nord de la chaussée nord de la voie rapide, alors en construction entre Magnan et Saint-Philippe.

⁷¹³ AM, 606W61, lettre du groupement de défense de la colline des Baumettes au député-maire de Nice, le 3 février 1974.

⁷¹⁴ *Ibidem.*

⁷¹⁵ *Ibidem.*

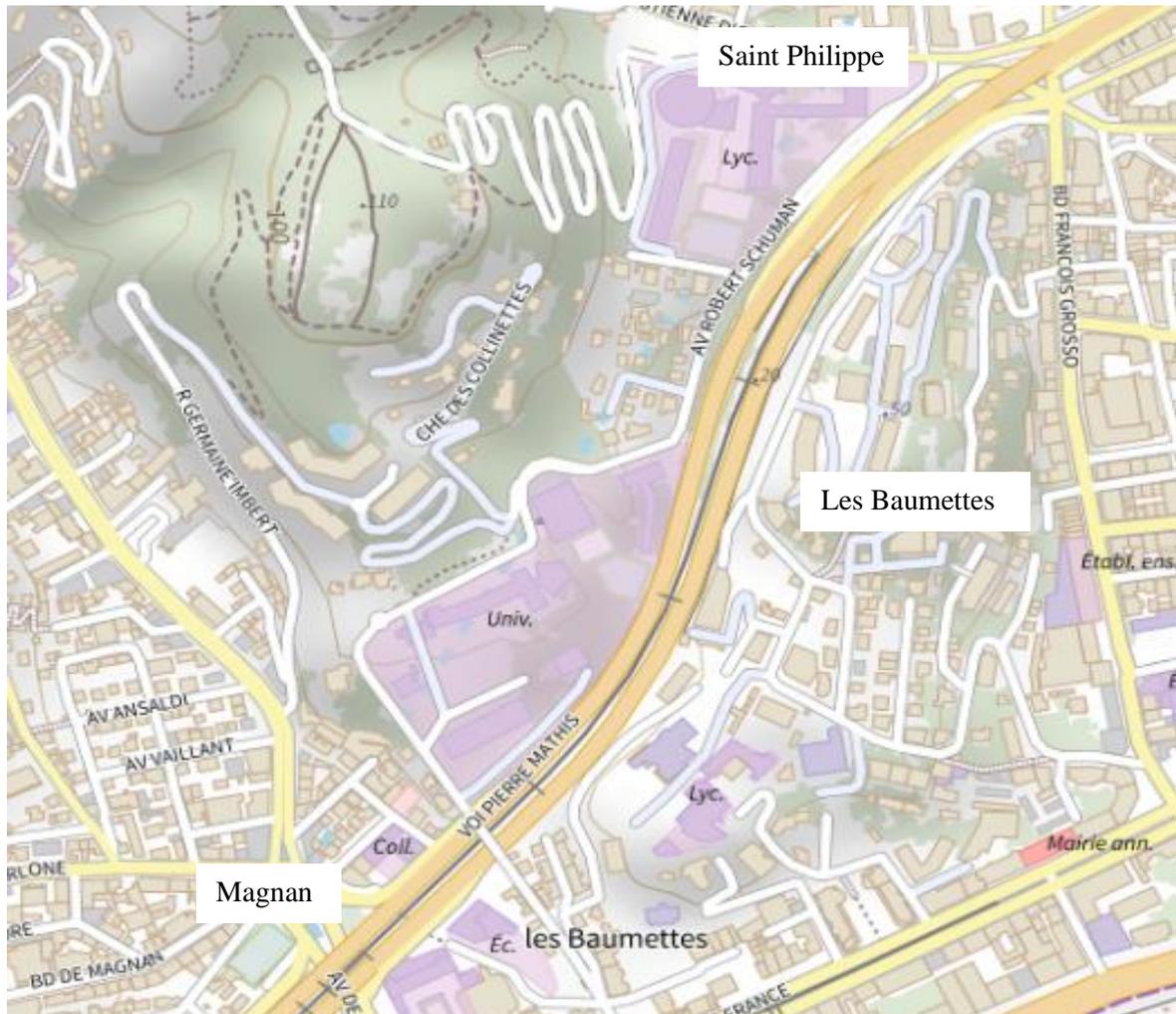


Figure 42. Situation du quartier des Baumettes par rapport à la voie rapide. Plan de Géoportail de 2020.

La solution proposée est ainsi la même : faire usage de végétaux pour faire disparaître la masse de béton de la voie rapide, et mettre en place des matériaux absorbant le bruit. La solution proposée est raisonnable et elle est accueillie favorablement par la mairie.

Le problème se pose également en ce qui concerne la chaussée sud de la voie rapide, à la hauteur des Baumettes. Dans un premier temps, la solution de placer des jardinières au pied du mur de soutènement sud est abandonné. Dans un rapport du 7 octobre 1974⁷¹⁶, le service des Grands Travaux rappelle au directeur général des Services techniques que des jardinières avaient été placées en bas du mur de soutènement après l'ouverture du premier tronçon de la voie rapide en décembre 1962. Toutefois, les plantations n'ont pas tenu : « [...] il s'est avéré qu'en dépit de ces circonstances favorables, des soins constants dont elles ont fait l'objet, les

⁷¹⁶ AM, 606W61, dossier « Saint Philippe-Magnan », rapport à monsieur le directeur général des services techniques du 7 octobre 1974.

plantes n'ont jamais produit les résultats escomptés. » Cette première tentative d'installer des plantes le long de la voie rapide a donc été un échec. Mettre de nouveau des jardinières serait compliqué puisque la chaussée a été élargie à 9 m en 1970, ce qui a conduit à la réduction du trottoir nord, et à la suppression du trottoir sud sous le mur de soutènement⁷¹⁷. De plus, la circulation a augmenté ainsi que le « taux de gaz nocifs à l'origine de l'étiollement des plantes »⁷¹⁸, et l'espace d'intervention serait très réduit⁷¹⁹. C'est pourquoi l'idée de replanter des jardinières en bas du mur de soutènement de l'avenue des Baumettes est abandonnée.

Dans un deuxième temps, la solution d'accrocher des jardinières sur le mur lui-même est également abandonnée. Dans un compte rendu adressé au directeur général des services techniques de 1974, l'ingénieur divisionnaire, M. Echene fait part des difficultés rencontrées :

M. Echene souligne la difficulté d'accès pour l'entretien. L'acquisition d'une girafe serait indispensable. L'arrosage se ferait au goutte à goutte par des tuyaux extérieurs, d'un effet peu satisfaisant. Enfin, il faudrait trouver un système d'évacuation d'eau derrière le mur, ce qui a l'inconvénient d'amener de l'eau dans les drains.⁷²⁰

Le même problème se pose que pour la fontaine place Saint Philippe : l'eau risque d'abîmer l'infrastructure de la voie rapide. L'ingénieur propose alors de placer les jardinières seulement en crête du mur. Comme nous pouvons le voir, les jardinières envisagées posent de sérieux problèmes d'entretien. Cette solution est sans doute liée au manque d'anticipation de la part des techniciens : le système des jardinières n'a pas été pensé suffisamment à l'avance pour être bien intégré à l'infrastructure de la voie rapide.

⁷¹⁷ *Ibidem.*

⁷¹⁸ Ce constat est aussi une reconnaissance indirecte de la nuisance et du danger pour la santé publique.

⁷¹⁹ *Ibidem.*

⁷²⁰ AM, 606W61, dossier « Saint-Philippe Magnan » compte rendu du service des Grands Travaux à Monsieur le Directeur Général des Services Techniques du 12 juillet 1974.

3 Masquer le mur de contre-rive nord.

La construction du mur de contre-rive nord pose également des problèmes d'ordre esthétique. Une note du service des Grands Travaux, adressée au service des Jardins du 21 février 1974, fait le point sur la possibilité d'installer des jardinières sur le mur de soutènement de la chaussée nord, celle qui est visible pour les habitants de l'avenue des Baumettes⁷²¹. Le service des Grands Travaux fait part de ses doutes quant au projet proposé par le service des Jardins :

Le projet que vous présentez se heurte à de sérieuses difficultés du fait de la nécessité de ménager le passage du câble sous gaine [...] pour alimentation des candélabres, d'une part, et de quatre câbles de signalisation sous gaine [...], d'autre part. [...]

D'autre part, toutes les gaines doivent être noyées dans un massif de béton afin d'assurer l'étanchéité.

On voit sur le dessin ci-joint (solution 2)⁷²² que ces impératifs réduisent considérablement la place disponible pour remplir les poches de terre végétale, et l'on peut craindre de ce fait que les plantes ne puissent se développer normalement.

Encore faut-il noter qu'on peut émettre de sérieuses réserves sur la possibilité pratique de réaliser l'enrobage en béton des câbles de signalisation et leur fixation tels que prévus sur le dessin.⁷²³

En définitive, le service des Grands Travaux valide la solution de poser les jardinières sur le trottoir du mur de la chaussée nord. Les jardinières devront avoir une dimension réduite pour éviter l'effet de paroi pour les automobilistes. Une canalisation « spitée » au mur assurera l'arrosage automatique. Bien qu'une solution soit trouvée, nous nous rendons compte que la pose de jardinières reste problématique.

La mairie s'empresse alors de répondre aux riverains ayant demandé que des améliorations esthétiques soient apportées. Le dossier en question contient, par exemple, la réponse de la mairie à une riveraine de la voie rapide, Madame Giovachini, qui habite au 76 avenue des Baumettes. Elle réclame que le mur de soutènement de la chaussée nord soit masqué par de la végétation, et que des plantes d'alignement soient plantées le long de l'avenue des

⁷²¹ Soulignons au passage que cette note est antérieure au courrier de Maurice Witrand, ce qui montre que les services municipaux planchaient déjà sur le sujet.

⁷²² Le dessin en question ne se trouve pas dans les archives.

⁷²³ AM, 606W61, note du service des Grands Travaux au service des Jardins, 21 février 1974.

Baumettes, afin de cacher la voie rapide. L'adjoint délégué au maire de Nice répond à Madame Giovachini :

J'ai l'honneur de vous faire connaître que le mur de soutènement⁷²⁴ sera masqué par des plantes grimpantes. Cette réalisation sera effectuée au fur et à mesure que l'avancement du chantier le permettra.

Compte tenu du peu de largeur du trottoir qui longe l'avenue des Baumettes, il n'est pas possible d'envisager la plantation d'arbres d'alignement.⁷²⁵

Ce débat sur les plantations d'arbres montre que les riverains tiennent absolument à ce que la voie rapide soit cachée, afin de conserver un paysage urbain plus agréable. Toutefois, selon la mairie, la configuration du terrain, comme l'étroitesse de l'avenue des Baumettes ne permettent pas d'apporter satisfaction aux demandes des habitants.

Finalement, en 1975, les services municipaux prévoient d'implanter des jardinières en crête de mur sur 48 des 69 arches constituant le mur de soutènement de l'avenue des Baumettes au-dessus de la chaussée sud, mais aussi en crête du mur de soutènement au-dessus de la chaussée nord⁷²⁶. La plantation de plantes grimpantes sur la crête du mur de parement de la chaussée nord a pour but de masquer le béton de ce mur pour les habitants de l'avenue des Baumettes qui ont une vue directe sur la voie rapide. Un rapport du service des jardins à l'attention du directeur général des Services techniques reprend ces informations et propose la liste des essences à installer :

Suite aux instructions verbales que vous avez bien voulu nous donner, nous avons étudié la possibilité de garnir au moyen de plantes grimpantes, le mur de soutènement de la chaussée sud de l'AUS, entre Saint Philippe et l'avenue Saint Laurent.

Ce mur est constitué par 69 niches présentant par rapport à l'alignement général, un retrait de 0,48 mètres environ.

Il serait possible de placer dans chacun de ces renforcements deux jardinières de 1 000 X 40 X 40 dans lesquelles pourraient être plantées deux plantes grimpantes telles que :

- Lierres verts
- Lierres panachés
- Bégonias
- Chèvrefeuilles
- Jasmins
- Ampélopsis

⁷²⁴ Il s'agit du mur de soutènement au Nord de la chaussée Nord alors en cours de construction.

⁷²⁵ AM, 606W61, dossier « chaussée Sud, avenue des Baumettes », réponse de l'adjoint-délégué à Madame Giovachini, le 21 octobre 1974.

⁷²⁶ AM, 606W61, note du service des jardins au service des grands travaux, le 2 avril 1975.

- Bougainvilliers

Le seul inconvénient consiste en l'absence de bouches d'arrosage pour l'entretien de ces plantations.

Il pourrait éventuellement être procédé à des arrosages périodiques au moyen d'une citerne automobile, mais il est à craindre que compte tenu de la circulation intensive des véhicules de tout tonnage sur cette voie, cette pratique ne soit la cause d'accidents.⁷²⁷

La question de l'arrosage reste une source d'interrogations. La solution aurait été, comme le précise le rapport que nous avons cité, l'emploi d'une citerne automobile, mais le passage de cette dernière sur la voie rapide aurait perturbé la circulation. C'est pour cette raison que les plantations envisagées n'ont pu être installées au pied du mur de soutènement de la chaussée sud. En plus de cela, il n'était pas possible de procéder à des plantations sous toutes les arches. Un rapport du 6 février 1974 nous apprend que :

[...] les huit premières arches situées à l'Est sont surmontées par une paroi rocheuse dans laquelle il paraît difficile de ménager des poches de plantation

Il serait donc éventuellement possible de prévoir des plantes retombantes sur 48 arches. À raison de deux plantes par arche.

Il pourrait être mis en place 96 plantes retombantes⁷²⁸.

Néanmoins, la ville signale « qu'il n'existe pas de bouches d'arrosage sur l'avenue des Baumettes [ce qui rend] très difficile l'entretien de ces plantes »⁷²⁹. La mairie semble manquer de volonté. Alors qu'elle est prête à déboursier des millions pour réaliser une structure à la fois imposante et technique qu'est la voie rapide, voici que la mairie rechigne à installer une bouche d'arrosage sur l'avenue des Baumettes. Il aurait été très certainement réalisable techniquement d'installer des jardinières le long de la voie rapide. Toutefois, cette installation a sans doute été jugée trop onéreuse et trop peu « utile » par la mairie. Le souci d'embellissement par la verdure a ses limites, en particulier en ce qui concerne le coût.

⁷²⁷ Am, 606W61 Rapport du service des jardins adressé à Monsieur le Directeur Général des Services Techniques, le 13 février 1974.

⁷²⁸ AM, 606W61, rapport du service des jardins à Monsieur le Directeur Général des Services Techniques, le 6 février 1974.

⁷²⁹ *Ibidem*.

D) L'abandon des arbres d'Estienne d'Orves

Ce manque de volonté de la part de la municipalité se constate également lorsqu'il s'agit de sauvegarder des arbres dans l'avenue Estienne d'Orves. En effet, la construction de la voie rapide entraîne dans cette artère un rétrécissement de l'espace disponible au sol pour les piétons, et donc pour l'aménagement des trottoirs. Il faut donc abattre plusieurs arbres, ce contre quoi s'insurge le président du conseil syndical d'un immeuble nommé l'Artémis, Henri Seguin, au 8 avenue d'Estienne d'Orves⁷³⁰ :

Il existait dans le tronçon « rue Clavier-Boulevard François Grosso » un trottoir longeant la voie ferrée complanté d'acacias, et cela sur toute sa longueur.

En perspective des travaux de la voie rapide, ces arbres ont été arrachés depuis la fin desdits travaux, ils ont été substitués par un parking fort disgracieux et surtout fort sale, car les usagers le transforment en poubelle en y parsemant toutes les ordures qu'ils amoncellent dans leurs voitures ; cela malgré tout le mal que se donne le cantonnier pour y remédier.

Nous espérons qu'après la terminaison des travaux, vous nous auriez rendu notre trottoir et surtout nos arbres. [...] en plus de leur charme ces arbres amortissaient le bruit causé par le trafic des trains, qui soit dit en passant est devenu plus gênant depuis que la voie rapide lui sert de caisse de résonance.⁷³¹

Si le membre du conseil syndical d'un immeuble s'exprime ainsi, il y a de fortes chances pour que l'agacement soit général, et on peut le comprendre à la lecture de cette lettre. La construction de la voie rapide entraîne une dégradation de la qualité de vie : dommage esthétique avec la construction de la voie et la disparition des arbres, dommage en lien avec la présence d'un parking mal entretenu, et dommage sonore avec le bruit des trains amplifié par la voie rapide. Henri Seguin rappelle au maire l'une de ses promesses :

[...] si ma mémoire est bonne, c'est bien vous qui avez dit « Quand nous arracherons un arbre, nous en planterons deux à la place ». Pour l'avenue d'Estienne d'Orves cela n'a pas été le cas.⁷³²

Il ne nous est pas possible de vérifier cette promesse de Jacques Médecin, mais il est fort probable qu'elle soit vraie. Le fait que le maire ait tenu un tel discours nous en dit long sur les attentes de la population et sur le discours politique destiné à les calmer.

⁷³⁰ Nous savons que l'auteur du courrier, Henri Seguin, est membre du conseil syndical de l'immeuble l'Artémis car son nom réapparaît dans un autre dossier afférant à la voie rapide. Voir dossier 699W9, AM.

⁷³¹ AM, 606W61, lettre de Henri Seguin au maire de Nice, du 20 novembre 1976.

⁷³² *Ibidem*.

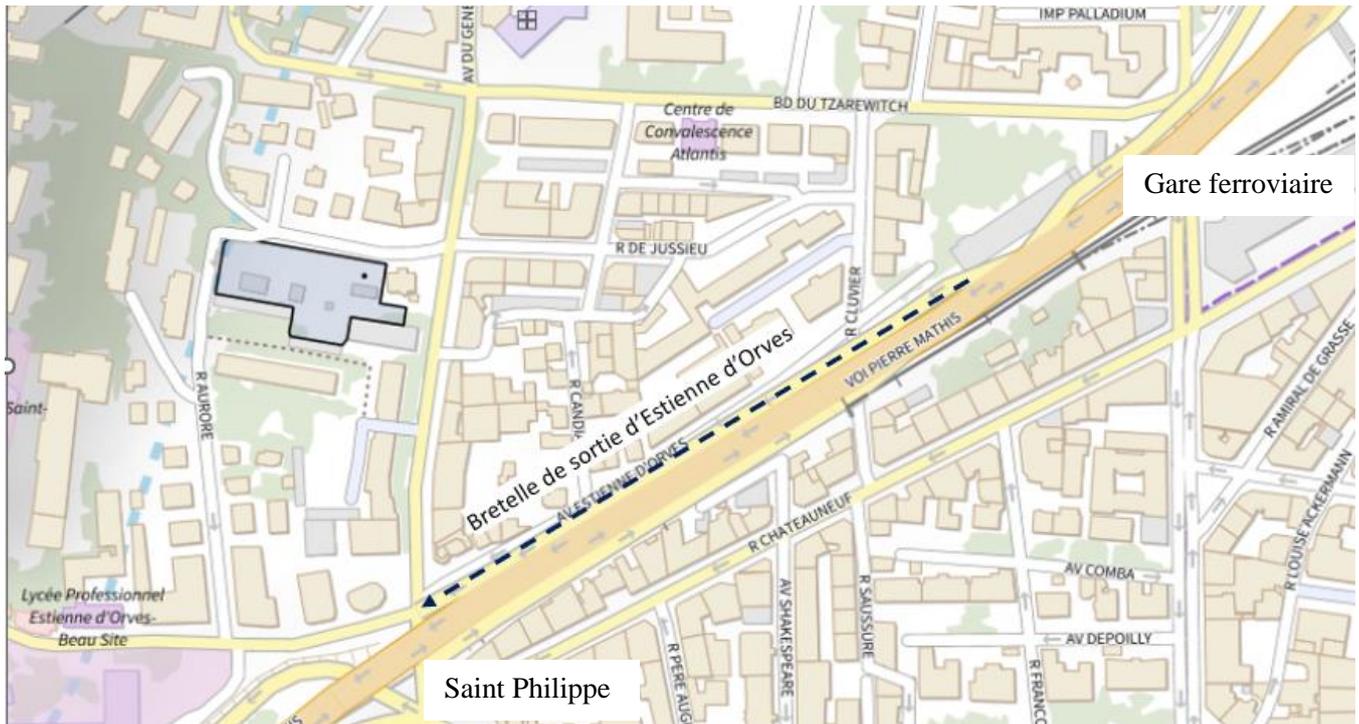


Figure 43. Bretelle de sortie d'Estienne d'Orves. Carte réalisée par S. Bodinier, sur un plan de Géoportail de 2020.

Malheureusement pour Henri Seguin, et les autres habitants de ce secteur d'Estienne d'Orves, la mairie répond par la négative :

[...] il s'est avéré qu'une plantation d'arbres ne pouvait être envisagée le long des immeubles de l'avenue d'Estienne d'Orves entre le boulevard François Grosso et la rue Cluvier.

En effet, la présence sous trottoir d'un très grand nombre de canalisations (EDF, GDF, CGE) rend impossible cette éventualité.

Il en est de même pour le parking se trouvant en bordure de la voie ferrée, car la dalle de la voie rapide forme à cet endroit une zone d'ombre préjudiciable au développement normal des arbres.⁷³³

L'argumentaire de la mairie repose sur la difficulté, voire l'impossibilité, technique posée par les exigences des riverains. Si des solutions techniques ont pu être trouvées pour le viaduc surplombant le centre-ville, il nous semble alors que des solutions auraient pu être trouvées pour planter des arbres, tout comme pour installer des jardinières sur les piliers de la voie rapide. La question se pose de savoir si ce n'est pas le manque de volonté de la part de la municipalité qui fait défaut. En effet, mobiliser des savoir-faire et du matériel pour permettre à la végétation de perdurer a pu sembler onéreux et superflu aux décideurs municipaux. La mairie a certes envisagé de créer un décor de verdure pour mieux faire accepter le projet de la voie rapide.

⁷³³ AM, 606W61, lettre de l'adjoint délégué au maire à Henri Seguin du 28 décembre 1976.

Cependant, les solutions proposées par les services techniques n'ont pas été retenues, sans doute en raison du manque de volonté politique. Les préoccupations esthétiques restent secondaires aux yeux des élus.

III. Un projet qui rencontre de faibles résistances.

A) L'échangeur Saint Lambert et la naissance d'une préoccupation « environnementale ».

1 Un échangeur complexe à bâtir.

a Des travaux longs et coûteux.

Il faut attendre le 6 mars 1979 pour que le conseil municipal décide de poursuivre les travaux de la voie rapide jusqu'au tunnel de Cimiez⁷³⁴. Selon les prévisions, les travaux se prolongeront jusqu'en 1984 et ils sont estimés à plus de 200 millions de francs. Non seulement ce coût est élevé, mais les subventions de l'État baissent nettement (environ 20% des dépenses). L'échangeur Saint Lambert doit faire la jonction entre le viaduc et le tunnel de Cimiez (figure 44). Les travaux de l'échangeur Saint Lambert sont aussi spectaculaires que ceux réalisés pour le viaduc : des poutres longitudinales reliant les piliers et devant supporter le tablier sont mises

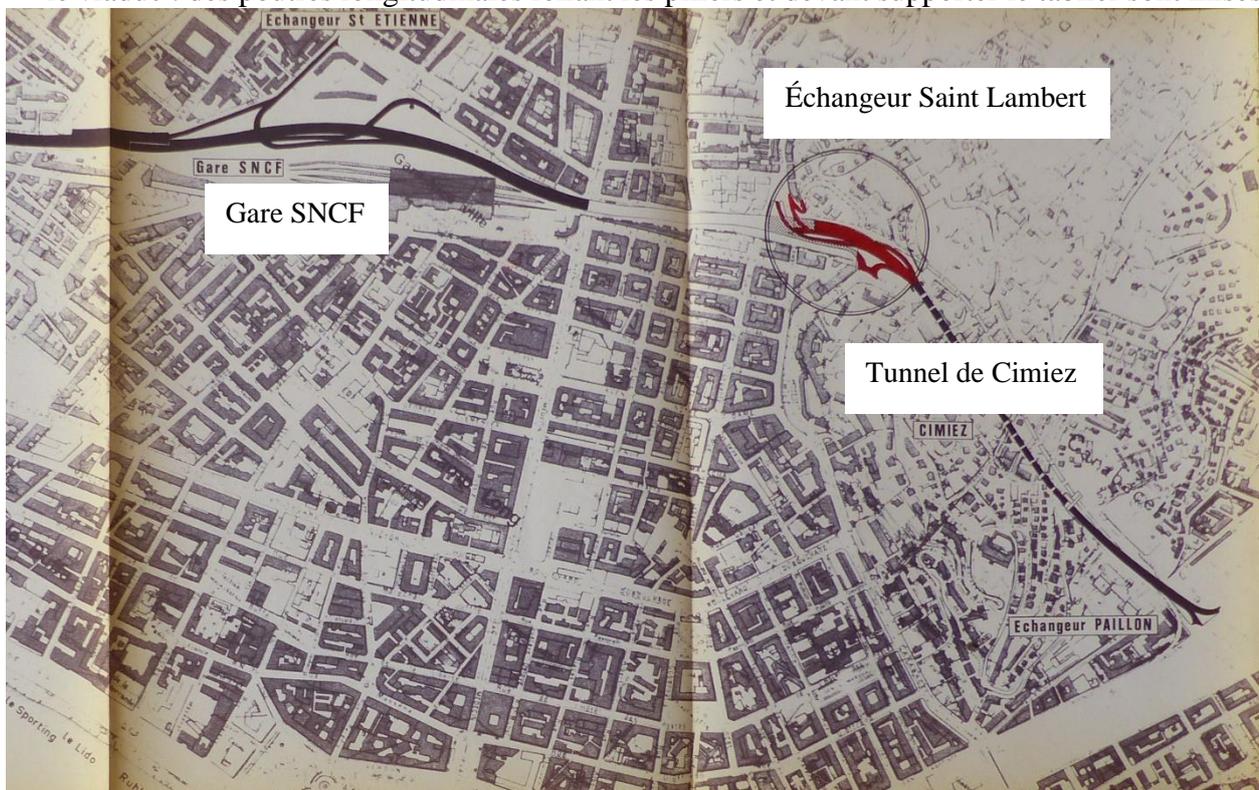


Figure 44. Situation de l'échangeur Saint Lambert. AM, 708W7.

⁷³⁴ *Nice Matin*, « Le conseil municipal décide de poursuivre la réalisation de la voie rapide jusqu'au tunnel de Cimiez », 7 mars 1979.

en place : ces poutres font 40 m de longueur moyenne, 2,30 mètres de hauteur et 150 tonnes⁷³⁵. Elles sont produites sur place car il serait trop compliqué de les acheminer à travers la ville de Nice. Nous ne reviendrons pas sur ces travaux de prolongement du viaduc puisqu'ils n'ont pas rencontré de difficulté particulière par rapport au début de la construction du viaduc. Nous nous attarderons en revanche sur l'échangeur Saint Lambert en raison de son positionnement stratégique, mais aussi de la complexité de sa construction.

Le 10 décembre 1981, le conseil municipal approuve les dispositions techniques du projet de l'échangeur Saint Lambert et décide de l'appel d'offres restreint des travaux. Le 14 juin 1982, la commission d'appel d'offres attribue, encore une fois, les travaux du lot n°1 au groupement Nicoletti-Spada-Perona, et ceux du lot n°2 à Perona⁷³⁶. La construction peut alors débiter le 7 décembre 1982. Elle est en fait la première étape de la jonction entre le tunnel de Cimiez et le viaduc déjà à moitié construit sur la moitié du centre-ville⁷³⁷. La Ville estime que la construction s'étalera de décembre 1982 à l'automne 1985. Il est prévu, avant de l'achever, de permettre la jonction entre le viaduc et le tunnel de Cimiez dès la fin de 1983 par un autre viaduc long de 750 mètres. Pour le moment, la voie rapide ne possède qu'une seule chaussée. Il ne sera donc pas possible, depuis le tunnel, de rejoindre le boulevard de Cimiez, pas plus que, venant de Cimiez, d'entrer dans l'AUS⁷³⁸.

Concernant les travaux proprement dits, ceux-ci s'avèrent difficiles d'un point de vue technique. D'une part, l'échangeur est compliqué dans sa configuration : il doit à la fois desservir la colline de Cimiez qui est en hauteur, le centre-ville au niveau du sol, ainsi qu'assurer la liaison entre le viaduc et la colline de Cimiez. L'échangeur doit ainsi assurer la circulation sur trois niveaux. D'autre part, concernant les travaux préliminaires, il a fallu réaliser des terrassements sur l'emplacement du futur échangeur et implanter des piles de soutien entre les voies ferrées, cela jusqu'à une profondeur comprise entre 25 et 30 mètres⁷³⁹. Malheureusement, la géologie a joué des tours au chantier. Il a été nécessaire de creuser plus profondément que prévu, c'est-à-dire qu'au lieu de creuser jusqu'à 38 mètres, les entreprises du chantier ont dû creuser jusqu'à 52 mètres pour atteindre la couche dure⁷⁴⁰. Autre problème,

⁷³⁵ *Nice Matin* « Voie rapide de Nice. Une poutre de 150 tonnes est lancée tous les trois jours à la hauteur d'un 5^e étage. », 25 mars 1980.

⁷³⁶ AM, 1D1 234, délibération du 1^{er} octobre 1982, p. 124.

⁷³⁷ *Nice Matin*, « La voie rapide à cœur ouvert », 4 janvier 1983.

⁷³⁸ Le second tube n'ayant pas été réalisé, cette situation qui devait être temporaire est en fait toujours d'actualité.

⁷³⁹ *Nice Matin*, « La voie rapide à cœur ouvert », 4 janvier 1983.

⁷⁴⁰ *Nice Matin*, « Echangeur Saint Lambert : des prouesses techniques », 3 juillet 1984.

une faille géologique a été repérée dans le sous-sol sous le perré de la SNCF. Cet accident du sous-sol se trouvait à l'endroit où le perré incliné de la SNCF empêchait les sondages, ce qui n'avait pas permis aux services techniques d'anticiper la difficulté. Les terrains, faits de gypses décomposés et de quelques marnes molles, ont alors été consolidés par l'injection, grâce à des tubes, de coulis de ciment sous une pression de 5 bars. Une autre innovation technique s'est imposée. Entre l'avenue Saint Lambert et l'avenue de l'Olivetto, devait prendre place un remblai pour la future rampe de la bretelle menant au viaduc. Le sol étant fragile, celui-ci a été consolidé grâce à un procédé utilisé pour la première fois en France : un mortier de sables et de cendres volantes a été injecté dans le sous-sol.

Finalement, l'échangeur Saint Lambert est inauguré le 24 février 1986, après quelques retards. Le viaduc n'est achevé qu'à l'automne 1986⁷⁴¹. Ces retards ont un coût. Aussi, une délibération du conseil municipal du 28 mars 1986⁷⁴² nous apprend que le groupement Nicoletti-Spada, qui a réalisé les travaux de l'échangeur Saint Lambert, a déposé le 11 février un mémoire en demande d'indemnisation en raison des problèmes liés au chantier, essentiellement dus à des « caractéristiques géologiques beaucoup plus défavorables que celles normalement prévisibles ». Un supplément de dépenses de 11 863 127 francs sera ainsi versé au groupement d'entreprises. Les particularités de la géologie niçoise ont donc joué des tours à la mairie en accroissant les dépenses pour la construction de l'autoroute urbaine. Certes, il est rare qu'un chantier soit terminé dans les temps, mais la dépose d'un mémoire pour indemnisation de la part des industries du chantier prouve que la tâche était complexe à réaliser. Encore une fois, le coût de la voie rapide est grevé, ce qui n'arrange guère la comptabilité de la Ville. Rappelons que, dans les années 1980, est lancé le chantier de l'Autoroute Urbaine Est. La Ville de Nice est donc engagée sur plusieurs fronts, ce qui ne fait qu'accroître la pression sur ses sources de financement. La question qui se pose dès lors est : jusqu'à quand la Ville peut-elle tenir ?

b Un échangeur plus que jamais nécessaire.

La nécessité de bâtir l'échangeur Saint Lambert n'est à aucun moment remise en question. En 1981, la construction du viaduc au-dessus du centre-ville a bien avancé, ainsi que le percement du tunnel de Cimiez. Il reste à réaliser la jonction entre ces deux parties de la voie

⁷⁴¹ *Nice Matin*, « Circulation. L'échangeur Saint Lambert sera inauguré mardi », 23 février 1986.

⁷⁴² AM, 1D1 253, délibération du 28 mars 1986, p. 219.

rapide au-dessus de l'avenue Saint Lambert. Or, c'est exactement à cet endroit que Pierre Mathis avait prévu de faire bâtir l'échangeur Saint Lambert qui doit être le complément à l'est du demi-échangeur de Saint Étienne⁷⁴³. La municipalité compte entamer les travaux de l'échangeur Saint Lambert avant que ne soient terminés ceux du viaduc. En effet, la mairie possède déjà l'emprise foncière nécessaire à la construction de l'échangeur Saint Lambert, mais d'importantes acquisitions doivent encore être réalisées pour poursuivre la construction du viaduc⁷⁴⁴. De plus, la circulation de la voie rapide est interrompue au niveau de ce futur échangeur. Rappelons que le tunnel de Cimiez est ouvert à la circulation depuis 1977 et que l'absence de l'échangeur crée, comme l'écrit un article de *Nice Matin*, « un hiatus de plus d'un kilomètre [...] fort gênant puisqu'on devait le parcourir entièrement dans la voirie ordinaire »⁷⁴⁵. Le projet de l'échangeur Saint Lambert répond à une double exigence sur le plan routier :

- permettre de répondre en première phase au seul problème de raccordement du viaduc au tunnel Malraux en améliorant son accès Ouest.
- Pouvoir s'adapter dans le futur au deuxième tunnel Malraux sans que les ouvrages construits en première phase n'aient à être modifiés dans leurs structures.⁷⁴⁶

Il est effectivement prévu à cette époque de réaliser un second tunnel⁷⁴⁷ sous la colline de Cimiez afin de permettre un meilleur écoulement de la circulation automobile. C'est dire si l'emplacement de l'échangeur Saint Lambert est stratégique, au carrefour de la voie rapide, de deux tunnels (dont un en projet), du centre-ville et des collines de Cimiez et de Rimiez :

La colline de Cimiez et celle de Rimiez – Cap de Croix ont vu leur population s'accroître dans de larges proportions depuis une quinzaine d'années. À leur nombre doit être ajouté celui des habitants dont les résidences s'étagent sur les pentes de l'aire Saint-Michel ou de Falicon. Un point commun pour tous : leurs déplacements se font à 95% vers l'hypercentre, même si ce n'est pas là leur destination finale et qu'ils se dirigent ensuite vers la promenade des Anglais.⁷⁴⁸

Cet échangeur, et nous aborderons ce point à plusieurs reprises, se veut aussi respectueux de son environnement :

Au plan de l'environnement, les données du site et la proximité du Musée National Chagall imposaient de soigner tout particulièrement l'intégration des ouvrages à construire à l'existant. Nous avons donc été amenés à prévoir une sortie en souterrain du tunnel Malraux, en première phase à éviter de toucher au versant Sud de la colline

⁷⁴³ AM, 953W67, avant-projet sommaire, pp. 3-5.

⁷⁴⁴ AM, 1D1 229, délibération du 10 décembre 1981, p. 135.

⁷⁴⁵ *Nice Matin*, « La Voie rapide à cœur ouvert. Les travaux de jonction avec le tunnel de Cimiez viennent de commencer », 4 janvier 1983.

⁷⁴⁶ AM, 953W67, avant-projet sommaire, pp. 3-5.

⁷⁴⁷ Voir p. 210.

⁷⁴⁸ *Nice Matin*, « Trémie et mini-tunnel à l'étude pour relier Cimiez à la voie rapide », 3 mars 1986.

de l'Olivetto, et en seconde phase à installer de grands jardins sur la boucle de l'échangeur qui sera construite en souterrain.⁷⁴⁹

Le terme environnement doit être pris ici au sens large. Il ne s'agit pas de la place de la nature en particulier, mais plutôt d'environnement urbain au sens large, incluant le patrimoine et les biens culturels⁷⁵⁰ puisqu'il est question de ne pas nuire au musée Chagall. Les autorités souhaitent réaliser un échangeur qui se fondrait, en quelque sorte, dans cet environnement afin de ne pas l'endommager. C'est pourquoi l'échangeur Saint Lambert se doit d'être rendu discret, notamment par l'utilisation de « grands jardins ». Ce souci de fondre la voie rapide dans le paysage urbain n'est pas nouveau. Souvenons-nous que Pierre Mathis avait souhaité parer le mur de soutènement qui bordait la chaussée sud de la voie rapide par des maçonneries et des plantes grimpantes. Il est aussi difficile de fondre la voie rapide dans le décor urbain que de rendre un éléphant invisible en pleine savane. Néanmoins, dans la mesure du possible, les autorités tentent d'accorder la voie rapide avec son « environnement » dans un souci d'esthétique.

Concernant les travaux, les autorités municipales souhaitent que le chantier de l'échangeur Saint Lambert soit ouvert à l'automne 1982 et terminé au premier semestre 1985⁷⁵¹. Les travaux du viaduc entre Malausséna et l'échangeur Saint Lambert débutent à l'automne 1984, et les travaux de jonction avec le tunnel Malraux en 1986. Le coût de l'échangeur Saint Lambert est estimé à 47 800 000 francs⁷⁵². Par la délibération du 1^{er} octobre 1982, les travaux seront confiés aux entreprises Nicoletti-Spada-Perona⁷⁵³. La tâche ne sera pas facile car il est prévu de mettre en place « une importante masse de remblais sur des sols de qualité médiocre »⁷⁵⁴. Pour ce faire, la société SIMECSOL, chargée de l'étude du terrain, recommande d'avoir recours à une auscultation des sols afin de mieux en connaître leur nature et d'en évaluer la solidité⁷⁵⁵. Il s'agit d'une difficulté à laquelle la ville de Nice est régulièrement confrontée dès qu'un aménagement urbain nécessite des excavations. La composition du sous-sol niçois nécessite de nombreuses précautions afin d'assurer la solidité des ouvrages qui seront bâtis au-dessus. Le terrain sur lequel doit être érigé l'échangeur Saint Lambert n'échappe pas à cette fatalité.

⁷⁴⁹ AM, 1D1 229, délibération du 10 décembre 1981, p. 136.

⁷⁵⁰ Par « environnement urbain » nous entendons tout ce qui entoure le citadin, c'est-à-dire les bâtiments, les infrastructures, les parcs, mais aussi tout ce qui relève du non palpable : bruit, pollution de l'air...

⁷⁵¹ AM, 1D1 229, délibération du 10 décembre 1981.

⁷⁵² *Ibidem*.

⁷⁵³ AM, 708W7, extrait des délibérations du conseil municipal du 1^{er} octobre 1982.

⁷⁵⁴ AM, 1D1 235, délibération du 10 décembre 1982.

⁷⁵⁵ *Ibidem*.

c Un chantier qui s'éternise à cause de la mauvaise qualité du sous-sol.

L'échangeur sera finalement inauguré le 25 février 1986. Les travaux de l'échangeur Saint Lambert ont en fait pris du retard, comme pour le tunnel de Cimiez, à cause de la mauvaise qualité du sous-sol, comme nous l'apprend la délibération du 28 mars 1986 :

Le Groupement d'Entreprises NICOLETTI-SPADA, qui a réalisé les travaux de construction de l'échangeur Saint Lambert de l'Autoroute Urbaine Sud, a déposé le 11 février 1986 un mémoire en demande d'indemnisation, conséquemment aux différents problèmes rencontrés sur le chantier et à leurs incidences financières, ces problèmes étant liés, pour l'essentiel, à la rencontre de caractéristiques géologiques beaucoup plus défavorables que celles normalement prévisibles.⁷⁵⁶

Par la même délibération, le conseil municipal donne son accord pour qu'une somme supplémentaire de 11 863 127 F soit versée au groupement d'entreprises. Effectivement, le sous-sol a donné du fil à retordre aux différents acteurs de l'aménagement⁷⁵⁷ comme nous le rappelle un article de *Nice Matin* de juillet 1984. Les études nécessaires, sondages en profondeur, prélèvements de carottes aux différents niveaux, établissement d'un profil des couches résistantes sur lesquelles s'appuierait l'ouvrage, ont été réalisés. Cependant :

Au dernier moment on devait découvrir une faille verticale dans cet endroit charnière où s'amorce le plissement de la colline, zone de sols broyés où cassures et fissures forment un réseau complexe. Cet « accident » du sous-sol se trouvait, comme par hasard, à l'endroit même où le perré incliné de la SNCF empêchait les sondages...⁷⁵⁸

Le sous-sol a dû être renforcé par des coulis de ciment et un mortier de sable⁷⁵⁹. Par conséquent, l'échangeur Saint Lambert est inauguré seulement le 24 février 1986, alors qu'il demeure incomplet :

[...] le viaduc n'étant pas encore achevé [...] l'échangeur n'aura qu'une fonction limitée à la sortie du tunnel et à son accès, à partir de la voirie ordinaire qui, à cet endroit est particulièrement dense.⁷⁶⁰

L'échangeur sera achevé avec la finalisation du viaduc Malausséna-Cimiez, inauguré le 21 novembre 1986.

⁷⁵⁶ Am, 1D1 253, délibération du 28 mars 1986, p. 219.

⁷⁵⁷ Il en a été de même pour le creusement du tunnel de Cimiez comme nous l'avons vu p. 207.

⁷⁵⁸ *Nice Matin*, « Échangeur Saint Lambert : des prouesses techniques », 3 juillet 1984.

⁷⁵⁹ *Ibidem*.

⁷⁶⁰ *Nice Matin* « L'échangeur de Saint Lambert sera inauguré mardi », 23 février 1986.

L'étude de l'échangeur Saint Lambert est un excellent point d'observation pour prendre conscience de la prise en considération, quoique timide, de l'environnement à cette époque. Ici, le terme environnement renvoie à la notion d'effort paysager. Cet effort paysager impose à la ville des précautions : une étude d'impact a été sollicitée auprès d'un laboratoire, et les mesures d'aménagement de l'échangeur prévoient l'installation de remblais de terre pour planter des végétaux et atténuer le bruit des véhicules automobiles et ferroviaires. Autrement dit, l'environnement est un nouvel élément avec lequel il faut compter, ce qui n'était pas le cas dans les années 1960 et au tout début des années 1970. Nous doutons fortement que la Ville était prête à remettre en question le projet de la voie rapide pour des questions environnementales : le chantier était à ce stade beaucoup trop avancé pour que la Ville puisse reculer, et les autorités municipales étaient toujours dans l'état d'esprit fonctionnaliste propre aux Trente Glorieuses. Une autre hypothèse est que le quartier riche de Saint Lambert, aux électeurs puissants, représentait un obstacle non négligeable pour la Ville, ce qui n'était pas le cas plus à l'ouest. L'étude d'impact aurait eu pour but de convaincre les habitants de ce quartier que la construction de la voie rapide aurait peu d'incidences sur la qualité de vie du quartier. Nous pouvons ainsi nous demander si les études d'impact positives n'ont pas simplement servi d'argument à la ville pour légitimer son projet d'échangeur. De même, lors de sa passe d'armes avec le musée Chagall, la ville de Nice fait en partie valoir des arguments environnementaux pour défendre son projet. L'environnement est donc une donnée que la ville de Nice sait utiliser pour défendre le projet de la voie rapide.

2 La mise en place de stratégies pour faire accepter le projet.

a Un échangeur qui doit s'intégrer dans le paysage urbain.

L'achèvement du viaduc et la construction de l'échangeur Saint Lambert sont en fait traités simultanément par les autorités, bien que les deux projets soient décalés dans le temps. Le planning envisagé est le suivant :

- Fin 1981 : Achèvement des travaux du tronçon Gambetta-Malausséna.
- 1982-1984 : Acquisition des immeubles, boulevard Raimbaldi, démolitions et rescindements.
- Fin 1982 : Lancement des travaux du viaduc Malausséna-Saint Lambert. Durée : 2 ans et demi environ.

- Fin 1984 : Lancement des travaux du viaduc Malausséna-Saint Lambert. Durée 2 ans environ.
- Fin 1986 : Mise en service de la voie rapide en continu entre Saint Augustin et le Paillon.⁷⁶¹

Pour rappel, dans l'avant-projet sommaire de la voie rapide de 1970, les services techniques avaient planifié la construction de l'échangeur Saint Lambert dans le cadre du VII^e plan⁷⁶². Or, le VII^e plan a duré de 1976 à 1980, et en 1981 nous sommes entrés dans le VIII^e plan. Des retards se font déjà sentir dans la construction de la voie rapide, en partie en raison des acquisitions foncières à réaliser.

Concernant le viaduc, la notice nous fait une description très précise de l'ouvrage qui devra être réalisé, sans pour autant contenir d'informations sur d'éventuels efforts en termes environnementaux (plantation de végétaux...) :

L'Autoroute surplombe directement les voies ferrées entre Malausséna et Diderot, puis s'en écarte progressivement pour en être complètement dégagée au droit de l'Avenue Saint Lambert. La configuration des lieux, la nature du sol et un légitime souci de continuité avec le tronçon précédent, font qu'on n'a pas eu à rechercher de variante par rapport à la structure précédente. On a donc un viaduc de 12 travées (35 m de portée moyenne) à poutres indépendantes préfabriquées reposant sur des portiques transversaux. Les poteaux sont tous implantés à l'extérieur des voies ferrées, aucune possibilité d'appui n'existant entre celle-ci, et la traverse est en béton précontraint coulée en place.⁷⁶³

Ainsi, s'agit-il d'un ouvrage de très grande dimension devant respecter des données très contraignantes, comme le tracé de la voie ferrée.

En revanche, la notice nous révèle beaucoup d'éléments sur les dispositions environnementales qui ont été prises pour bâtir l'échangeur Saint Lambert. La notice contient tout d'abord, au-sujet de cet échangeur, de nombreuses indications qui révèlent toutes les précautions que la Ville a prises pour rendre cet échangeur acceptable par la population.

- de l'Ouest vers l'Est : une bretelle de sortie permettant aux usagers de l'AUS venant de l'Ouest de sortir sur le boulevard de Cimiez, et deux bretelles d'accès au tunnel, l'une pour les usagers venant de Saint Lambert Nord, l'autre pour les usagers venant de Cimiez.

⁷⁶¹ AM, 708W7, notice explicative, 9 novembre 1981 p. 1.

⁷⁶² Voir p. 182.

⁷⁶³ AM, 708W7, notice explicative, 9 novembre 1981 p. 2.

- De l'Est vers l'Ouest, une bretelle de sortie se substituant sensiblement à l'avenue Biasini actuelle.⁷⁶⁴

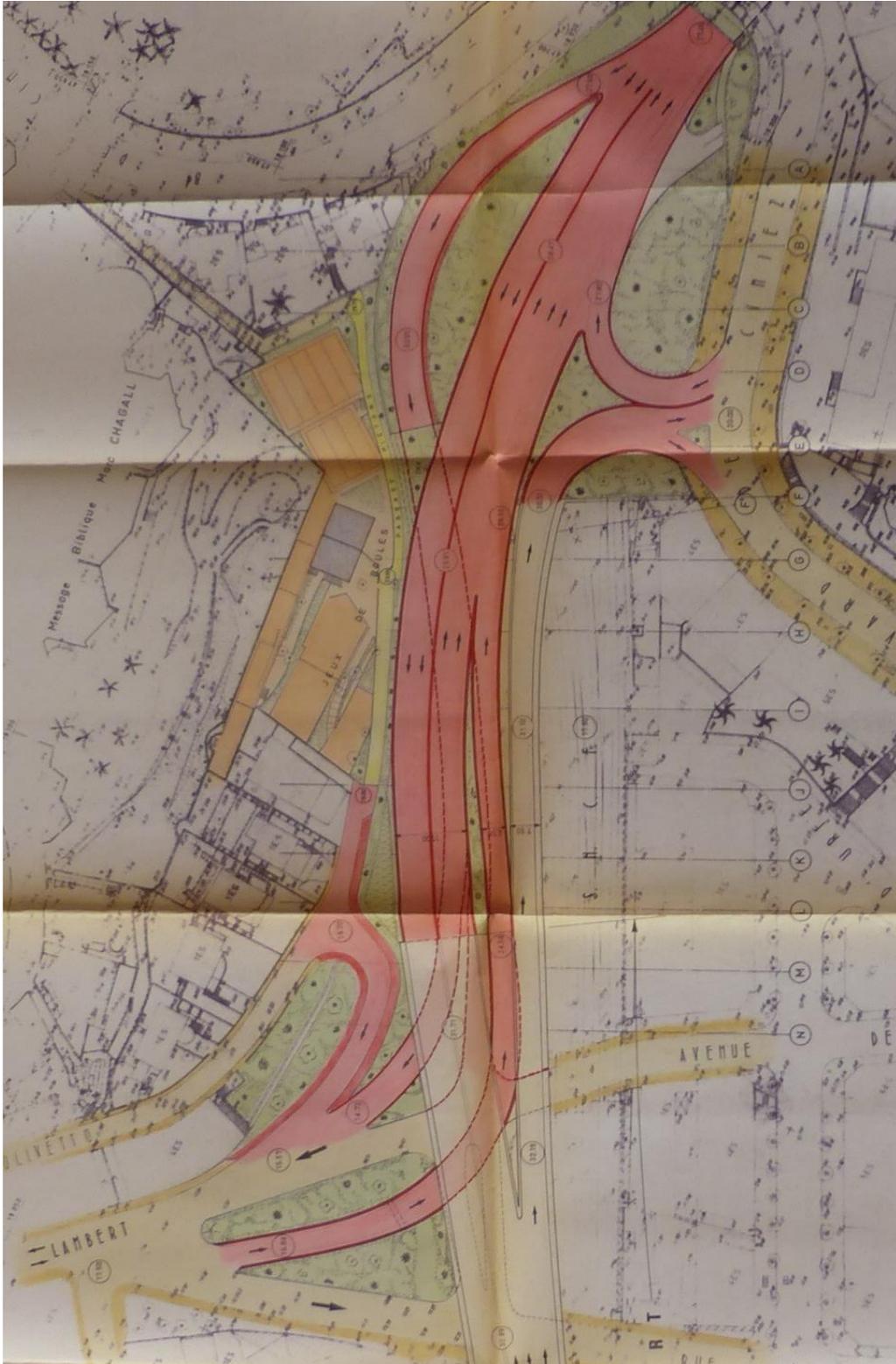


Figure 45. Échangeur Saint Lambert et les espaces vers l'environnant. AM, 708W7.

⁷⁶⁴ *Ibidem*, p. 1.

Cependant, l'échangeur causera, comme l'écrit un article de *Nice Matin*, un « préjudice esthétique » :

Il n'est pas contestable que le boulevard Raimbaldi est une belle avenue, avec ses trottoirs bordés d'arbres et une certaine unité architecturale. C'est d'ailleurs pour cette raison que les concepteurs du projet se sont efforcés de maintenir le plus possible de ces façades, préférant réduire l'épaisseur des immeubles [...] plutôt que les supprimer.

Il reste évidemment, que l'entrée du boulevard, sur l'avenue Jean Médecin, va être sensiblement modifiée et qu'apparaîtront, dans une certaine nudité, les piliers du viaduc, le mur et les caténaires de la SNCF et différents éléments sans doute fonctionnels, mais pas forcément beaux.

C'est pourquoi, insiste l'article, une « véritable composition paysagiste [...] va se développer à cet endroit afin de cacher tout ce « qu'on ne saurait voir » ». ⁷⁶⁵ Il est justement question de cette composition paysagiste dans la notice explicative des services techniques de la mairie de novembre 1981. Nous pouvons noter qu'un souci particulier est porté au paysage urbain :

L'idée directrice du projet, du point de vue de la structure de l'ouvrage, est la recherche des effets les moins néfastes pour l'environnement. C'est ce souci qui a principalement conduit à l'adoption d'un ouvrage sur remblais limités par des murs en terre armée : ces remblais permettent la mise en place de surfaces plantées importantes, qui se poursuivent vers l'Ouest sur la dalle de couverture, celle-ci pouvant être recouverte, sur les hors-lignes, de terre végétale. ⁷⁶⁶

Les autorités tâchent de végétaliser l'ouvrage (figure 45). L'ensemble des terrains plantés d'arbres est appelé square Joseph Kessel aujourd'hui. Cette appellation « square » nous semble un peu usurpée, et l'hommage à Joseph Kessel tout relatif, car les espaces plantés sont séparés les uns des autres par plusieurs chaussées. Le but de ce square est surtout de masquer, dans la mesure du possible, l'aspect massif de l'échangeur Saint Lambert, et d'appuyer le fait que la Ville conduit une politique urbaine respectueuse de l'environnement.

Il s'agit donc d'habiller la superstructure qu'est la voie rapide pour la rendre plus acceptable à l'œil. La mairie compte aussi prendre des précautions sur le plan sonore :

[...] ce remblai forme un écran entre le chemin de fer et la colline de l'Olivetto, isolant celle-ci des bruits ferroviaires. De même lui sont masqués, de par la configuration de l'échangeur, une partie des bruits routiers provenant des bretelles d'entrée et de sortie à Saint Lambert, cette dernière passant en souterrain dans le massif de remblai sus-visé. ⁷⁶⁷

⁷⁶⁵ *Nice Matin*, « La Voie rapide à cœur ouvert. Les travaux de jonction avec le tunnel de Cimiez viennent de commencer », 4 janvier 1983.

⁷⁶⁶ AM, 708W7, notice explicative, 9 novembre 1981, p. 3.

⁷⁶⁷ AM, 708W7, notice explicative, 9 novembre 1981, p. 3.

L'utilité du remblai de terre est ainsi double : d'une part, il permettra d'accueillir de la végétation et de masquer un peu l'ouvrage et, d'autre part, il réduira le bruit de la voie ferrée et de la voie rapide elle-même. Cet effort à l'égard des nuisances sonores est essentiel car il s'agit de l'une des gênes les plus importantes ressentie par les riverains d'une artère passante. Le bruit est souvent cité, dans toute la documentation que nous avons pu glaner aux Archives municipales et départementales, comme source de dépressions nerveuses, du moins de mal-être, et c'est sans doute la raison pour laquelle la mairie essaie de concilier l'utile à l'agréable. Le plan présent dans le dossier révèle, et tout Niçois peut aujourd'hui encore le constater de ses propres yeux, que des espaces verts sont prévus autour de l'échangeur Saint Lambert : d'une part, au niveau de la ville au point d'arrivée des bretelles du viaduc au sol, d'autre part sur la colline de Cimiez, au point d'arrivée des bretelles de l'échangeur sur la colline.

Les services techniques prévoient aussi de faire des modifications sur le plan architectural :

Enfin, sur le plan architectural, ce secteur est actuellement rendu peu agréable par la masse importante des maçonneries de soutènement existantes et leur aspect hétéroclite.

Il était séduisant de faire disparaître ces divers murs, perrés voûte de décharge, etc... et de recouvrir les voies ferrées, sous une dalle unique, pouvant accompagner, par les espaces verts aménagés sur les hors lignes, les zones plantées de l'échangeur, et réduisant pour les riverains de Cimiez, notamment le Musée Chagall, le Conservatoire National de Région et le C.E.S. Roland Garros, les bruits d'origine ferroviaire.⁷⁶⁸

Le but est ainsi de réaliser une dalle masquant un ensemble de maçonneries hétéroclites, ce qui permettrait aussi, encore une fois, de diminuer le bruit ferroviaire. Autrement dit, le chantier de la voie rapide est l'occasion de remédier à certains désagréments à l'aide de nouveaux aménagements. Un effort réel est donc fait par la ville pour rendre le projet le plus acceptable possible. Ce souci est d'autant plus sincère que nous n'avons pas découvert de courriers d'opposition à la construction de l'échangeur Saint Lambert. Nous avons toutefois retrouvé une trace de l'enquête d'utilité publique dans le rapport de l'ingénieur subdivisionnaire de 1974 :

Une seule observation figure au registre : celle d'un habitant qui proteste contre le projet, pour convenances personnelles, ce qui ne saurait concerner l'utilité publique, comme le souligne, du reste, le Commissaire Enquêteur dans son avis favorable au projet.⁷⁶⁹

⁷⁶⁸ *Ibidem*, p. 4.

⁷⁶⁹ AD, 217W83, rapport de l'ingénieur subdivisionnaire Direction de l'Équipement et du Logement du département des Alpes-Maritimes, le 28 novembre 1974, p. 2.

Il est certain que tous les Niçois ne devaient pas être d'accord avec la construction d'un si grand échangeur. Néanmoins, comme cela est le cas pour les autres parties de la voie rapide, nous supposons que les seuls opposants au projet devaient être des riverains.

b La réalisation inédite d'une étude d'impact.

La ville de Nice commence, ce qui n'était pas le cas auparavant, à mettre en place des études d'impact pour mesurer la qualité de vie dans les zones que doit traverser la voie rapide. Ainsi en est-il de la zone entourant l'emplacement du futur échangeur Saint Lambert. C'est l'Institut polytechnique méditerranéen de l'Université de Nice qui sera chargé de faire les mesures au printemps 1983⁷⁷⁰. L'Institut effectue des mesures concernant l'ensoleillement, la pollution de l'air, la présence de poussières. Sa conclusion est la suivante :

La pollution mesurée tant au point de vue monoxyde de carbone que des poussières permet de classer ce groupe d'habitations dans la classe urbaine à caractère résidentiel.

Ceci étant lié à leur position en surplomb par rapport à l'axe de circulation ainsi qu'à la présence d'une végétation abondante.

Les appartements ne sont pas affectés de façon importante par la pollution urbaine de la zone étudiée.⁷⁷¹

D'après cette étude, la zone de l'emplacement du futur échangeur Saint Lambert a une qualité de vie tout à fait acceptable, ce qui permet d'envisager la construction de l'échangeur en question. Ce type d'étude est mis en place assez tardivement puisque la construction de la voie rapide était envisagée depuis la fin des années 1950. C'est donc seulement dans les années 1980 que nous voyons apparaître des études sur la qualité de vie des citoyens. Le but de ce genre d'étude est sans doute de légitimer l'action de la Ville. Le bilan positif de l'étude permet à la Ville de présenter son projet comme tout à fait acceptable, ce qui lui permet de balayer toute éventuelle critique. Nous pouvons aussi nous demander quelle aurait été la réaction de la Ville dans le cas contraire : aurait-elle abandonné le projet de l'échangeur Saint Lambert en cas de résultat critique quant à la qualité de vie ? Nous en doutons fortement. La voie rapide est une infrastructure qui n'a d'utilité que si tous les échangeurs prévus sont construits. L'annulation de la construction d'un échangeur peut remettre en question la construction des autres. Pourquoi tel échangeur serait-il plus acceptable qu'un autre ? De plus, l'étude en question ne prenait pas

⁷⁷⁰ AM, 220W1, lettre de l'Institut Polytechnique Méditerranéen à M. Degeorge, résidant au 12 avenue de l'Olivetto.

⁷⁷¹ AM, 220W1, rapport de l'Institut Polytechnique Méditerranéen.

en compte le bruit qui est pourtant la principale source de nuisance de ce quartier étant donné la proximité de la voie ferrée. Nous n'avons pas trouvé de trace d'étude d'impact concernant les nuisances sonores : la ville a-t-elle fait exprès d'éviter une expertise sur un terrain qu'elle savait sensible ? Nous ne pouvons pas l'affirmer, faute de preuve. Toutefois, nous sommes certains que la ville était fermement décidée à ce stade à faire bâtir l'échangeur Saint Lambert, et elle aurait difficilement supporté qu'une étude d'impact, sollicitée par elle, vienne contrecarrer ses projets.

c La passe d'arme avec le musée Chagall.

Si la Ville est parfois en conflit avec les riverains en ce qui concerne la question foncière, elle a aussi affaire, dans le cas de l'échangeur Saint Lambert, au mécontentement des responsables du musée Chagall, qui se trouve sur la colline de Cimiez. Ce musée a été créé en 1970 sur un terrain offert par la Ville de Nice à l'État. Or, la municipalité et le musée Chagall s'opposent sur la question du tracé de la bretelle de sortie de l'échangeur Saint Lambert qui doit passer à proximité du musée.

La ville propose la solution suivante :

Dans la solution de la Ville, on a donné à la zone de déboitement pour les usagers sortant la longueur maximum compatible avec la situation de l'échangeur.

Cette disposition fait que la boucle de la bretelle de sortie, parcourue dans le sens des aiguilles d'une montre, se développe en partie dans la propriété du Musée, mais en souterrain.

À son départ, l'axe de la bretelle de sortie est nettement distinct de celui du tube nord.⁷⁷²

Cette solution ne convient pas au musée dont l'architecte, M. Hermant, propose à la ville que la bretelle soit éloignée le plus possible du musée. Cependant, le maire de Nice désapprouve, dans un double courrier au préfet⁷⁷³ et à l'État⁷⁷⁴, cette solution. En effet, Jacques Médecin reproche au projet d'avoir les trois défauts suivants en matière de sécurité :

- À la sortie du tunnel, il n'y a pas de longueur de changement de file au déboitement, d'où pour les usagers un risque certain d'accident par conflit entre sortants et non sortants.

⁷⁷² AD, 217W83, notice explicative des services techniques de la ville de Nice.

⁷⁷³ AD, 217W83, lettre du député-maire de Nice au préfet des Alpes-Maritimes du 21 janvier 1975.

⁷⁷⁴ AD, 217W83, lettre du député-maire de Nice au Directeur Adjoint au Secrétariat d'État aux Affaires Culturelles du 10 janvier 1975.

- La pente du profil en long passe à 8% (au lieu de 6,5% dans le projet dressé par mes Services)
- Il n'y a pas de courbes à raccordement progressif.⁷⁷⁵

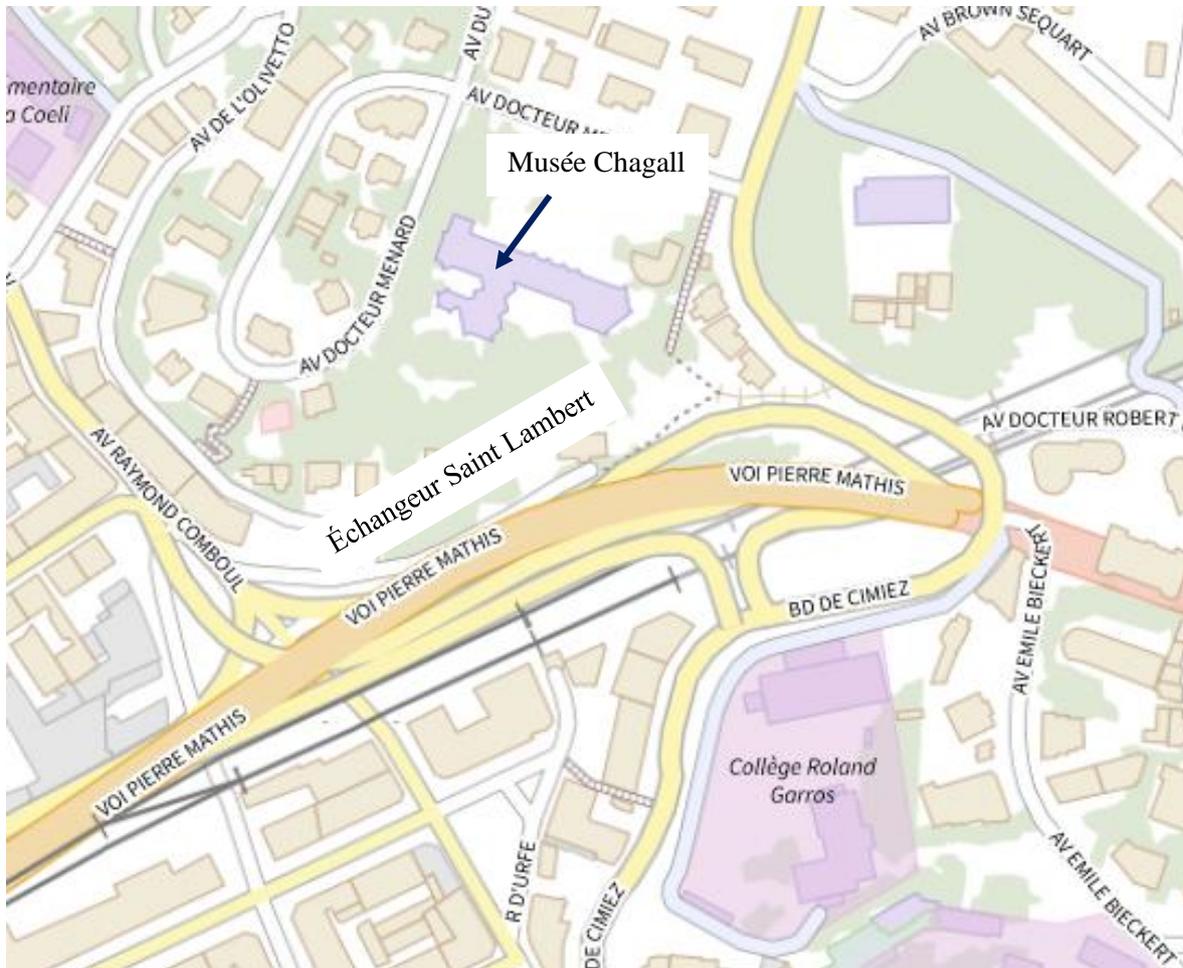


Figure 46. Situation du musée Chagall par rapport à l'échangeur Saint Lambert. Plan de Géoportail.

De plus, selon le député-maire de Nice, la proposition de M. Hermant ne respecte pas l'environnement. Encore une fois, il est surtout question ici d'environnement urbain, du bâti :

[...] je ne suis pas convaincu des avantages [que la solution proposée par le musée] pourrait procurer sur le plan de l'environnement.

Si, en effet, la disposition proposée permet d'éloigner du Musée la chaussée, celle-ci, au lieu d'être enterrée, sera à ciel ouvert. Il en résultera obligatoirement des nuisances visuelles et sonores.

Pour ma part, je trouve que la disposition qui consiste à enterrer la bretelle de sortie et à dissimuler le reste de l'échangeur par une levée de terre est, du point de vue architectural, plus heureuse.⁷⁷⁶

⁷⁷⁵ AD, 217W83, notice explicative des services techniques de la ville de Nice.

⁷⁷⁶ AD, 217W83, lettre du maire de Nice à M. Bocquet directeur adjoint au secrétariat d'État aux affaires culturelles, 10 janvier 1975.

Ainsi, Jacques Médecin défend la solution proposée par la ville de Nice car elle prévoit une voie de déboitement pour sortir – ce qui est plus sûr pour les automobilistes - et parce qu'elle sera dissimulée par une levée de terre.

Enfin, Jacques Médecin rappelle aux responsables du musée que le passage de la bretelle de la voie rapide sur leur emprise était prévu dès la cession des terrains au musée :

Je m'étonne enfin que les responsables du musée Chagall s'opposent maintenant au passage dans leurs emprises de cette bretelle alors que cette clause était stipulée dans les conditions particulières de l'acte de cession du terrain par la Ville à l'État sans que cela eût soulevé à l'époque la moindre difficulté de la part des bénéficiaires.⁷⁷⁷

Par conséquent, étant donné que le passage de la voie rapide sur les emprises du musée Chagall était prévu dès le départ, il serait logique que le musée accepte les dispositions proposées par la Ville de Nice. Un rapport énumère les clauses de l'accord de cession du terrain de la ville à l'État :

[...] le Musée Chagall a été construit sur un terrain mis gracieusement par la Ville de Nice à la disposition du Ministère des Affaires Culturelles, par acte de vente du 16 octobre 1968 qui comportait les conditions particulières suivantes :

- Obligation de laisser traverser la partie Sud de la parcelle cédée par une branche de l'échangeur de Saint Lambert, aménagée en tranchée couverte, sur laquelle seraient reconstituées les plantations supprimées.
- Obligation d'implanter le bâtiment du Musée à une distance de la tranchée au moins égale à la profondeur de celle-ci, suivant les cotes d'altitude portées sur le plan annexé à l'acte. [...].⁷⁷⁸

Le maire de Nice propose en définitive une collaboration entre l'architecte du musée Chagall et les services de la Ville de Nice⁷⁷⁹. Finalement, nous pouvons nous poser la question suivante : pourquoi la ville de Nice a-t-elle donné en 1970 un terrain au musée Chagall, sur un périmètre qui serait limitrophe de la voie rapide ? Il est vrai que la situation géographique du musée sur la colline de Cimiez est excellente : le musée dispose d'un jardin, ce dont il n'aurait certainement pas pu bénéficier s'il avait dû être bâti en centre-ville. Mais il se peut aussi que la Ville, lorsqu'elle a accordé ce terrain, n'avait pas suffisamment pris en considération le facteur bruit. Du moins, ce dernier n'a eu que peu d'importance dans le choix du terrain qui a été

⁷⁷⁷ AD, 217W83, lettre du député-maire de Nice au préfet des Alpes-Maritimes du 21 janvier 1975.

⁷⁷⁸ AD, 217W83, rapport de l'ingénieur subdivisionnaire Direction de l'Équipement et du Logement du département des Alpes-Maritimes, le 28 novembre 1974, p. 3.

⁷⁷⁹ *Ibidem*.

accordé au musée Chagall. Nous restons donc encore, dans les années 1970, dans une logique fonctionnelle, où l'utile prime l'agréable et dans laquelle les nuisances sonores importent peu.

B) La querelle autour de l'échangeur d'Estienne d'Orves.

1 Un échangeur nécessaire.

a La décision du débat public.

L'étude de la construction de l'échangeur d'Estienne d'Orves est intéressante à plus d'un titre. Comme nous allons le voir, il s'agit d'un échangeur que les autorités de Nice jugeaient nécessaire à la bonne desserte de la ville. Cependant, rien ne va se passer comme prévu parce que la Ville est confrontée, pour la première fois, à la gestion de la démocratie participative : la population a eu son mot à dire dans la conception du projet de la bretelle d'Estienne d'Orves. Comment la municipalité a-t-elle géré cette irruption des citoyens dans la conception de dossiers techniques ? Ce dossier est aussi l'occasion de se faire une idée de quelles étaient les attentes de la population, de son rejet ou de son engouement pour la voie rapide, quelles étaient les catégories intéressées ou non par la construction de la bretelle en question.

En 1985, la Ville prévoit de compléter l'échangeur de la place Saint-Philippe par une nouvelle bretelle rejoignant le quartier d'Estienne d'Orves⁷⁸⁰. Or, dans sa délibération du 27 juin 1986⁷⁸¹, le conseil municipal précise que « s'agissant de la réalisation d'un investissement routier d'un montant supérieur à 12 000 000 F et conduisant à la création de nouveaux ouvrages, la loi n°85-729 du 18 juillet 1985 fait obligation au conseil municipal de délibérer les modalités de concertation avec les différentes personnes concernées ». Autrement dit, une procédure de démocratie participative visant à associer les habitants à la décision est imposée par la loi. La municipalité propose, dès cette délibération, qu'une « réunion-débat » ait lieu.

Cette législation en faveur du débat public s'inscrit dans une nouvelle dynamique qui débute le 10 juillet 1976 avec la loi relative à la protection de la nature. Cette loi donne un nouvel objectif à l'enquête publique quant à la protection de l'environnement. Le mouvement continue avec la loi Bouchardeau du 12 juillet 1983, relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement, qui sera mise en application grâce au décret du

⁷⁸⁰ Voir figure 43 p. 226.

⁷⁸¹ AM, D1 254, délibération du 27 juin 1986.

23 avril 1985. Comme nous le voyons, la prise en compte de l'environnement a favorisé la généralisation de l'enquête publique en France. De manière générale, le législateur pousse les hommes politiques à prendre en compte l'avis des populations concernées par tel ou tel aménagement afin qu'ils donnent leur avis. Selon la loi Bouchardeau, le but est de « recueillir les appréciations, suggestions, et contre-propositions du public, afin de permettre à l'autorité compétente de disposer de tous les éléments nécessaires à son information »⁷⁸². Concernant l'outil du débat public, celui-ci s'est imposé pour renforcer l'intérêt des citoyens pour les enquêtes publiques⁷⁸³. Cette dernière a la réputation de ne pas mobiliser les foules, voire de décourager les personnes concernées à venir s'exprimer. De plus, les maires vivent en général mal la procédure de l'enquête publique qu'ils perçoivent comme une remise en question de leur légitimité⁷⁸⁴. La question se pose de savoir comment les édiles niçois comptent traiter la question de l'enquête et du débat publics.

L'ouvrage de Frédéric Graber, *Inutilité publique*⁷⁸⁵, nous permet de mieux cerner ce qui constitue l'essence d'une enquête publique. Frédéric Graber nous rappelle que la procédure de l'enquête publique est née sous l'Ancien Régime, et que la procédure a peu changé entre le début du XIX^e siècle et aujourd'hui : un dossier est déposé dans un lieu public ; tous les citoyens ont la possibilité de consulter ce dossier et de présenter des observations ; un commissaire enquêteur doit donner son appréciation sur les observations en question⁷⁸⁶. Le but initial des enquêtes publiques n'est pas démocratique, puisqu'elles sont apparues sous la monarchie. Le but est plutôt d'enregistrer les plaintes qui s'élèvent contre le projet pour pouvoir ensuite affirmer que l'on a entendu tout le monde et trancher de manière impartiale⁷⁸⁷. La loi Bouchardeau de 1983 entend réformer la procédure de l'enquête publique en lui donnant un caractère démocratique qu'elle n'a pas⁷⁸⁸. Or, le rapporteur du projet de loi, Robert de Caumont, laisse bien entendre que le but n'est pas de laisser les citoyens ou les associations décider du projet. Ce sont les relations entre les participants, et surtout le rôle du commissaire enquêteur qu'il faut changer, en faisant de ce dernier un « animateur » de débat, et non plus un simple

⁷⁸² REVEL Martine, BLATRIX Cécile, BLONDIEUX Éric, FOURNIAU Jean-Michel, HÉRIARD DUBREUIL Bertrand, LEFEBVRE Rémi, *Le débat public : une expérience française de démocratie participative*, Paris : La Découverte, 2007, p. 45.

⁷⁸³ *Ibidem*, p. 44.

⁷⁸⁴ CRAPS (Centre de Recherche Administratives Politiques et Sociales de Lille), *La démocratie locale. Représentation, participation et débat public*, Paris : PUF, 1999, pp. 165-166.

⁷⁸⁵ GRABER Frédéric, *Inutilité publique. Histoire d'une culture politique française*, Paris : Éditions Amsterdam, 2022.

⁷⁸⁶ *Ibidem*, p. 150.

⁷⁸⁷ *Ibidem*, p. 139.

⁷⁸⁸ *Ibidem*, p. 152.

« enregistreur »⁷⁸⁹. Cependant, les décrets d'application de 1985 n'introduisent pas de grande nouveauté concernant le commissaire enquêteur⁷⁹⁰. Bref, on a fait beaucoup de bruit pour rien, et en fin de compte, l'enquête publique n'a pas plus de caractère démocratique qu'auparavant, comme le montre Frédéric Graber dans son ouvrage sur l'enquête publique. La nouveauté pour les autorités municipales consiste surtout en l'organisation d'un débat public.

b Un échangeur présenté comme nécessaire.

Une notice des Services techniques de la Ville de Nice en date du 1^{er} juillet 1986 souligne l'intérêt du projet d'aménagement en question⁷⁹¹. Elle rappelle que les principales voies routières de Nice sont l'A8 et l'AUS. La première a pour objectif « d'assurer l'écoulement du trafic de transit, en particulier celui des poids-lourds » alors que la deuxième « constitue une voie de pénétration et de dégagement, ainsi que de liaison inter-quartiers par l'intermédiaire des huit échangeurs répartis le long de son tracé de 8,5 km de longueur ». C'est dans cet objectif de desserte inter-quartiers qu'est prévue une bretelle reliant la voie rapide à l'avenue Estienne d'Orves⁷⁹². Le projet initial était de construire « un échangeur complet à quatre branches dont la réalisation a été progressive :

- D'abord a été construite, en 1962, la bretelle de sortie côté Ouest, dans le cadre du tronçon Magnan – Saint-Philippe (chaussée Sud) de la Voie rapide.
- En 1973 a été ouverte la bretelle d'entrée côté Est, lors de la construction du tronçon Saint Philippe-Gambetta.
- Puis en 1976, lors de l'ouverture de la chaussée Nord entre Saint Philippe et Magnan, a été réalisée la bretelle d'entrée vers l'Ouest.⁷⁹³

Il est donc question de construire la quatrième branche côté est, dans la partie d'Estienne d'Orves comprise entre la rue Clavier et la Place Saint-Philippe⁷⁹⁴. La construction de cet échangeur est d'autant plus importante qu'il n'existe, à cette époque, aucune sortie de la Voie

⁷⁸⁹ *Ibidem* p. 147.

⁷⁹⁰ *Ibidem* p. 148.

⁷⁹¹ AM, 699W8, notice de présentation des Services Techniques. 1 juillet 1986, p. 1.

⁷⁹² La notice mentionne que « cette disposition figure en effet sur l'avant-projet sommaire de l'Autoroute Urbaine Sud approuvé par délibération du Conseil Municipal du 10 décembre 1970, sur le Schéma d'Aménagement et d'Urbanisme de l'agglomération de Nice, approuvé par décret n° 79-411 du Conseil d'État en date du 17 mai 1979, sur le Plan d'Occupation des Sols de Nice approuvé le 29 juin 1984 et modifié le 5 juillet 1985, enfin sur le Plan d'Occupation des Sols révisé, approuvé par délibération en date du 27 juin 1986 ».

⁷⁹³ AM, 699W8, notice de présentation des Services Techniques. 1^{er} juillet 1986, p. 1.

⁷⁹⁴ La notice justifie le retard de la construction de cette branche par le fait qu'« à l'époque il était prévu de doubler ultérieurement la capacité de l'Autoroute, en la portant, sur toute sa longueur à l'Ouest de Gambetta, à deux fois quatre voies ». Ce projet a été abandonné en raison « d'une part des conséquences néfastes à l'égard de l'environnement d'un projet d'une telle ampleur, et, d'autre part, de l'importance de la charge financière qu'il aurait entraîné pour la Ville ». AM, 699W8, notice de présentation des Services techniques, 1 juillet 1986, p. 2.

rapide dans le sens est-ouest entre les échangeurs de Magnan et de Saint Lambert, soit sur une distance de 2,5 km. L'objectif est de mieux irriguer les quartiers du centre-ville comme Grosso, Saint Philippe, le Parc impérial et Tzarévitch, et de rendre plus accessible la faculté de Droit ainsi que la colline Saint Pierre-de-Féric dont l'urbanisation s'accélère à cette période. Il s'agit de soulager le trafic autour de la place Saint Philippe, mais aussi au carrefour Magnan. Effectivement, la notice rapporte que beaucoup d'automobilistes quittent la voie rapide à Magnan pour ensuite se rendre dans le quartier Saint Philippe. La durée des travaux est estimée à 14 mois, et leur coût à 26 millions de francs. La conséquence sur la voirie sera un réaménagement de l'avenue d'Estienne d'Orves puisque la chaussée sera réduite à 3,50 m. de largeur, seulement en sens montant.

Il paraît évident, à la lecture de ce document, que le projet en question est indispensable et qu'il s'inscrit dans les prévisions de Pierre Mathis. Le rôle de liaison interquartiers de la voie rapide est une fois de plus confirmé.

2 Le contre-projet Cheyre comme espoir des riverains.

a Un spécialiste pour s'opposer au projet.

Les habitants des immeubles limitrophes à la future bretelle font très vite connaître leur désaccord. Parmi ceux-ci, se distingue une personne qui a les compétences techniques adéquates pour comprendre toute la technicité du projet et proposer un contre-projet sérieux. Il s'agit d'Henri Cheyre, ingénieur en TPE⁷⁹⁵ à la retraite⁷⁹⁶, et résidant au 2 avenue d'Estienne d'Orves. Les enquêtes publiques présentent souvent l'inconvénient de proposer au public des dossiers hermétiques en raison de leur volume et de leur technicité, ce qui fait que les opposants sont souvent des citoyens ayant des compétences techniques⁷⁹⁷, ce qui est en l'occurrence le cas ici⁷⁹⁸. Le 26 février 1986, il écrit à la mairie de Nice pour proposer un projet alternatif de

⁷⁹⁵ TPE : Travaux Publics de l'Etat.

⁷⁹⁶ Dans un courrier d'août 1986 adressé au commissaire enquêteur du dossier sur le projet de bretelle à Estienne d'Orves, M. Cheyre nous en apprend un peu plus sur son passé : M. Cheyre a fait carrière au Maroc comme ingénieur principal des Travaux Publics avant de terminer sa carrière à Nice entre 1947 et 1956 comme chef de bureau de l'Ingénieur en chef des Alpes-Maritimes. À l'heure où il écrit au commissaire enquêteur, M. Cheyre est à la retraite. M. Cheyre prend soin de préciser qu'il a eu l'occasion de côtoyer M. Liautaud puisque ce dernier était à l'époque jeune ingénieur des ponts et chaussées.

⁷⁹⁷ GRABER Frédéric, *Inutilité publique. Histoire d'une culture politique française*, Paris : Éditions Amsterdam, 2022, p. 40.

⁷⁹⁸ Il en était de même pour Jean Sinibaldi, dont nous avons étudié le cas pour l'enquête publique de 1970. Voir p. 189.

bretelle⁷⁹⁹. Henri Cheyre rappelle à la ville qu'il avait proposé un autre tracé pour la bretelle d'Estienne d'Orves dès 1975. Les services de la ville avaient paru intéressés puisqu'ils avaient demandé une étude à ce sujet (Lettre n°3218 du 15 juillet 1975). La démarche de Henri Cheyre est la suivante (figure 47) :

Il s'agit en fait, de réaliser la jonction de la Voie rapide avec le boulevard François Grosso par un ouvrage d'une seule travée, à peu près à l'emplacement de la passerelle pour piétons existante à l'Ouest de la place Saint-Philippe. En somme, un ouvrage du même type que celui reliant la Voie rapide aux studios de la Victorine et non utilisé à ce jour.

Cette solution présente les avantages suivants :

- 1 - Coût extrêmement modéré par rapport au projet actuel ;
- 2 - Pas d'expropriation ;
- 3 - Pas de gêne ou de nuisances aux immeubles riverains situés assez loin du chantier et de l'ouvrage ;
- 4 - Réalisation rapide des travaux, sans interruption de la circulation.

Henri Cheyre énumère ensuite les inconvénients du projet proposé par la mairie :

- 1 - Dépenses excessives pour desservir un trafic très faible si on en juge par l'utilisation qui est faite de la bretelle reliant le boulevard François grosso à la Voie rapide dans le sens Ouest-Est ;
- 2 - Expropriations et démolitions ;
- 3 - Suppression des plantations existantes en plein essor ;
- 4 - Rétrécissement de l'avenue d'Estienne d'Orves entre la rue Clavier et le boulevard François Grosso ne laissant subsister qu'un passage étroit et sans soleil le long des immeubles et de l'autre côté de la rue, une série de piliers, favorisant l'insécurité ;
- 5 - Gêne occasionnée à la circulation et aux riverains, pendant toute la durée des travaux (plusieurs mois...ou plusieurs années) ;

⁷⁹⁹ AM, 699W9, lettre de Henri Cheyre à la ville de Nice le 26 février 1986.

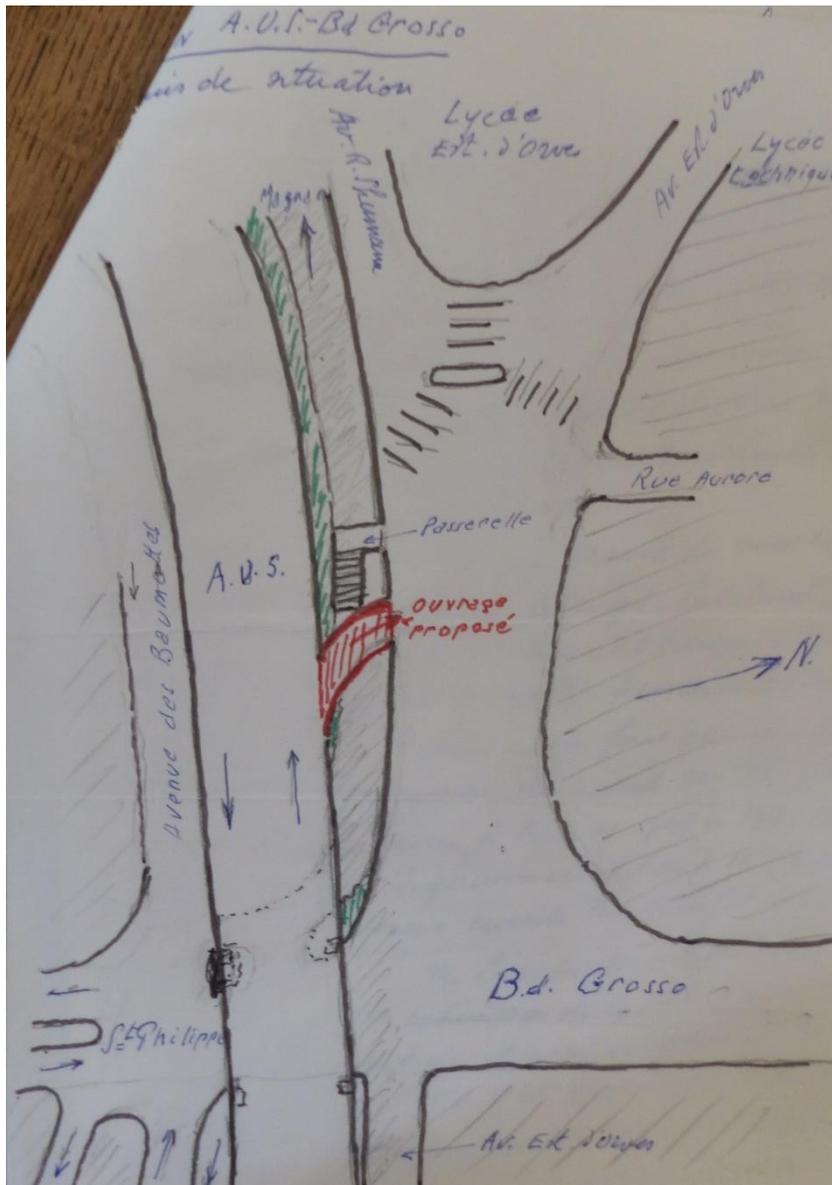


Figure 47. Contre-projet Cheyre. AM, 699W9.

Le seul point susceptible de poser problème selon Henri Cheyre est la sécurité des automobiles se rendant à la sortie du lycée d'Estienne d'Orves. Mais, selon Henri Cheyre, la route est assez large et n'est pas assez fréquentée durant la journée pour que la question se pose réellement.

Ce document est très intéressant car il s'agit du seul contre-projet proposé dans toute la documentation que nous avons lue pour la période 1940-1999. Il l'est d'autant plus qu'il a été réalisé par un technicien maîtrisant la

question de l'aménagement urbain et la réaction positive de la ville de Nice en 1975 à l'égard de ces propositions contribue à conforter leur sérieux. Encore une fois, le projet de l'échangeur n'est pas remis en question en lui-même puisque M. Cheyre n'en conteste pas l'importance mais propose simplement une alternative. La particularité du dialogue qui s'ouvre entre Henri Cheyre et les services techniques est qu'il s'agit d'un dialogue entre spécialistes. Si les projets des riverains novices en matière technique sont facilement écartés, voici qu'un expert en la matière vient contrecarrer sérieusement le plan prévu par la ville. Certainement Henri Cheyre est-il exagérément optimiste puisque sa solution n'aurait, à l'en croire, que des avantages, alors que celle de la Ville n'aurait que des inconvénients. Néanmoins, cette proposition pèse lourd dans la balance puisqu'elle est reprise par les riverains lors du débat public de juillet 1986.

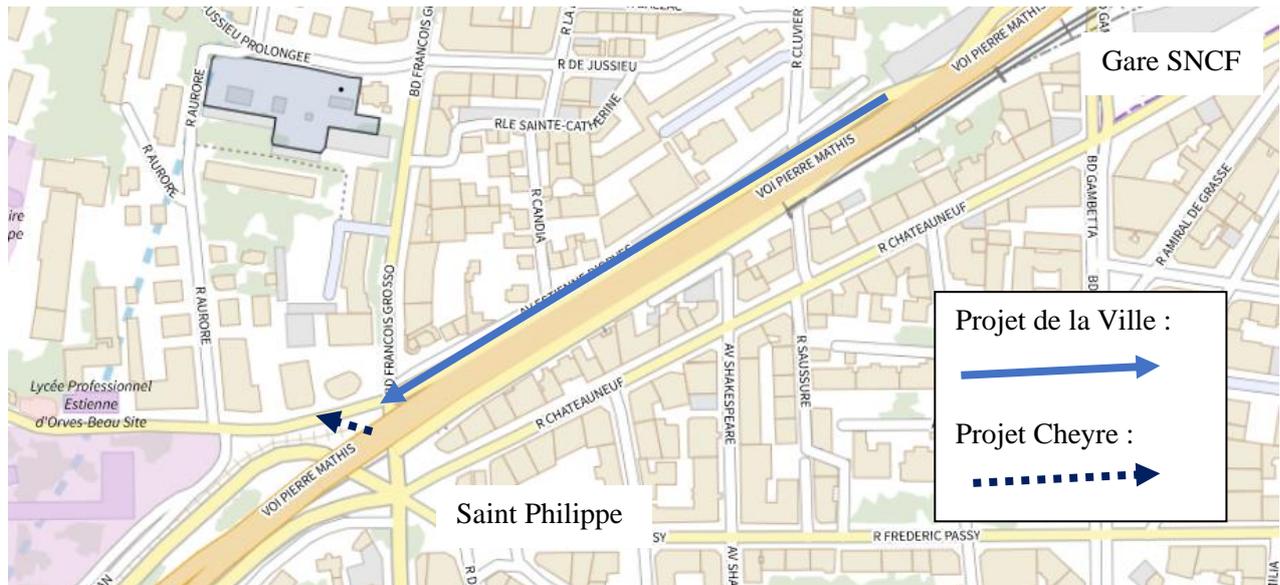


Figure 48. Projets pour la bretelle de sortie à Estienne d'Orves. Carte réalisée par S. Bodinier, sur un plan de Géoportail.

b Un projet repris par les riverains.

Le contre-projet Cheyre est repris par Henri Seguin, membre du conseil syndical de l'immeuble Artémis⁸⁰⁰ qui est lui aussi concerné par la construction de la nouvelle bretelle. Dans un courrier du 1^{er} mai 1986, Henri Seguin s'adresse directement à Jacques Médecin pour lui faire part des inquiétudes des riverains de la future bretelle et pour lui adresser le contre-projet Cheyre. Jacques Médecin lui-même répond le 3 juin 1986 à cette lettre⁸⁰¹. Le député-maire de Nice écrit que le projet Cheyre a été examiné, mais que la mairie ne peut lui donner une suite favorable. Un exposé technique est d'ailleurs joint à cette réponse. Selon les techniciens, le projet Cheyre aurait comme inconvénient de ne pas permettre la desserte des quartiers de Grosso, du Parc impérial et du Tzarévitch. Cette proposition aurait aussi comme inconvénient de mettre en péril la sécurité des lycéens se rendant au lycée Estienne d'Orves. Jacques Médecin revient ensuite sur une comparaison que les contestataires ont faite entre la bretelle de sortie de la voie rapide aux studios de la Victorine⁸⁰², et celle projetée à Estienne d'Orves. L'échangeur de la Victorine ne présente pas de voie de décélération, alors que celui qui sera construit à Estienne d'Orves en sera pourvu. Les services techniques répondent à cette critique que les deux projets ne sont pas comparables, puisque l'échangeur de la Victorine s'inscrit dans le cadre d'une liaison entre l'AUS et l'A8 qui n'a pour le moment pas encore pu

⁸⁰⁰ Nous avons déjà évoqué la personne de Henri Seguin puisqu'il était intervenu pour que les arbres d'Estienne d'Orves soient remplacés. Voir p. 226.

⁸⁰¹ AM, 699W9, lettre de Jacques Médecin à Henri Seguin, le 3 juin 1986.

⁸⁰² Les studios de la Victorine se trouvent à l'extrémité ouest de la voie rapide, au nord de la voie ferrée, et donc de la chaussée sud de la voie rapide.

avoir lieu. Enfin, les services techniques enfoncent le clou en affirmant que le boulevard Grosso est trop fréquenté aux heures de pointe pour y faire déboucher une bretelle de l'AUS. Le carrefour risquerait dès lors d'être difficilement gérable. Néanmoins, l'échange entre les riverains et la mairie ne s'arrête pas là puisque la ville a prévu, dans sa délibération du 27 juin 1986, à contrecœur sûrement, d'organiser un débat public sur la question.

3 La frustration du débat public.

a Un débat orienté.

Comme la loi le prescrit, le débat public au sujet de la bretelle d'Estienne d'Orves a lieu le 10 juillet 1986. Or, dès le lendemain, Henri Seguin s'empresse d'écrire au député-maire pour lui faire part de son sentiment quant au déroulement de la réunion-débat en question. Selon Henri Seguin, cette réunion n'a apporté aux habitants concernés « aucune satisfaction »⁸⁰³. En effet, il affirme plus loin que :

Il semble tout d'abord que cette réunion n'avait pour seul but, aux yeux des responsables de la Mairie, que de nous mettre devant le fait accompli.

La preuve en est que chaque fois que nous avons essayé de faire valoir notre point de vue nous avons été systématiquement contrecarrés.⁸⁰⁴

Henri Seguin dénonce l'attitude des représentants de la mairie qui, en fait, ne seraient pas venus pour dialoguer, mais seulement pour présenter leur point de vue : « Ces personnes espéraient sans doute que la réunion se déroule ainsi : eux auraient parlé et nous, nous aurions applaudi ». Plus loin, il précise « On nous a demandé de poser des questions : nous n'avions pas de questions à poser, nous avons des choses à dire, mais nous n'avons pas pu le faire ». Ainsi, selon lui, les habitants des immeubles concernés n'ont pu se faire entendre, les représentants de la mairie ne se seraient ainsi pas préparés à un débat, mais à un exposé et à répondre aux éventuelles questions techniques. Nous pouvons d'autant plus douter de la bonne volonté de la mairie qu'Henri Seguin affirme que beaucoup de personnes n'ont pu assister à la réunion car elle s'est tenue en semaine, durant les heures de travail⁸⁰⁵.

⁸⁰³ AM, 699W9, lettre de Henri Seguin à Jacques Médecin du 11 juillet 1986.

⁸⁰⁴ *Ibidem*.

⁸⁰⁵ Il en est de même pour les enquêtes publiques. Bien souvent ces dernières ne bénéficient pas de suffisamment de publicité pour être connues d'un large public. In GRABER Frédéric, *Inutilité publique. Histoire d'une culture politique française*, Paris : Éditions Amsterdam, 2022, p. 27.

Il semblerait que les autorités municipales aient craint que le débat ne tourne en leur défaveur, ce qui expliquerait ces choix destinés à diminuer le nombre de participants et à éviter qu'un réel débat ait lieu. Le débat public a donc échoué. Alors que le débat public devait théoriquement pallier les défauts de l'enquête publique, voici que le résultat est pire. Il semblerait que Jacques Médecin, et les autres membres du conseil municipal, aient vécu l'enquête publique comme une possible remise en question de leur légitimité. Pour les élus, le seul moment légitime et suffisant de l'expression des citoyens reste celui de l'élection⁸⁰⁶. Fréquemment, les édiles politiques, lors des enquêtes publiques, stigmatisent certains participants en jugeant non pertinente leur participation⁸⁰⁷. C'est ce qui s'est passé lors du débat public concernant la bretelle d'Estienne d'Orves. Les habitants souhaitant être entendus par les techniciens, et ne se contentant pas de poser des questions, ont ainsi été marginalisés et neutralisés lors du débat. Ceci montre que la municipalité niçoise avait déjà décidé d'imposer le projet de la bretelle de la voie rapide, et ne comptait pas voir ce projet remis en question par qui que ce soit.

b Une mairie jugée peu soucieuse des conditions de vie des riverains.

Toutefois, le principal reproche fait à la mairie est de ne pas tenir compte des conditions de vie déjà difficiles du quartier. Henri Seguin écrit :

Nous avons devant nos fenêtres, depuis plusieurs années, une autoroute qui engendre gêne, poussières, bruits, pollutions de toutes sortes, vapeurs d'essence, déplacement d'air, etc...

Nous avons également à supporter le bruit engendré par la circulation et les manœuvres des trains. Il se trouve que ce bruit est répercuté par la voûte en béton située au-dessus, qui fait en quelque sorte caisse de résonance.⁸⁰⁸

Les habitants supportent donc déjà des nuisances sonores que la construction de la Voie rapide a amplifiées. Comble de l'ironie, Henri Seguin ajoute : « les représentants de la Mairie devraient comprendre notre opposition, eux qui parlent d'environnement ». Cette citation nous permet d'affirmer que la notion d'environnement⁸⁰⁹ faisait partie du discours municipal puisque

⁸⁰⁶ CRAPS (Centre de Recherche Administratives Politiques et Sociales de Lille), *La démocratie locale. Représentation, participation et débat public*, PUF, 1999, pp. 167.

⁸⁰⁷ *Ibidem*, p. 167.

⁸⁰⁸ AM, 699W9, lettre de Henri Seguin à Jacques Médecin du 11 juillet 1986.

⁸⁰⁹ La notion d'« environnement » est assez imprécise à cette époque. Il semblerait, comme dans le cas de la passe d'arme entre les services de la ville et le musée Chagall au sujet de l'échangeur Saint Lambert, qu'il faille prendre le terme environnement au sens large. C'est-à-dire, qu'ici, « environnement » désigne, non pas seulement la nature,

les habitants y font référence. Toutefois, le mot n'est pas compris de la même manière par les hommes politiques et par les citoyens. Alors que les premiers font plutôt référence à la protection de la nature, les seconds font en revanche allusion à leur cadre de vie. L'écart entre les discours de la mairie et les faits est ici souligné. L'auteur de cette lettre met donc en cause la bonne foi de la mairie. C'est un peu en homme désespéré, et peut être sans illusions, que Henri Seguin tente d'attirer l'attention du maire de Nice.

Une autre possibilité pour les riverains de se faire entendre existe pourtant. La loi Bouchardeau n°83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement impose qu'une enquête publique ait lieu pour un tel projet. L'étude des registres de cette enquête publique nous permet de connaître le degré d'unanimité des riverains sur la question de la bretelle d'Estienne d'Orves.

En septembre de la même année, Henri Seguin, ne désarmant pas, écrit au commissaire enquêteur, Marcel Bourgeois⁸¹⁰, chargé de conduire l'enquête publique au sujet de la bretelle d'Estienne d'Orves. L'enquête a eu lieu du 18 août au 19 septembre 1986⁸¹¹. Henri Seguin revient sur les nuisances que causeraient les travaux en lien avec la bretelle. Il précise également qu'une bretelle à Estienne d'Orves entraînerait une dévaluation de la valeur des immeubles des riverains. Henri Seguin continue de soutenir le contre-projet Cheyre, qui sert de fer de lance pour faire tomber le projet d'une bretelle à Estienne d'Orves. Plusieurs riverains emboîtent le pas à Henri Seguin en écrivant directement à la mairie. Les motifs de plainte sont les mêmes : bruit, privation de la lumière du soleil... Et certains réclament une baisse des impôts locaux.

4 Une enquête publique qui permet de valider le projet malgré des opinions très divergentes.

a Des riverains aux avis très divergents.

L'enquête publique est confiée à un commissaire enquêteur, Marcel Bourgeois, qui est un ingénieur divisionnaire à la retraite. En faisant un tel choix, la mairie oriente déjà le résultat

mais tout ce qui entoure le citoyen, y compris les constructions et les infrastructures, ce qui équivaut au cadre de vie.

⁸¹⁰ AM, 699W9. Lettre de Henri Seguin à Marcel Bourgeois, le 3 septembre 1986.

⁸¹¹ L'enquête a eu lieu suite à l'arrêté municipal du 21 juillet 1986. AM, 699W9, enquête publique. Rapport d'enquête publique, le 26 septembre 1986, p. 1.

de l'enquête puisque, on s'en doute, un ancien ingénieur sera tenté, par esprit de corps, à soutenir le projet de ses confrères de la mairie. L'enquête publique qui suit contient, le lecteur s'en doute déjà, moult observations en défaveur du projet. Généralement la question se pose de savoir « si l'absence de public à l'enquête publique constitue réellement un dysfonctionnement de cette procédure et si ce n'est pas plutôt sa présence qui pose problème »⁸¹². Dans le cadre de cette enquête, la mobilisation est peu élevée. Certes, deux registres ont été nécessaires pour recueillir les doléances des citoyens. Néanmoins, cela reste peu en comparaison de tous les citoyens qui sont concernés, ce qui limite la portée des plaintes de certains riverains. Nombre de riverains de l'avenue Estienne d'Orves remettent en question le projet de la mairie :

« Je soussigné [...], demeurant 8 avenue d'Estienne d'Orves déclare être sidéré par l'aplomb de la personne qui a abouti aux conclusions de l'étude d'impact (page 17) [...]»⁸¹³ et en somme pas de nuisances. Ça n'est pas cette personne qui aura à vendre un appartement avec une bretelle devant ses fenêtres ! Et ça n'est pas la même personne qui devra subir les travaux pendant un an. » Fait le 2 septembre 1986.

Le même individu prend position pour le projet Cheyre :

« Ceci dit, le contre-projet présenté [...] est tout aussi valable au point de vue décélération que la bretelle *Victorine*. [...]

[...] il s'agit uniquement d'une question de bonne volonté, ce contre-projet étant positif.

Nous ne trouvons absolument pas de trace de bonne volonté ou de volonté tout court, de remise en cause d'un ancien projet tout *ficelé* ».

D'autres oppositions sont remarquables dans ce registre :

« Nous soussignées Rose Alunni et Elisabeth Planfz, demeurant respectivement 6 et 8 avenue d'Estienne d'Orves nous sommes tout à fait contre le projet envisagé par la Ville. Il n'est tenu aucun compte des intérêts des riverains. On ne peut nous imposer une construction, très lourde, qui va apporter encore plus de nuisances à une rue qui en supporte déjà beaucoup. Nous avons en effet le bruit des trains, le charroi de la voie rapide qui va se trouver augmenté lorsque la portion tunnel de Cimiez direction ouest sera ouverte. Le bruit est déjà INFERNAL. Sans parler de la poussière et tout le reste. En outre, les immeubles vont être complètement dévalués et les locations dévalorisées. Les appartements commencent d'être loués à n'importe qui comme cela commence à se faire côté Chateauneuf. [...] » Fait le 4 septembre 1986.

L'inquiétude des habitants est grande, et leur confiance dans la bonne volonté de la Ville est quasi nulle. De plus, les habitants s'appuient sur l'expérience que d'autres rues, comme celle

⁸¹² REVEL Martine, BLATRIX Cécile, BLONDIEAUX Éric, FOURNIAU Jean-Michel, HÉRIARD DUBREUIL Bertrand, LEFEBVRE Rémi, *Le débat public : une expérience française de démocratie participative*, Paris : La Découverte, 2007, p. 46.

⁸¹³ Nous mettons cette partie de la citation entre crochet car nous avons eu de la peine à la lire sur le document original.

de Chateauneuf⁸¹⁴, ont connue : la présence de la voie rapide a entraîné des dévalorisations de loyers, amenant les loueurs à accepter des demandes faites par « n'importe qui », pour reprendre les termes de Mme Planfz, c'est-à-dire à des personnes ayant de faibles revenus. Les rues contiguës à la voie rapide commencent en somme à être « mal fréquentées », et les habitants d'Estienne d'Orves craignent qu'il n'en soit de même dans leur rue une fois la bretelle réalisée. La doléance de Mme Planfz soulève un autre problème : celui de la possibilité pour tous les riverains de venir s'exprimer. Elle affirme ainsi :

« Nous nous faisons l'interprète de beaucoup de personnes qui ne peuvent pas venir ici, soit en raison de leurs activités professionnelles, soit en raison de leur âge. »

C'est le comble pour une enquête publique de ne pouvoir pas être à la portée de tout le monde. Mais cela inquiète-il réellement la mairie ? Les enquêtes publiques, comme nous l'avons vu, n'ont pas réellement pour but de satisfaire les desiderata de l'opinion. Le but est plutôt de revêtir l'apparence de la légitimité démocratique afin de pouvoir faire avancer les projets envisagés.

La question de la dévalorisation du patrimoine immobilier revient souvent :

« [...] je tiens à signaler que cet appartement a été acquis il y a deux ans, et selon l'acte d'achat, dans l'acte d'urbanisme rien ne signale la construction éventuelle d'un échangeur. Pour toute information il est mentionné : alignement sur voie Rien à signaler ?

Je considère ici la faiblesse des renseignements fournis par les services de l'urbanisme, qui considèrent la construction d'un échangeur comme n'étant en fait pas grand-chose, personnellement je me trouve lésée par ce service, car je vais devoir supporter une route à hauteur de mon balcon. [...] » Fait le 4 septembre 1986.

D'autres doléances s'opposant au projet sont inscrites dans le registre, mais comme elles reprennent essentiellement les arguments précédemment vus nous ne les retranscrivons pas ici. Les arguments qui reviennent souvent sont les nuisances sonores et la dévalorisation du patrimoine immobilier.

Toutefois, la lecture du registre de l'enquête publique réserve certaines surprises. Ainsi, plusieurs remarques favorables au projet ont été inscrites au registre :

« J'habite le haut de Cimiez et j'ai une fille qui a l'intention de faire ses études de droit. Aussi je trouve que ce projet de la Ville de Nice de faire une sortie de la Voie rapide sur

⁸¹⁴ La rue de Chateauneuf se trouve entre la place Saint Philippe et la gare de Nice ville, au sud de la voie rapide.

la place Saint Philippe est très utile car cela facilitera beaucoup l'accès à la faculté de droit⁸¹⁵ » Fait le 12 septembre 1986.

« J'habite avec mon épouse et mes 3 enfants au 22 ter boulevard Tzarévitch. Nous utilisons tous la voiture, en particulier pour le travail. Nous parcourons plusieurs fois par jour la Voie rapide, tant dans un sens que dans l'autre. Nous souhaitons que la construction soit réalisée rapidement, car elle nous sera très utile. J'ai examiné les grandes lignes de ce projet et je me permets d'exprimer un avis tout à fait favorable, tant pour moi-même que pour ma famille » Fait le 12 septembre 1986⁸¹⁶.

Bref, les personnes favorables au projet présentent les caractéristiques suivantes :

- Elles n'habitent pas dans le quartier Estienne d'Orves mais logent à proximité ;
- Elles utilisent fréquemment la Voie rapide pour des raisons professionnelles ;
- Elles sont intéressées par une meilleure desserte du lycée Estienne d'Orves ou de la Faculté de droit.

L'administration du Lycée d'Estienne d'Orves fait également entendre sa voix. Par l'intermédiaire du conseiller administratif des services universitaires au lycée, elle s'oppose « à toute sortie qui se trouverait à l'ouest du boulevard Grosso pour des raisons de sécurité liées à la densité des effectifs scolaires »⁸¹⁷. La question de la sécurité des lycéens est, notons-le, un argument qui pèse lourd.

Une autre catégorie d'habitants se déclare aussi favorable au projet de la mairie : il s'agit d'un groupe de riverains résidant sur le chemin de la corniche à Magnan⁸¹⁸. Ce groupe se déclare favorable au projet pour les raisons suivantes :

- « Augmentation de l'urbanisation sur les collines de Magnan, Saint Pierre etc... entraînant une augmentation du trafic de la circulation dans le carrefour Saint Philippe ;
- Possibilité de desservir directement le Nord de Nice (Pessicart, Gambetta...) par la Voie rapide dans le sens Est-Ouest (seule sortie actuelle Magnan) ;
- Suppression du flux de circulation dans l'avenue Estienne d'Orves qui actuellement cisaille le seul accès par les collines par le sens Sud-Nord ;
- Amélioration de la sécurité pour les enfants des lycées. Ne pas faire de sortie devant le lycée Estienne d'Orves, mais sur la place Saint Philippe pour pouvoir prendre la direction de Pessicart sans recouper le sens Grosso ;

⁸¹⁵ AM, 699W9, registre d'enquête publique n°1, p. 11.

⁸¹⁶ *Ibidem*, p. 11.

⁸¹⁷ AM, 699W9, registre d'enquête publique n°2, p. 9.

⁸¹⁸ AM, 699W9, registre d'enquête publique n°2, p. 7.

- De remodeler l'actuel carrefour pour améliorer le trafic aux heures de pointes, et heures des entrées et sorties des lycées par la création d'ilots directionnels et feux pour la direction Estienne d'Orves par le sens descendant du lycée vers Cimiez. »

Il est vrai qu'au cours de la seconde moitié du XX^e siècle l'urbanisation des collines n'a pas cessée, et le projet de Pierre Mathis prenait justement en compte ces extensions urbaines. En prévoyant d'installer un échangeur le long de boulevards stratégiques comme Magnan ou Grosso, Pierre Mathis comptait bien desservir Nice Ouest et ses collines. Il est donc logique qu'une partie des résidents des collines se déclare favorable au projet. Par conséquent, le bilan des appréciations laissées par la population et les institutions est mitigé. Les personnes défavorables habitent à proximité de la future bretelle alors que les personnes favorables habitent plus loin et ne sont pas concernées par les nuisances futures. C'est sur ces dernières que l'enquête publique s'appuie pour donner gain de cause à la Ville.

b Un projet approuvé malgré les oppositions.

Habituellement, la conclusion de l'enquête publique est toujours la même : celle-ci se conclut par un avis favorable du commissaire enquêteur⁸¹⁹. L'un des rares cas où l'enquête publique n'ait pas abouti et celui du projet de centrale nucléaire à Plogoff dans le Finistère en 1980. L'opposition au projet est telle -les citoyens bretons refusent de jouer le jeu de l'enquête publique- que les autorités préfèrent abandonner le projet en 1981 bien que le commissaire enquêteur ait, malgré tout, donné un avis favorable au projet⁸²⁰. Cet exemple révèle bien que le but d'une enquête publique est surtout de faire accepter un projet, au nom de l'intérêt général. Il en est bien ainsi à Nice pour le projet de bretelle d'Estienne d'Orves. Le commissaire enquêteur, Marcel Bourgeois, conclut l'enquête publique en donnant un avis favorable au projet⁸²¹. Dans son rapport d'enquête, il classe les observations en deux rubriques⁸²². La première concerne les usagers actuels ou futurs de la voie rapide qui habitent dans les quartiers est et nord-est de Nice. Selon lui, ces usagers sont très intéressés par la liaison que doit opérer la voie rapide entre la plaine du Paillon et celle du Var et ils approuvent l'idée d'une bretelle de

⁸¹⁹ GRABER Frédéric, *Inutilité publique. Histoire d'une culture politique française*, Paris : Éditions Amsterdam, 2022, p. 21.

⁸²⁰ *Ibidem*, p. 133.

⁸²¹ AM, 699W9, enquête publique. Conclusions personnelles du commissaire enquêteur, le 26 septembre 1986.

⁸²² Le commissaire enquêteur note que ces griefs avaient déjà été formulés dans des pétitions présentées au maire de Nice en mars et avril 1986.

desserte à Estienne d'Orves. Le commissaire enquêteur écrit par ailleurs que « l'utilité de la liaison de l'AUS à la place Saint Philippe dans le sens est-ouest n'est contestée par personne ». ⁸²³ Ce constat appuie l'une des idées fortes de cette thèse : l'intérêt public de la voie rapide n'est remis que par une petite minorité de riverains. Les oppositions au projet relèvent plutôt du phénomène NIMBY⁸²⁴, comme nous allons le voir maintenant.

La seconde rubrique concerne les riverains qui, eux, désapprouvent le projet. La réaction des riverains est, tout d'abord, minimisée. Le commissaire enquêteur admet que la situation n'est pas facile pour ces derniers, mais il atténue leurs réclamations en soulignant leur exagération :

[...] il n'est pas agréable de voir construire un ouvrage d'art devant porter une circulation de véhicules à dix mètres de son balcon. La réaction des intéressés est donc passionnée ; leurs arguments amplifient la réalité ; les nuisances qui peuvent résulter de l'ouvrage sont exagérées.⁸²⁵

Autrement dit, les revendications des riverains doivent être mises à distance. Le commissaire enquêteur souligne le rejet du projet Cheyre par les services de la Ville de Nice dès 1975. Par conséquent, ce contre-projet est définitivement écarté :

[le projet Cheyre] est séduisant et il paraît, à première vue, étrange que les Services Techniques de la ville de Nice l'aient écarté sans raison valable [...] [Cependant] Il me paraît difficile de mettre en doute les capacités et l'honnêteté de ces Services.⁸²⁶

Or, il se trouve que le commissaire enquêteur Marcel Bourgeois est lui-même ingénieur divisionnaire à la retraite⁸²⁷, ce qui lui donne des compétences techniques lui permettant d'apprécier le projet. Le refus de Marcel Bourgeois de critiquer les services techniques de la ville de Nice est-il dû à un esprit de corps ? Cela est envisageable puisqu'il possède les mêmes compétences techniques que les membres des services municipaux ayant mis en place le projet de bretelle à Estienne d'Orves. L'impartialité du commissaire enquêteur n'est donc pas assurée.

Le commissaire enquêteur énumère ensuite les griefs mentionnés par les intéressés, tout en diminuant leur portée :

⁸²³ AM, 699W9, enquête publique. Rapport d'enquête publique, le 26 septembre 1986, p. 2.

⁸²⁴ NIMBY : *Not In My BackYard* : acronyme signifiant « pas dans mon arrière-cours ». Le syndrome NIMBY désigne l'attitude qui consiste à approuver un projet pourvu qu'il se fasse ailleurs, ou à refuser un projet à proximité de son lieu de résidence. Définition du site internet Géococonfuences.

⁸²⁵ AM, 699W9, enquête publique. Conclusions personnelles du commissaire enquêteur, le 26 septembre 1986.

⁸²⁶ *Ibidem*.

⁸²⁷ AM, 699W9, enquête publique. Rapport d'enquête publique, le 26 septembre 1986, p. 1.

- Diminution probable de l'ensoleillement déjà perturbé par l'ouvrage de l'AUS. Les services techniques répondent que la perte sera minime, étant donné que la bretelle sera inférieure au tablier de la voie rapide.⁸²⁸

- Vue sur la descente de la bretelle à 6 mètres des façades. Les services techniques ont modifié le plan de façon à ce que la bretelle longe au maximum les infrastructures de la voie rapide déjà existantes. Pour donner une idée des efforts réalisés, la bretelle ne sera plus, par exemple, à 17 mètres de l'immeuble Rose de France mais à 19 mètres. Le commissaire enquêteur reconnaît que les améliorations promises restent mineures. Aussi, préconise-t-il l'habillage en extérieur du garde-corps sur une hauteur supérieure à 80 cm., ce qui permettrait par ailleurs de créer un écran anti-bruit.⁸²⁹

- Augmentation du bruit déjà élevé (trains, circulation véhicules). Le commissaire enquêteur tend à diminuer les nuisances provoquées : il affirme que la voie rapide se situe à une hauteur telle que les riverains ne sont que peu gênés par la circulation qui l'emprunte. De plus, concernant la bretelle, les véhicules seront en décélération, c'est-à-dire que le bruit engendré par ces derniers ne sera pas au maximum.

- Perte de la valeur des appartements dont la revente sera difficile. C'est le point sur lequel le commissaire enquêteur est le plus prudent. En effet, selon lui « il n'est pas dans les attributions du Commissaire-enquêteur d'estimer une éventuelle perte de valeur de leur appartement aggravée par la construction de la bretelle et demandant une indemnisation par la Ville de Nice ainsi qu'une diminution des impôts locaux »⁸³⁰. Le commissaire rappelle que les immeubles concernés ont été bâtis après 1956, c'est-à-dire avant le projet Mathis, mais après le projet Aublet. Ce constat lui permet d'affirmer que le projet de Pierre Mathis a mis fin au projet de « Voie des Poids-Lourds ». Sans doute insinue-t-il que les résidents ont en fait gagné au change du fait de la substitution de la voie réservée aux poids-lourds pensée par Aublet par une *express way* destinée pour l'essentiel aux automobiles, moins bruyantes.

En définitive, Marcel Bourgeois se montre très complaisant vis-à-vis de la Ville. Il minimise autant qu'il le peut les dommages que ne manqueront pas de causer les nouveaux aménagements, et il se déclare neutre lorsque la situation devient délicate. Par ailleurs, le commissaire-enquêteur rejette la validité du projet Cheyre en s'appuyant sur les arguments des

⁸²⁸ *Ibidem*, p. 4.

⁸²⁹ *Ibidem*, p. 4.

⁸³⁰ AM, 699W9, enquête publique. Rapport d'enquête publique, le 26 septembre 1986, p. 5.

services techniques de la ville de Nice formulés dix ans plus tôt⁸³¹. La question se pose de l'utilité du débat et de l'enquête publics. Ces derniers ont certes été l'occasion pour les opposants au projet de manifester leur mécontentement. Néanmoins, celui-ci est resté lettre morte. Tout a été fait pour marginaliser les opposants au nom de « l'intérêt public ». De plus, rappelons que le commissaire enquêteur émet seulement un avis consultatif, qui ne peut donc remettre en question le projet. Ceci nous amène à affirmer que les efforts en matière de démocratie participative n'ont pas été menés jusqu'à leur terme, au moins à Nice, durant la période concernée. La souplesse du dispositif législatif a laissé une marge de manœuvre suffisante aux autorités niçoises pour faire passer coûte que coûte le projet en question.

c Quelques réserves afin de satisfaire les mécontents.

Le commissaire enquêteur prend néanmoins en compte l'inquiétude des riverains en préconisant une série de mesures. Parmi les points que devront respecter les autorités figurent ainsi :

- Soigner les aménagements au sol et les plantations prévues sous la bretelle ;
- Les piliers canelés supportant l'ouvrage et toutes les parties visibles de cet ouvrage, pourraient être traités avec un revêtement d'une couleur plus agréable que le gris triste du béton ;
- Le « muret californien » servant de parapet à l'ouvrage pourrait recevoir un habillage extérieur d'une hauteur à déterminer cachant la vue de la circulation et servant de système anti-bruit ;
- Des mesures de bruit et d'ensoleillement avant et après travaux devraient pouvoir rassurer les riverains en préservant leurs intérêts.⁸³²

A l'instar de la fameuse maxime du *Guépard*, « Tout changer pour ne rien changer », le dessein est surtout d'habiller le projet pour le rendre plus acceptable, sans pour autant en changer la nature. Les mesures portent essentiellement sur l'aspect visuel de la construction, sa répercussion sur l'ensoleillement, et sur la pollution sonore. Le commissaire enquêteur fait donc la promotion d'une meilleure intégration de l'ouvrage dans la ville. Le but est d'éviter une irruption brutale et nuisible d'un aménagement à caractère autoroutier en plein cœur urbain. L'objectif est donc de rendre la voie rapide acceptable en l'intégrant au paysage urbain.

⁸³¹ AM, 699W9, enquête publique. Rapport d'enquête publique, le 26 septembre 1986, pp. 5-6.

⁸³² AM, 699W9, enquête publique. Conclusions personnelles du commissaire enquêteur, le 26 septembre 1986, p. 2.

Le projet est finalement adopté lors d'une délibération du conseil municipal du 10 octobre 1986. Le conseil municipal évoque le débat du 10 juillet 1986 en ces termes :

Au cours de ce débat qui s'est tenu le 10 juillet 1986 et où l'assistance a pu largement s'exprimer, il est apparu que, si certains riverains, en raison des nuisances qu'ils craignent que ce projet puisse entraîner à l'égard de leur environnement, se sont prononcés contre, en revanche, l'utilité de ce projet n'a pas été contestée.⁸³³

Il serait amusant de savoir ce que les décideurs de l'époque entendent par « a pu largement s'exprimer ». Compte tenu de nos sources, le débat public n'a pas eu lieu dans des conditions optimales. De plus, un courrier interne de la mairie de Nice, en date du 2 juillet 1986, prouve que la municipalité ne souhaitait pas qu'un réel débat public ait lieu :

[...] le fait de prescrire l'enquête publique avant la clôture de la procédure relative au débat public équivaut à rendre purement formelle la concertation préalable et démontre que le projet était, dès l'origine, arrêté par la Ville de Nice sans possibilité de modification.⁸³⁴

Par conséquent, nous pouvons affirmer que, dans ce cas précis, la mairie n'a pas joué le jeu du débat public. Au contraire, la municipalité a rusé afin que le débat n'ait aucune incidence sur l'avenir du projet en question.

L'épisode de la bretelle Estienne d'Orves, nous apprend que le projet initial de Pierre Mathis était solide, que la Ville l'avait transformé en dogme et que son achèvement était jugé indispensable. À aucun moment, la nécessité de créer une bretelle n'est remise en question. Au contraire, le fait que Henri Cheyre ait pris la peine de proposer un contre-projet montre que l'idée d'une bretelle était, en soi, acceptée par les Niçois. C'est le parcours précis de cette bretelle qui a suscité une vive polémique. Or, dans cette polémique, les habitants ne sont pas unis, bien au contraire. Alors que les riverains s'arcbutent, et on peut les comprendre, contre le projet, les utilisateurs de la voie rapide qui habitent dans d'autres quartiers se déclarent favorables au projet. La mairie peut alors jouer des divisions de ses concitoyens pour imposer son projet plus facilement, d'autant plus qu'une institution scolaire, le lycée Estienne d'Orves, soutient le projet municipal pour des raisons de sécurité. Nous pouvons toutefois être étonné du silence des politiques. Pourquoi les opposants de Jacques Médecin, notamment le Parti Socialiste, ne se sont-ils pas fait l'écho des plaintes des habitants délaissés ? Il nous semble que

⁸³³ AM, 1D1 255, délibération du 10 août 1986 p. 149.

⁸³⁴ AM, 699W9, note du Service des Affaires juridiques et contentieuses à l'attention de Monsieur le directeur adjoint du Service des Affaires foncières et domaniales, 2 juillet 1986.

la participation d'un parti politique à cette controverse aurait laissé une trace dans les archives. Si ces dernières ne recèlent pas de trace d'opposition politique, c'est peut-être parce que le dossier était trop épineux. Soutenir les opposants au projet aurait conduit à s'aliéner ceux qui y étaient favorables. Le gain politique devait être trop maigre pour qu'un homme politique se manifeste. Certes, la mairie a très certainement voulu empêcher, dans ce cas précis, que la démocratie participative ne fonctionne. Néanmoins, il nous semble, au grand dam des habitants concernés alors par la construction de cette nouvelle bretelle, que le projet avait, dans l'ensemble de la population, plus d'adhérents que d'opposants.

Chapitre 3 Quel bilan pour la voie rapide ?

En 1986 la voie rapide est donc terminée en ce qui concerne son extension maximale. Saint Augustin est relié aux rives du Paillon sans aucune interruption. Toutefois, la voie rapide demeure incomplète. La chaussée nord entre Saint Augustin et Magnan n'a pas encore été réalisée, ni l'échangeur du Var devant opérer la liaison avec l'A8. Cette incomplétude n'a-t-elle pas des répercussions sur le trafic de la voie rapide ? En ce qui concerne le cadre de vie, la construction de la voie rapide a entraîné des nuisances que rien ne semble pouvoir réduire. Enfin, en termes de coût, l'édification de la voie rapide a entraîné des dépenses importantes, et la question se pose de savoir si la Ville a réellement la capacité d'y faire face seule.

I. La voie rapide remplit-elle son rôle ?

A) La traversée de Nice, sans arrêt, est désormais possible.

La voie rapide remplit-elle son rôle à la fin des années 1980 ? Tout d'abord, nous remarquons que la voie rapide représente un espoir. Comme l'indique le titre d'un article de *Nice Matin* : « Depuis hier, il est possible de traverser le centre sans rencontrer un feu rouge »⁸³⁵. La voie rapide est désormais, à partir du 21 novembre 1986, utilisable sur les 7,5 km d'asphalte « du carrefour de Saint Augustin aux deux palais⁸³⁶ du Paillon ». Jacques Médecin, lors de l'inauguration du 21 novembre rappelle que la Ville de Nice, et donc les contribuables, ont largement contribué financièrement à cette construction : « On sait que

⁸³⁵ *Nice Matin*, « Depuis hier, il est possible de traverser le centre sans rencontrer un feu rouge », 22 novembre 1986.

⁸³⁶ Palais des expositions et palais des congrès.

l'AUS a été réalisée [...] à la seule charge du budget municipal et *aux frais quasi exclusifs du contribuable local* »⁸³⁷. 115 millions de francs ont été nécessaires pour raccorder le tunnel Malraux (tunnel de Cimiez) au viaduc de Saint-Philippe. Le journaliste Jean Magnet espère que cette réalisation soulagera le trafic niçois :

Le résultat doit apparaître dès aujourd'hui : les rues Marceau, Trachel, Reine-Jeanne, Rouget-de-Lisle vont retrouver un calme sensible et tout le centre-ville va se voir déchargé d'une masse de véhicules qui n'avait rien à y faire.⁸³⁸

L'article oublie les nuisances causées par l'ombre des viaducs. Jean Magnet n'est donc pas très critique vis-à-vis de la voie rapide et se fait le relais de la propagande municipale. L'article ne s'inquiète que du fait que la voie rapide n'est pas encore achevée :

Quant au débouché est du tunnel Malraux, à proximité d'Acropolis⁸³⁹, il rejoindra un jour (mais quel jour ?) une voie souterraine sur la rive droite du Paillon, voie descendante identique à la voie montante déjà créée sur la rive gauche.⁸⁴⁰

La voie rapide est d'autant plus inachevée qu'il reste encore à réaliser le doublement nord entre Magnan et Saint Augustin, ainsi que la liaison avec l'autoroute.

La voie rapide est-elle efficace ? Les journalistes de *Nice Matin* ont cherché, en août 1975 donc au plus fort de la saison touristique, à calculer les temps de trajet entre Nice et Cannes. Les journalistes partent du constat suivant : « la circulation sur la bande littorale à certaines heures de la journée est devenue impossible »⁸⁴¹. L'article note effectivement l'existence de plusieurs points noirs : sortie de Nice, traversée du Cros-de-Cagnes, Cagnes-sur-Mer, la traversée d'Antibes et la sortie de Cannes. Ils ont alors testé plusieurs itinéraires pour se rendre de Nice à Cannes. Les résultats sont les suivants :

- Nice-Cannes : voie rapide et autoroute : 1h20 ; bord de mer et RN 7 : 1h 42.
- Cannes-Nice : RN 7 et bord de mer : 1h27 ; autoroute, RN 7 et voie rapide : 52 minutes.

À chaque fois, nous constatons que le trajet le plus rapide est celui empruntant la voie rapide, surtout dans le cas du retour de Cannes à Nice. Toutefois, il est intéressant de noter que le point

⁸³⁷ Il s'agit sans doute d'une critique adressée indirectement à l'État qui a refusé de participer financièrement au projet.

⁸³⁸ *Nice Matin*, « Depuis hier, il est possible de traverser le centre sans rencontrer un feu rouge », 22 novembre 1986.

⁸³⁹ Nom du palais des congrès.

⁸⁴⁰ *Ibidem*

⁸⁴¹ *Nice Matin*, « Un test routier sur Nice-Cannes et retour », 14 août 1975.

noir de la sortie de Nice n'est pas résolu. Pour le trajet Nice-Cannes, par la voie rapide et l'autoroute, les journalistes écrivent que :

Les ennuis commencent au toboggan de Saint Augustin : le bouchon déborde de la passerelle qu'il me faut cinq longues minutes pour escalader, puis redescendre, alors que je n'ai mis que 12 minutes pour parvenir jusque-là.

Du haut de la passerelle, je contemple l'étendue du désastre : le bouchon s'étend devant moi à perte de vue.

Des automobilistes, complètement écœurés, bifurquent alors en direction de la route du Bord-de-Mer où, selon les apparences, cela ne va pas mieux.⁸⁴²

Or, ce point noir de la zone de Saint Augustin est justement l'un de ceux que la voie rapide devait résoudre. Lorsque Marcel Kirchner proposait de détourner le trafic des poids lourds vers la zone de Lingostière, c'est parce que, déjà dans les années 1940, le point noir de Saint Augustin posait problème. Le projet de voie rapide de Pierre Mathis ambitionnait également d'y remédier en traçant une liaison entre la voie rapide et l'autoroute. Cependant, au jour où l'article a été écrit, cela n'était toujours pas le cas. Nous comprenons qu'il peut être frustrant pour un automobiliste de parcourir rapidement la voie rapide et de se retrouver bloqué à sa sortie⁸⁴³.

B) Les difficultés de circulation.

Malgré la satisfaction que procure l'achèvement de la voie rapide, il n'est pas pour autant toujours facile d'y circuler. Tout d'abord, la presse relate que des embouteillages surviennent fréquemment aux heures de pointe. Prenons pour exemple l'embouteillage du 19 novembre 1981, au niveau de la bretelle de sortie Saint Philippe⁸⁴⁴. L'article de *Nice Matin* affirme qu'il fallait $\frac{3}{4}$ d'heure pour franchir la voie rapide. Les causes sont multiples : l'accès à la voie rapide est interdit depuis qu'un toboggan est en réfection au niveau du square Jean-Pierre et les feux tricolores de la rue de Châteauneuf sont en panne. Un autre article de *Nice Matin* est très pessimiste quant à l'avenir de la voie rapide jusqu'à titrer : « La voie rapide a cessé d'exister...elle ne mérite plus son nom ! »⁸⁴⁵. En fait, la voie centrale de la voie rapide a été neutralisée, interdite à la circulation (sauf des véhicules d'urgence). L'article affirme que cette nouvelle mesure est à l'origine d'embouteillages « interminables » aux heures de pointe. La

⁸⁴² *Ibidem*.

⁸⁴³ Cette situation est encore d'actualité puisque la liaison voie rapide-autoroute est en cours de réalisation.

⁸⁴⁴ *Nice Matin*, « Embouteillages : ça continue. », 20 novembre 1981.

⁸⁴⁵ *Nice Matin*, « La voie rapide a cessé d'exister... elle ne mérite plus son nom ! », 15 septembre 1983.

raison de la neutralisation de la voie centrale est « [qu'il] y a eu trop de morts, trop de blessés graves sur ce ruban d'asphalte qui traverse Nice ». Ceci nous permet d'aborder l'autre inconvénient de la voie rapide : elle est accidentogène :

On sait combien la voie rapide peut être meurtrière à cause notamment des excès de vitesse de certains automobilistes et conducteurs de poids lourds. L'erreur est de confondre cette artère avec une autoroute. Elle est loin d'offrir toutes les garanties de sécurité pour qu'on s'y lance à des allures inconsidérées.⁸⁴⁶

En effet, nous pouvons prendre l'exemple d'un accident ayant eu lieu le 21 octobre 1972⁸⁴⁷. La collision s'est produite au niveau de la bretelle les Bosquets :

M. Hyacinthe Pallanca [...] roule sur la voie rapide en direction de [Cannes]. [...] Parvenu à environ 300 m de la bretelle « des Bosquets » qui relie la voie rapide à l'avenue de la Californie, il constata qu'une semi-remorque se disposait à le doubler. À son volant [...] Yves Bianchi [...]. M. Pallanca réduisit son allure pour permettre au conducteur d'effectuer cette manœuvre sans difficulté.

Le dépassement était pratiquement terminé, lorsque M. Pallanca fut surpris par la tentative de freinage qu'amorçait Yves Bianchi : celui-ci venait d'apercevoir un poids lourd qui arrivait dans la direction opposée.

Malheureusement il était trop tard, les deux engins se télescopèrent [...].⁸⁴⁸

Malgré le soin que les techniciens ont mis à la réalisation de la voie rapide, celle-ci n'offre pas toutes les garanties d'une autoroute permettant aux poids lourds des dépassements sans risques. Les différents articles que nous avons cités montrent que la voie rapide est loin, à cette époque, d'être l'axe optimal que Pierre Mathis comptait mettre sur pied. C'est en fait la partie ouest de la voie rapide, c'est-à-dire celle passant au sud de la voie ferrée, et qui à cette époque n'est pas doublée entre Saint Augustin et Magnan qui est accidentogène. Ce fait nous a été confirmé lors de notre entretien avec Philippe Pen. Cette question des accidents, à l'époque, n'est pas seulement locale, mais aussi nationale. On compte environ 250 000 personnes tuées par accident entre 1945 et 1973⁸⁴⁹. Le coût individuel et social des accidents de la route représente 2,5% du PNB de 1973, ce qui est important⁸⁵⁰. C'est d'ailleurs cette question du trop grand nombre d'accidents en France qui avait inspiré l'idée à Jacques Chaban-Delmas de faire

⁸⁴⁶ *Nice Matin*, 8 mai 1973

⁸⁴⁷ *Nice Matin*, « Les deux camions se sont heurtés de plein front alors que l'un d'eux en dépassait un autre », 22 octobre 1972.

⁸⁴⁸ *Ibidem*.

⁸⁴⁹ PLESSIS Céline, TOPÇU Sezin, BONNEUIL Christophe, *Une autre histoire des « Trente Glorieuses »*, Paris : La Découverte, 2016, p. 48.

⁸⁵⁰ *Ibidem*, p. 76.

abattre les arbres se trouvant le long des routes, idée contre laquelle s'était opposé le président Georges Pompidou⁸⁵¹. La voie rapide de Nice ne fait donc pas exception dans le paysage national, même s'il est vrai que son inachèvement est à l'origine de la plupart des accidents qui s'y produisent. Régulièrement, les articles de *Nice Matin* tournent en dérision l'appellation « voie rapide ». Par exemple, un article de 1978 commence en ces termes : « Les riverains de l'autoroute urbaine sud, plus connue sous le nom usurpé de *voie rapide* »⁸⁵². Les embouteillages et les nombreux accidents noircissent ainsi le tableau.

Cette question des embouteillages ne se pose pas spécifiquement à Nice. D'autres villes comme Lyon sont confrontées à cette question épineuse. Ainsi, le tunnel de Fourvière est « au niveau national et européen [...] le symbole du bouchon infranchissable mais néanmoins incontournable pour relier l'Europe du Nord à l'Europe du Sud »⁸⁵³. Michel Noir, maire de Lyon, aura beau déclarer qu'il ferait « sauter le bouchon » dans les années 1990, la situation restera inchangée. Comme la voie rapide de Nice, ce tunnel sert pourtant essentiellement à la desserte locale, le trafic estival ou de transit ne représentant que 20% des flux⁸⁵⁴. De plus, le tunnel de Fourvière est lui totalement achevé alors que dans les années 1980 la voie Mathis reste inachevée pour le tronçon Saint Augustin-Magnan. La congestion des autoroutes urbaines n'est pas un problème spécifiquement niçois mais l'inachèvement de la voie rapide ne fait que le renforcer.

II. Des conséquences lourdes à supporter pour la Ville.

A) La dégradation du cadre de vie des riverains.

Concernant la prise en compte de l'environnement au sens où nous l'entendons actuellement, celle-ci a été progressive. Nous n'avons pas trouvé trace d'une mobilisation globale contre le projet de la voie rapide. Au contraire, nous avons pu constater que les Niçois étaient dans leur ensemble favorables à la voie rapide, mis à part les riverains de cette voie. Ce constat va en partie, à l'encontre de ce que Céline Plessis, Servin Topçu et Christophe Bonneuil

⁸⁵¹ FLONNEAU Mathieu, « Georges Pompidou, président conducteur, et la première crise urbaine de l'automobile », *Vingtième siècle, revue d'histoire*, n°61, janvier-mars 1999, p. 37.

⁸⁵² *Nice Matin*, « L'enfer de la « voie rapide » évoqué devant le tribunal administratif de Nice », 13 mai 1978.

⁸⁵³ GARDON Sébastien, *Goût de bouchons. Lyon, les villes françaises, et l'équation automobile*, Paris : Descartes & Cie, 2011, p. 70.

⁸⁵⁴ *Ibidem*, p. 71.

ont pu constater dans *Une autre histoire des « Trente Glorieuses »*⁸⁵⁵. En effet, les auteurs partent du principe que « la société française n'est pas entrée dans cette modernité les yeux fermés. Et l'idée de progrès proposée n'a pas été acceptée et partagée par tous »⁸⁵⁶. Or, sans remettre en question cette thèse, nous ne constatons pas de mouvement d'envergure contre la voie rapide à Nice. Même si les résistances ont été marginalisées, comme dans le cas de la bretelle d'Estienne d'Orves, force est de reconnaître que les seules oppositions sérieuses concernaient les riverains. Pour citer un exemple de résistance nous pouvons faire référence à un article de *Nice Matin* de 1978. Cet article relate que des habitants de l'immeuble « Le Caméléon », 30 rue de Châteauneuf, se plaignent d'une dégradation de leur mode de vie :

Intolérable vacarme de jour et de nuit, atmosphère rendue irrespirable par les gaz d'échappement et, du point de vue patrimonial, détérioration profonde et irréversible de la valeur des appartements [...].⁸⁵⁷

L'article nous apprend que les habitants entendent obtenir de la Ville des « dommages et intérêts compensatoires de la dépréciation subie par les appartements », ainsi que la prise en charge de l'insonorisation de leur immeuble qui a été construit en 1963, et qui n'offre donc pas de protection contre le bruit. On ne s'élève pas tant contre le projet de voie rapide, qui est très rarement décrié, mais plutôt contre son tracé. Notons au passage qu'il est curieux qu'un immeuble ait pu être construit à côté du futur tracé de la voie rapide, alors qu'on en connaissait déjà le tracé. Il est étonnant que la Ville ait autorisé la construction d'un immeuble à proximité de cette future voie rapide. La question se pose d'une lacune dans l'anticipation de l'urbanisation, ou bien dans la prise en compte du facteur bruit. Ce n'est que tardivement, et l'exemple de l'échangeur Saint Lambert l'atteste, que les études de cas émergent pour prendre en compte les conséquences environnementales de la voie rapide.

B) Un gouffre financier.

Enfin, la question du coût doit être prise en compte. L'État s'est progressivement retiré de la voie rapide, au point que la ville a dû, au cours des années 1980, financer l'essentiel des travaux. De manière générale, l'État a plutôt tendance à se désengager du financement des routes. Suivant la logique crainte de Virgile Barel, que nous avons étudiée dans la première

⁸⁵⁵ PLESSIS Céline, TOPÇU Sezin, BONNEUIL Christophe, *Une autre histoire des « Trente Glorieuses »*, Paris : La Découverte, 2016.

⁸⁵⁶ *Ibidem*, p. 6.

⁸⁵⁷ *Nice Matin*, « L'enfer de la « voie rapide » évoqué devant le tribunal administratif de Nice », 13 mai 1978.

partie, force est de constater que l'État souhaite réaliser des économies. En effet, dès 1972, l'État se désengage d'une partie du réseau national (55 000 km) au profit des départements⁸⁵⁸. L'attitude de l'État vis-à-vis de la voie rapide de Nice n'est donc sans doute pas due à des frictions politiques. À plusieurs reprises, le gouvernement en France a été de droite pendant cette période : Valéry Giscard d'Estaing a été président de 1974 à 1981, et si François Mitterrand a été président de la République à partir de 1981, une cohabitation a cependant eu lieu de 1986 à 1988. Malgré la présence de la droite au gouvernement à plusieurs reprises, l'État ne s'est pas pour autant impliqué dans le financement de la voie rapide.

Ce qui a plutôt causé du tort à la voie rapide c'est l'achèvement de l'autoroute de contournement à la fin des années 1970. À partir du moment où cette autoroute est construite comment peut-on justifier le rôle international de la voie rapide comme Pierre Mathis l'avait fait auparavant ? La Ville de Marseille est confrontée aux mêmes difficultés. En effet, il était initialement prévu que l'État financerait le projet de troisième rocade, tandis que la ville assumerait le financement de la deuxième rocade. La situation est donc identique à celle de Nice puisque l'État assume le financement de l'autoroute de contournement tandis que le financement de la voie rapide revient à la ville de Nice. Sauf que, dans le cas marseillais, Gaston Defferre sait ruser pour obtenir un financement de la deuxième rocade par l'État. La Ville de Marseille n'a pas les ressources financières nécessaires à la prise en charge de cette deuxième rocade⁸⁵⁹. Les travaux deviennent d'autant plus difficiles à financer que le prix des travaux routiers augmente en raison des chocs pétroliers. Ce qui aide Gaston Defferre, c'est le fait que le projet de troisième rocade est menacé de ne pas aboutir en raison de l'opposition de plusieurs communes se trouvant sur le tracé, comme Allauch et Plan-de-Cuques⁸⁶⁰. Gaston Defferre opère alors un revirement. Alors qu'il avait, dans son programme pour les municipales de 1971, défendu la nécessité d'équiper Marseille en autoroutes, voici que le maire de Marseille s'oppose à la construction de la troisième rocade, sous prétexte que celle-ci ne desservirait pas Marseille⁸⁶¹. Le directeur adjoint des Services techniques de la ville de Marseille déclare d'ailleurs au journal *La Provence* : « le maire de Marseille, comme tous ses concitoyens, ne veut pas que sa ville ressemble à un *paquet de nouilles*, comme disent les techniciens »⁸⁶².

⁸⁵⁸ REVERDY Georges, *Les routes de France au XX^e siècle. 1952-2000*. Paris : Presses de l'ENPC, 2007, (Que sais-je ?), p. 117.

⁸⁵⁹ LEHEIS-GUILLOT Stéphanie, *La ville et sa rocade : un projet d'infrastructure au risque du temps, le cas de Marseille*, Architecture, thèse en Aménagement de l'espace, Université Paris-Est, 2011, p. 220.

⁸⁶⁰ *Ibidem*, p. 225.

⁸⁶¹ *Ibidem*, p. 225.

⁸⁶² *Ibidem*, p. 225.

Devant cette opposition, et la difficulté que poseront les acquisitions foncières, l'État finit par accepter le transfert de maîtrise d'ouvrage, c'est-à-dire de prendre à sa charge les travaux de la deuxième rocade⁸⁶³. Il a donc fallu ruser pour obtenir cette prise en charge par l'État, sinon, la Ville de Marseille aurait dû choisir entre abandonner le projet, ou s'endetter.

Pour en revenir à Nice, le tour de passe-passe de Gaston Defferre n'était pas envisageable puisque l'autoroute de contournement a bel et bien été réalisée à l'inverse de la troisième rocade marseillaise. Contrairement à Marseille, les travaux de la voie rapide de Nice étaient déjà engagés, et très certainement était-il difficile de laisser incomplète une pareille infrastructure, compte tenu des dépenses qui avaient été réalisées. Même si les édiles niçois étaient eux-mêmes convaincus de la nécessité de bâtir la voie rapide, nous pouvons considérer qu'ils ont été pris par un phénomène de *path dependence*.

Le coût de la voie rapide a été grevé par deux phénomènes. Tout d'abord, le premier choc pétrolier de 1973 a eu un impact sur le montant du coût des travaux. Le prix du pétrole quadruple, ce qui a pour conséquence une hausse du coût des travaux de 20 à 30% et de 40% du taux des emprunts. La conséquence est l'abandon de projets autoroutiers en région parisienne en 1975, et la révision à la baisse des schémas directeurs d'urbanisme. Toutefois, Georges Reverdy note que le nombre de routes mises en service pour cette période a été important. Le coût des travaux a en partie augmenté puisque le pétrole est nécessaire dans la confection du bitume⁸⁶⁴. De plus, le coût a progressivement été supporté non plus par le FSIR⁸⁶⁵, mais par les collectivités locales. En effet, le FSIR n'existe plus depuis 1980. Or, après sa suppression, sa fonction a en partie été assurée par le Fonds Spécial des Grands Travaux. Mais surtout, ce sont les contrats État-Région qui se sont développés, ce qui a demandé aux collectivités territoriales d'intervenir de plus en plus dans le financement d'opérations routières⁸⁶⁶. Cette hausse de la part des collectivités territoriales dans le financement des routes, en plus de la construction de l'autoroute de contournement de Nice, ont contribué à diminuer fortement les aides de l'État pour la réalisation de la voie rapide. Une notice des services techniques de la Ville de Nice, datant de 1983, rappelle que :

Le financement est essentiellement assuré par la Ville de Nice et par une subvention du Fonds Spécial d'Investissement Routier (FSIR). Le taux de subvention qui était au

⁸⁶³ *Ibidem*, p. 227.

⁸⁶⁴ REVERDY Georges, *Les routes de France au XX^e siècle. 1952-2000*. Paris, Presses de l'ENPC, 2007, p. 121.

⁸⁶⁵ Fonds Spécial d'Investissement Routier.

⁸⁶⁶ *Ibidem*, p. 122.

départ de 50% s'est progressivement amenuisé, puisqu'il est actuellement ramené à 20% seulement.

Il est à noter que lorsque le montant des travaux engagés a dépassé le montant de la dépense subventionnable, la Ville a financé sur ses propres fonds.⁸⁶⁷

Nous voyons donc que les aléas de la conjoncture, choc pétrolier, suppression du FSIR, sont apparus alors que le projet de voie rapide avait déjà été amorcés. Concernant le choc pétrolier, celui-ci est intervenu peu de temps après la relance du projet de la voie rapide, et du commencement des travaux du viaduc. Par conséquent, la ville aurait pu envisager de stopper les travaux. Si la ville a continué, c'est sans doute parce que les édiles locaux étaient convaincus de la nécessité de mettre en œuvre ce projet, mais peut-être aussi parce que la municipalité Médecin n'a pas voulu reconnaître son échec. Renoncer au projet de la voie rapide aurait eu un coût politique étant donné l'énergie que la mairie avait mobilisée. La voie rapide a eu un coût financier, mais aussi foncier : des habitants ont été déplacés et des habitations ont été dévalorisées après la construction de la voie rapide. Concernant la suppression du FSIR et la construction de l'autoroute de contournement, ces deux événements ont eu lieu alors que le viaduc de la voie rapide était déjà bien entamé. Les édiles locaux ne pouvaient, en quelque sorte, plus reculer.

*

Pour conclure cette partie, nous pouvons affirmer que la voie rapide a été un ouvrage visionnaire à l'époque de sa conception. Fruit d'une longue réflexion municipale, de l'influence américaine et des compétences de Pierre Mathis, la voie rapide est un ouvrage ambitieux qui correspond à l'état d'esprit des Trente Glorieuses. Prenant le problème de la circulation automobile à bras le corps, l'idée est de proposer une action chirurgicale d'envergure en traçant à travers la ville de Nice une voie à moitié aérienne. À aucun moment les autorités ne semblent avoir flanché. Qu'il s'agisse de Jean ou de Jacques Médecin, les documents étudiés montrent que ceux-ci partageaient la conviction que la voie rapide était la seule solution au danger que représentait une circulation automobile galopante. La construction de cette voie rapide est pensée comme essentielle pour éviter la paralysie de Nice. Ceci explique la prise de risque de Jean et Jacques Médecin lorsqu'ils décident de soutenir ce projet, alors que la participation de l'État est modeste. C'est sur ce courage politique qu'a pu s'appuyer Pierre Mathis pour bâtir son œuvre. Toutefois, la ville de Nice n'avait pas les épaules assez larges pour assurer à elle

⁸⁶⁷ AM, 421W11, notice sur l'autoroute urbaine sud, p. 2.

seule le financement de la voie rapide, à moins de prolonger les travaux dans le temps. Ceux-ci sont devenus interminables, et ils étaient toujours d'actualité alors que les grands projets autoroutiers pour Paris s'évanouissaient. La voie rapide est ainsi devenue un témoin tardif de l'époque des Trente Glorieuses, durant lesquelles on pensait que les aménagements urbains d'envergure pourraient résoudre toutes les difficultés de la vie moderne.

Par ailleurs, la population niçoise n'a pas opposé d'obstacles de taille susceptible d'arrêter la construction de la voie rapide. Au contraire, en dehors des malheureux riverains, la presse et la population se sont enthousiasmées pour la promesse de la voie rapide : circuler plus rapidement dans Nice, et pouvoir en sortir facilement. La municipalité n'a donc pas rencontré de frein majeur dans ses projets. Elle s'est même donnée des chances supplémentaires de réussir en dotant, avec parcimonie certes, certains lieux d'un décor végétal. Quant au résultat, celui-ci demeure en demi-teinte à la fin des années 1980. Certes, la voie rapide a été construite de Saint Augustin au Paillon, mais il manque toujours le doublement de la partie occidentale de la voie, et la liaison avec l'autoroute. De plus, les embouteillages et les accidents n'en finissent pas de ternir l'image de la voie rapide. La question qui se pose après 1986 est celle de l'achèvement de l'infrastructure. Le problème est le suivant : faut-il continuer au même rythme au risque de prolonger indéfiniment les travaux, ou faut-il accélérer ces derniers au risque de faire exploser le budget municipal ?

Partie 3 L'essoufflement du projet : entre renoncement et sentier de dépendance (1986-1999).

À partir de 1986, la branche ouest de l'AUS, commencée dans les années 1970, est achevée : l'échangeur Saint Lambert et le viaduc Gambetta-Malausséna sont mis en service cette même année. Néanmoins, la voie rapide n'est pas terminée dans son ensemble, puisque la branche ouest n'a été que partiellement réalisée. Le maire de Nice décide alors, en juin 1987, de poursuivre la construction de la voie rapide dans sa partie occidentale : réalisation de la chaussée nord entre l'échangeur de Saint Augustin et celui de Magnan et réalisation de la liaison entre l'AUS et l'A8⁸⁶⁸. Cette date marque le point de départ d'une nouvelle phase dans la construction de la voie rapide qui prend fin en 2007.

Au tournant des années 1990, Nice a connu d'importantes transformations. Son maire, Jacques Médecin, souhaitait faire de Nice une cité de renommée mondiale. La ville est dotée d'équipements de prestige comme le Palais des congrès, ou encore le tout nouveau quartier d'affaires de l'Arénas⁸⁶⁹. Les infrastructures s'enrichissent, en particulier avec l'agrandissement de l'aéroport, essentiel pour attirer toujours plus de touristes sur la Côte d'Azur. D'ailleurs, dans son programme lors des municipales de 1989, le maire insiste sur la nécessité de développer le rayonnement international de Nice⁸⁷⁰. Toutefois, le grand chantier de la voie rapide demeure inachevé. En toute logique, les services techniques de la Ville planchent sur le meilleur moyen de boucler un projet commencé un quart de siècle auparavant. L'impatience est grande dans les services administratifs et l'équipe municipale escompte réaliser les travaux avant la fin de l'année 1994... Peut-être pour donner une raison de plus aux électeurs de réélire Jacques Médecin lors des municipales prévues en 1995.

Néanmoins, le projet s'enlise rapidement pour des raisons financières. La municipalité souhaite accélérer la fin des travaux, mais elle ne parvient pas à trouver des sources de financement. À cette difficulté s'ajoute l'opposition de personnalités politiques et des riverains.

⁸⁶⁸ AM, 1D1 258, délibération du 24 juin 1987.

⁸⁶⁹ Le palais des congrès Acropolis est inauguré en 1984, et le quartier d'affaires de l'Arénas voit le jour en 1989.

⁸⁷⁰ AM, 1025W36, profession de foi de Jacques Médecin pour les élections municipales de 1989.

Pourtant, l'échangeur projeté dans la plaine du Var n'est pas plus imposant que le viaduc qui a été construit au-dessus de la ville. La traversée du centre-ville par la voie rapide est en soi une réalisation technique rare en France. Pourquoi le projet de l'échangeur du Var a-t-il échoué ? Est-ce en raison des préoccupations environnementales qui sont devenues plus présentes à cette époque sur la Côte d'Azur ? Ou bien faut-il y voir la conséquence de l'instabilité politique que connaît Nice à la fin du mandat de Jacques Médecin ? Le maire de Nice s'exile en Uruguay en septembre 1990, laissant Honoré Bailet, 1^{er} adjoint, assurer l'intérim⁸⁷¹. Mais Honoré Bailet se retire à son tour de la vie politique pour des raisons de santé et il est remplacé par Jean-Paul Baréty, autre adjoint au maire. Une telle instabilité ne facilite pas la continuité des politiques publiques municipales.

Une tout autre politique est menée avec l'équipe municipale de Jacques Peyrat. Dès le début des années 1990, une nouvelle politique urbaine s'impose progressivement à Nice qui consiste à requalifier l'espace urbain. Des études sont menées pour réhabiliter des quartiers et les rendre plus vivables pour les riverains⁸⁷². Le nouveau maire affiche une volonté de diminuer l'importance de l'automobile, et il est à l'origine du retour du tramway dont les travaux commencent en 2003 pour s'achever en 2007. Nice s'inscrit désormais dans la tendance globale des villes françaises qui, à l'instar de Grenoble, de Strasbourg, ou même de Paris, ont décidé de limiter la place de l'automobile au profit des piétons.

Toutefois, durant la période qui nous intéresse, Jacques Peyrat poursuit les projets de ses prédécesseurs. C'est sous son mandat qu'est construite la chaussée nord entre Magnan et Saint Augustin, et que se poursuivent les travaux de la pénétrante du Paillon (AUE). Le maire propose même des projets en lien avec la circulation automobile comme la création de parkings sur le port de Nice, de manière à accueillir les nombreux véhicules des voyageurs embarquant pour la Corse à bord des ferries. La question qui se pose est de savoir si la municipalité élue en 1995 a été contrainte de poursuivre certains projets, ou s'il était possible de sortir rapidement du « tout automobile ». Autrement dit, notre but dans cette partie sera de savoir si le maire a été

⁸⁷¹ À partir de la fin des années 1980, Honoré Bailet est le véritable chef d'orchestre à la mairie de Nice puisque Jacques Médecin a été, à partir de cette période, beaucoup moins présent à la mairie de Nice. Lorsqu'il assure la mairie par intérim, Honoré Bailet connaît déjà bien les dossiers et son autorité est bien assise au sein de la machine municipale.

⁸⁷² Par exemple, Patrick Giraud est chargé en 1994 d'une étude s'intitulant « Réhabiliter l'héritage et la ville comme espace civique de convivialité ». La « convivialité » en question doit être rétablie dans les quartiers du Port et de Riquier. In GRAFF Philippe, *Une ville d'exception : Nice, dans l'effervescence du 20^e siècle*. Nice : Serre, 2013, p. 232.

pris dans un phénomène de *path dependence*. Il sera nécessaire de savoir pourquoi le projet de liaison AUS-A8 n'a pas été réalisé : comment le maire et la population percevaient-ils la voie rapide dans les années 1990 ?

Nous traiterons cette troisième et dernière partie de manière chronologique. Dans un premier temps nous analyserons le projet de l'échangeur du Var et du doublement de la voie rapide (1987-1993). Le dossier de cet échangeur est effectivement très important, peut-être le plus important de cette partie, puisque pour la première fois le projet de la voie rapide a rencontré un coup d'arrêt, malgré les efforts tenaces de l'administration municipale. Dans un deuxième temps, il sera question du seul doublement de la voie rapide (1993-1999). Ce dernier dossier marque, pour la première fois, une modération de la mairie dans sa politique du tout automobile et relève davantage de la *path dependence* que d'une réelle conviction de l'exécutif local.

Chapitre 1 L'abandon de l'échangeur du Var ou le premier échec du projet (1987-1991).

L'exemple de l'échangeur du Var est révélateur des difficultés financières que connaît la Ville de Nice au tournant des années 1990. Le coût que représente la réalisation de cet échangeur et le doublement de la voie rapide est si important que la mairie estime ne pas avoir les moyens financiers pour mener à bien le projet. Malgré les efforts de la mairie pour trouver une solution, ce projet n'aboutit pas et il constitue le premier échec de l'extension de la voie rapide.

I. Un projet difficile à mettre en œuvre.

A) Un projet phare pour les autorités niçoises.

1 La croissance effrénée de la circulation routière.

Dans les années 1990, la dépendance des Niçois à l'automobile s'est accrue. La population niçoise entre certes dans une phase de stagnation : elle atteint 342 500 habitants en 1990, et seulement 342 738 habitants en 1999⁸⁷³. Néanmoins, le taux d'équipement des ménages en automobile continue sa progression. Ainsi, en 1990, l'AUS et l'axe rue de France-Californie comptabilisent 55 000 véhicules par jour. La promenade des Anglais détient le record avec 109 000 véhicules par jour, ce qui en fait le deuxième axe, après les Champs-Élysées, sur lequel la circulation de véhicules est la plus dense en France⁸⁷⁴. Si on ajoute à ces chiffres ceux de l'avenue de la Californie, on atteint 200 000 véhicules par jour pour l'axe ouest-est niçois. On comprend dès lors l'inquiétude des autorités municipales, qui apparaît dans maints documents administratifs, de voir la ville saturée par le trafic automobile.

Les flux de l'AUS sont essentiellement des flux pendulaires et peuvent être divisés en deux types. Nous avons d'une part les trajets des parents amenant leurs enfants à l'école. Lors de notre entretien avec les services techniques de la Métropole, les techniciens nous ont appris que les flux de circulation étaient très sujets aux horaires des écoles et aux vacances scolaires, ce qui devait certainement être le cas dès les débuts de la voie rapide⁸⁷⁵. D'autre part, les flux

⁸⁷³ Pour comparaison, la population des Alpes-Maritimes augmente de 971 829 habitants en 1990, à 1 011 326 en 1999. La commune de Nice représente donc 35% de la population du département en 1990, contre 33% en 1999. <http://www.cartesfrance.fr>

⁸⁷⁴ LACROIX Jean-Bernard et BRACQ Jérôme, catalogue de l'exposition *L'automobile dans les Alpes-Maritimes*, article « Le triomphe », septembre 2008-juin 2009, Archives Départementales, p. 18.

⁸⁷⁵ Entretien avec Gilles d'Ivry, Centre de Supervision de Cimiez, 27 septembre 2021.

pendulaires sont constitués par les trajets domicile-travail qui peuvent couvrir des distances plus importantes que les flux liés à l'école. En effet, si les établissements scolaires se trouvent à proximité relative du lieu d'habitation, il n'en est pas forcément de même pour le lieu de travail. La possession d'une automobile permet aux individus d'aller chercher du travail plus loin, ou de s'éloigner de leur lieu de travail dans le but d'élire domicile dans un endroit présentant une meilleure qualité de vie. Les bassins d'emploi sont donc plus vastes qu'auparavant, et les villes ont tendance à s'étendre et à former des « villes polycentrées »⁸⁷⁶. Les ménages ayant un minimum d'aisance sont nombreux à opter pour un logement dans une localité suburbaine, ou du moins dans un environnement moins densément peuplé, ce qui accroît la population des communes de l'arrière-pays azuréen.

Mais la plaine du Var accueille aussi des logements populaires. Dans la zone comprise entre l'aéroport et la Digue des Français, des bidonvilles voient le jour des années 1960 à la fin des années 1980⁸⁷⁷. La Ville de Nice profite des réserves foncières de la rive gauche du Var pour installer des logements collectifs dans la zone de Saint Augustin en 1969 et en 1975⁸⁷⁸, rendus urgents dans les années d'après-guerre, notamment avec l'arrivée des rapatriés d'Algérie. C'est ainsi que la plaine du Var connaît, à partir des années 1960, un développement urbain important et peu cohérent.

La conséquence est l'augmentation des flux pendulaires. Ces évolutions profitent à des villes comme Valbonne, Vence, Carros, Levens.... Dans le cas de Nice, ce sont les villes de la vallée du Paillon -Contes, l'Escarène...-, du nord de Nice -Aspremont, Falicon...-, et de la basse vallée du Var -Carros, Saint Martin du Var...- qui bénéficient de cette croissance. De plus, le technopôle de Sophia Antipolis, à partir de sa création en 1969, offre du travail à de nombreux Maralpains, dont certains résident à Nice. L'itinéraire le plus court pour parcourir ce trajet est d'emprunter seulement l'autoroute A8 pour ceux qui en sont proches, ou l'autoroute A8 et l'AUS pour ceux qui habitent en centre-ville. La construction d'une liaison entre l'AUS et l'A8 a de quoi séduire les individus concernés par ce parcours. Nous verrons tout au long du processus de doublement de la voie rapide qu'il existe une réelle demande en matière d'équipements routiers. La presse et les élus locaux sont conscients de cette croissance

⁸⁷⁶ Ville polycentrique : ville ayant plusieurs centres. In LACROIX Jean-Bernard et BRACQ Jérôme, catalogue de l'exposition *L'automobile dans les Alpes-Maritimes*, article « Le triomphe », septembre 2008-juin 2009, Archives Départementales, p. 26.

⁸⁷⁷ GRAFF Philippe, *Une ville d'exception : Nice, dans l'effervescence du 20^e siècle*. Nice : Serre, 2013, p. 209.

⁸⁷⁸ *Ibidem*, p. 209.

ininterrompue du parc automobile local : « la circulation va considérablement augmenter d'ici l'an 2000 » peut-on lire dans les colonnes du *Nice Matin* du 15 janvier 1991. Comme nous allons l'étudier, les principales divergences entre les élites politiques et la population locale sont liées au tracé de la voie rapide, et au financement des travaux. Ce besoin d'infrastructures et les attentes de la population sont des raisons suffisantes pour que les responsables politiques se préoccupent d'achever la voie rapide.

Concernant la question de la circulation et du stationnement, ceux-ci restent problématiques. L'axe est-ouest n'a cessé de s'affirmer comme le principal axe niçois⁸⁷⁹. Le choix des autorités dans les années 1960 de bâtir une voie rapide le long de cet axe se comprend tout à fait, même si, comme les chiffres précédents le montrent, la voie rapide n'a pas suffi à absorber le trop-plein du trafic automobile. Pour ce qui est du stationnement, une société d'économie mixte est mise en place en 1987, la SEMIACS⁸⁸⁰. Son rôle est de gérer les places payantes de surface et de mener une politique de construction de parkings. Un projet est même envisagé de créer un parking gratte-ciel à Raimbaldi dans une tour de 45 m de haut, mais celui-ci est abandonné⁸⁸¹. La construction de parkings s'accélère à la fin des années 1990. Cependant, le stationnement, malgré les parkings construits, pose toujours problème. La double file se généralise dans certaines artères. À cette époque, des villes comme Zurich et Amsterdam commencent à limiter la création de places de parking sur les lieux de travail afin d'inciter les usagers à utiliser d'avantage les transports en commun⁸⁸².

Toutefois, d'autres villes amorcent un changement en ce qui concerne la place dévolue à l'automobile. Déjà, Lyon a renoncé à certains projets d'autoroutes urbaines dans les années 1970. Les parcs de la Tête d'Or et de Parilly sont interdits à la circulation automobile. Mais la reconquête significative, selon Sébastien Gardon, commence dans les années 1990⁸⁸³. Avec l'ouverture du boulevard périphérique nord, l'ancien boulevard périphérique est reconverti en boulevard urbain pour la partie longeant le campus de La Doua, et la Cité Internationale. L'arrivée du tramway au début des années 2000 conduit les autorités à opérer quelques réaménagements, comme l'avenue Berthelot qui passe de 5 à 2 voies. De fait, Nice accuse un

⁸⁷⁹ LACROIX Jean-Bernard et BRACQ Jérôme, catalogue de l'exposition *L'automobile dans les Alpes-Maritimes*, article « Le triomphe », septembre 2008-juin 2009, Archives Départementales, p. 18.

⁸⁸⁰ Société d'Économie Mixte Intercommunale pour l'Amélioration de la Circulation et du Stationnement. Cette société a été créée en octobre 1984.

⁸⁸¹ LACROIX Jean-Bernard et BRACQ Jérôme, catalogue de l'exposition *L'automobile dans les Alpes-Maritimes*, article « Le triomphe », septembre 2008-juin 2009, Archives Départementales, p. 23.

⁸⁸² *Ibidem*, p. 23.

⁸⁸³ GARDON Sébastien, *Goût de bouchons. Lyon, les villes françaises, et l'équation automobile*, Paris : Descartes & Cie, 2011, p. 54.

retard en la matière. Les autorités n'envisagent pas, comme à Lyon, de requalifier certains espaces urbains, et le primat de l'automobile dans l'ensemble de la commune, mis à part de rares endroits, comme la zone piétonne de la rue Masséna et le vieux-Nice, demeure.

2 Un retard niçois dans le développement des transports en commun.

De nombreuses villes françaises se dotent à cette époque de transports collectifs dans le but de fluidifier le trafic et de proposer une offre de transports plus diversifiée aux citoyens. Les grandes agglomérations comme Marseille, Lyon et Toulouse se dotent d'un réseau de métro⁸⁸⁴, tandis que des communes de taille moyenne, comme Nantes, Grenoble, Strasbourg et Rouen, optent pour le tramway⁸⁸⁵. Or, durant cette période, Nice ne s'équipe ni d'un réseau de métro, ni d'un réseau de tramway. Certes, dès 1975, un projet de tramway -nommé « métro aérien »- est évoqué à plusieurs reprises dans les dossiers municipaux⁸⁸⁶. Jacques Médecin avait même affirmé que « le contribuable ne pourra pas couvrir éternellement les dépenses qu'entraînerait l'adaptation constante du réseau urbain à ses besoins d'automobilistes. À la limite de l'absurde, il faudrait d'ailleurs raser les villes pour y loger les voitures »⁸⁸⁷. Il faut dire que la question de la circulation et ses inconvénients est relayée par les médias et les hommes politiques. Ces derniers sont nombreux à dénoncer les nuisances liées au bruit ou au stationnement, comme le candidat socialiste, Jean-François Knecht, lors des élections cantonales de 1988 dans le 9^e canton. Le candidat en question souligne la forte circulation au carrefour de Magnan et les difficultés de stationnement dans le boulevard de la Madeleine⁸⁸⁸. Lors des élections dans le 14^e canton, en 1992, un autre candidat socialiste, Paul Culturello, dénonce les nuisances liées à la voie rapide⁸⁸⁹.

Néanmoins, la politique niçoise de transport en commun reste timide pendant toute la période qui nous intéresse. La question du tramway est évoquée dans le programme du parti écologiste lors des élections municipales de 1989⁸⁹⁰. Un candidat socialiste, Jean-François

⁸⁸⁴ Le métro de Lyon est inauguré en 1974, celui de Marseille en 1977 et celui de Toulouse en 1993.

⁸⁸⁵ Nantes inaugure sa première ligne de tramway en 1985. Elle est suivie par Grenoble en 1987, et Strasbourg et Rouen en 1994.

⁸⁸⁶ GRAFF Philippe, *Une ville d'exception : Nice, dans l'effervescence du 20^e siècle*. Nice : Serre, 2013, p. 226.

⁸⁸⁷ LACROIX Jean-Bernard et BRACQ Jérôme, catalogue de l'exposition *L'automobile dans les Alpes-Maritimes*, article « Le triomphe », septembre 2008-juin 2009, Archives Départementales, p. 20.

⁸⁸⁸ AM, 1025W36, profession de foi de Jean-François Knecht pour les élections cantonales du 25 septembre 1988.

⁸⁸⁹ AM, 1025W36, profession de foi de Paul Culturello pour les élections cantonales des 22 et 29 mars 1992.

⁸⁹⁰ AM, 1025W36, profession de foi de Guy Marimot, candidat « Les Verts », pour les élections municipales de 1989.

Knecht, défend également, lors des élections dans le 9^e canton en 1994, la construction d'un tramway⁸⁹¹. Toutefois, il prône dans le même temps la réalisation de « liaisons internes rapides » ... ce qui est sans doute une référence à la voie rapide et à la pénétrante du Paillon. Les souhaits affichés visent à embrasser l'électorat le plus large possible. Ce n'est qu'en 2003 que débutent les travaux pour la mise en circulation d'un nouveau tramway qui est inauguré en 2007, soit 22 ans après celui de Nantes et 18 ans après celui de Grenoble... Selon nous, les milieux politiques ont alors compris l'impasse dans laquelle se trouvait la Ville avec la construction de la voie rapide. Cependant, elles ont peiné à concevoir un système cohérent dans lequel les transports en commun prendraient le pas sur l'automobile.

Ce retard dans le développement des transports en commun est aussi dû au coût considérable que la construction de la voie rapide a engendré pour la Ville de Nice. L'étude des archives révèle que la priorité à cette époque est de terminer la voie rapide⁸⁹². La mairie est obnubilée par l'intensification sans fin de la circulation qu'il est nécessaire de canaliser, et elle ne voit pas d'autre solution que d'améliorer la voirie. De plus, la construction de la voie rapide étant bien avancée, il aurait été incohérent, selon nous et surtout aux yeux des électeurs, que la commune, après avoir consacré des sommes faramineuses au projet, décide brutalement de le stopper. D'ailleurs, lors des élections municipales de 1989, seul le candidat écologiste, Guy Marimot, s'oppose clairement au doublement de la voie rapide, arguant que le développement de la voirie aura pour conséquence une croissance du trafic⁸⁹³. En revanche, le Parti Socialiste, principal opposant à Jacques Médecin, ne se prononce pas, lors de ces élections, contre le doublement de la voie rapide⁸⁹⁴. Un relatif consensus existe donc au sein de la classe politique locale sur la nécessité d'achever l'AUS.

Ce consensus s'explique sans doute en partie par l'adhésion des citoyens niçois au projet. Les succès électoraux de Jacques Médecin plaident en faveur de cette hypothèse. La presse aussi manifeste toujours son soutien au projet. Le 7 mars 1987, *Nice Matin* publie un article plutôt élogieux au sujet du projet de doublement de la voie rapide : « Voie rapide, cinq ans pour devenir une vraie autoroute », « les détails d'un fabuleux projet d'un milliard de francs

⁸⁹¹ AM, 1025W36.

⁸⁹² Nous pouvons citer par exemple le compte-rendu d'une réunion entre le préfet et les services techniques niçois du 7 juillet 1993 : « compte tenu de la saturation du trafic routier à Nice, le doublement de l'AUS est la priorité essentielle de l'aménagement urbain de la Ville ». AM, 585W2.

⁸⁹³ « La poursuite du « bricolage » actuel, projet de doublement de la voie rapide (1,6 milliards au départ), multiplication des parkings au centre... « aspirera » encore plus de voitures, asphyxiera davantage la ville ». Profession de foi de Guy Marimot, candidat « Les Verts » aux élections municipales de 1989. AM, 1025W36.

⁸⁹⁴ AM, 1025W36, profession de foi de Jean-Hugues Colonna, candidat présenté par la majorité présidentielle et le Parti Socialiste.

pour soulager Nice de ses problèmes de circulation ». L'article se focalise sur le projet voulu par la mairie, sans présenter de critiques, ou du moins sans prendre de recul sur les conséquences en termes d'environnement et sur le projet en lui-même. La lecture de ce document apprend au lecteur que les services techniques ont une idée précise du projet qu'ils entendent réaliser (un plan est d'ailleurs inséré) : il s'agit de réaliser la liaison entre l'A8 et l'AUS, de doubler l'AUS entre Saint Augustin et Magnan, et de réaliser un deuxième tunnel sous la colline de Cimiez. Par conséquent, la Ville de Nice ne craint pas, pour le moment, une opposition de la presse, bien au contraire. Même s'il est difficile de savoir ce que pensaient les citoyens niçois, nous posons l'hypothèse que ceux-ci adhéraient majoritairement au projet. Nos deux premières parties ont montré que la mairie n'a rencontré que des oppositions très localisées sur les points de passage du tracé de l'AUS. Cependant, la municipalité est très vite confrontée à un obstacle de taille : la question du financement.

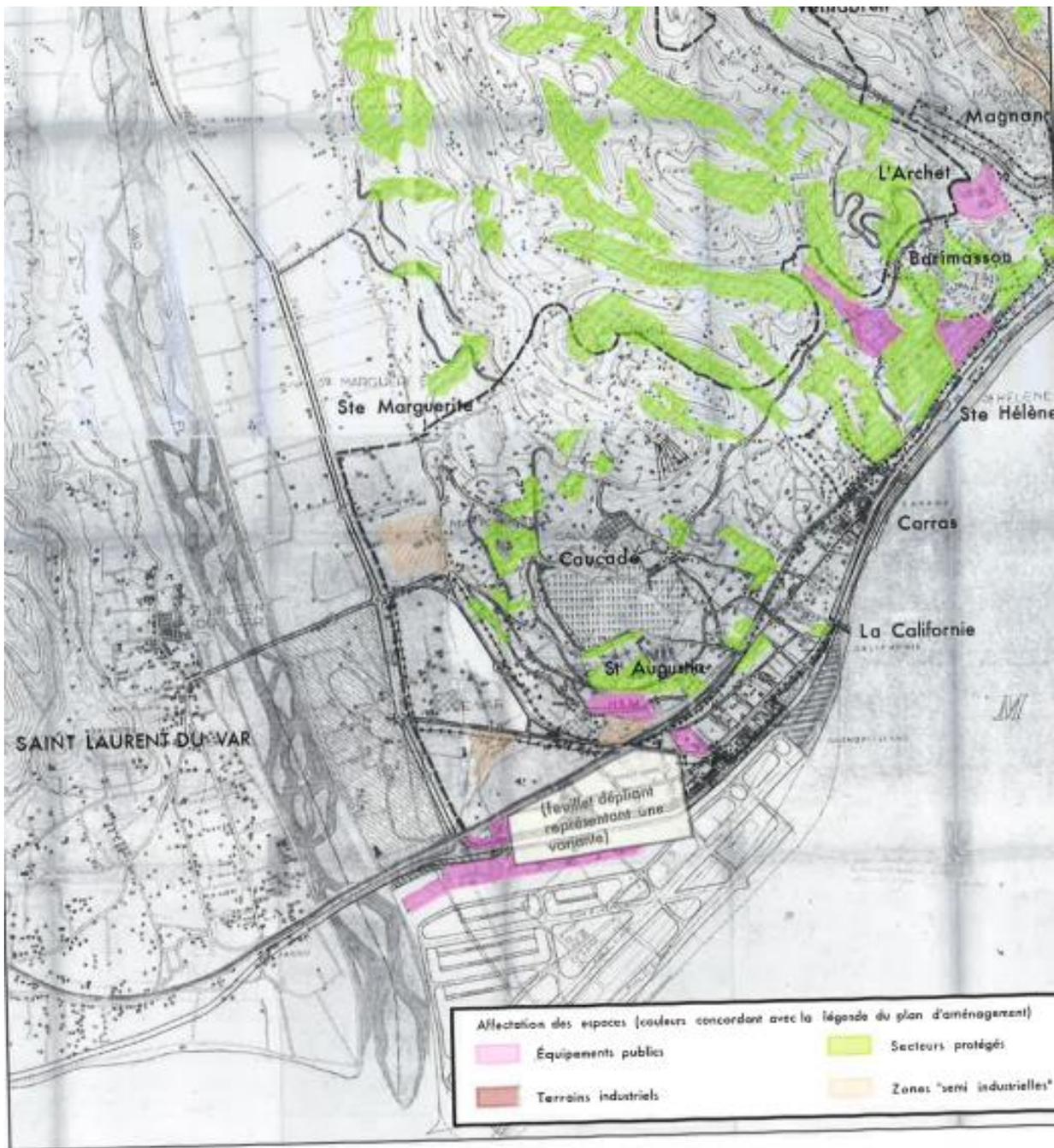
3 L'espace névralgique de la basse vallée du Var.

Progressivement, le caractère stratégique de la plaine du Var s'affirme. L'urbanisation s'étend dans cette vallée à partir de différentes localités plus ou moins dépendantes du littoral pourvoyeur d'emploi, si bien que certains spécialistes ont évoqué l'émergence d'une ville polynucléaire ou polycentrée⁸⁹⁵, qui dépasse assez largement les limites communales. Auparavant, la plaine du Var a longtemps été un espace marginal de la commune de Nice. La ville était essentiellement tournée vers son littoral touristique et son centre-ville dynamique. Toutefois, il a été envisagé, dès le comité Cornudet, d'urbaniser cette plaine afin que la croissance démographique niçoise puisse y trouver un exutoire. Le maire d'alors, Jean Médecin rejette le projet Cornudet en lui reprochant son manque de réalisme. Il n'en demeure pas moins que les édiles niçois ont en tête d'utiliser la vaste réserve foncière que constitue cette plaine agricole (figure 49) et envisagent, dès les années 1960, de créer des zones d'activité dans cet espace⁸⁹⁶. Plusieurs zones d'activité ont d'ailleurs été aménagées après-guerre dans la zone de la Manda et celle de Carros. C'est pourquoi Jean Médecin souhaite que Nice puisse créer ses zones d'activité dans cet espace afin de fournir du travail aux Niçois⁸⁹⁷. Les réserves foncières

⁸⁹⁵ LACROIX Jean-Bernard et BRACQ Jérôme, catalogue de l'exposition *L'automobile dans les Alpes-Maritimes*, article « Le triomphe », septembre 2008-juin 2009, Archives Départementales, p. 26.

⁸⁹⁶ AM, 1D1 209. La délibération du 2 mars 1979 rappelle que la Ville de Nice avait envisagé la création de zones d'activité dans la plaine du Var dès les années 1960.

⁸⁹⁷ GRAFF Philippe, *Une ville d'exception : Nice, dans l'effervescence du 20^e siècle*. Nice : Serre, 2013, p. 209.



2 — Extrait du plan d'aménagement du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, appliqué à partir de 1956

Figure 49. Plaine du Var en 1956. In GRAFF Philippe, *Une ville d'exception : Nice, dans l'effervescence du 20^e siècle*. Nice : Serre, 2013, p. 155.

intéressent également la mairie pour implanter un Marché d'Intérêt National. Créé en 1965, celui-ci est en quelque sorte le « ventre de Nice ». Le développement de cette zone est encouragé par la construction de l'autoroute A8 (1961-1981). L'inauguration du Centre Administratif Départemental des Alpes-Maritimes en 1982, à côté de l'échangeur autoroutier du Var, traduit la volonté de l'État de placer ses administrations au cœur du département. En regroupant ces administrations dans une zone de convergence des axes de transport, les

habitants du département peuvent accéder directement au CADAM sans avoir à pénétrer dans le centre-ville niçois, saturé par le trafic automobile.

L'autoroute favorise aussi le développement économique de la plaine du Var anticipé dans les années 1960. Dès 1958, la zone de l'Arénas est classée en ZAD⁸⁹⁸, et le POS⁸⁹⁹ de 1977 définit les zones de Lingostière et de Saint Isidore, qui se trouvent à proximité de l'A8, comme des zones « à urbaniser pour implantation d'activités ». Au milieu des champs émergent ces deux zones commerciales, ce qui n'aurait pas été envisageable sans l'essor de l'automobile. La zone de Lingostière n'est pourtant pas la première zone commerciale périurbaine de la plaine du Var puisque le centre Cap 3000 a ouvert à Saint Laurent du Var en 1960⁹⁰⁰. Comme dans la plupart des villes françaises, et plus généralement occidentales, de vastes zones commerciales s'installent à la périphérie des centres-urbains en raison des réserves foncières qui s'y trouvent. La première entreprise à s'implanter dans la zone de Lingostière est le centre de distribution Carrefour en 1978, et son succès incite de nombreuses entreprises à s'installer dans cette zone. Le succès de cette dernière est tel que les commerces niçois craignent, à juste titre, la concurrence de ces espaces marchands⁹⁰¹. À l'instar du CADAM, les zones commerciales de la plaine du Var bénéficient de leur situation à l'intersection des flux ouest-est des Alpes-Maritimes, et au débouché de plusieurs vallées alpines (Vésubie, Tinée...), mêmes si ces dernières occupent une place secondaire dans la stratégie des grandes enseignes.

La centralité de cette aire est renforcée par d'autres aménagements, comme l'aéroport. Ce dernier devient une porte d'entrée pour les touristes, toujours plus nombreux, désireux de séjourner sur le littoral azuréen. Afin de pouvoir accueillir ces arrivées, le terminal 2 ouvre ses portes en 1987. Le quartier d'affaires de l'Arénas, dont Jacques Médecin souhaite faire la porte d'entrée de Nice, achève de consacrer le dynamisme de la zone au tournant des années 1980-1990. Par conséquent, l'automobile et la société de consommation confèrent à la plaine du Var un caractère stratégique. L'automobile permet le développement de la plaine du Var dont l'attractivité croissante engendre à son tour de nouveaux flux créant ainsi un phénomène boule de neige. La conséquence de cette dynamique est une occupation toujours plus dense de la plaine du Var et une intensification du trafic automobile. De zone marginale, la plaine du Var

⁸⁹⁸ Zone d'Aménagement Différée. Ce statut permet à une autorité publique de réserver un domaine foncier en vue de l'établissement futur d'aménagements.

⁸⁹⁹ Plan d'Occupation des Sols.

⁹⁰⁰ GRAFF Philippe, *Une ville d'exception : Nice, dans l'effervescence du 20^e siècle*. Nice : Serre, 2013, p. 209.

⁹⁰¹ Cette tendance est plus que jamais d'actualité aujourd'hui puisque de grands équipements, comme le stade Allianz, ont été installés dans cette plaine. Le conseil municipal a aussi entériné la décision de déplacer le palais des congrès, Acropolis, dans cette même plaine du Var.

devient l'un des noyaux essentiels de l'agglomération polycentrée niçoise et azurée. C'est dans ce contexte que les autorités municipales de Nice s'attèlent à l'achèvement de la voie rapide avec la construction de l'échangeur du Var.

4 Un échangeur indispensable.

Le projet de Pierre Mathis fait de l'échangeur du Var l'une des portes d'entrée occidentales de Nice, avec l'avenue de la Californie et la promenade des Anglais. Alors que le projet de 1951 prévoyait un tracé prenant naissance à l'ouest de la ville à partir de Magnan, le projet de Pierre Mathis envisage une voie rapide ayant comme point de départ un échangeur dans la plaine du Var⁹⁰². L'objectif est de relier la voie rapide à l'autoroute⁹⁰³ grâce à un tunnel débutant avant l'échangeur de Saint Augustin, au niveau des studios de la Victorine, et traversant la colline de Saint Augustin. La chaussée déboucherait alors en hauteur sur la plaine du Var, et rejoindrait l'autoroute grâce à un viaduc. Quatre bretelles permettraient de mettre en relation les deux chaussées de la voie rapide avec l'autoroute⁹⁰⁴. Ce tronçon constituerait une nouvelle liaison avec l'ouest du département et le MIN, facilitant ainsi l'arrivée des camions dans Nice et par conséquent l'approvisionnement de cette dernière. L'échangeur de la plaine du Var permettrait de plus aux communes de la basse plaine du Var d'avoir plus facilement accès à la voie rapide et donc au centre de Nice. Ainsi, l'échangeur du Var faciliterait la connexion entre Nice et ses périphéries ouest et nord.

La Ville se préoccupe très tôt d'acquérir les terrains qui se trouvent sur le tracé de cette liaison. Une évaluation des indemnités du 16 juillet 1968 nous informe à ce sujet⁹⁰⁵. Alors que les travaux du 3^e tronçon Les Bosquets-Saint Augustin ne sont pas encore achevés, et ceux du viaduc non encore commencés, la Ville entame les démarches pour prendre possession des

⁹⁰² Voir figure 17 p. 98.

⁹⁰³ C'est en 1961 que l'autoroute a atteint Villeneuve-Loubet. La même année est déclarée d'utilité publique la réalisation d'un tronçon rejoignant l'Italie. LACROIX Jean-Bernard et BRACQ Jérôme, catalogue de l'exposition *L'automobile dans les Alpes-Maritimes*, article « Le triomphe », septembre 2008-juin 2009, Archives Départementales, p. 13.

⁹⁰⁴ « La Voie rapide part de la route de Grenoble, elle sera reliée [...] avec l'autoroute de l'Estérel en franchissant le Var par un nouveau pont. Le croisement entre la Voie rapide et la route de Grenoble comportera un très grand nœud routier. Nous aurons ensuite une voie surélevée, qui bordera au Nord le marché-gare [Marché d'Intérêt National], traversera l'ancienne route de Grenoble, pénétrera en tunnel sous la colline de Saint Augustin, pour ressortir le long de la voie ferrée [...] » Conférence faite le 13 février 1962 par Pierre Mathis, Directeur général des Travaux et des Services techniques de la ville de Nice, au cercle scientifique Flammarion en la salle Carlonia.

⁹⁰⁵ AM, 698W89.

terrains se situant à l'ouest de Saint Augustin, entre la route de Grenoble et le pont de la Victorine :

En ce qui concerne la présente opération, le tracé qui, d'Ouest en Est, part au niveau de la Route de Grenoble, où s'effectuera provisoirement le raccordement de la Voie Rapide, qui doit par la suite, franchir cette voie par un passage supérieur, s'élève progressivement pour franchir également le Chemin devenu Avenue des Moulins, depuis son élargissement à 35 mètres et pénétrer, un peu plus loin, à hauteur de l'Avenue Vittone, au souterrain aboutissant aux Studios de la Victorine.⁹⁰⁶

L'opération en question consiste à exproprier 15 propriétaires pour une surface totale de 19 910 m². Comme nous pouvons le voir sur la figure 50, le quartier est, en 1968, très rural, bien qu'il ait connu des changements depuis 1962 comme l'élargissement du chemin de Saint Augustin.

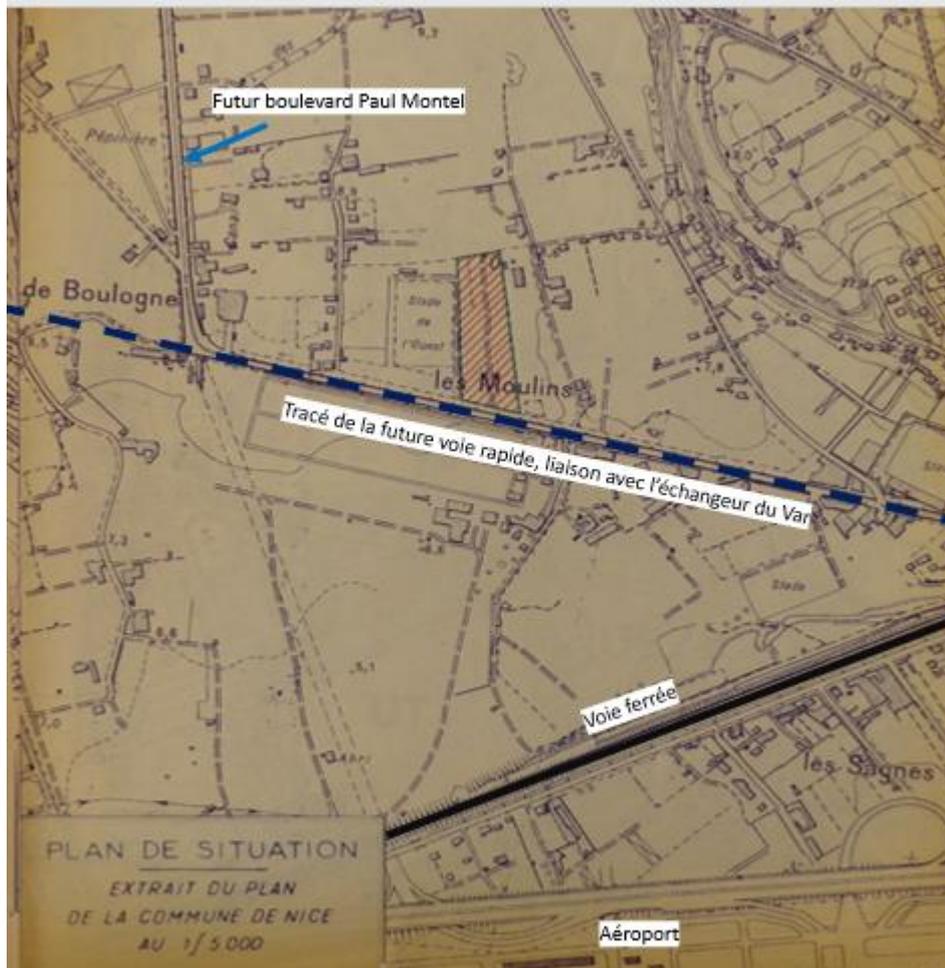


Figure 50. Plan de situation de l'opération. AM, 701W8.

⁹⁰⁶ AM, 698W89, évaluation des indemnités, 16 juillet 1968, p. 1.

L'estimation des indemnités en question se veut plutôt optimiste en ce qui concerne la valeur vénale car, à l'époque, ceux-ci ne font pas l'objet d'une spéculation :

[...] les mutations à titre onéreux récentes entre particuliers sont rares dans ce secteur, où, d'une part, les propriétés sont, dans l'ensemble, depuis longtemps, dans les mêmes patrimoines et où, d'autre part, les divers projets municipaux ont eu pour effet de « stériliser » ces terrains, les soustrayant en fait à l'évolution du marché qui, par contre, se faisait sentir sur les terrains des zones périphériques.⁹⁰⁷

Cette absence de spéculation devrait profiter à la mairie en ce qui concerne les indemnités qu'elle devra fournir. Le montant total des indemnités est estimé à 2 690 075 francs⁹⁰⁸ Les acquisitions attendront toutefois 1977, date d'établissement du nouveau POS, pour être mises en œuvre.⁹⁰⁹

À la fin des années 1980, le projet n'a toujours pas commencé, bien que celui-ci n'ait pas perdu de sa pertinence compte tenu de l'insuffisance des infrastructures routières dans la plaine du Var. Depuis les années 1950, le quartier s'est développé selon une logique fonctionnaliste : les parcours du piéton et de l'automobile sont dissociés afin de rendre la circulation automobile plus fluide. Néanmoins, cela n'est pas suffisant⁹¹⁰. La sortie de Saint Augustin débouche sur l'intersection de la Nationale 7, de la RN 202 qui dessert le Var, ainsi que de la promenade des Anglais, et de la chaussée sud de l'AUS à partir d'octobre 1969. La réalisation du contournement autoroutier de Nice de 1961 à 1976 permet de fluidifier le trafic, mais il n'existe pas de voirie pouvant assurer une circulation optimale entre l'A8, la promenade des Anglais et l'AUS. De plus, la circulation sur la voie rapide elle-même n'est pas suffisamment fluide comme nous l'avons vu plus haut.

Une dernière raison pousse les autorités municipales à achever le projet de l'AUS : alléger la circulation le long de la promenade des Anglais. Un article de *Nice Matin*, présent dans le dossier du projet d'achèvement de la voie rapide, exprime l'inquiétude de citoyens quant à la saturation automobile⁹¹¹. L'article s'interroge : « L'automobile a-t-elle tué la promenade

⁹⁰⁷ *Ibidem*, p. 2.

⁹⁰⁸ *Ibidem*, p. 4.

⁹⁰⁹ AM, 1D1 271, délibération 1.24 bis du 29 juin 1990.

⁹¹⁰ SÉGURAN Yvette, « L'Ouest de Nice et premiers aménagements de la plaine du Var », Série *Les quartiers de Nice* n°4, Laboratoire de Géographie Raoul Blanchard, Études urbaines, Université de Nice, 1976, p. 11.

⁹¹¹ *Nice Matin*, « Promenade : restaurer sa dimension humaine », 7 janvier 1994. L'article est présent dans le dossier 585W2 des Archives Municipales.

des Anglais ? ». Même si l'idée n'est pas mentionnée dans l'article en question, la présence de ce document dans un dossier sur la voie rapide suggère que les autorités escomptent que l'achèvement de la voie rapide rendra sa « dimension humaine » à la promenade des Anglais. Cet objectif est d'autant plus essentiel que cette dernière est en quelque sorte l'une des principales attractions de Nice. Comme l'écrivait Marie Bashkirtseff⁹¹² dans son journal à la fin du XIX^e siècle : « Nice, pour moi, c'est la promenade des Anglais ». Les autorités envisagent de redorer le blason de la promenade des Anglais en reportant le trafic sur un axe traversant des quartiers peu touristiques. Une hiérarchie implicite est établie : les quartiers touristiques d'une part, qui donnent à la ville son dynamisme économique, et les quartiers résidentiels en retrait qui n'ont pas d'impact direct sur l'activité économique de la commune. Loin de nuire au caractère touristique de Nice, la voie rapide a pour but, au contraire, de préserver la beauté des lieux emblématiques de la ville.

Le projet d'échangeur prévoit que deux tunnels soient creusés dans les collines de Saint Augustin, à l'ouest des studios de la Victorine et de la sortie Saint Augustin (figure 51). À la sortie du tunnel, les automobilistes en provenance de l'est de la voie rapide auront le choix entre deux échangeurs pour rejoindre l'autoroute. Ces échangeurs ne correspondent pas avec l'échangeur en feuille de trèfle que Pierre Mathis avait fait reproduire sur le plan de 1969. Ils disposent chacun d'un péage, ce que ne comprenait pas le projet initial. Les dimensions des plateformes nécessaires à l'installation des péages ont sans doute contribué à modifier le tracé. Les échangeurs prévus doivent permettre de rejoindre la voirie locale en faisant un lien avec la RN 202. Les automobilistes auront alors, d'une part, le choix entre descendre au sud en direction de la mer, ou remonter la plaine du Var en direction du nord. D'autre part, les automobilistes pourront rejoindre l'autoroute de contournement de Nice, ce qui était déjà prévu dans le projet initial et qui constitue même le principal enjeu de cet échangeur. La construction envisagée est ambitieuse et, si les travaux progressent au même rythme que les précédents tronçons, elle promet de durer bien longtemps. C'est justement ce que la mairie compte éviter cette fois-ci.

⁹¹² Artiste russe qui a vécu au XIX^e siècle. Elle s'est rendue à de nombreuses reprises sur la Côte d'Azur.

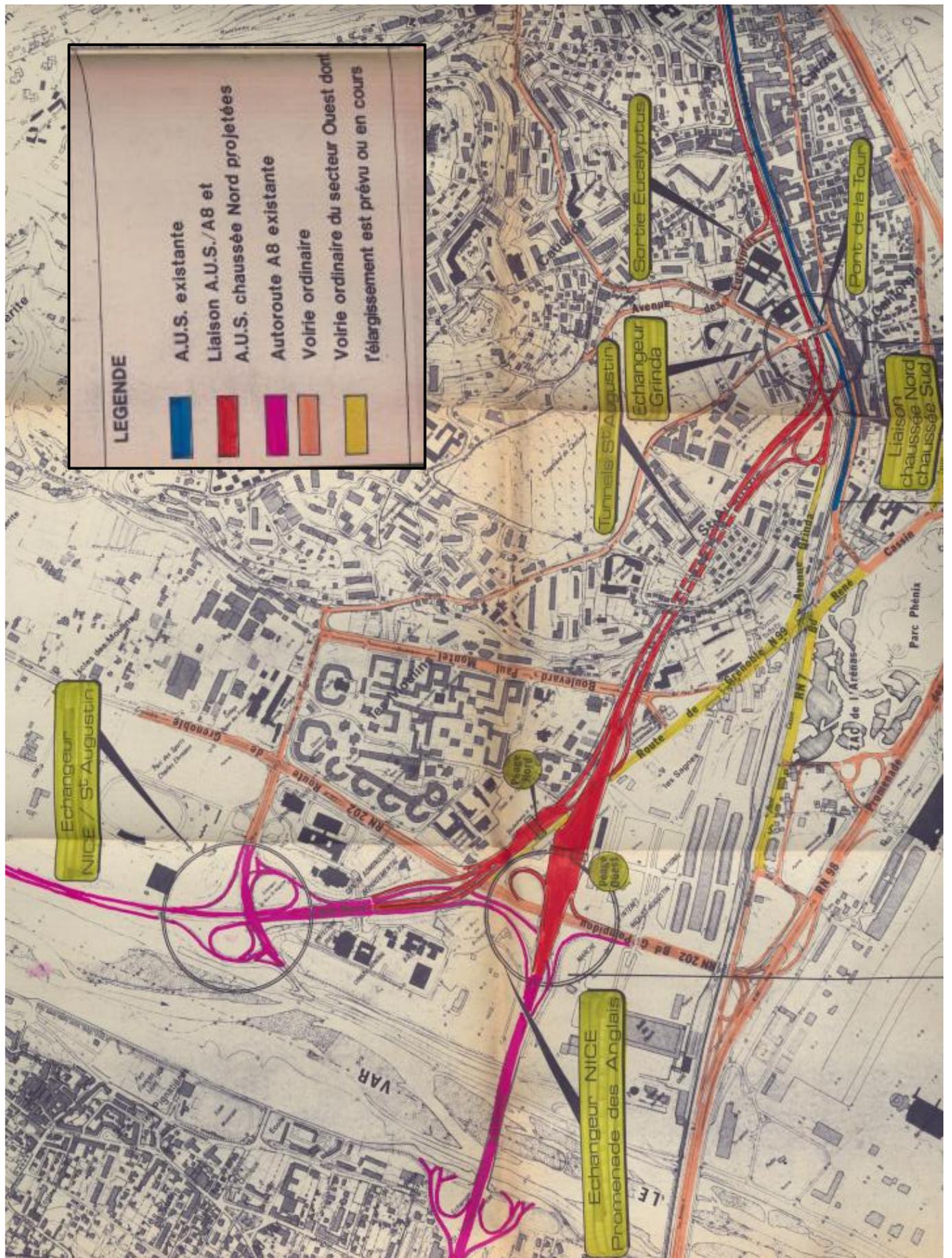


Figure 51. Plan du projet d'échangeur du Var. AM, 585W2.

B) Le mirage du projet de concession.

1 Une ville qui n'a plus les moyens de ses ambitions.

Par une délibération du 24 juin 1987 la Ville de Nice lance véritablement le projet de l'échangeur du Var. Il présente une particularité par rapport aux précédents chantiers : la Ville de Nice souhaite non pas entreprendre elle-même les travaux mais les faire réaliser par une société privée. En effet, le talon d'Achille du projet est son coût exorbitant, estimé à 1 milliard 200 millions de francs⁹¹³.

La question du financement est cruciale dans ce dossier. Jusqu'à présent, la Ville a financé les travaux de la voie rapide à l'aide de financements extérieurs obtenus auprès de l'État, et avec ses propres deniers. Or, les aides de l'État ont fortement diminué tout au long de la période que nous étudions. Concernant la capacité d'autofinancement de la Ville, celle-ci est alarmante en raison de la politique ambitieuse de Jacques Médecin⁹¹⁴. Les deux solutions dans un pareil cas seraient d'augmenter les impôts locaux, et/ou d'avoir recours à l'emprunt. Pour le maire de Nice il n'est pas question, pour des raisons électorales, de choisir la première solution. Le projet est évalué à un milliard de francs. On imagine facilement qu'une majoration des impôts locaux aurait été mal perçue par la population. Le maire de Nice prend d'ailleurs l'engagement de ne pas relever les impôts lors des élections municipales de 1989. Généralement, les hausses d'impôts interviennent en début de mandat pour diminuer ensuite, ce qui permet de faire « avaler la pilule » à la population. De toutes manières, un financement du projet en question par les impôts locaux aurait exigé une très forte hausse de la fiscalité. L'autre solution est celle de l'emprunt. Cependant, la Ville ne peut y avoir recours immédiatement. Il aurait été nécessaire de réaliser des tranches d'emprunts régulières, afin de permettre aux finances de la Ville de se renflouer de manière régulière. Le conseil municipal anticipe cette difficulté :

Or, si ces travaux étaient financés par la Ville comme jusqu'à présent, leur coût très élevé entraînerait pour elle un endettement insupportable, ce qui lui imposerait de les échelonner sur une très longue période, afin de rendre supportable la surcharge financière correspondante. Il en résulterait que l'achèvement de l'ouvrage ne pourrait intervenir qu'à un terme fort éloigné, ce qui serait contraire non seulement à l'intérêt

⁹¹³ *Nice Matin*, « Deux fois le prix d'Acropolis...pour transformer la Voie rapide en autoroute », 8 août 1987.

⁹¹⁴ AM, 585W2, compte rendu de la réunion des adjoints du 15 novembre 1990.

des usagers de la Voie rapide, mais aussi à celui de toute la collectivité. Il faut rappeler que la construction des parties existantes a demandé 27 ans.⁹¹⁵

Cependant, comme nous l'avons évoqué, la situation financière de la Ville est très critique, et certains documents administratifs montrent que la probabilité d'obtention d'un crédit bancaire par la Ville est faible⁹¹⁶.

Or, Jacques Médecin veut faire vite. Le maire de Nice envisage une réalisation des travaux sur une période de 5 à 6 ans⁹¹⁷, ce que ne permettrait pas le recours à des emprunts ponctuels. Le chantier de la voie rapide dure en effet, comme l'a rappelé le conseil municipal, depuis 27 ans, et la presse s'impatiente de ne pas voir ce projet achevé après « un quart de siècle »⁹¹⁸. Le maire lui-même reconnaît devant *Nice Matin* que le recours à l'emprunt contraindrait la mairie à échelonner les travaux sur une période de 30 ans. Jacques Médecin souhaite-il que les travaux soient réalisés avant la fin d'un éventuel futur mandat entre 1989 et 1995 ? Cette hypothèse est très probable. De nombreuses recherches ont en effet montré que les maires ont coutume de commencer les grands travaux onéreux et pénibles pour la population au début de leur mandat. Dans l'idéal, les travaux sont réalisés à la fin du mandat, et la population peut admirer l'œuvre de son maire et la justesse du cap qu'il a choisi⁹¹⁹.

Dès lors, comment résoudre la quadrature du cercle ? La presse elle-même reconnaît « que la municipalité ne peut assumer seule » le coût de l'entreprise projetée. L'analyse des articles de *Nice Matin* nous apprend que le quotidien est très attentif à la question du financement et pour cause puisque ce sujet intéresse ses lecteurs au premier chef. L'importance du montant des travaux est soulignée dans les titres de plusieurs articles comme dans celui du 8 août 1987 : « Deux fois le prix d'Acropolis...pour transformer la voie rapide en autoroute »⁹²⁰. Si la presse est enthousiaste à l'idée de l'achèvement des travaux de la voie rapide, elle n'en est pas moins attentive à l'utilisation des deniers de ses lecteurs⁹²¹ ... C'est alors que la mairie sort sa botte secrète, empruntée à la Ville de Marseille : un projet de concession assortie d'un péage urbain.

⁹¹⁵ AM, 1D1 258, délibération du 24 juin 1987.

⁹¹⁶ AM, 585W2, compte rendu de la réunion des adjoints du 15 novembre 1990.

⁹¹⁷ *Nice Matin*, « Voie rapide. Péage : 5 (ou 6) francs le tunnel », 22 septembre 1987.

⁹¹⁸ *Nice Matin*, « Quartiers Ouest : 4 nouvelles sorties avec le doublement de la Voie rapide », 6 octobre 1987.

⁹¹⁹ Jacques Peyrat a d'ailleurs fait de même lors de son mandat de 2002-2008. Les travaux du tramway ont débuté en 2003 pour s'achever en 2008... Ce calcul astucieux n'a cependant pas été suffisant pour lui assurer un troisième mandat.

⁹²⁰ *Nice Matin*, « Deux fois le prix d'Acropolis...pour transformer la Voie rapide en autoroute », 8 août 1987.

⁹²¹ *Nice Matin*, « Voie rapide, cinq ans pour devenir une vraie autoroute », 7 mars 1987.

2 Une lueur d'espoir.

Le projet de l'échangeur du Var a été conçu de pair avec celui de creuser un tunnel à travers la colline de Saint Augustin pour relier ce même échangeur à la voie rapide. C'est pourquoi les archives des deux projets, celui de l'échangeur du Var, et celui du tunnel de Saint Augustin se trouvent dans le même dossier aux Archives municipales⁹²². Or, ce dossier contient une quantité non négligeable de notes administratives des services municipaux niçois faisant référence au projet du tunnel du Prado-Carénage qui est alors en cours d'élaboration à Marseille⁹²³. Le tunnel du Prado-Carénage a été réalisé de 1987 à 1992, et il a été ouvert à la circulation le 18 septembre 1993. Il s'agit d'un ouvrage long de 2 450 m, qui relie les quartiers sud de Marseille au centre-ville. Ce tunnel a une dimension conséquente puisqu'il est constitué de deux tubes, chacun de deux voies et affectés à un sens de circulation. Ces dimensions doivent rendre possible la circulation quotidienne d'un flux important d'automobiles. Toutefois, le tunnel du Prado a aussi pour fonction de relier deux autoroutes de part et d'autre de la ville : l'autoroute A 50 au sud et l'autoroute A 55 au nord. La jonction des deux autoroutes se fait grâce au tunnel du Prado, qui est prolongé par le tunnel creusé sous le port de Marseille, lui-même prolongé par le tunnel de la Joliette, sous la cathédrale de la Major (figure 52). De fait, la traversée du centre, souvent congestionné, de Marseille peut être évitée⁹²⁴. Il est, en conséquence, tout à fait compréhensible que l'exemple marseillais ait inspiré le projet niçois, en dépit de la différence évidente de longueur entre les deux tunnels. La jonction entre l'autoroute A8 et la voie rapide a elle aussi une importance stratégique comme celle du Prado, même si elle n'a pas pour fonction de relier deux autoroutes.

Mais, si le dossier du Prado-Carénage intéresse fortement la municipalité niçoise, c'est surtout en raison de son mode de gestion. Par une délibération du conseil municipal du 5 octobre 1987, la cité phocéenne a décidé de « lancer un concours visant à concéder l'étude, la réalisation et l'exploitation du tunnel routier Prado-Carénage ». Autrement dit, l'intention est de confier la réalisation du tunnel, sous le régime de la concession, à une entreprise privée⁹²⁵. Un concours

⁹²² AM, 585W2.

⁹²³ Le dossier du tunnel du Prado-Carénage a été transmis au secrétariat de la Ville de Nice le 30 mars 1989. AM, 585W2, note des services techniques de la Ville de Nice.

⁹²⁴ Notons au passage que la Ville de Nice a envisagé à la fin des années 1990 de creuser un tunnel sous le port Lympia, depuis le quai Lunel jusqu'à la moyenne Corniche, actuel boulevard Carnot. Il est donc probable que la mairie de Nice se soit beaucoup inspirée de Marseille dans ses projets routiers.

⁹²⁵ AM, 585W2, contrat de concession daté du 1^{er} février 1989. Le contrat de concession est rattaché à l'extrait des registres des délibérations du conseil municipal de Marseille.

est organisé à cette fin, et la société Borie est désignée le 20 décembre 1988 par un jury. L'entreprise doit, selon l'article 17 de la loi du 19 août 1986⁹²⁶, réaliser les études préalables au percement du tunnel, le bâtir, en assurer la gestion et l'entretenir. La société se rémunérera ultérieurement par la mise en place d'un péage. Selon l'article 5 de la Convention de concession établit entre la Ville de Marseille et la société Borie : « le concessionnaire est autorisé à percevoir des péages sur le tunnel routier et des redevances pour installations annexes dans les conditions définies par le cahier des charges »⁹²⁷. L'article 6, d'un autre exemplaire du contrat, détaille le montant des redevances à mettre en vigueur, soit 11 francs pour les usagers

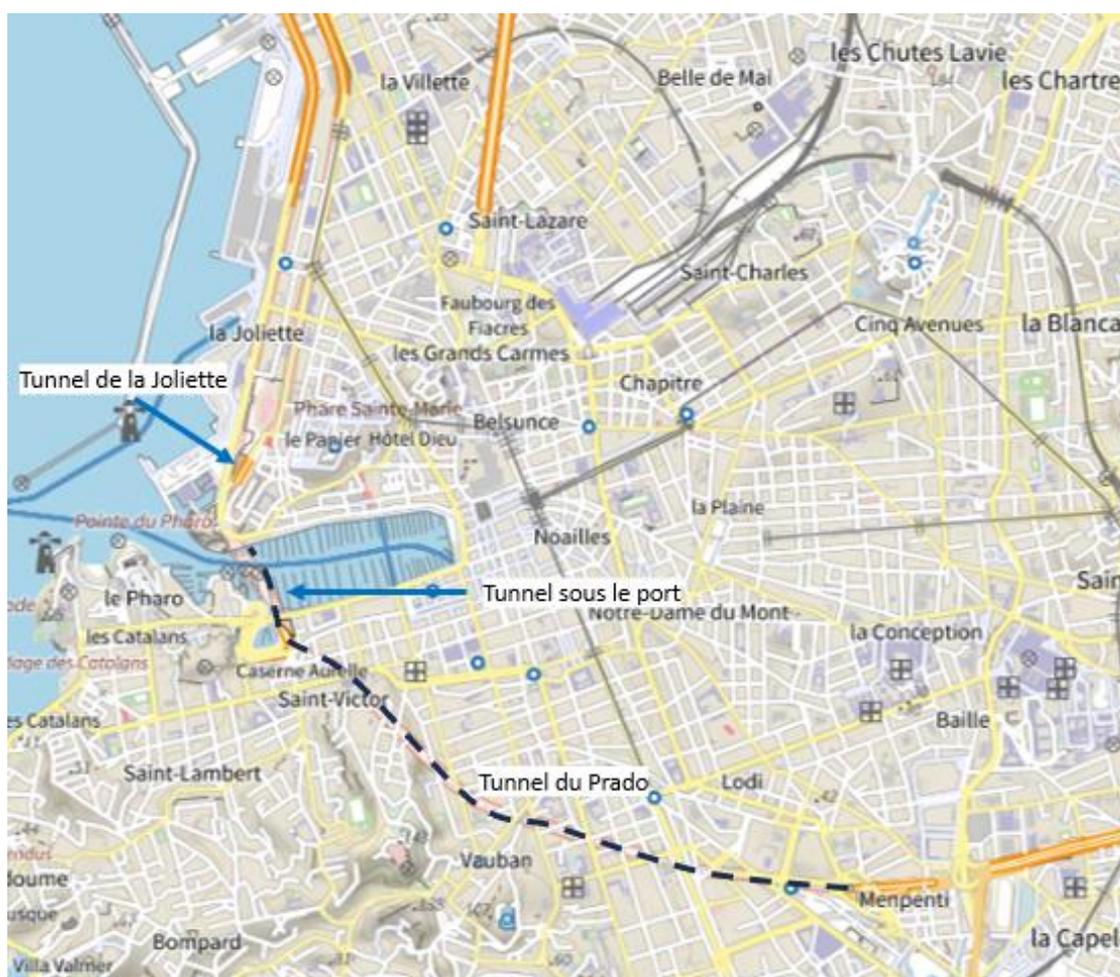


Figure 52. Plan des tunnels du centre-ville marseillais. Carte réalisée par S. Bodinier, sur un plan de Géoportail.

⁹²⁶ Loi 86-972 du 19 août 1986 portant dispositions diverses aux relatives aux collectivités locales :

Article 17 : « Les dispositions de la loi n° 79-591 du 12 juillet 1979 relative à certains ouvrages reliant les voies nationales ou départementales s'appliquent également, en tant qu'elles concernent les départements, aux communes et groupements de communes, sous réserve que les ouvrages d'art concernés satisfassent aux conditions de dimension et de coût fixées par décret en Conseil d'État.

L'institution d'une redevance sur un ouvrage d'art à comprendre dans le domaine public routier communal est décidée par délibération du conseil municipal ou de l'assemblée délibérante du groupement de communes. Elle est autorisée par décret en Conseil d'État. »

⁹²⁷ AM, 585W2, contrat de concession daté du 1^{er} février 1989. Le contrat de concession est rattaché à l'extrait des registres des délibérations du conseil municipal de Marseille.

occasionnels, et un tarif variant de 6 à 11 francs -en fonction du jour et de l'heure- pour les usagers abonnés. Ces données servent de source d'inspiration et de réflexion aux édiles niçois.

3 Le lancement du projet de la concession.

Dans sa délibération du 24 juin 1987⁹²⁸ le conseil municipal rappelle les exigences en termes de délai que la municipalité Médecin entend respecter, et les difficultés financières auxquelles la Ville est confrontée. La délibération en question accorde aussi la concession au groupement d'entreprise Nicoletti-SOGEA-SPADA, nommé SONITSA⁹²⁹. Curieusement, nous constatons que ce sont souvent les mêmes entreprises qui obtiennent les appels d'offres, à savoir Nicoletti et Spada⁹³⁰. Néanmoins, il est étonnant que ces deux entreprises locales aient remporté tant d'appels d'offres. Faut-il y voir un indice de collusion entre milieu politique et milieu de l'entreprise ? Cette période foisonne d'exemples d'entreprises ayant obtenu des marchés publics grâce à des dessous-de-table. Nous n'avons pas de preuve à apporter et ce n'est pas le sujet principal de cette thèse. Toutefois, le passif plutôt chargé de Jacques Médecin nous incite à poser sérieusement la question.

Concernant la décision de 1987, le régime de la concession présente les avantages suivants pour les édiles niçois :

La loi n°86-972 du 19 août 1986 a, en son article 17, introduit, sous certaines conditions, le principe du péage sur un ouvrage d'art du domaine communal.

Cette récente disposition législative, dont l'intérêt est de faire payer les usagers des ouvrages d'art dont le coût serait prohibitif pour un budget communal, et donc pour les contribuables, donne ainsi à la Ville la possibilité de réaliser, dans un avenir beaucoup plus proche – par exemple à l'horizon de 1992- la liaison entre les ouvrages existants de l'A8 et de l'AUS. En outre, l'ouverture d'un chantier de cette envergure relancerait l'activité des entreprises locales de travaux publics.⁹³¹

Par conséquent, non seulement le projet de péage rend réalisable la construction de l'échangeur du Var et de la chaussée nord de la voie rapide, mais en plus il répond à une forme de justice sociale. Seuls seraient concernés par le péage les automobilistes empruntant les tunnels de Saint Augustin, ce qui ne pourrait que donner satisfaction aux Niçois non concernés. Aux

⁹²⁸ AM, 1D1 258, délibération 2.13 du 24 juin 1987.

⁹²⁹ Société Niçoise des Tunnels de Saint Augustin. Ces trois entreprises se sont regroupées car une seule aurait eu du mal à réaliser des travaux aussi importants en peu de temps.

⁹³⁰ Les entreprises Nicoletti et Spada sont effectivement régulièrement sollicitées. Voir pp. 129-130, 208 et 228-231.

⁹³¹ AM, 1D1 258, délibération 2.13 du 24 juin 1987.

automobilistes d'assumer le coût des infrastructures qui leur sont nécessaires. L'autre argument est d'ordre économique puisqu'un tel chantier donnerait beaucoup de travail aux locaux. Nous voyons là que, d'emblée, les sociétés locales seront favorisées.

Nous pouvons toutefois remettre en question l'efficacité de ce péage. Non seulement, comme nous le verrons plus loin, beaucoup de Niçois n'y seront pas favorables, mais de plus nous pouvons douter de l'efficacité d'un tel système à l'échelle de Nice. Selon Marc Wiel, cette solution est envisageable dans les plus grandes métropoles⁹³². En effet, instaurer un péage à l'entrée d'une ville est dissuasif et risqué, à moins de créer des mesures compensatoires, par ailleurs compliquées à mettre en place, de renforcer une concurrence entre une ville-pédestre agglomérée et une ville-automobile dispersée⁹³³. Autrement dit, la mise en place d'un péage urbain n'aurait-il pas entraîné une concurrence accrue entre le centre-ville niçois et sa périphérie, notamment la plaine du Var ? Concurrence qui aurait pu donner envie aux entreprises de déménager du centre-ville au profit de la périphérie⁹³⁴. Certaines entreprises ont d'ailleurs, dès l'ouverture de Carrefour Lingostière, déménagé du centre-ville niçois pour se rendre dans la zone de Lingostière dans la plaine du Var. Des entreprises, restées dans le centre-ville niçois, craignaient que la création de cette zone d'activité ne nuise à leur activité. La question se posait de savoir si le projet de péage ne risquait pas d'accroître ce phénomène.

4 Le poids de l'opinion publique.

Toutefois, le choix d'un péage pose la question de l'assentiment de la population. La presse se fait le relais de cette inquiétude et sert, en quelque sorte, d'intermédiaire entre les élus et l'opinion publique. Régulièrement, l'adjoint au maire chargé de l'exécution de la voie rapide, Honoré Bailet, tente de rassurer la population niçoise. Ainsi, il affirme : « seuls les tunnels seront payants, et les automobilistes qui ne voudront pas les emprunter auront la possibilité de suivre l'itinéraire actuel »⁹³⁵. La SONITSA essaie aussi de son côté de tempérer la crainte des usagers en présentant les gains que permettrait la liaison AUS-A8 :

Cette opération serait réalisable moyennant une redevance dont le niveau devrait être compatible avec les conditions économiques de 1992 (année de réalisation) et acceptable par l'utilisateur, compte tenu que le parcours, beaucoup moins long et accidenté que par le

⁹³² WIEL Marc, *Ville et automobile*, Paris : Descartes & Cie, 2002, p. 101.

⁹³³ *Ibidem*, p. 102.

⁹³⁴ *Ibidem*, p. 102.

⁹³⁵ *Nice Matin*, « Un double tunnel (à péage) entre la Voie rapide et l'A8 », 25 juin 1987.

Nord, sera pour lui une source d'économie de temps, de consommation d'énergie et d'usure du véhicule.⁹³⁶

Le coût du péage serait ainsi contrebalancé par les gains de temps, d'énergie et par une moindre usure du véhicule. Par conséquent, l'utilisateur n'aurait pas à souffrir de pertes financières et gagnerait même en qualité de vie.

Néanmoins, ces arguments ne suffisent pas à convaincre les Niçois. Honoré Bailet, agacé par la désapprobation du projet par la population, déclare lors d'un débat public qui a lieu le 21 septembre 1987 : « Moi aussi je déteste payer l'autoroute, mais si quelqu'un trouve une autre solution qu'il me la donne »⁹³⁷. La tâche de convaincre les Niçois s'annonce ardue. Mais la municipalité, considérant que le projet est urgent et doit absolument être réalisé, ne se décourage pas et elle monte un projet de concession à l'instar de la Ville de Marseille.

C) Un projet difficile à mettre en œuvre.

1 Premières inquiétudes.

En 1987 la Ville de Nice envisage sérieusement de réaliser le tunnel de Saint Augustin et, le 21 décembre de la même année, les services techniques de la commune de Nice et le sous-préfet se réunissent à ce sujet. Cette réunion nous révèle l'envers du décor, c'est-à-dire ce que les autorités municipales n'ont pas mentionné dans la délibération du 24 juin 1987, ni, bien entendu, dans la presse. Les services techniques font un point, lors de cette réunion, sur l'étude qui leur a été soumise par la SONITSA. Plusieurs points indiquent que rien, à ce stade, ne garantit la faisabilité du projet. En premier lieu, les études de trafic paraissent difficiles à réaliser :

[...] même si une assez bonne fourchette de trafic peut être déterminée, les réactions face au péage restent une inconnue, tant pour ce qui est de l'acceptation de ce montant par le Conseil d'État, qu'en ce qui concerne l'attitude des automobilistes, compte tenu du fait qu'il ne constitue pas un passage obligé.⁹³⁸

Il est également précisé lors de cette réunion que « le montant de ce péage, en valeur absolue, est élevé. Il pourrait donc être dissuasif. »

⁹³⁶ *Ibidem*.

⁹³⁷ *Nice Matin*, « Voie rapide. Péage : 5 (ou 6) francs le tunnel », 22 septembre 1987.

⁹³⁸ AM, 585W2, compte rendu de la réunion du 21 décembre 1987.

La question du prix du péage est cruciale⁹³⁹. Les services techniques estiment que les automobilistes désirant circuler rapidement seront contraints d'emprunter la liaison A8-AUS pour sortir de Nice, mais seulement durant les périodes de forte intensité du trafic. Durant les périodes creuses, les techniciens redoutent que les automobilistes ne contournent les tunnels grâce aux échangeurs de la future chaussée nord de l'AUS pour rejoindre la promenade des Anglais, ou l'avenue de la Californie. Le péage ne remplirait dès lors plus son objectif.

L'autre inconnue, mentionnée dans la citation précédente, est l'attitude du Conseil d'État. En effet, la Ville de Nice devra, pour faire valider son projet de péage, présenter son projet à l'Association des Maires de France, et surtout au Conseil d'État, qui, selon la loi du 19 août 1986, doit se prononcer sur l'installation de péages sur les ouvrages d'art construits sur un terrain communal. Or, cette question est épineuse. La Ville envisage non pas seulement de bâtir l'échangeur du Var, mais aussi de réaliser la chaussée nord de la voie rapide. Dès lors, le but des services techniques est de financer l'ensemble du projet, échangeur du Var et la chaussée Nord, par le seul péage. La question est la suivante : le Conseil d'État reconnaitra-t-il la chaussée nord comme un ouvrage d'art⁹⁴⁰ ? En effet, la future chaussée nord de la voie rapide ne répond pas à cette définition. La présence d'échangeurs sur cette chaussée nord lui ôterait sa fonction de « jonction entre deux éléments ». Pourtant, la chaussée nord est indispensable pour le bon fonctionnement de la voie rapide. Nicoletti, chef de l'entreprise du même nom, exprime cette crainte lors de la réunion en question :

[...] la réalisation de la chaussée Nord conditionne la crédibilité du projet car, en son absence, toute la fluidité du trafic empruntant les tunnels à péage serait compromise. Une exclusion des bretelles d'accès des Bosquets et des Eucalyptus, serait à cet égard, davantage concevable.⁹⁴¹

La solution proposée par Nicoletti est donc de supprimer des échangeurs pour que la chaussée nord soit considérée comme partie intégrante de l'ouvrage d'art des tunnels de Saint Augustin. Cette proposition oublie le caractère urbain de la voie rapide dont le but est, depuis les années 1960, de faciliter la desserte interquartiers. Néanmoins, l'avis de Nicoletti aura des conséquences importantes sur l'avenir du projet.

⁹³⁹ La présente réunion ne mentionne malheureusement pas son montant, mais un article de *Nice Matin* du 22 septembre 1987 nous apprend que le péage est estimé à 5 ou 6 francs. Voir *Nice Matin*, « Voie rapide. Péage : 5 (ou 6) francs le tunnel », 22 septembre 1987.

⁹⁴⁰ « Un **ouvrage d'art** est une construction de grande importance permettant de franchir un obstacle sur une voie de communication routière, ferroviaire ou fluviale (ponts, tunnels) mais également un dispositif de protection contre l'action de la terre ou de l'eau (murs, tranchée couverte, digue) et un dispositif de transition entre plusieurs modes de transports (quais et autres ouvrages portuaires). » <https://www.data.gouv.fr>

⁹⁴¹ AM, 585W2, compte rendu de la réunion du 21 décembre 1987.

2 La difficulté de ficeler le projet.

Le projet d'extension de la voie rapide s'avère particulièrement difficile à élaborer. Si les services techniques niçois sont méfiants vis-à-vis de l'attitude de l'État, c'est parce que ce dernier a refusé d'accorder à la ville de Toulon la mise en place d'un péage à l'entrée d'un futur tunnel devant assurer la jonction sous la ville de deux autoroutes⁹⁴². La municipalité niçoise envisage alors de solliciter la visite de fonctionnaires du ministère de l'Équipement pour le début du mois de juin 1987 dans le dessein de les convaincre du bien-fondé du projet. Cette crainte de la décision du Conseil d'État a été une épée de Damoclès dans la conduite du projet de tunnel de Saint Augustin. Or, la question du péage est essentielle pour la mairie de Nice qui ne dispose à cette date d'aucune autre perspective de financement pour la réalisation de son projet. C'est afin d'éviter un refus du Conseil d'État que les services techniques tâchent d'adapter le projet aux exigences de la loi de 1986.

Ainsi, les autorités municipales envisagent de supprimer les échangeurs sur la branche nord de l'AUS à l'ouest de Magnan. Cette suppression permettrait de respecter les normes définies pour un ouvrage d'art, et d'assurer la rentabilité du péage⁹⁴³. En effet, comment un tel péage pourrait-il être rentable si des « échappatoires existent » en amont ? Les automobilistes privilégiant, dans leurs critères, la question du coût, pourraient éviter la sortie du Var en quittant l'AUS grâce à l'un des échangeurs prévus entre le Var et Magnan. Les sorties prévues à Fabron et aux Bosquets saperaient de fait la rentabilité du projet. Les services techniques décident de tirer un trait sur les échangeurs projetés le long du parcours de la future chaussée nord, comme cela avait été proposé lors de la réunion du 21 décembre 1987 par l'entrepreneur Nicoletti⁹⁴⁴.

Cependant, cette décision pose un problème de taille : qu'en sera-t-il de la desserte des quartiers ? La suppression de ces échangeurs se ferait au détriment des habitants des quartiers concernés. Cette incompatibilité est rappelée à plusieurs reprises dans les documents administratifs. Une autre difficulté vient encore compliquer la situation : la création de l'hôpital de l'Archet II. Afin que l'hôpital soit bien desservi pour assurer un accès rapide aux soins, la Ville rappelle la nécessité de bâtir l'échangeur de Fabron (figure 53). La voie rapide a, en effet, un rôle structurant dans le développement urbain de la cité niçoise. Son rôle est de fluidifier le trafic et il existe un lien entre l'emplacement des échangeurs et la construction d'infrastructures

⁹⁴² Le tunnel autoroutier de Toulon, réalisé de 1993 à 2002, relie l'A50 en provenance de Marseille, aux autoroutes A57 et A570.

⁹⁴³ AM, 585W2, compte rendu de la réunion du 15 novembre 1990.

⁹⁴⁴ AM, 585W2, compte rendu de la réunion du 21 décembre 1987.

d'importance⁹⁴⁵. Il devient ainsi difficile d'envisager la suppression de cet échangeur. De fait, les exigences financières, et les impératifs juridiques, sont incompatibles ce qui remet en question la crédibilité du projet du péage.

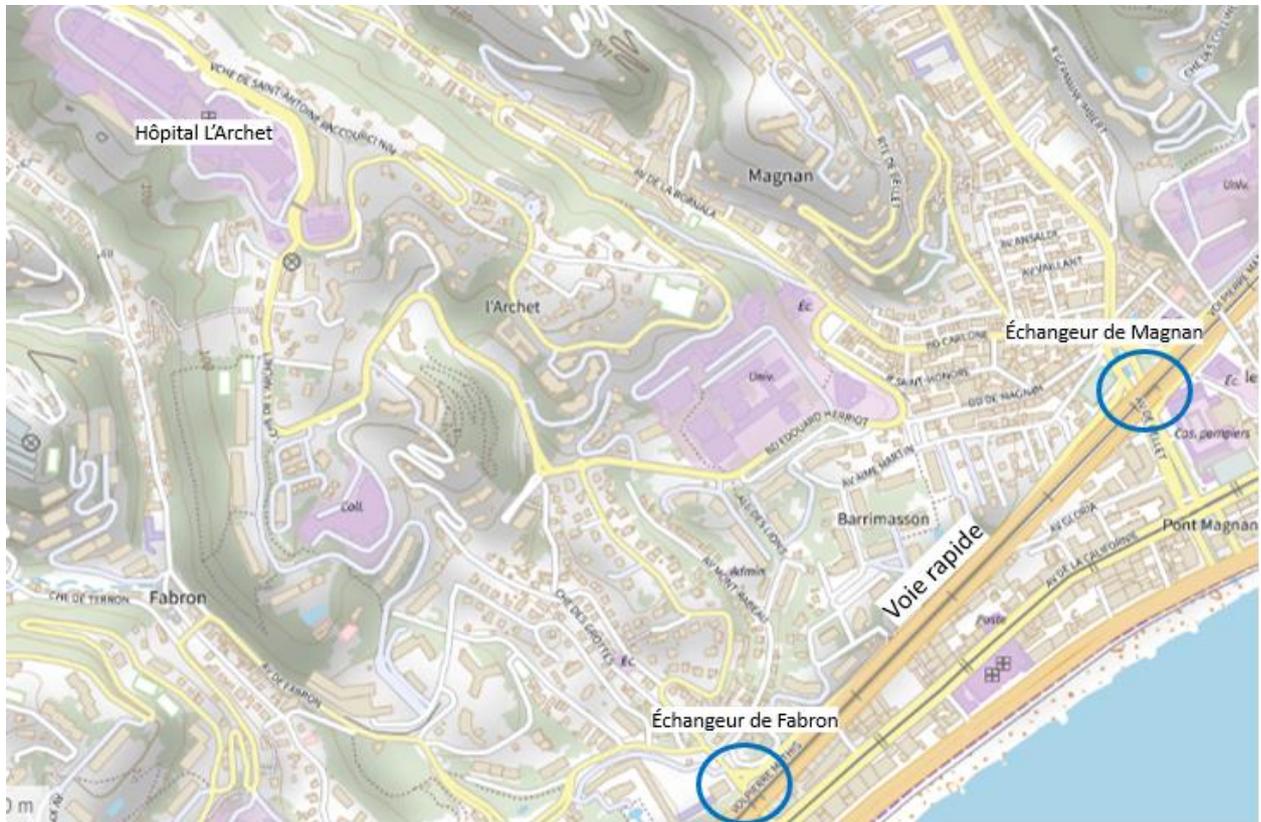


Figure 53. Plan de situation de l'hôpital l'Archet par rapport à la voie rapide. Carte réalisée par S. Bodinier, sur un plan de Géoportail.

Sur le plan financier, les notes administratives révèlent que les services techniques ont longtemps été sourcilleux à l'égard des perspectives présentées par la SONITSA. Nous pouvons lire dans un compte-rendu de réunion de février 1989 : « De l'avis général, un examen des données financières du projet par un expert s'impose car les prévisions du Groupement d'entreprises semblent sortir des normes ».⁹⁴⁶ Les services niçois décident donc de réaliser une étude dans le but de déterminer si, financièrement, la Ville a intérêt à confier les travaux à un groupement d'entreprises ou à les réaliser en régie, par le biais d'une société d'économie mixte⁹⁴⁷. Une note du 30 mars 1989 adressée au sous-préfet, nous révèle que la municipalité a

⁹⁴⁵ Rappelons à cet effet que le CADAM devait se trouver au débouché de l'échangeur du Var, et que le projet de Cité judiciaire du Paillon devait prendre place en face de l'entrée du deuxième tunnel qui avait été projeté sous Cimiez.

⁹⁴⁶ AM, 585W2, compte rendu des réunions des 1^{er} et 6 février 1989, p. 3.

⁹⁴⁷ « [...] les Services financiers pourront indiquer s'il est préférable que la Ville réalise elle-même les ouvrages et les finance sur emprunt ou si le recours à la concession se justifie ». AM, 585W2, compte rendu des réunions des 1^{er} et 6 février 1989, p. 2.

sérieusement envisagé de réaliser les travaux en régie⁹⁴⁸. Néanmoins, la décision d'avoir recours à la SONITSA l'emportera.

Enfin, la municipalité reste prudente sur un dernier point : l'évaluation des nuisances⁹⁴⁹. L'étude qui doit être réalisée à ce sujet ne sera pas confiée au groupement d'entreprise mais au Centre Communal d'Hygiène et de Santé. Les raisons invoquées sont la compétence du service en question, mais aussi la volonté d'éviter une trop grande publicité sur cette question. Nous constatons que la Ville tient à maîtriser l'information sur la question des nuisances pour éviter qu'un ébruitement des résultats de l'étude ne parvienne aux oreilles de la presse. Le projet, déjà bien fragile de l'échangeur du Var, n'a, à ce stade, absolument pas besoin d'une campagne de presse remettant en question l'adéquation entre la construction de la voie rapide et la qualité de vie des riverains.

3 Obtenir le feu vert des grandes infrastructures d'État : ESCOTA, la Direction des routes, et la SNCF.

Pour mener à bien son ambition, la Ville de Nice doit négocier avec les grands acteurs dépendants de l'État : ESCOTA, la Direction des routes et la SNCF. ESCOTA est bien entendue concernée puisqu'il s'agit de relier l'AUS à l'A8. La SNCF, quant à elle, est indirectement impliquée puisque le projet de doublement inclut un élargissement des ponts de la SNCF enjambant la voie ferrée, et par voie de conséquence, la voie rapide. Louis Massabo⁹⁵⁰ fait état de cette complexité à la presse :

C'est un dossier difficile. Non seulement sur le plan technique, mais aussi sur le plan administratif parce que la nouvelle Voie rapide se raccordera avec l'autoroute A8 (ce qui nécessitera l'accord d'ESCOTA), mais aussi avec la RN 202 (État et Équipement). Sans oublier la SNCF, propriétaire d'une partie des terrains, qui va devoir élargir 5 ponts de chemin de fer.⁹⁵¹

Toutefois, le dossier est prêt sur le plan technique. Lors d'une réunion entre les services de la Ville de Nice et le sous-préfet, le 29 juillet 1988, le directeur général des services techniques de la mairie de Nice, Louis Massabo, estime que le projet est « mûr » sur le plan technique, et qu'il n'existe plus d'obstacle majeur à sa bonne réalisation. La présence des studios de la

⁹⁴⁸ Néanmoins, il sera question d'avoir recours à la SONITSA jusqu'à la clôture du projet en mars 1991.

⁹⁴⁹ AM, 585W2, compte rendu des réunions des 1^{er} et 6 février 1989.

⁹⁵⁰ Directeur des services techniques de la Ville de Nice.

⁹⁵¹ *Nice Matin*, « Doublement de la Voie rapide : le projet avance », 29 novembre 1988.

Victorine à proximité du futur tunnel pose problème, mais nous y reviendrons plus loin. Pour Louis Massabo, ESCOTA et la SNCF devraient donner leur accord sans difficulté.

Le projet proposé par la mairie de Nice parvient à remporter l'adhésion d'ESCOTA et de la SNCF. Les faits ont donc donné raison à Louis Massabo. Le point de vue d'ESCOTA et de la SNCF est important car ces sociétés ne sont pas liées à l'administration locale, ni aux rapports de force du microcosme politique niçois, et leur accord ne peut que valider la pertinence du projet de liaison AUS-A8. ESCOTA se tourne vers la Direction des routes, qui dépend du ministère de l'Équipement, dans un courrier daté du 22 décembre 1988⁹⁵², afin d'obtenir l'accord de l'État. La société autoroutière fait même part d'une certaine impatience au ministère de l'Équipement et du Logement dont elle sollicite l'aval. En effet, dans cette lettre, la société autoroutière rappelle que le projet de raccordement a environ 20 ans, ce qui fait beaucoup⁹⁵³. Il est subséquemment grand temps, selon la société autoroutière, d'exécuter cet équipement, d'autant plus qu'elle estime que le projet est techniquement réalisable. ESCOTA a effectivement intérêt à voir ce projet se concrétiser puisqu'il permettrait de fluidifier la sortie de l'autoroute pour les usagers se rendant à Nice. Le ministère donne un accord de principe au projet le 15 février 1990⁹⁵⁴, ce qui révèle que le projet a été considéré comme pertinent au niveau de l'État⁹⁵⁵. Quant à la SNCF, nous n'avons pas trouvé de document attestant son adhésion au projet, mais, comme le projet a reçu l'aval de l'État, nous en déduisons qu'elle a donné également son accord. Ceci n'a rien d'étonnant puisque le doublement de la voie rapide diminuerait le risque d'accidents sur la chaussée sud qui menacent à chaque fois de perturber le trafic ferroviaire, dont le tracé jouxte la voie rapide. À présent, puisque le ministère a donné son accord de principe, la Ville a moins à redouter une opposition du Conseil d'État. La municipalité peut lancer officiellement le projet de l'extension de la voie rapide.

⁹⁵² Lettre du 22 décembre 1988 de la société ESCOTA au Ministère de l'Équipement et du Logement. Un projet de convention entre ESCOTA et la Ville de Nice est présent dans les archives. AM, 585W2.

⁹⁵³ ESCOTA rappelle qu'un avant-projet sommaire a été établi en 1966, et un autre a été conçu en 1970, mais ce dernier n'a pas été appliqué en raison du coût.

⁹⁵⁴ AM, 585W2, lettre du Ministère de l'Équipement et du Logement au préfet des Alpes-Maritimes. Ce courrier est joint à une note interne de la société ESCOTA datée du 27 février 1990.

⁹⁵⁵ Quelques bémols sont notés dans la réponse de la Direction des routes qui nécessiteront des modifications techniques de la part de la Ville de Nice. Notons par exemple que l'établissement des gares de péage ne doit pas engendrer la création de files d'attentes empiétant sur la chaussée autoroutière risquant de perturber le trafic. Ce point est important car nous y reviendrons plus tard lorsque nous évoquerons la question de la fluidité du trafic.

4 Amputer le projet pour le mener à bien.

Afin de passer l'étape de la validation par le Conseil d'État, la municipalité se résigne à appliquer ce que l'entrepreneur Nicoletti a préconisé lors de la réunion du 21 décembre 1987 : supprimer les échangeurs prévus aux Bosquets et à Fabron. Cette décision est entérinée par la délibération du 29 juin 1990⁹⁵⁶. Cette dernière réaffirme la nécessité d'avoir recours au régime de la concession avec un péage de manière à éviter d'avoir à étaler les travaux sur un temps trop long.

Le cadre de réalisation du projet est posé. Tout d'abord, la présente délibération ne mentionne pas les trois échangeurs qui devraient, selon le projet initial, se trouver à Fabron, aux Bosquets, et aux Eucalyptus. Le conseil municipal a donc définitivement renoncé à la fonction de desserte interquartiers dans le but d'obtenir le financement de l'État. Cette décision, validée par la direction des Routes du 15 février 1990, ne peut, semble-t-il, que recueillir l'assentiment du Conseil d'État.

Concernant l'échangeur du Var, celui-ci aurait trois bretelles :

- Une bretelle d'accès sur le boulevard Georges Pompidou, permettant d'accéder à l'AUS en direction de l'Est.

Et à partir de l'Antenne Nord :

- Une bretelle de sortie permettant de desservir le CADAM et l'OUEST de Nice.
- Une bretelle de sortie permettant d'accéder directement à la R.N. 202 vers le Nord.

L'échangeur du Var permettrait ainsi de bien répartir les flux automobiles dans plusieurs directions stratégiques.

Ensuite, la délibération précise quelles seront les conditions d'exploitation du péage. La durée de la concession à la SONITSA est fixée à 40 ans. Les dépenses totales sont estimées à 1 milliard et 162 millions de francs : 956 millions seraient investis par la SONITSA, et 206 millions par la Ville de Nice (acquisitions foncières et élargissement des ponts SNCF). Concernant le tarif, la municipalité se veut prudente :

⁹⁵⁶ AM, 1D1 270, délibération 1.24 du 29 juin 1990.

Le tarif maximum de base du péage, qui sera indexé en fonction des variations des conditions économiques, serait de 10 francs aux conditions économiques de juin 1990, avec possibilités d'abonnement.

Mais il s'agit là d'un tarif maximum qui pourra être très sensiblement abaissé pour les usagers abonnés, susceptibles de représenter une part importante de la clientèle. [...]⁹⁵⁷

Le tarif de 10 francs, effectivement prohibitif, ne serait donc qu'un plafond. La municipalité insiste sur le fait que les abonnés auraient droit à des aménagements financiers. Le conseil municipal rappelle même plus loin que « le trajet plus direct sera pour l'utilisateur une source d'économie de temps, de consommation d'énergie et d'usure du véhicule ». Ces derniers termes sont exactement les mêmes que l'entrepreneur Nicoletti a utilisé lors d'un entretien accordé à *Nice Matin*⁹⁵⁸. Toutes ces précautions sont destinées à l'opposition politique et, indirectement, aux automobilistes niçois qui pourraient contester le projet.

La prudence du conseil municipal est telle que les risques d'un manque de rentabilité du péage ont été anticipés. La Ville n'est pas liée à une garantie de recettes, ce qui lui permet de ne pas redouter de devoir financer tout manque à gagner de la SONITSA. En revanche, si les prévisions en termes de trafic sont en-deçà du volume de passage nécessaire à une rentabilité du péage, le montant de ce dernier pourra être réévalué. Par conséquent, la Ville évite de prendre des risques financiers.

Les jalons du projet sont dorénavant posés. Par la délibération 1.24 bis du 29 juin 1990, le conseil municipal décide de demander au préfet de lancer la Déclaration d'Utilité Publique, et de débiter les procédures pour le lancement de l'enquête publique obligatoire pour la validation du projet⁹⁵⁹. Tout est donc prêt pour que le chantier soit prochainement lancé : le projet est susceptible d'être validé par le Conseil d'État et la maîtrise foncière est pratiquement acquise. Il demeure un dernier obstacle : la réaction de l'opinion publique.

⁹⁵⁷ AM, 1D1 270, délibération 1.24 du 29 juin 1990.

⁹⁵⁸ *Nice Matin*, « Un double tunnel (à péage) entre la Voie rapide et l'A8 », 25 juin 1987.

⁹⁵⁹ AM, 1D1 270, délibération 1.24 du 29 juin 1990.

D) Surmonter les oppositions des riverains et de l'opinion publique.

1 Faut-il sauver les studios de la Victorine ?

Comme nous l'avons évoqué précédemment, le tracé de la liaison entre l'AUS et l'A8 bute sur plusieurs installations : immeubles, entreprises (comme Peugeot), centre de dédouanement et les célèbres studios de la Victorine⁹⁶⁰. Nous avons décidé de retenir seulement ce dernier exemple car il s'agit du cas qui a donné le plus de fil à retordre à l'administration niçoise. Ces studios ont vu le jour en 1919, sur un terrain qui leur a été concédé à l'ouest de Nice. Ils se trouvent à l'entrée même de l'agglomération où l'espace constructible est étroitement enserré entre collines et bord de mer. Les studios occupent une situation intéressante : d'une part ils sont facilement accessibles pour les producteurs et acteurs venant du reste de la France ; d'autre part, ils sont à l'écart de l'agglomération niçoise, ce qui leur assure une qualité acoustique essentielle pour le tournage des films.

Or, lorsque les autorités municipales décident en 1962 de tracer le projet de la voie rapide, celles-ci n'ont d'autres choix que de faire passer la route en question à côté des studios en raison de l'étroitesse de la place disponible pour la construction. Jusqu'à la fin des années 1980, les studios de la Victorine restent relativement éloignés de la chaussée sud de la voie rapide. Cependant, le projet de continuation de la chaussée nord prévoit un raccordement de l'AUS à la rue Édouard Grinda, et ce raccordement exige que l'AUS fasse une boucle lui permettant de rejoindre l'avenue Grinda. Cette jonction permettrait aux véhicules débouchant de la voie rapide d'emprunter la rue Grinda pour regagner la voirie urbaine. La voie rapide longerait ainsi les studios sur leur flanc sud. Plus encore, le projet de tunnel sous la colline de Saint Augustin doit emprunter un tracé plongeant sous les studios mêmes, avant de ressurgir dans la plaine du Var.

Les graines d'une future tension entre les services de la Ville et les studios de la Victorine sont alors semées. Ces tensions, d'abord en sommeil, font surface à la fin des années 1980 lorsque les autorités municipales décident de concrétiser la liaison entre l'AUS et l'A8. Les studios, alors en déclin⁹⁶¹, ont reçu une subvention importante de l'État qui leur a permis de connaître un regain d'activité. On comprend que la direction des studios soit inquiète du

⁹⁶⁰ AM, 585W2, compte rendu de la réunion du 21 avril 1988.

⁹⁶¹ Une étude des années 1970 du laboratoire de géographie Raoul Blanchard rappelle que « les studios ont un faible rôle sur le plan national et européen ». In SÉGURAN Yvette, « L'Ouest de Nice et premiers aménagements de la plaine du Var », Série « Les quartiers de Nice » n°4, Laboratoire de Géographie Raoul Blanchard, Études urbaines, Université de Nice, 1976.

projet de voie rapide qui risque de briser ce nouvel élan. Dans quelle mesure la Ville a-t-elle été à l'écoute des studios de la Victorine, et quelle a été sa détermination de faire passer la voie rapide dans ce secteur ?

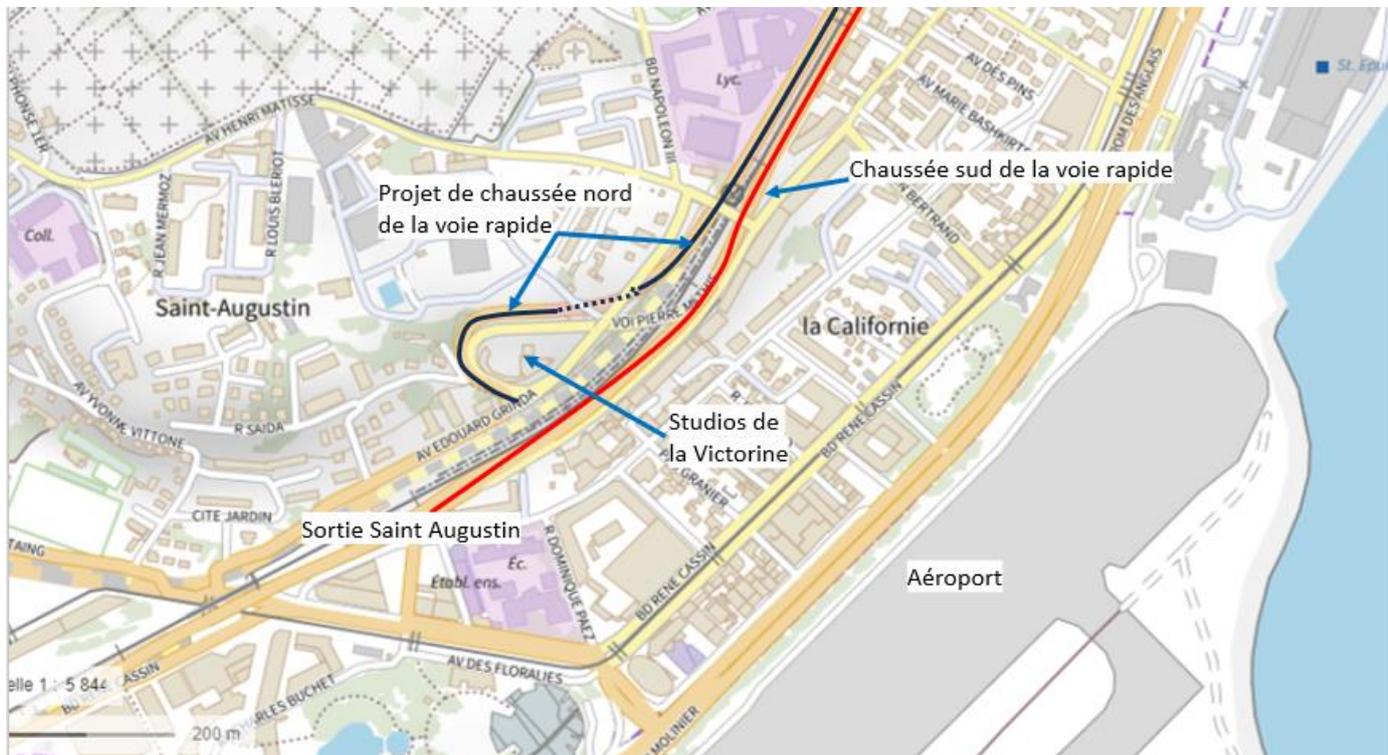


Figure 54. Plan de situation des studios de la Victorine par rapport à la voie rapide. Carte réalisée par S. Bodinier, sur un plan de Géoportail de 2020.

Une opposition apparaît, dès le départ, entre les services municipaux et M. Galerne, directeur des studios de la Victorine. Lors d'une réunion le 11 décembre 1987, M. Galerne exprime son opposition totale au projet⁹⁶². La raison invoquée concerne les nuisances sonores que la voie rapide engendrerait et qui seraient très préjudiciables à l'acoustique des studios. M. Galerne rappelle que la qualité acoustique des studios est déjà mise à rude épreuve avec la proximité du chemin de fer, présent depuis 1864, et l'aéroport de Nice, qui s'est développé dans la deuxième moitié du XX^e siècle⁹⁶³. Les conséquences économiques seraient « catastrophiques », pour reprendre les termes de M. Galerne, puisque les travaux sont prévus, à cette date, pour le début de l'année 1989, alors que les studios accueilleront en 1988 le tournage de 3 grands films⁹⁶⁴. Les tournages seraient rendus impossibles, et l'exploitation des

⁹⁶² AM, 585W2, compte rendu de la réunion du 11 décembre 1987.

⁹⁶³ AM, 585W2, compte rendu de la réunion du 28 avril 1988.

⁹⁶⁴ Rappelons qu'à cette époque l'activité des studios connaît une baisse. Une étude des années 1970 du laboratoire de géographie Raoul Blanchard rappelle que « les studios ont un faible rôle sur le plan national et européen ». In SÉGURAN Yvette, « L'Ouest de Nice et premiers aménagements de la plaine du Var », Série *Les quartiers de Nice* n°4, Laboratoire de Géographie Raoul Blanchard, Études urbaines, Université de Nice, 1976.

studios dans les années postérieures aux travaux deviendrait incertaine. Une note manuscrite présente sur le compte-rendu, sans doute de la main des membres de l'administration municipale, reconnaît que la requête de M. Galerne est tout à fait recevable puisque le tracé envisagé ne respecte pas le bail emphytéotique du 18 novembre 1983 accordé aux studios. Le directeur des studios affirme vouloir rencontrer le maire de Nice et le sous-préfet afin d'obtenir gain de cause⁹⁶⁵.

L'administration municipale tente de trouver une solution à l'amiable : la couverture d'une partie de la branche nord de la voie rapide permettrait d'atténuer fortement le bruit causé par la circulation⁹⁶⁶. Toutefois, cette couverture ne serait pas complète ce qui obligerait les studios à traiter les bruits parasites et accroîtrait le coût des productions. En revanche, aucune solution n'est trouvée en ce qui concerne les nuisances sonores dues aux travaux à venir. Les services techniques reconnaissent le bien-fondé des craintes de M. Galerne, et ils envisagent même d'adopter un autre tracé pour la liaison avec l'A8 qui longerait la voie de chemin de fer, ou la route de Grenoble⁹⁶⁷. Il est donc demandé au groupement d'entreprises⁹⁶⁸ d'établir un devis pour les deux variantes. Les services se réunissent de nouveau le 26 mai 1988, et notent plusieurs inconvénients à changer le tracé⁹⁶⁹. Le premier concerne le retard qui serait pris, car il faudrait lancer une nouvelle Déclaration d'Utilité Publique. Or, les services comptent faire passer rapidement la première DUP au prochain conseil municipal de manière à ne pas retarder la réalisation des travaux. La deuxième raison est liée au surcoût. Le projet envisageant un passage de la liaison par le MIN est estimé à 271 millions de francs, et celui passant par la route de Grenoble à 236 millions de francs. La mairie retient alors la solution du premier tracé proposé. Simplement, le groupement d'entreprises devra respecter plusieurs contraintes pendant les travaux comme le respect de certains horaires de travail et la limitation des emprises de chantier. Par ailleurs, la Ville fait réaliser des études acoustiques dans le but d'évaluer la gêne que causeraient les travaux aux studios. La conclusion est que seulement deux plateaux seraient atteints, ce qui diminue la portée des gênes occasionnées⁹⁷⁰.

⁹⁶⁵ AM, 585W2, compte rendu de la réunion du 28 avril 1988.

⁹⁶⁶ *Ibidem*.

⁹⁶⁷ *Ibidem*.

⁹⁶⁸ A cette date il était encore question d'avoir recours à la SONITSA. La décision de passer en régie date de 1989.

⁹⁶⁹ AM, 585W2, compte rendu de la réunion du 28 avril 1988.

⁹⁷⁰ AM, 585W2, rapport du 16 novembre 1988.

La question des studios de la Victorine montre une fois de plus la détermination de la mairie à aller jusqu'au bout du projet de liaison entre l'AUS et l'A8. Malgré des tentatives de conciliation entre les intérêts des studios et ceux de la Ville, les contraintes d'ordre budgétaire et l'agenda font que les requêtes des studios ne sont que partiellement entendues. Ces décisions de la mairie montrent que la réalisation du chantier de la voie rapide est prioritaire sur l'activité des studios. La voie rapide est perçue comme essentielle au bon fonctionnement de la ville au quotidien, ce qui lui donne la priorité sur l'activité des studios de la Victorine. Finalement, la non-réalisation du tunnel de Saint Augustin évitera aux studios de souffrir trop de désagréments.

2 La fronde du quartier de Saint Augustin.

Comme cela avait été le cas pour l'échangeur d'Estienne d'Orves, un comité de quartier, celui de Saint Augustin, désapprouve le projet de la liaison entre l'A8 et l'AUS et le fait savoir à la mairie⁹⁷¹. La contestation de ce quartier est révélatrice de l'évolution qu'a connue Nice depuis la seconde moitié du XIX^e siècle. La plaine du Var est, depuis l'endiguement du fleuve au XIX^e siècle, une zone agricole très productive. Cette agriculture entre toutefois en concurrence avec les nouveaux besoins urbains qui émergent au XX^e siècle. Si les projets d'expansion urbaine conçus par le comité Cornudet ont été refusés par le maire Jean Médecin, ce dernier n'était pas pour autant hostile au développement économique de la plaine du Var, bien au contraire. Jean Médecin et le comité Cornudet étaient simplement en désaccord sur la façon de concevoir ce développement. Nous pouvons constater sur les cartes dressées par Philippe Graff⁹⁷², que la zone de Saint Augustin est essentiellement rurale en 1956, et le réseau viaire est somme toute modeste (figure 55). Face au besoin croissant de logements, la Ville de Nice construit des barres d'immeubles dans plusieurs quartiers de sa périphérie, comme à l'Ariane (Nice Est) et Saint Augustin (Nice Ouest). Les prix des terrains sont très accessibles, et l'espace disponible est vaste. Ainsi, un premier ensemble d'immeuble, planifié dès le plan Aublet de 1951⁹⁷³, est bâti dans le quartier de Saint Augustin entre 1965 et 1969. L'urbanisation continue sa progression avec l'édification de l'ensemble résidentiel nommé les Constellations, en bordure de la RN 202.

⁹⁷¹ AM, 585W2, lettre du comité de défense de Saint Augustin du 6 juin 1989.

⁹⁷² GRAFF Philippe, *Une ville d'exception : Nice, dans l'effervescence du 20^e siècle*. Nice : Serre, 2013, p. 171.

⁹⁷³ *Ibidem*, p. 171.

En même temps que le tissu urbain se densifie, le réseau viaire se développe et son extension finit par enlacer les nouveaux ensembles résidentiels. La route de Grenoble et la RN 202 desservant la plaine du Var sont élargies pour faire face à l'intensification de la circulation automobile. Cette extension de la voirie a toutefois des effets négatifs sur l'habitat. Ainsi, la RN 202, la route de Grenoble, le boulevard Paul Montel et le boulevard de la digue des Français encerrent littéralement les nouveaux ensembles résidentiels. S'il est indéniable que ces nouveaux ensembles sont bien reliés à la nouvelle voirie, force est de constater qu'ils sont très concernés par les nuisances liées à la circulation automobile (sonores, pollution de l'air, pollution visuelle...).

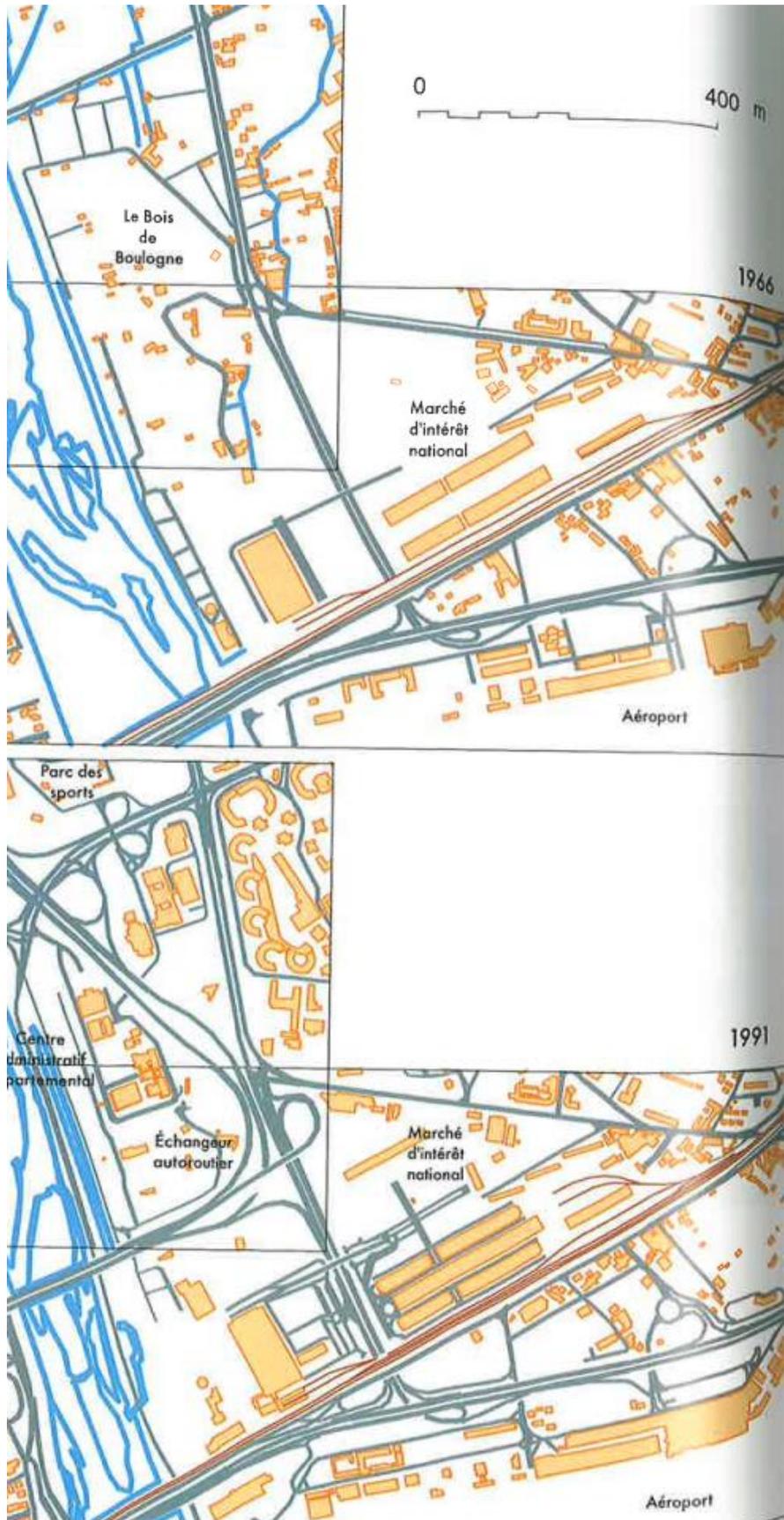


Figure 55. Évolution du quartier de Saint Augustin. In GRAFF Philippe, *Une ville d'exception : Nice, dans l'effervescence du 20^e siècle*. Nice : Serre, 2013, p. 208.

Or, il est prévu depuis le début du projet de la voie rapide, c'est-à-dire après la planification du projet de construction du premier ensemble résidentiel de Saint Augustin, que celle-ci devra emprunter un tracé s'insérant entre la route de Grenoble et le sud du quartier de Saint Augustin. Par conséquent, la voie rapide longera de très près des zones habitées. Nous pouvons nous interroger sur la coordination des services en charge de l'urbanisme et ceux en charge des infrastructures routières. Si un tracé pouvait être modifié, c'était bien celui du bâti et non de la voirie. Le raccordement entre l'A8 et l'AUS aurait été plus direct en passant par le quartier de Saint Augustin. De fait, nous pouvons nous demander pourquoi le plan d'urbanisme de la ZUP de Saint Augustin n'a-t-il pas été modifié ? Cette négligence est-elle due à un manque de coordination entre les services municipaux de l'urbanisme et des déplacements ? Cette hypothèse est probable, mais il en existe une autre qui n'est pas incompatible avec la première : les décideurs de l'époque, que ce soit à Nice ou ailleurs en France, accordent la priorité au développement du réseau viaire. Les différents dossiers que nous avons examinés jusqu'à présent montrent que cette hypothèse s'est vérifiée plus d'une fois. De plus, la méthode du zoning qui consiste à découper la ville en zones, de manière fonctionnaliste, ne facilite pas la constitution d'un ensemble urbain cohérent et ordonné. Des morceaux épars d'ensembles urbains sont bâtis isolément sans qu'il existe une politique urbaine d'ensemble les mettant en relation. Dès le départ, il existe un risque de contradiction entre les politiques urbaines et celles de déplacement. Ce point soulèvera ultérieurement l'indignation d'une partie de la population.

La requête du comité de défense du quartier de Saint Augustin en 1989, et son relais par les médias, reflètent un changement dans les mentalités. Alors que la mairie, à la fin des années 1980, monte le projet définitif pour la mise en œuvre du chantier de l'échangeur du Var, le comité de quartier de Saint Augustin envoie au sous-préfet et au maire par intérim, Honoré Bailet, un courrier en date du 6 juin 1989⁹⁷⁴. Trois reproches sont adressés aux autorités. Le premier est le coût du viaduc devant enjamber le boulevard Paul Montel. Ensuite, les riverains exposent les arguments qui les touchent le plus directement : la question du péage, qui ne serait qu'un impôt déguisé, et celui de l'environnement. La question du péage pose véritablement un problème de démocratie, puisque l'automobile doit, dans l'opinion publique, permettre la libre circulation de tous. Le Parti Socialiste s'est déjà fait le relais de ce mécontentement lors des élections cantonales de 1988 dans le canton 14, dans lequel se trouve le quartier de Saint Augustin, en dénonçant le projet de péage.

⁹⁷⁴ AM, 585W2, lettre du comité de défense de Saint Augustin du 6 juin 1989.

Les membres du comité de quartier essaient de donner plus d'impact à leur revendication en utilisant aussi l'argument de l'environnement : « La première de nos préoccupations est la défense de l'environnement »⁹⁷⁵. La notion d'environnement sous-entend que le problème a une dimension collective, et ne concerne pas seulement un quartier, ce qui donne plus de poids à leur revendication et ce qui pourrait permettre de s'attirer l'adhésion des autres habitants de Nice. De plus, se battre pour l'environnement donne une dimension altruiste à la revendication alors que celle-ci, sans remettre en question son bien-fondé, reste d'ordre local. Nous voyons bien que le terme « environnement » devient une sorte de mot passe-partout, qui peut être adapté en fonction des circonstances à des fins stratégiques. En l'occurrence, le terme « environnement » désigne ici avant tout la qualité de vie. Les signataires de la lettre se plaignent de nuisances multiples : visuelles (présence d'un viaduc gâchant la vue et faisant de l'ombre) et sanitaires (pollution de l'air, bruit). La notion d'environnement est également élargie à d'autres domaines comme celui du patrimoine : « on va saccager Saint Augustin et détruire plusieurs villas de l'avenue Vittone [...] pour une ville touristique, on pouvait trouver mieux »⁹⁷⁶. Effectivement, Nice a perdu une partie de son patrimoine architectural au cours du XX^e siècle. De nombreuses villas ont été détruites dans l'objectif de construire des résidences et de répondre à un besoin urgent en termes de logement. S'il est vrai que l'avenue Vittone est bordée de nombreuses villas, il est en revanche exagéré de prétendre qu'elles ont un intérêt touristique : les quartiers en question sont éloignés des lieux visités par les voyageurs. Nous voyons plutôt, dans cette utilisation du terme « patrimoine », un attachement sincère des habitants à leur lieu de vie. La notion de patrimoine a ici une valeur affective et c'est ce que mettent en avant les riverains dans leur protestation.

La presse se fait l'écho de ces revendications comme l'atteste le titre de l'article du 27 novembre 1989 de *Nice Matin* : « Voie rapide : Non au mur de béton ». *Nice Matin* prend ouvertement partie pour le comité de quartier de Saint Augustin, et reprend le terme de « béton » qui figure dans nombre de critiques de l'époque. Lors des élections municipales de mars 1989, le candidat Jacques Peyrat a prôné l'arrêt du « bétonnage » et le respect de l'environnement. Depuis de nombreuses années la « bétonisation » de la Côte d'Azur est ainsi critiquée, et cette

⁹⁷⁵ *Nice Matin*, « Voie rapide : Non au mur de béton », 27 novembre 1989.

⁹⁷⁶ *Ibidem*.

thématique est reprise dans les médias, ce qui, une nouvelle fois, montre l'évolution des mentalités. Nous constatons qu'un nouveau lexique apparaît – « environnement », « béton » - que l'on retrouve dans de nombreux documents ou discours de plusieurs acteurs. Notons aussi un revirement de la position du quotidien *Nice Matin*. Alors que, dans un premier temps, celui-ci a salué la création d'une « vraie autoroute »⁹⁷⁷ sans prendre en compte les éventuelles répercussions sur les riverains, le quotidien prend à présent fait et cause pour les habitants d'un quartier périphérique de Nice. *Nice Matin* ne s'oppose pas au doublement de la voie rapide, mais se fait ponctuellement le relais du comité de quartier de Saint Augustin afin que le contre-projet de ce dernier soit étudié par les autorités. Pour la première fois, le quotidien critique la municipalité sur une partie du projet de la voie rapide. Même lorsque les habitants riverains de la future bretelle d'Estienne d'Orves avaient manifesté leur mécontentement, le quotidien n'avait pas pris parti pour eux.

Comme dans l'exemple de l'échangeur d'Estienne d'Orves, le comité de quartier ne se contente pas de contester le projet. Afin de multiplier les chances d'abandon du projet de viaduc, les riverains de Saint Augustin proposent un tracé alternatif. La proposition est d'élargir la route de Grenoble pour permettre la construction de la voie rapide sur un talus longeant cette même route. Selon ses concepteurs, ce projet aurait deux avantages : d'une part, il permettrait au quartier de Saint Augustin ne pas être importuné par les nuisances sonores de la voie rapide, d'autre part il serait moins onéreux, l'édification d'un talus⁹⁷⁸ étant moins coûteuse que celle d'un viaduc. Par conséquent, ce projet permettrait une économie financière non négligeable, et *Nice Matin* insiste fortement sur ce point en titrant : « Le contre-projet de doublement proposé par le comité de quartier de Saint Augustin permettrait d'économiser un milliard ! »⁹⁷⁹. L'argument financier est celui qui peut le plus intéresser les Niçois qui, comme tout contribuable, ne sont pas particulièrement enclins à accepter une hausse des impôts locaux. Le quotidien appuie d'autant plus son soutien aux habitants du quartier en rejetant l'accaparement des dossiers techniques par les élus et les techniciens.

Aux élus qui tentent d'étouffer les revendications des citoyens au motif que ceux-ci ne sont pas compétents en la matière, le journal répond : « mais que l'on sache, aucune université

⁹⁷⁷ *Nice Matin*, « Voie rapide, cinq ans pour devenir une vraie autoroute », 7 mars 1987.

⁹⁷⁸ L'édification du talus n'aurait été réalisée, selon cette proposition, que le long de la route de Grenoble. La jonction entre la chaussée se trouvant sur ce talus, et la partie déjà construite de la voie rapide aurait été faite au moyen d'un viaduc.

⁹⁷⁹ *Nice Matin*, « Voie rapide : non au mur de béton », 27 novembre 1989.

laquelle les décisions ne doivent pas être prises de manière unilatérale dans un modèle pyramidal, ou « top-down ». L'idée se répand donc que les citoyens peuvent discuter d'égal à égal avec les techniciens, ce qui n'aurait pas été possible au début des années 1960, période durant laquelle le « règne » des ingénieurs était incontesté. L'aura dont bénéficiaient auparavant les techniciens s'est ternie. Mais, encore une fois, nul ne désapprouve l'utilité de la voie rapide. Le quotidien *Nice Matin* lui-même reconnaît que « doubler la Voie rapide n'est plus une hypothèse d'école, c'est une nécessité. Impérative. Urgente. »⁹⁸⁰. C'est, en conséquence, seulement une modification du tracé qui est demandée.

Le contre-projet des habitants de Saint Augustin bénéficie par conséquent d'une bonne couverture médiatique, à tel point que les élus, malgré leurs convictions⁹⁸¹, mettent ce contre-projet à l'étude par les services municipaux⁹⁸². Il est possible que les politiques aient souhaité donner l'impression aux habitants de Saint Augustin d'être écoutés de manière à calmer les tensions. Cependant, les services techniques ne se montrent guère favorables au projet. Dans une note du 2 février 1990⁹⁸³, les services techniques évoquent deux obstacles principaux. Le premier est que la voirie existante ne saurait accueillir un trafic aussi important que le prévoient les autorités municipales, même après l'élargissement de la route de Grenoble. De plus, les échangeurs proposés par le comité de Saint Augustin prendraient place à la hauteur de deux carrefours qui accueillent déjà un flux automobile très dense : le carrefour Pompidou et celui de René Cassin, au niveau du pont de Saint Augustin. La deuxième raison concerne le déplacement des nuisances vers les habitants des boulevards René Cassin et Édouard Grinda. Le projet des habitants de Saint Augustin prévoit la continuité de la chaussée nord de la voie rapide vers le boulevard René Cassin au moyen d'un viaduc avant de longer la route de Grenoble sur un talus. De ce fait, ce seraient les habitants du boulevard René Cassin et de l'avenue Édouard Grinda qui seraient lésés. La note des services municipaux nous informe par ailleurs que les habitants des quartiers en question ont eu vent de la proposition du quartier de Saint Augustin et ont pour projet, si nécessaire, de former un comité de défense pour défendre leurs droits. Les services municipaux s'appuient sur l'argument, tout à fait fondé, que les habitants de ces quartiers ont acheté leur logement alors que les plans d'urbanisme ne

⁹⁸⁰ *Ibidem*.

⁹⁸¹ *Ibidem*.

⁹⁸² *Nice Matin*, « Doublement de la Voie rapide : on négocie à pas lents », 14 juin 1990.

⁹⁸³ AM, 585W2, note des services techniques du 2 février 1990.

prévoient pas le passage de la voie rapide, ce qui est le contraire pour les habitants du quartier de Saint Augustin.

Toutefois, la seule décision des services municipaux ne pèse pas assez sur le plan politique. Comme nous l'avons déjà vu, une loi de 1985⁹⁸⁴ donne pour obligation la tenue d'un débat public entre les décideurs et les populations concernées pour tout projet d'aménagement⁹⁸⁵. La mairie n'a donc pour d'autre choix que d'accepter cette nouvelle épreuve. Le ministère de l'Équipement ayant donné son accord de principe⁹⁸⁶, la mairie souhaite concrétiser le projet.

Plusieurs débats publics⁹⁸⁷ sont organisés afin que la population puisse donner son opinion. Malgré les arguments précédemment évoqués, la mairie ne parvient pas à faire oublier à la population la variante proposée par le comité de Saint Augustin lors du débat public du 11 juin 1990. La municipalité accepte, sans doute à contrecœur, que ce projet soit évoqué lors d'un prochain débat public⁹⁸⁸ qui a lieu le 22 novembre 1990. Le contre-projet du comité de quartier est écarté lors de ce débat public. Il est probable, même si nous n'avons pas pu le vérifier, que la mairie ait su jouer des oppositions entre quartiers pour faire passer son projet.

Une dernière interrogation demeure : le contre-projet du comité de quartier de Saint Augustin avait-il une chance de réussir ? Cette hypothèse est peu probable, compte tenu du fait que la Ville a, jusqu'à cette période, été ferme sur l'application de son projet. Malgré les contestations, la mairie n'a jamais cédé, si ce n'est dans le cas du viaduc sur le boulevard Delfino, et encore parce qu'il n'était pas jugé essentiel⁹⁸⁹. De toute manière, un chantier comme celui de la voie rapide est extrêmement contraignant et ne laisse place qu'à peu d'alternatives, voire à aucune : soit on applique le projet tel qu'il était prévu dès le départ, soit on l'abandonne. La moindre modification du tracé entraîne le mécontentement des habitants du quartier qui doit nouvellement être traversé. Toute municipalité, quelle que soit sa couleur politique, se trouve

⁹⁸⁴ Loi n°85-729 du 18 juillet 1985. Selon le site internet du Sénat : « la loi n° 85-729 du 18 juillet 1985 [...] a posé le principe d'une concertation préalable à toute opération d'aménagement et a affirmé en la matière la responsabilité première de la commune (article L.300-2 du code de l'urbanisme). L'organisation de la concertation relève de la responsabilité de la commune. »

⁹⁸⁵ Voir pp. 242-243.

⁹⁸⁶ AM, 585W2, lettre du Ministère de l'Équipement et du Logement au préfet des Alpes-Maritimes.

⁹⁸⁷ Ces débats ont lieu les 11 juin, 17 septembre, et 22 novembre de l'année 1990.

⁹⁸⁸ AM, 1D1 278, délibération du 29 mars 1991.

⁹⁸⁹ Voir pp. 184-186.

prise dans un phénomène de *path dependence*⁹⁹⁰. De plus, le projet de liaison entre l'AUS et l'A8 n'est contesté par personne, même pas par les habitants des quartiers de l'ouest, mais chacun préfère que la jonction s'opère dans un autre quartier que le sien. L'exaspération se fait même sentir dans la presse : « Attendra-t-on l'année 2014 pour inaugurer [le] doublement [de la Voie rapide] ? ». Les partis politiques eux-mêmes ne s'opposent pas au projet de doublement proprement dit, mis à part les Verts lors des élections de mars 1989⁹⁹¹, avec l'argument que ce doublement contribuerait à l'augmentation du nombre de véhicules. Cette hypothèse n'est pas sans fondement puisque l'on sait que la multiplication du nombre des infrastructures routières encourage les ménages à se doter de véhicules. Toutefois, il s'agit du seul cas contestant le doublement de la voie rapide, et ce n'est pas une prise de risque puisque les Verts ont, à cette date, peu de chances de remporter les élections. En revanche, le projet de l'échangeur du Var est davantage critiqué, comme nous le verrons ultérieurement.

3 La bataille de l'opinion publique et l'arme du sondage.

Néanmoins, si l'ensemble des Niçois ne se soucie guère de la gêne occasionnée par l'éventuel chantier de la liaison avec l'A8 sur les quartiers ouest, ils sont en revanche plus sensibles à la question du péage. Dans un courrier adressé au préfet⁹⁹², l'entreprise Nicoletti s'offusque de la publication des articles de *Nice Matin* des 8 et 11 décembre 1990 sur les résultats du sondage en question. L'étude débute en affirmant que 88% des Niçois sont mécontents des conditions de circulation et de stationnement, ce qui n'est pas surprenant. Parmi les personnes interrogées :

- 58% sont favorables à la création de voies où tout arrêt est interdit.
- 59% sont favorables à la lutte contre le stationnement en « double file ».
- 43% sont pour le doublement de la voie rapide si elle devient payante.
- 47% sont favorables à un projet de métro.

Les personnes interrogées sont majoritairement favorables à ce que la mairie prenne des mesures pour fluidifier le trafic. Il est vrai que le stationnement en double file est monnaie

⁹⁹⁰ « La notion de *path dependence* ou dépendance au chemin emprunté s'est développée en science politique au cours des années 1990, pour souligner le poids des choix effectués dans le passé et celui des institutions politiques sur les décisions présentes. » in BOUSSAGUET Laurie, JACQUOT Sophie, RAVINET Pauline, *Dictionnaire des politiques publiques*, Références : Presses de Science Po, Paris, 2010, pp. 411-419.

⁹⁹¹ AM, 1025W36, profession de foi de Guy Marimot.

⁹⁹² AM, 585W2, lettre de l'entreprise Nicoletti au préfet de décembre 1990.

courante à Nice : la ville manque cruellement de places de stationnement⁹⁹³. Le stationnement en double file est même devenu banal dans les quartiers résidentiels dans lesquels les habitants ont besoin de leur voiture pour aller travailler. Les commerçants eux-mêmes sont favorables, dans certaines rues, au maintien du stationnement en double file car il permet aux automobilistes de passage de s'arrêter ponctuellement pour faire leurs courses. Cependant, cette pratique informelle a bien entendu ses inconvénients la journée sur des axes très fréquentés comme le boulevard Grosso, d'où le souhait des sondés de la voir diminuer. *Nice Matin* prend aussi fait et cause pour les piétons comme ceux du boulevard Carabacel « dont les poumons n'en peuvent plus d'être pollués à force d'inspirer les gaz d'échappement ». Mais, si les Niçois sont pour l'application de mesures coercitives, c'est surtout parce qu'ils ne souhaitent pas voir augmenter les impôts locaux pour améliorer le réseau viaire. Les questions du sondage sont ainsi un peu biaisées : au lieu de demander seulement si les personnes interrogées sont favorables au doublement de la voie rapide, le sondage a rajouté le facteur du péage, ce qui était susceptible d'influencer les réponses. Il en est de même pour la question du « métro » (c'est-à-dire du tramway⁹⁹⁴) : seulement 47% des personnes interrogées y sont favorables. Mais l'article précise que la question a été posée en indiquant que sa construction pourrait accroître les impôts locaux. Nous pouvons en conclure que plus de la moitié des Niçois sont sans doute favorables à un métro, si l'on excepte la question de la hausse des impôts locaux. S'il est difficile d'expliquer ce choix du quotidien de biaiser les réponses, il est manifeste que l'article prend la défense des automobilistes :

Il est vrai que les automobilistes sont depuis longtemps traités comme des vaches à lait à haut rendement fiscal et para-fiscal (vignettes, taxes sur les carburants, les contrats d'assurance, les cartes, etc...). Sans oublier les autoroutes nationales qui sont parmi les plus chères d'Europe. Alors en un mot comme en cent : basta !⁹⁹⁵

Nous assistons à un basculement qui a déjà commencé auparavant : la presse ne se fait plus exclusivement le relais du pouvoir politique, elle souhaite aussi défendre les intérêts des citoyens. Cet article, comme celui soutenant le contre-projet des habitants de Saint Augustin, remet en question la légitimité des décisions prises par les responsables politiques et administratifs. Nous ne pouvons pas lire au travers des lignes de cet article une remise en cause du tout-automobile, bien au contraire : une seule question a été posée sur le projet de métro, et

⁹⁹³ Les programmes politiques font souvent référence à cette difficulté. Par exemple, le Parti Socialiste, lors des élections dans le 9^e canton en 1988 propose d'améliorer le stationnement dans le boulevard de la Madeleine. Le parti écologiste propose pareillement d'améliorer le stationnement dans Nice lors des municipales de 1989.

⁹⁹⁴ À cette époque le terme « métro » ou « métro aérien » est souvent employé pour désigner le tramway dans les documents administratifs de la mairie de Nice.

⁹⁹⁵ *Nice Matin* des 8 et 11 décembre 1990.

encore celle-ci a été biaisée, comme d'ailleurs celle portant sur le doublement de la voie rapide. Le journaliste auteur de l'article, qui est sans doute lui-même un automobiliste, s'attaque aux difficultés que rencontrent les conducteurs, tant en matière de circulation qu'en matière fiscale.

Ayant lu ce sondage, l'entrepreneur Nicoletti ne baisse pas pour autant les bras et décide de contrecarrer l'article de *Nice Matin* en commanditant un autre sondage effectué par la même société ARSH⁹⁹⁶. L'enquête est réalisée auprès de 500 automobilistes résidant à Nice et faisant partie de la population active⁹⁹⁷. Ces personnes sont, il est vrai, les plus concernées par la question. L'étude débute avec un état des lieux : 69% des Niçois portent un jugement sévère sur la circulation et le stationnement dans Nice, et 75% d'entre eux estiment que la question de la circulation doit être une priorité de la Ville. Jusque-là, ces résultats rejoignent ceux du précédent sondage. En revanche, les autres résultats obtenus diffèrent fortement :

- 82% des personnes interrogées sont favorables au projet de prolongement de l'AUS.
- 54% préféreraient une voie rapide à péage à la situation actuelle.
- 50% sont prêts à payer 8 francs pour ce péage.
- 62% préfèrent une voie rapide à péage plutôt qu'une voie rapide financée par les impôts locaux. Cette solution induirait que seuls ses utilisateurs paieraient pour sa construction.

Cette fois-ci, l'institut de sondage évite d'évoquer la question, épineuse, des impôts locaux. La société ARSH met en avant les gains de fluidité que permettrait le doublement de la voie rapide, en minimisant la question du péage. Les résultats obtenus montrent que la majorité des personnes interrogées souhaitent une circulation plus fluide, malgré le péage. La société ARSH s'est très certainement adaptée aux besoins de ses deux commanditaires. De manière générale, il apparaît que les Niçois sont favorables au doublement de la voie rapide, mais que les résultats sont influencés par la manière dont les facteurs financiers (impôts locaux et péages) sont mentionnés.

La conquête de l'opinion publique est ainsi rendue plus difficile qu'auparavant. Contrairement aux années 1950-60, la légitimité des politiques n'est plus définitivement acquise lors des élections, mais doit sans cesse être renouvelée. Les sondages constituent une arme qui peut être utilisée aussi bien par les partis politiques que par les membres de la société civile. Le sondage devient un moyen stratégique pour montrer, ou faire croire, que le

⁹⁹⁶ AM, 585W2, lettre de Bernard Nicoletti au préfet Claude Gouaze du 19 décembre 1990.

⁹⁹⁷ AM, 585W2, sondage sur la circulation à Nice.

commanditaire a l'opinion publique avec lui. Quoi qu'il en soit, les sondages commandités à la société ARSH attestent que la population plébiscite encore l'automobile.

4 La lettre de Richard Pogliano, ou la colère d'un élu local.

Si le projet de doublement de la voie rapide fait l'unanimité dans la classe politique, il n'en est pas de même de l'échangeur du Var. Les Archives municipales contiennent un communiqué de presse du conseiller régional et municipal affilié au Parti Socialiste, Richard Pogliano. Le titre du communiqué annonce le ton : « la ZAFP de Saint Augustin, une zone à fuir en priorité ou la balafre niçoise ». Richard Pogliano conteste tout d'abord le projet du péage. D'une part, il serait aberrant de demander aux Niçois de payer pour entrer dans leur propre ville. D'autre part, les automobilistes auraient tendance à contourner ce péage, ce qui créerait une saturation du trafic aux sorties de l'AUS. Ensuite, le conseiller régional dénonce les conséquences sur les quartiers concernés. Le quartier de Saint Augustin verrait la construction d'un échangeur gigantesque, source de pollution sonore et visuelle, ce qui nuirait à la qualité de vie. L'environnement serait d'autant plus atteint que de nombreuses villas devraient être détruites au préalable afin que l'ouvrage puisse être construit. Comme dans le contre-projet des habitants de Saint Augustin, le terme « environnement » a ici un sens très large. Quant aux habitants des quartiers de Fabron et des Bosquets, ces derniers se verraient privés de tout accès direct à la chaussée nord, ce qui irait à l'encontre de l'objectif initial de la voie rapide. Enfin, Richard Pogliano dénonce le coût exorbitant des travaux envisagés et estime que les prévisions de rentabilité sont très exagérées. En réponse à ce projet selon lui pharaonique, le conseiller régional propose de renoncer au projet de liaison avec l'autoroute, de réaliser la chaussée nord de l'AUS avec les échangeurs initialement prévus, et d'élargir la voirie existante.

Cette contestation de Richard Pogliano reflète les évolutions de son époque. Premièrement, la thématique de l'environnement prend de l'ampleur au point de s'opposer frontalement à des projets anciens comme celui de la voie rapide. Alors que celle-ci faisait l'objet d'un relatif consensus dans les années 1950-1970, cela n'est plus le cas dans les années 1990. Les préoccupations en termes d'environnement sont multiples lors des élections municipales de 1989. Jacques Médecin lui-même prône la défense de l'environnement. Jacques Peyrat, candidat du Front national, va plus loin : celui-ci se prononce pour la défense de l'environnement, la lutte contre le bruit et l'arrêt de la bétonisation de Nice. Ce dernier argument

est aussi présent dans la lettre de Richard Pogliano et constitue une critique contre la spéculation immobilière effrénée qu'a connue Nice, et dont certains déplorent qu'elle soit à l'origine de la dégradation du paysage de la ville. Quant aux candidats écologistes, ceux-ci sont évidemment les plus virulents. Ils se prononcent contre le doublement de la voie rapide -ce que les autres grands partis se sont bien gardés de faire, pour la mise en place d'un tramway, pour la lutte anti-bruit. Les services techniques sont très conscients de cette demande et constatent qu'il existe « un phénomène sociologique d'incitation à la protection de l'environnement dont il est impossible de négliger l'importance »⁹⁹⁸. Cette dernière phrase laisse sous-entendre que cette exigence environnementale est vécue comme une pression extérieure et qu'elle ne résulte pas d'une volonté propre à la mairie de Nice.

Deuxièmement, Richard Pogliano fait beaucoup référence à la question de la démocratie. Sans qu'elle soit nommée ainsi, cette question de l'aspect démocratique du transport automobile est sous-jacente. Elle apparaît lorsqu'il est question du péage : « c'est la première fois qu'en France on envisage de faire payer les citoyens pour entrer et sortir de leur ville ou simplement pour se rendre dans un autre quartier que le leur ». L'automobile est synonyme de liberté de déplacement, et établir un péage à l'échelle urbaine est présenté par le conseiller régional comme une atteinte à cette liberté. Cette question de la démocratie réapparaît plus clairement lorsqu'il est question de la consultation des habitants des quartiers : « rien ne peut se faire qui ne soit en réelle concertation avec les habitants ». Le thème de la démocratie locale est apparu progressivement en politique et il a débouché sur la création des comités de quartier. Lors des élections municipales de 1983, le candidat François Icart avait nommé son mouvement « Union pour la démocratie locale ». Alors que les décisions dans les années 1960 étaient seulement l'œuvre des édiles, voire des techniciens, voici que l'on réclame l'entrée des comités de quartier dans l'espace public. Richard Pogliano s'appuie sur ce nouvel acteur pour critiquer la politique de Jacques Médecin, notamment lorsqu'il affirme que treize comités de quartier s'opposent à ce projet. Nous en concluons que le débat public du 22 novembre 1990 n'a pas encore convaincu la mairie de Nice d'abandonner son projet, et c'est pourquoi Richard Pogliano milite pour la prise en compte de l'opinion des citoyens.

⁹⁹⁸ AM, 585W2, compte rendu de la réunion du 31 mai 1989.

II. Un projet temporairement abandonné.

A) Lâcher du lest pour mieux avancer.

1 Un projet en sommeil ?

Malgré les efforts d'Honoré Bailet et des services municipaux, le projet de raccordement de l'AUS à l'A8 est rejeté par le conseil municipal dans sa délibération du 29 mars 1991 pour cause de manque de réalisme. Cette décision peut paraître surprenante, d'autant plus que le sénateur-maire, Honoré Bailet, considérait lors d'une réunion le 18 janvier 1991 que « si le péage n'est souhaité par personne, il s'agit cependant vraisemblablement de la seule solution permettant de parvenir à cet achèvement de la voie rapide »⁹⁹⁹. L'entrepreneur Nicoletti a rappelé lors de cette même réunion du 18 janvier qu'un sondage a plébiscité le projet de péage, mais cet argument ne semble guère convaincre le maire, ce qui en dit long sur la crédibilité de cette étude. Honoré Bailet anticipe même un avis défavorable de la population au sujet du péage¹⁰⁰⁰. Le conseil municipal est bien obligé de tenir compte des débats publics du 11 juin et du 22 novembre 1990, durant lesquels la population présente s'est opposée fermement au projet proposé par la mairie. Contrairement aux autres dossiers sur la voie rapide que nous avons pu étudier, ce n'est plus seulement une partie de Nice qui est concernée, mais bien l'ensemble des automobilistes de la Ville susceptible d'emprunter le péage. La principale cause du rejet est la suppression des échangeurs le long de la future chaussée nord entre Magnan et Saint Augustin. Le conseil municipal note dans sa délibération du 29 mars que :

[...] concernant la suppression des sorties le long de la chaussée Nord, une opposition, notamment de la part des habitants des collines des quartiers Ouest, s'est manifestée et a fait valoir les graves inconvénients qui en résulteraient. De nombreuses lettres, allant dans le même sens, ont été également reçues à la mairie. Cette suppression, conséquence de l'application juridique des textes relatifs des ouvrages à péage, étant incompatible avec le caractère de desserte interquartiers que la Ville souhaite conserver à l'Autoroute Urbaine Sud, il est apparu qu'il ne pouvait être donné une suite favorable au montage technique, juridique et financier, proposé par la SONITSA¹⁰⁰¹.¹⁰⁰²

Le conseil décide alors de se concentrer sur la réalisation de la chaussée nord de la voie rapide, en demandant un financement à l'État et aux autres collectivités territoriales, comme la Ville de Toulon a pu le faire. Selon la municipalité niçoise, les différentes collectivités pourraient participer à hauteur de : 27,5% pour l'État ; 27,5% pour la région ; 22,5% pour le département ;

⁹⁹⁹ AM, 585W2, compte rendu de la réunion du 18 janvier 1991.

¹⁰⁰⁰ *Ibidem*.

¹⁰⁰¹ Notons les contradictions de la Ville. Non seulement le conseil municipal ne comptait plus faire appel à la SONITSA mais à recourir à la gestion en régie. De plus, le projet proposé par la SONITSA a été contraint par la loi du 17 juillet 1986.

¹⁰⁰² AM, 1D1 278, délibération du 29 mars 1991.

22,5% pour la ville. Quant à l'échangeur du Var, le projet est temporairement mis de côté. La Ville est parvenue, au cours du débat du 22 novembre 1990, à faire refuser la variante qui avait été proposée par le comité de quartier de Saint Augustin. Les arguments du coût élevé de cette variante qui aurait été essentiellement en viaduc et des nuisances qui auraient été reportées du quartier de Saint Augustin à d'autres quartiers ont pesé lourdement dans la balance. Toutefois, la Ville ne tranche pas, et se donne la possibilité, ultérieurement, de revoir le tracé de l'échangeur du Var. Par conséquent, la municipalité renonce à un projet qui n'avancait pas malgré les nombreuses démarches administratives entreprises et les différentes tentatives de montages économiques envisagées.

Trois leçons peuvent être tirées de cette décision du 29 mars 1991. La première est que, pour la première fois, la démocratie participative a contribué à faire échouer un projet défendu par la mairie de Nice. Alors que les édiles niçois avaient su habilement contourner toute opposition populaire sur la question de l'échangeur d'Estienne d'Orves, il s'avère que cette fois-ci la démocratie participative a eu son mot à dire. L'autorité du maire peut ainsi être contrecarrée par la population sur des projets d'envergure, et la municipalité n'a plus autant la même marge de manœuvre qu'auparavant. La deuxième leçon, est que cette opposition populaire a eu d'autant plus de poids que le projet de la mairie entraînait en contradiction avec le but initial de la voie rapide qui était de jouer un rôle de desserte interquartiers. La véritable cause de l'échec du projet est la question du financement qui a conduit les édiles locaux à concevoir un projet contraire à ce qui était prévu. Sans doute la mairie a-t-elle envisagé de finir trop rapidement les travaux de la voie rapide, peut-être pour des raisons électorales, alors qu'elle n'en avait plus les moyens financiers. La solution du péage a conduit les services techniques à modifier le projet de telle sorte qu'il ne répondait plus à l'objectif initial de desserte interquartiers. La dernière leçon à retenir est que la population n'a pas remis en question la nécessité de relier la voie rapide à l'autoroute A8. Mis à part les habitants du quartier de Saint Augustin, les automobilistes niçois n'étaient que peu préoccupés par l'impact que l'échangeur du Var aurait eu sur la qualité de vie de ses riverains. Seules certaines personnalités politiques se sont opposées fermement au projet, mais ils n'ont été que peu suivis par la population.

2 Un manque de démocratie participative ?

La question de la place de la population dans la consultation se pose. L'inconvénient de la conception de la démocratie participative à la française est que, comme dans le cadre d'une enquête publique, il n'existe pas de réel débat. La logique de l'enquête et du débat public est, en fin de compte, d'accepter la proposition dans son entièreté, ou bien de la rejeter en bloc. Nous avons pu voir que les contre-projets proposés par la population, comme dans le cas de celui d'Henri Cheyre pour le projet de bretelle à Estienne d'Orves, ne sont pas retenus. Or, il existe d'autres exemples à la même époque, hors territoire français, qui montrent le succès de la démocratie participative. C'est notamment le cas de la construction de l'autoroute de contournement ouest de Genève, construite entre 1985 et 1993¹⁰⁰³. La construction de ce contournement a été décidée en 1958 par le gouvernement fédéral, et elle a pour but d'ouvrir une liaison autoroutière entre Berne, Lausanne, Genève et la France¹⁰⁰⁴. Le projet initial est de bâtir un viaduc autoroutier sur la rade, à 1 km du pont du Mont Blanc¹⁰⁰⁵. Or, les habitants ne sont pas convaincus par ce projet et des associations proposent un contre-projet prenant en compte la question du bruit et celle du paysage¹⁰⁰⁶. Un rapport de force s'engage entre l'administration cantonale et les communes ainsi que les associations auxquelles la législation helvétique donne un pouvoir consultatif important¹⁰⁰⁷. Un compromis est finalement trouvé en 1981. Ce projet garde la direction courte du projet fédéral, mais intègre le caractère autoroutier direct et fermé voulu par les associations¹⁰⁰⁸. En fait, sur les 10 km de parcours, 3,6 km seront en tunnel et en tranchée couverte et 4 km en tranchée ouverte¹⁰⁰⁹. L'autoroute de contournement n'offre pas de connexion avec la ville de Genève, ce qui, d'un certain point de vue, permet un meilleur contrôle de l'urbanisation en empêchant une urbanisation diffuse le long des échangeurs¹⁰¹⁰.

¹⁰⁰³ DEMANGEON Alain, « L'autoroute invisible, Genève », in PRELORENZO Claude, ROUILLARD Dominique, *La métropole des infrastructures*, Paris : Picard, 2009, p. 259.

¹⁰⁰⁴ Faut-il mettre ce projet en lien avec la lettre du Département des Travaux Publics de Genève du 14 avril 1961 conservée dans les archives départementales des Alpes-Maritimes (voir p. 107) ? Il est dommage que la lettre en question n'ait pas été plus explicite car le projet de contournement de Genève et cette lettre sont contemporains.

¹⁰⁰⁵ DEMANGEON Alain, « L'autoroute invisible, Genève », in PRELORENZO Claude, ROUILLARD Dominique, *La métropole des infrastructures*, Paris : Picard, 2009, p. 261.

¹⁰⁰⁶ *Ibidem*, p. 262.

¹⁰⁰⁷ *Ibidem*, p. 262.

¹⁰⁰⁸ *Ibidem*, p. 262.

¹⁰⁰⁹ *Ibidem*, p. 263.

¹⁰¹⁰ *Ibidem*, pp. 264-265.

Cet exemple de la controverse ayant eu lieu autour du contournement de Genève est intéressant car il nous fait remarquer que l'implication des citoyens a permis de déboucher sur une solution négociée. La controverse en question présente les caractéristiques suivantes : recours à la consultation populaire, engagement des associations sur les questions urbaines et environnementales, la capacité de ces associations à produire des contre-projets, et enfin la présence d'experts indépendants¹⁰¹¹. Ces caractéristiques ne se rencontrent pas dans l'exemple niçois. Alors que le cas suisse révèle que les citoyens, notamment par le biais des associations, pouvaient peser dans la balance dès 1958, cela n'a pas été le cas à Nice lorsque la voie rapide a été conçue, c'est-à-dire à la fin des années 1950. Il ne s'agit pas de condamner la pratique française, ce qui serait beaucoup trop facile, mais nous ne pouvons nous empêcher de comparer les deux démarches. La démarche suisse présente une certaine lenteur dans la mise en place d'un accord entre les autorités fédérales et les associations puisqu'un compromis n'a été trouvé qu'en 1981. Néanmoins, une fois le compromis trouvé, le projet est solide puisque la population, par l'intermédiaire des associations, a eu son mot à dire.

Dans le cas niçois, la décision de choisir le tracé de la voie rapide a été plus rapide. Toutefois, l'irruption de l'exigence de démocratie participative découlant de la loi Bouchardeau de 1983 a contraint la municipalité niçoise à remettre en question la réalisation de chaque tronçon de la voie rapide que ce soit pour la bretelle d'Estienne d'Orves, pour la chaussée nord de la voie rapide Magnan-Saint Augustin et pour l'échangeur du Var. À chaque nouvelle section, les autorités municipales ont tout fait pour faire passer le projet proposé en force, sans qu'il existe un dialogue entre elles et d'éventuelles associations de riverains capables de proposer des contre-projets. Plus que la bonne volonté des autorités municipales, c'est ici la culture politique française qui doit ici être questionnée.

¹⁰¹¹ *Ibidem*, p. 266.

3 Un exemple de démocratie participative à la française : le cas de la deuxième rocade de Marseille

a Un exemple original d'association des citoyens à la décision.

L'exemple genevois que nous avons cité est fort instructif, mais étranger au modèle français. Afin de savoir si une meilleure gestion du projet de doublement nord de la chaussée et de liaison avec l'autoroute était possible à Nice, tournons-nous du côté de Marseille. Les autorités marseillaises rencontrent une difficulté lorsqu'elles veulent achever la section est de la deuxième rocade. La situation de la section est, entre les quartiers de Montolivet et celui de Bois-Luzy¹⁰¹² pose effectivement problème. Les quartiers en question ont la caractéristique de s'être agrandis grâce à l'automobile. L'extension urbaine s'est faite à partir de noyaux villageois préexistants, qui ont vu se développer autour d'eux un habitat pavillonnaire¹⁰¹³. Un sentiment identitaire s'est constitué dans ces zones. Ce sentiment est d'autant plus important que les réserves foncières déjà détenues par la ville ont permis, sur l'emplacement de la rocade projetée, de conserver l'aspect rural de ces territoires. L'occupation du site par un habitat pavillonnaire a ainsi été conforté¹⁰¹⁴. Les riverains s'opposent, dans un premier temps, au projet, puis dans un second temps à l'aspect autoroutier de celui-ci¹⁰¹⁵.

Un changement d'équipe à la DDE en 1992 marque le début d'une nouvelle stratégie. Deux ingénieurs des ponts et chaussées¹⁰¹⁶, ayant déjà travaillé ensemble à la DDE de la Drôme, sont nommés respectivement à la Direction de la DDE des Bouches-du-Rhône, et à la direction du Service des Déplacements et des Infrastructures de Transports de cette même DDE¹⁰¹⁷. La DDE des Bouches-du-Rhône, le conseil régional et la ville de Marseille sont pressés de réaliser cette rocade car elle permettrait de désengorger le centre-ville phocéén, et de soulager la rocade du Jarret¹⁰¹⁸. Néanmoins, les élus locaux, sont dans une position un peu schizophrène puisqu'ils se veulent le relais de leurs électeurs qui eux, ne souhaitent pas voir le projet se réaliser.

¹⁰¹² L'opposition dans ces quartiers au projet de rocade est ancienne. Déjà en 1974 le maire de Marseille avait consenti, dans un avant-projet à couvrir la rocade. Cette opposition avait aussi amené le maire à se dessaisir du projet au profit de l'État, car il doutait de la capacité de la municipalité de Marseille à faire passer ce projet.

¹⁰¹³ LEHEIS-GUILLOT Stéphanie, *La ville et sa rocade : un projet d'infrastructure au risque du temps, le cas de Marseille*, Architecture, thèse en Aménagement de l'espace, Université Paris-Est, 2011, p. 285.

¹⁰¹⁴ *Ibidem* p. 289.

¹⁰¹⁵ *Ibidem* p. 291.

¹⁰¹⁶ Il s'agit d'Éric Brassart, directeur de la DDE et de Christophe Piloix, chef du Service des Déplacements et des Infrastructures de Transports.

¹⁰¹⁷ LEHEIS-GUILLOT Stéphanie, *La ville et sa rocade : un projet d'infrastructure au risque du temps, le cas de Marseille*, Architecture, thèse en Aménagement de l'espace, Université Paris-Est, 2011, p. 291.

¹⁰¹⁸ *Ibidem*, p. 293.

La DDE profite du contexte de décentralisation des années 1980 pour prendre des décisions de manière plus autonome vis-à-vis de la Direction des routes¹⁰¹⁹. La stratégie de la nouvelle équipe de la DDE consiste d'une part à placer les habitants devant le fait accompli en engageant le chantier dans la foulée de l'enquête publique¹⁰²⁰. Une procédure de concertation est parallèlement mise en place entre les membres de la DDE, et les associations de riverains. Ces négociations amènent la DDE à accorder, non pas la couverture totale du projet de voirie, mais du moins son rallongement¹⁰²¹. D'autre part, la DDE cherche à intéresser les riverains. Son but est de faire adhérer les parties prenantes au projet en adaptant ce dernier. L'enjeu pour la DDE, qui a la maîtrise d'ouvrage, est de créer une maîtrise d'ouvrage urbaine. Autrement dit, le directeur de la DDE, Éric Brassart, entend sortir du registre purement techniciste et institutionnel, pour mener un projet global, tenant compte des registres techniques, urbains, sociaux et culturels. Pour ce faire, Éric Brassard souhaite mettre en place une équipe pluridisciplinaire composée d'ingénieurs, de sociologues, d'urbanistes, d'architectes et d'artistes¹⁰²². Ensuite, une stratégie conversationnelle est mise en place entre l'équipe pluridisciplinaire et les riverains. Le plan est alors redéfini de manière collective. Un programme de maîtrise d'ouvrage est commandé qui doit proposer une nouvelle conception de la voirie rapide en ville¹⁰²³. Un concours a lieu pour désigner le programme qui sera retenu. Les acteurs locaux -élus locaux, techniciens des collectivités locales, riverains- sont invités à participer aux jurys dans le but de les intéresser au projet.

C'est donc un véritable changement qui est mené avec cet intéressement des acteurs locaux. Ceci a un impact sur la nature des projets retenus. Parmi les projets sélectionnés prenons celui de l'aménagement de la dalle Montolivet/Bois Luzy : l'entreprise sélectionnée a proposé un aménagement paysager s'inspirant de la dimension de campagne urbaine du territoire, créant un amphithéâtre de verdure autour d'une bastide qui a été conservée et une esplanade¹⁰²⁴. Cette décision marque un virage :

[...] il y a eu un virage [...] qui a été de dire : on arrête les autoroutes tracées sans se préoccuper de ce qu'il y a autour. On insère l'autoroute. [...] C'est quelque chose d'intéressant qui montre quelque chose de la grande époque où on s'est rendu compte qu'on avait fait trop de béton, trop d'autoroutes agressives, et où on se dit faisons de

¹⁰¹⁹ *Ibidem*, p. 295.

¹⁰²⁰ *Ibidem*, p. 297.

¹⁰²¹ *Ibidem*, p. 298.

¹⁰²² *Ibidem*, p. 300.

¹⁰²³ *Ibidem*, p. 302.

¹⁰²⁴ *Ibidem*, p. 304.

l'autoroute avec de l'aménagement de voirie, qui soit lié à l'aménagement en général, mieux lié à la ville.¹⁰²⁵

La nature du projet choisi pour la dalle Montolivet/Bois Luzy, et l'extrait de l'entretien ci-dessus, révèlent un changement des mentalités. Nous sommes loin de l'époque des Trente Glorieuses qui croyait en une esthétique du béton et de ses formes. Nous sommes également loin de l'idée qu'il faut penser de manière séparée les aspects circulatoires et paysagers. Au contraire, on entre dans une approche plus globale qui offre une vision de la voirie en adéquation avec son environnement. Les questions de qualité de vie sont davantage prises en compte que dans les années 1950-1960.

Toutefois, cette méthode n'a pas que des effets positifs. D'une part, la marge de manœuvre est limitée puisqu'il s'agit tout de même de construire une autoroute. Cette dernière a des caractéristiques techniques (2X3 voies, vitesse de référence, le dénivelé des échangeurs, l'implantation des équipements de sécurité) qui sont imposés par la DDE des Bouches-du-Rhône. La DDE refuse les demandes des architectes de diminuer le gabarit de la deuxième rocade¹⁰²⁶. De plus, la démarche de maîtrise d'ouvrage urbaine échoue. C'est-à-dire que les différents maîtres d'ouvrage et les différentes parties prenantes n'ont pas mis en place un partenariat complexe, mais seulement des collaborations ponctuelles¹⁰²⁷. Enfin, plus ennuyeux, cette stratégie « conversationnelle » s'est avérée très couteuse. Les transformations apportées au projet (extension des tranchées couvertes, la multiplication des aménagements connexes et mesures de protection...) sont onéreuses¹⁰²⁸. La Direction des Routes a d'ailleurs ouvert une enquête sur la gestion financière du projet. Le rapport de gestion a pointé du doigt la trop grande liberté avec laquelle la DDE a élaboré le projet, sans toujours recourir à l'acceptation de l'autorité centrale pour l'approbation des modifications¹⁰²⁹. Finalement, un changement d'équipe à la DDE en 1998 conduira cette dernière à changer de stratégie¹⁰³⁰. Le rythme des travaux sera ralenti -ceux-ci reprendront en 2000- et les acteurs locaux reprendront la main sur ce dossier¹⁰³¹.

¹⁰²⁵ Extrait d'interview de Pierre Carlotti, chef du service maîtrise d'ouvrage, in LEHEIS-GUILLOT Stéphanie, *La ville et sa rocade : un projet d'infrastructure au risque du temps, le cas de Marseille*, Architecture, thèse en Aménagement de l'espace, Université Paris-Est, 2011

¹⁰²⁶ *Ibidem*, pp. 285 - 307.

¹⁰²⁷ *Ibidem*, p. 309.

¹⁰²⁸ *Ibidem*, p. 310.

¹⁰²⁹ *Ibidem*, p. 311.

¹⁰³⁰ *Ibidem*, p. 313.

¹⁰³¹ *Ibidem*, p. 314.

b Qu'en conclure pour Nice ?

Que retenir de l'exemple marseillais ? Malgré l'échec partiel du projet de « stratégie conversationnelle » menée par la DDE, cette dernière est intéressante à plus d'un titre. La DDE a fait preuve de ruse en démarrant les travaux rapidement dans la foulée de l'enquête publique, tout en cherchant à intéresser les riverains à la décision. L'approche est moderne puisque la DDE a souhaité mettre en place une équipe pluridisciplinaire, et surtout, parce que les riverains ont été associés à la décision. Sans doute était-ce le prix à payer pour que les travaux de la deuxième rocade aient lieu, mais l'originalité de la solution mérite d'être soulignée. Le projet de finition de l'autoroute urbaine niçoise aurait-il pu s'inspirer de l'exemple marseillais ? Il convient tout d'abord de noter que les riverains n'ont pas été associés à la décision. La gestion du débat participatif pour la construction de la bretelle d'Estienne d'Orves en 1988 a révélé que les responsables politiques de la mairie de Nice accordaient en fait peu d'importance au débat public. Ce dernier était plutôt perçu comme une intrusion des riverains dans des dossiers que la mairie avait préparés elle-même. Les équipes dirigeantes n'ayant pas changé entre 1988 et 1991, l'état d'esprit était très certainement resté le même. De plus, le récit des débats publics au cours desquels la mairie a essayé de défendre le projet de finition de la voie rapide montre que l'équipe municipale n'avait pas changé sa façon de concevoir sa relation avec les riverains. Comme dans toute enquête publique, les citoyens devaient accepter ou refuser le projet en bloc, sans qu'aucune discussion ne soit possible. L'équipe municipale niçoise a été dépassée par les oppositions de la part des citoyens niçois.

Toutefois, si nous faisons l'hypothèse que les équipes niçoises auraient pu proposer une stratégie conversationnelle comme la DDE l'a fait à Marseille, aurait-il été possible que le projet d'achèvement de la voie rapide soit mené à bien ? Il serait certes hasardeux de faire de l'histoire contre factuelle, cependant, un élément nous fait plutôt penser que même la stratégie conversationnelle aurait eu du mal à être appliquée à Nice : la question du coût. Comme Stéphanie Leheis-Guillot l'a démontré dans sa thèse sur la deuxième rocade, les réclamations des riverains et leur participation dans la sélection des projets de voirie a conduit à augmenter les dispositions prises pour l'insertion paysagère de la deuxième rocade. Le choix de couvrir une grande partie de la deuxième rocade, et les aménagements paysagers permettent de conserver une qualité de vie, notamment en diminuant le bruit et l'impact visuel des nouveaux aménagements, mais cela se fait au détriment du budget qui a tendance à s'envoler. Or, la ville

de Nice était, au début des années 1990 en grande difficulté financière, comme Honoré Bailet l'a d'ailleurs rappelé.

Cette comparaison avec Marseille nous permet de déduire que l'équipe municipale de Jacques Médecin n'a, d'une part, pas su s'emparer des nouveaux outils mis en place par l'État en termes de démocratie participative. Les rencontres avec le public ont été perçues comme une contrainte. Nous avons affaire à une équipe municipale dont la jeunesse remonte à l'époque des Trente Glorieuses, celle où l'on écoutait les ingénieurs sans les contredire. La persistance des mêmes cadres au sein de l'équipe municipale, à commencer par le maire et son premier adjoint, Honoré Bailet, montre que la gestion de la commune de Nice était sclérosée au début des années 1990. L'autre leçon à retenir de l'exemple marseillais est que de toute façon, le moment était mal choisi. Mener une stratégie conversationnelle implique un coût. Or, à cette époque, la Ville de Nice voit son déficit augmenter, les travaux pour construire la voie rapide y étant pour quelque chose. Il n'était pas pensable pour la municipalité de mener une stratégie, en l'occurrence conversationnelle, impliquant un coût important. Régulièrement, et ce depuis Pierre Mathis, les autorités ont craint que le projet ne voie que tardivement le jour, d'où la volonté de l'équipe de Jacques Médecin de passer à la vitesse supérieure en ce début des années 1990. Leur projet ambitieux d'achever la voie rapide en cinq ans est un échec. Pierre Mathis, dans son discours d'inauguration du premier tronçon de la voie rapide en 1962 déclarait que, sans aide de l'État, celle-ci serait construite en 25 ans. Or, en 1991, les 25 ans sont passés, et la voie rapide n'est toujours pas achevée.

4 Un projet qui reste dans les cartons.

À partir de 1991, la mairie de Nice cherche par tous les moyens à obtenir un financement de la part de l'État. Mais cette demande échoue dans un premier temps. Le préfet de région répond à la Ville que le Contrat de plan ne peut prendre en compte la voie rapide car celle-ci ne possède pas un caractère national. C'est effectivement ce qui différencie les tunnels du Prado-Carénage et celui de Toulon. Tous deux opèrent une jonction entre deux tronçons d'autoroute, ce qui n'est pas réellement le cas de la voie rapide niçoise. La voie rapide est bien censée être jointe à l'A8 dans sa partie ouest, mais son raccordement à l'est doit être réalisé avec la pénétrante du Paillon, qui ne peut être qualifiée d'autoroute à caractère national étant donné les espaces desservis. Le 15 juin 1993, le sénateur-maire, Honoré Bailet, lance une offensive épistolaire en s'adressant au ministre de l'Équipement, aux préfets de région et de département,

au délégué à l'aménagement à Paris, et au responsable de la DDE¹⁰³². Le but est d'inscrire le projet de doublement de l'AUS dans le XI^e Plan, afin que l'État participe au financement de l'ouvrage. Les arguments employés sont les suivants : l'accroissement exponentiel du trafic niçois et l'impossibilité des finances de la ville de supporter le coût du doublement de l'AUS¹⁰³³. De plus, Honoré Bailet insiste sur le caractère départemental de la voie rapide. Ses courriers évoquent le rôle de transit de l'AUS entre la partie ouest et la partie est du département, et entre la ville de Nice et les autres villes du département. Le sénateur maire exagère quelque peu l'argument du transit puisque l'A8 remplit essentiellement cette fonction. En revanche, en ce qui concerne le lien entre Nice et les autres villes du département celui-ci est bien réel, en tout cas en ce qui concerne l'emploi, l'enseignement universitaire et le secteur hospitalier.

Le 7 juillet de cette même année, une réunion a lieu entre le préfet et les services de la ville. La position de l'État est claire sur ce sujet, malheureusement pour la Ville¹⁰³⁴. La question du transfert de domanialité a été évoqué, mais décliné car l'AUS ne répond pas aux normes nationales. Il est donc proposé à la ville de recourir à une concession ou à un contrat de ville, ce que lui conseille le préfet. La Ville de Nice s'indigne de ce refus en accusant les services de l'État de manquer de cohérence puisque le XI^e Plan prévoit d'améliorer les infrastructures de circulation urbaine. Les services municipaux reconnaissent que la voie rapide ne répond pas aux critères de l'État, néanmoins, la Ville n'accepte pas ce blocage et estime qu'une solution « politique » doit être trouvée¹⁰³⁵. Sans doute est-il question de passer directement par les hommes politiques en charge des dossiers et non par le personnel des ministères. Néanmoins, la ville se résigne, pour le moment, à étudier la possibilité du contrat de ville. Notons qu'il est de nouveau fait référence au tunnel de Saint Augustin et à son financement par péage. La délibération du 29 mars 1991 n'a donc pas totalement mis fin à ce projet.

¹⁰³² AM, 585W2, lettre d'Honoré Bailet du 15 juin 1993.

¹⁰³³ La dette de la Ville s'élève à 5 milliards de francs en 1993. RUGGIERO Alain (dir.), *Nouvelle Histoire de Nice*, Toulouse : Privat, 2006, pp. 291-292.

¹⁰³⁴ AM, 585W2, compte rendu de la réunion du 7 juillet 1993.

¹⁰³⁵ *Ibidem*.

B) L'échangeur du Var comme clé de voûte du réseau viaire niçois.

1 Le projet anachronique d'étendre le réseau viaire maralpin.

Le projet d'extension de la voie rapide doit être remis dans un contexte bien plus large. Un plan de 1994 (figure 57)¹⁰³⁶ représente l'ensemble des projets de développement du réseau viaire niçois, mais aussi un autre projet, celui de l'autoroute A8 bis. Cette dernière, proposée par les services de l'État, emprunterait un itinéraire parallèle à l'A8, tout en se trouvant au nord de celle-ci. Ce plan de 1994, inséré dans le dossier de l'échangeur du Var¹⁰³⁷, atteste que la Ville de Nice mise, à cette époque, sur un développement encore plus dense de son réseau routier. Alors que certaines villes, comme Paris, ont tempéré leurs projets en termes d'infrastructures routières, la Ville de Nice semble toujours vouloir atteindre l'objectif de la circulation « parfaite » par la réalisation de voies à grand gabarit. L'ensemble du réseau projeté sur ce plan n'est pas l'œuvre des seuls techniciens de Nice. Le projet de l'A8 bis a été pensé et souhaité par les services de l'État. Néanmoins, ce projet d'A8 bis entre dans les réflexions des services techniques niçois car il permettrait, par un jeu de vases communicants, de fluidifier la circulation automobile à Nice. Dans ce réseau complexe à plusieurs échelles, l'échangeur du Var serait une sorte de clé de voûte, assurant une cohérence à l'ensemble de la structure viaire.

Afin de faciliter notre réflexion, rappelons que la circulation peut être subdivisée en trois types : nationale, départementale, et urbaine. La circulation nationale concerne essentiellement des déplacements de transit entre les Alpes-Maritimes et le reste de la France, mais aussi entre la France et l'Italie. Ces flux sont d'ordre commercial (trafic de poids lourds en particulier), mais aussi touristique. La circulation au niveau départemental concerne essentiellement les flux pendulaires, c'est-à-dire les déplacements domicile travail entre différentes villes, et notamment autour de Nice. La circulation urbaine, celle de Nice dans notre cas, concerne la desserte interquartiers, rôle qui échoit essentiellement à l'AUS. C'est dans les années 1990, au moment où les édiles niçois planchent sur le dossier de l'échangeur du Var, que se multiplient les projets routiers autour de Nice, et ce à plusieurs échelles.

¹⁰³⁶ Nous ne connaissons pas l'auteur du plan, mais étant donné qu'il est accompagné d'un document intitulé « Rendez-vous à Paris du 19/01/1994 » et qu'il est marqué du sigle de la Ville de Nice, nous pensons que les services techniques niçois en sont l'auteur.

¹⁰³⁷ AM, 585W2.

Nous analyserons d'abord les projets routiers au sein de l'agglomération niçoise avant d'étudier leurs liens avec le projet de l'A8 bis.

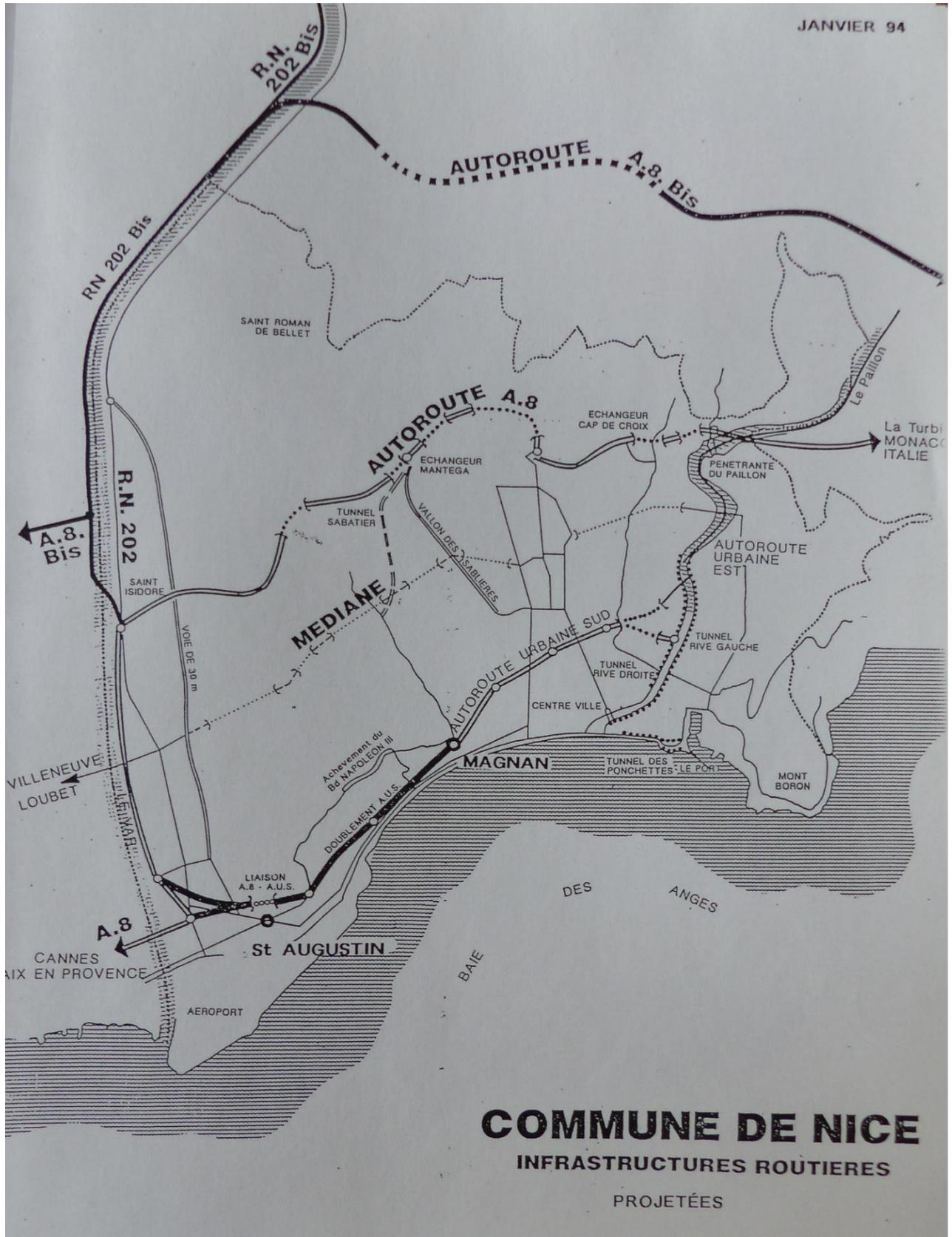


Figure 57. Plan des infrastructures projetées dans la commune de Nice et sa proche périphérie, 1994. AM, 585W2.

2 Fluidifier la circulation urbaine par l'extension de la trame routière.

L'extension de la voie rapide est, certes, un projet phare de la municipalité niçoise en termes de déplacements, mais il n'est pas le seul. Des améliorations sont effectivement pensées au niveau de la commune niçoise, non sans lien avec les projets de l'État. Tout d'abord, la Ville travaille à améliorer l'arrivée des automobilistes à ses portes. Outre la liaison entre l'AUS et l'A8 que nous avons déjà traitée, la Ville souhaite faciliter son accès aux automobilistes en provenance de la plaine du Var, d'où l'idée de créer une RN 202 bis. L'examen des programmes électoraux montre un consensus des politiques sur la nécessité de créer cette liaison. Les flux pendulaires se sont accrus entre Nice et les communes de la plaine du Var. À l'instar de ce que nous avons pu constater pour la liaison AUS-A8, une contestation populaire a vu le jour quant à ce nouveau tracé sans que le contre-projet (améliorer la RN 202 existante) ne soit adopté. La Ville développe aussi son entrée Nord avec la continuation du projet de l'AUE¹⁰³⁸. La jonction entre l'AUE et l'AUS doit permettre aux automobilistes de traverser le centre-urbain sans encombre, ce qui pourrait être très intéressant pour les habitants de la vallée du Paillon travaillant dans le centre-ville niçois.

Enfin, la municipalité et les services techniques envisagent de fluidifier la circulation dans le secteur nord et nord-ouest de la commune. Ce secteur est effectivement difficile à desservir en raison du relief découpé en plusieurs vallons. Or, cette zone s'est urbanisée depuis quelques décennies et il apparaît nécessaire d'en améliorer la desserte. Les habitants des collines de l'ouest travaillant dans le centre-urbain de Nice s'y rendent en empruntant les vallons des collines qui convergent vers la promenade des Anglais, contribuant à la saturer davantage. L'idée émerge alors, dans les services techniques, de concevoir une « Médiane »¹⁰³⁹. Cette nouvelle route partirait de la plaine du Var, traverserait les collines de Nice Ouest pour déboucher sur le boulevard de Cessole. Puis, cette Médiane repartirait de l'avenue du Ray, pour rejoindre l'AUE à hauteur du quartier Pasteur.

Avec un tel projet, c'est une véritable parallèle à la voie rapide, en moins large, qui desservirait le nord de Nice dont le développement de la voirie a jusqu'à présent été très contraint par la topographie. La presse présente d'ailleurs cet axe sous un jour très favorable :

¹⁰³⁸ Autoroute Urbaine Est (pénétrante du Paillon).

¹⁰³⁹ Entretien avec Philippe Pen, 11 octobre 2021.

[...] il faut souhaiter, en effet, que ce projet aboutisse rapidement. C'est incontestablement celui qui rassemble le plus vaste consensus, au point même qu'on se demande s'il n'offre pas plus d'intérêt pour la ville [que l'échangeur du Var]. La voie médiane désengorgerait largement le trafic niçois ; mieux même sans doute que la double voie rapide. Et sans nuisances pour les riverains.¹⁰⁴⁰

Nice Matin apparaît un peu versatile dans sa remise en question du doublement de la voie rapide puisque ce doublement a été défendu par le quotidien lui-même¹⁰⁴¹. Pour des raisons de sécurité routière, il est plutôt cohérent de terminer le doublement de la voie rapide. Sans contester le projet de la Médiane, notons que certains journalistes continuent de prendre parti pour la réalisation d'infrastructures routières à l'heure où une partie de la population et des élus politiques évoquent la nécessité de développer les modes de transport doux, comme le tramway.

3 L'A8 bis comme exutoire de la circulation départementale et nationale.

Le projet de l'A8 bis présente une connexion intéressante avec le réseau viaire niçois, bien qu'il s'agisse d'un projet hors des limites communales niçoises. Tout d'abord, les élus locaux et l'État doivent s'entendre en ce qui concerne l'A8. L'État souhaite, favoriser le transit dans les Alpes-Maritimes, département saturé. À l'inverse, les élus locaux, comme le maire de Nice et ceux des autres villes littorales, souhaitent que leurs villes soient mieux desservies par l'A8 afin que cette dernière puisse absorber davantage le trafic urbain :

Il faudrait que le transit autoroutier soit assuré par l'A8 bis, et que l'A8 devienne une autoroute urbaine de contournement, si possible gratuite comme dans d'autres agglomérations.¹⁰⁴²

Nice est d'autant plus intéressée qu'elle ne bénéficie pas de périphérique urbain à proprement parler. D'une part, Nice est confrontée comme Marseille aux contraintes de son site. Alors que le rivage fait la richesse de Nice sur le plan touristique, il l'empêche de bénéficier d'un périphérique urbain au sud. La capacité de décongestion du trafic en est altérée. D'autre part, l'A8 ne remplit pas la fonction de périphérique urbain puisqu'elle dépend de l'État, et n'a pas pour première fonction de desservir les quartiers de Nice. La question du rôle de l'A8 a été régulièrement posée tout au long de la période que nous étudions. Nice bénéficie de trois

¹⁰⁴⁰ *Nice Matin*, « Cinq ans pour devenir une vraie autoroute. », 7 mars 1987.

¹⁰⁴¹ *Ibidem*.

¹⁰⁴² AM, 585W2, compte rendu de la réunion du jeudi 22 juillet 1993 avec la commission d'experts chargée d'un rapport sur l'A8 bis.

échangeurs la mettant en relation avec l'A8¹⁰⁴³ et elle en souhaite un quatrième à la Mantéga, un peu à l'ouest de Nice Nord, pour que son centre-ville soit mieux desservi. L'échangeur de la Mantéga serait relié au centre-ville niçois, et à la Médiane grâce au tunnel Sabatier, et à un nouvel axe dans le vallon des Sablières (figure 58)¹⁰⁴⁴. De ce fait, l'A8 serait reliée au cœur de la métropole niçoise, ce qui permettrait aux habitants du centre-ville d'emprunter l'A8 pour se rendre à l'ouest du département, sans avoir à emprunter l'AUS qui est souvent congestionnée à l'époque. La construction d'infrastructure apparaît aux édiles niçois comme la seule solution envisageable. En sens inverse, cet échangeur permettrait aux non-Niçois d'entrer plus facilement dans le centre-ville. Nous remarquons encore une fois, que la Ville de Nice tient pour essentiel de relier son réseau viaire à celui de l'A8, tant au niveau de Saint Augustin qu'au niveau de Nice Nord, afin de transformer celle-ci en véritable périphérique urbain.

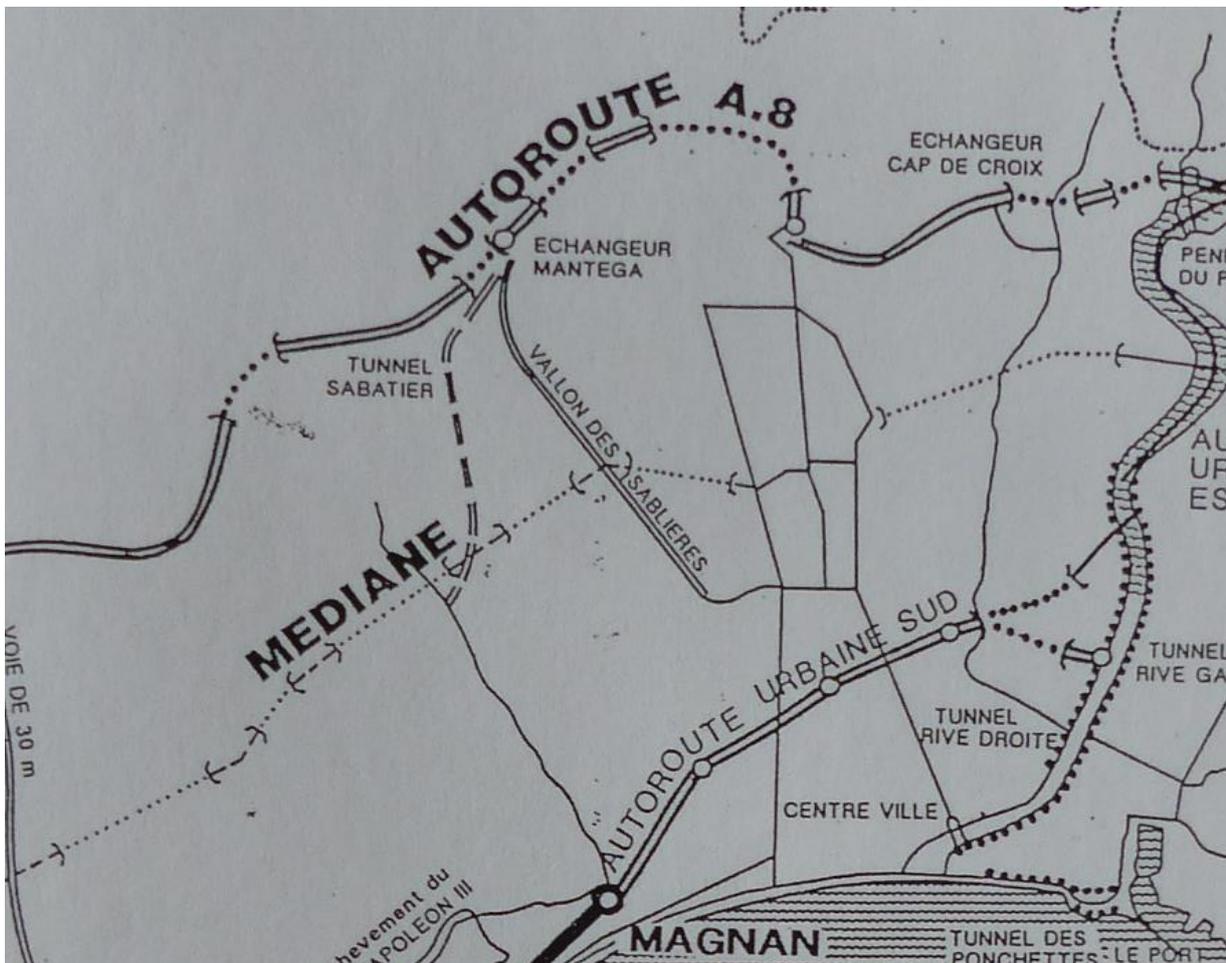


Figure 58. Agrandissement du plan des infrastructures projetées, 1994. AM, 585W2.

¹⁰⁴³ Les échangeurs se trouvent à : Nice Saint Isidore à Nice Ouest (sortie 52), Nice Nord (sortie 54), Nice Est (sortie 55).

¹⁰⁴⁴ Plan de janvier 1994, et entretien avec Philippe Pen du 11 octobre 2021, ex-directeur du service des infrastructures de la Ville de Nice, puis de la Métropole Nice-Côte d'Azur.

Or, les services de l'État ont un projet au début des années 1990 pour concilier les différentes échelles de circulation. La solution consisterait en la construction d'une nouvelle autoroute : l'A8 bis. Une documentation abondante concernant cette autoroute est conservée dans les archives de la voie rapide, ce qui montre que, pour les décideurs de l'époque, les deux projets sont liés. Cette A8 bis, aurait pour mission de traverser les Alpes-Maritimes, et d'assurer la circulation de transit, dévolue à l'A8. Cette A8 bis desservirait mieux l'arrière-pays niçois et permettrait une meilleure répartition du peuplement du département, trop concentrée sur le littoral¹⁰⁴⁵ ¹⁰⁴⁶. Il est aussi prévu de conférer à cette autoroute un caractère international, non seulement par la liaison qu'elle assurerait avec la côte ligure à la place de l'A8, mais aussi par un nouveau projet routier devant relier les Alpes-Maritimes à Turin grâce à un tunnel sous les Alpes. Les autorités françaises, et surtout italiennes, souhaitent une jonction entre Nice et Turin, qui emprunterait un axe passant soit par la vallée de la Vésubie, soit par le secteur de Tende¹⁰⁴⁷. L'ère des grandes infrastructures routières ne semble pas achevée dans les Alpes-Maritimes. Les autorités locales restent ainsi dans une logique qui nous apparaît aujourd'hui anachronique : au lieu de développer les transports publics au sein de Nice, le but est, au contraire, d'utiliser et de développer davantage la voirie autoroutière. Selon Philippe Graff, les infrastructures modernes comme l'autoroute A8 et les voies rapides niçoises ont été achevées tardivement en comparaison avec ce qui s'est fait ailleurs au niveau national. Les autorités se sont appuyées sur le réseau viaire d'avant 1940 pour assurer la circulation. Les grandes infrastructures typiques des Trente Glorieuses comme l'AUS et l'AUN ont été réalisées avec un certain retard¹⁰⁴⁸, ce qui est tout à fait vrai pour le cas de l'AUS. Ce retard des édiles niçois a perduré et il a été préjudiciable à la mise en place d'une véritable politique de transports en commun : « l'immobilisme a régné en matière de transports collectifs, les pouvoirs publics privilégiant l'automobile. »¹⁰⁴⁹

Ce projet rencontre un accueil mitigé selon les appartenances politiques. Tout d'abord, un relatif consensus apparaît en ce qui concerne le rôle de l'AUN. Les hommes politiques de tous bords revendiquent cette transformation de l'A8 en AUN. Lors des élections de 1988 et

¹⁰⁴⁵ Certains spécialistes, dont Jean Pieffort (ancien technicien de la DDE des Alpes-Maritimes), contestent la pertinence de cette réflexion. Entretien avec Jean Pieffort, 15 novembre 2021.

¹⁰⁴⁶ Le projet sera d'ailleurs refusé par les élus du Moyen-Pays qui souhaitent garder le contrôle du développement de leur espace. JOURDAN Gabriel, « Ville, automobile et planification urbaine. Le cas de la Côte d'Azur », Exposé présenté à la Faculté de Droit de l'Université de Nice – Sophia Antipolis le mardi 11 février dans le cadre des réunions mensuelles du GIR Maralpin, pp. 5-6.

¹⁰⁴⁷ *Nice Matin*, « Peut-être pas d'A8 bis à l'Est du fleuve Var », 15 janvier 1991.

¹⁰⁴⁸ GRAFF Philippe, « Un regard urbanistique sur les mutations du tourisme à Nice lors des Trente Glorieuses », *Recherches régionales*, n°212, p. 96.

¹⁰⁴⁹ *Ibidem*, p. 96.

1989, les écologistes réclament la gratuité de l'A8, en tout cas pour sa partie longeant le flanc nord de Nice¹⁰⁵⁰. En revanche, le projet d'A8 bis est davantage contesté, notamment par les écologistes et le Parti Socialiste. Dans le cas des écologistes, il est tout à fait logique que ceux-ci se soient opposés à ce projet. Concernant le Parti Socialiste, les motivations sont plus complexes à cerner car il peut s'agir d'une réelle conviction comme d'une stratégie de contestation du pouvoir en place.

La politique d'extension des infrastructures routières s'essouffle durant cette période. Si les techniciens de l'État et les exécutifs des communes proposent encore d'étendre le réseau viaire, les partis politiques ne suivent plus forcément cette tendance. Cette évolution est sans doute liée à ce « phénomène sociologique d'incitation à la protection de l'environnement dont il est impossible de négliger l'importance »¹⁰⁵¹ que les services techniques de la Ville de Nice ont déjà constaté. Les projets routiers ne font plus l'objet d'un consensus entre les services techniques et certains partis politiques, mais aussi entre les services techniques et la population.

4 L'influence déclinante, mais toujours présente, de l'ère des grandes infrastructures.

Plusieurs conclusions peuvent être tirées de ce projet d'ensemble. D'une part, ces projets paraissent bien onéreux. Certes, le projet de l'A8 bis aurait été pris en charge par l'État, et celui de la RN 202 bis par plusieurs collectivités dont le département. En revanche, la Médiane, le vallon des Sablières et le tunnel Sabatier auraient été à la charge de la commune de Nice¹⁰⁵². Pourtant, les archives de la Ville de Nice montrent que la réalisation de la liaison AUS-A8 a pris beaucoup de retard en raison de la question du financement. La Ville ne peut plus emprunter en raison de la dette colossale laissée par la politique ambitieuse de Jacques Médecin, et l'État ainsi que les autres collectivités ont refusé d'accorder toute aide financière. On se demande dès lors comment la municipalité aurait fait pour financer tous ces travaux, mis à part en les étalant sur un temps très long¹⁰⁵³.

D'autre part, cette politique est révélatrice d'une focalisation très forte autour de l'automobile, tant chez les élus que chez les citoyens niçois. Il est vrai que le projet d'un métro

¹⁰⁵⁰ AM, 1025W36, programme de la Liste d'Union Roubault-Hancy-Accolla aux élections municipales de 1983.

¹⁰⁵¹ AM, 585W2, compte rendu de la réunion du 31 mai 1989.

¹⁰⁵² *Nice Matin*, « Nice : le doublement de la Voie rapide n'est plus un mythe », 24 décembre 1993.

¹⁰⁵³ Rappelons que le doublement de la voie rapide n'a été terminé qu'en 2007.

est mentionné à plusieurs reprises dans les documents administratifs. Néanmoins, la masse importante des correspondances au sujet de la liaison AUS-A8 révèle que ce dernier projet était de très loin prioritaire sur celui d'un éventuel métro. On ne peut parler d'une politique de transports en commun d'envergure à cette époque, et la conception du « tout automobile » demeure. Quelle était la position des Niçois vis-à-vis de l'automobile ? L'étude des courriers des comités de quartier n'atteste pas le souhait de voir la création d'un métro ou d'un tramway. Les lettres adressées par les comités de quartier à la Ville relèvent bien du réflexe NIMBY. Jacques Médecin a, de plus, bénéficié d'une certaine aura auprès d'une grande partie de la population, et son échec final est dû à ses démêlés avec la justice, et non à un rejet par les Niçois. Il existe une entente globale entre les autorités municipales et la population au sujet de la politique automobile, même si des conflits existent autour des tracés. Ce phénomène est également sensible dans les autres villes de la Côte d'Azur. Mais, ce choix politique de la municipalité présente le risque d'encourager la circulation automobile. Sans cesse, les documents administratifs pointent du doigt le risque d'une asphyxie future de Nice en termes de circulation automobile, mais on peut se demander si les autorités n'ont pas indirectement favorisé cette croissance de la circulation. Nous posons l'hypothèse que les autorités municipales, sans pour autant le souhaiter, ont contribué par une politique trop centrée sur l'automobile, à entretenir une culture de l'automobile déjà fortement ancrée dans la population qui a eu pour conséquence une croissance continue de la circulation routière dans Nice et ses environs.

Tel un serpent qui se mord la queue, la diffusion de l'automobile a permis aux personnes travaillant à Nice de pouvoir se loger à la campagne, mais ceci a eu une conséquence sur la saturation du trafic le long de la rive gauche du Var, et sur l'entrée Ouest de Nice. Les travaux de Yacov Zahavi nous éclairent sur cette dynamique. Comme nous l'avons vu en introduction les « gains de vitesse conduisent non pas à une réduction du temps de transport, mais plutôt à un allongement de la portée des déplacements »¹⁰⁵⁴. De plus, une autre hypothèse est que, plus on bâtit d'infrastructures routières, plus les ménages sont enclins à se procurer une automobile. La construction de nouvelles infrastructures routières n'aurait pas, selon ces hypothèses, pu permettre de fluidifier le trafic niçois et plus généralement maralpin. La construction d'infrastructures routières peut avoir pour avantage de permettre aux personnes résidant en ville de choisir leur lieu de résidence dans un lieu présentant une meilleure qualité de vie.

¹⁰⁵⁴ CROZET Yves, « Économie des rythmes urbains », *EspacesTemps.net*, Travaux, 9 mai 2019, <https://www.espacestemp.net/articles/economie-des-rythmes-urbains/>, p. 3.

L'installation de nouveaux résidents dans les communes périphériques à une grande commune centrale, favorise le développement de localités rurales. Par conséquent, le choix de permettre la circulation automobile ou non n'est pas un mal en soi. Tout dépend des perspectives de développement qui ont été faites par la commune centrale.

Le cas de l'échangeur du Var est le premier et le seul exemple d'un échec du projet de la voie rapide pour la période que nous étudions. Il s'agit d'un échec important car l'échangeur aurait supporté un trafic automobile très important entre l'A8 et la voie rapide. Malgré ses efforts acharnés, la municipalité ne parvient pas à imposer son projet pour, principalement, deux raisons qui se sont cumulées : l'aspect financier et le mécontentement populaire. La question financière a été effectivement le talon d'Achille du projet. La politique ambitieuse, voire parfois mégalomane menée par Jacques Médecin a conduit la Ville à un endettement tel que sa capacité d'autofinancement en devient nulle. Les édiles locaux doutent même que des établissements bancaires accordent des prêts à la Ville pour des projets d'aménagement. Ne sachant où trouver des financements, la Ville se tourne vers ce qui semble être la solution miracle : un péage urbain. Toutefois, cette idée de péage s'avère être une véritable boîte de Pandore. Non seulement ce projet est, bien entendu, impopulaire auprès des automobilistes, mais, de plus, il nécessite l'aval du Conseil d'État. Or, c'est pour remplir les conditions juridiques, auxquelles est soumise l'accord du Conseil d'État, que la Ville prend une décision qui se révèle par la suite fatale au projet : supprimer les échangeurs de la branche Nord de l'AUS. Cette suppression entraîne un mécontentement de la part des quartiers concernés puisque leurs habitants acceptent mal de ne pas être desservis par la voie rapide. Cette incompréhension est d'autant plus justifiée que la voie rapide est, depuis les années 1960, destinée à la desserte interquartiers. La municipalité se trouve donc en contradiction avec elle-même, et c'est pourquoi elle est mise en difficulté lors des débats publics de 1990.

Cet échec du projet de l'échangeur du Var est riche en enseignements. D'une part, nous remarquons que le personnel municipal reste fidèle au plan de la voie rapide tel qu'il avait été dessiné par Pierre Mathis une trentaine d'années auparavant. Cette continuité dans le projet s'explique par la longévité professionnelle du personnel politique municipal, et en particulier de son maire, mais aussi par la pertinence du projet. La plaine du Var est bien devenue le centre du département des Alpes-Maritimes, tant dans le domaine administratif qu'économique. C'est un espace qui s'est développé grâce à l'automobile, tant et si bien que le développement de la plaine du Var ne peut, à cette époque, continuer sans prendre en compte la place centrale

qu'occupe l'automobile. En revanche, nous pouvons nous interroger sur la mégalomanie des projets routiers qui sont pensés à cette époque. L'échangeur de la plaine du Var doit en fait servir de clé de voûte à un réseau viaire appelé, à l'époque, à s'étendre davantage par la création de la Médiane au cœur de Nice, et par l'A8 bis parallèlement à l'autoroute A8. Loin de remettre en question le primat de l'automobile, les autorités municipales, mais aussi départementales, restent très focalisées sur ce moyen de transport. Celui-ci a été la panacée dans les années 1950-1960, mais son règne tend à décliner dans les années 1980-1990. L'étude de l'échangeur du Var révèle une constante depuis 1960 : la municipalité niçoise est prise dans une fuite en avant, dont la seule issue pour elle semble être la réalisation d'une voirie optimale pour décongestionner définitivement le trafic local. Mais la réalisation de l'échangeur du Var et de l'A8 bis auraient-ils stoppé cet engrenage, ou bien l'auraient-ils accéléré ? Nous ne nous risquons pas à ce genre de spéculation.

L'autre enseignement de cet exemple est l'évolution de la population et des hommes politiques à l'égard des aménagements routiers. Nous n'avons pas constaté de rejet global et radical des aménagements routiers menés par la Ville de Nice. Les réélections de Jacques Médecin attestent la popularité de sa politique. Ce n'est pas tellement le projet de l'échangeur du Var qui a été remis en question, mais plutôt l'application du projet : la présence d'un péage et l'absence d'échangeurs sur la branche nord. Des forces politiques comme les écologistes se sont opposés au projet d'échangeur du Var dans son essence même, mais il est douteux que l'ensemble des automobilistes niçois se soient sentis concernés. L'utilité de la voie rapide n'est pas remise en cause par l'ensemble des forces politiques. Les principaux partis ne sont pas forcément favorables à l'échangeur du Var, mais pratiquement tous soutiennent la nécessité de doubler la voie rapide. La question qui se pose à présent est de savoir si ce souhait est le fruit d'une véritable adhésion au projet de la voie rapide, ou plutôt un choix dicté par la contrainte et le réalisme.

Chapitre 2 Jacques Peyrat et le piège du *sentier de dépendance* (1993-1999).

Lors de son arrivée à la mairie de Nice, Jacques Peyrat n'est pas favorable à la continuation des travaux de la voie rapide. Néanmoins, les services techniques le convainquent de persévérer. C'est ainsi qu'est relancé le projet de voie rapide. L'autre intérêt de ce chapitre sera d'étudier comment la voie rapide continue d'influer sur le cadre de vie de ses riverains, tant en ce qui concerne la préservation du patrimoine, que menacent parfois les travaux, que par la dégradation des conditions de vie. Toutefois, comme nous le verrons, la municipalité sera cette fois-ci plus à l'écoute des Niçois.

I. Une volonté de changement qui se heurte à la nécessité d'achever ce qui a été entrepris.

A) Un début de changement sous le premier mandat de Peyrat.

1 Un climat politique moins favorable aux aménagements routiers.

Le climat politique de la Côte d'Azur est moins propice aux grands projets d'infrastructures routières au cours de la deuxième moitié des années 1990. Par exemple, Jacques Peyrat, nouveau maire de Nice en 1995 n'est pas favorable à la continuation des travaux de la voie rapide. Cependant, le nouvel élu accepte de s'y résoudre, essentiellement pour des raisons de sécurité.

Les différentes élections des années 1990 révèlent à la fois une dénonciation constante des problèmes de circulation, mais aussi une opposition forte entre les partis politiques sur la question des infrastructures routières. En ce qui concerne les élections municipales niçoises, rappelons tout d'abord que celles-ci correspondent à une transition majeure puisque, pour la première fois depuis 1928¹⁰⁵⁵, aucun bulletin de vote n'est au nom de Médecin. Le climat politique correspond à celui de la fin d'une ère, et à la remise en question du clientélisme qui a prévalu pendant de nombreuses années dans la cité niçoise. Parmi les différents thèmes abordés figure, bien entendu, celui de la circulation. L'analyse des professions de foi des candidats¹⁰⁵⁶

¹⁰⁵⁵ Si l'on excepte la courte période (septembre 1944-octobre 1947) durant laquelle Jean Médecin n'a pu exercer sa fonction de maire en raison de ses positions politiques durant le Second conflit mondial.

¹⁰⁵⁶ AM, 1025W37.

montre une dénonciation, constante à Nice, des difficultés de circulation, sans que le doublement de la voie rapide soit pour autant explicitement évoqué. Si nous prenons l'exemple de la droite, qui a imposé lors de ces élections, les différents candidats proposent des solutions ne s'inscrivant pas dans la perspective du « tout automobile ». Le candidat du centre-droit, Rudy Salle, propose une politique de transport en commun et de stationnement plus ambitieuse alors que le maire sortant, Jean-Paul Baréty, se dit en faveur de la mise en place d'une intermodalité autour de la gare. Le candidat divers-droite, et futur maire de la ville, Jacques Peyrat, est en revanche plus discret dans ce domaine bien qu'il pointe également du doigt « l'accroissement des difficultés de circulation ». Le parti écologiste, en toute logique, apparaît le plus ambitieux en la matière puisqu'il propose de mettre en place un tramway, des pistes cyclables, et de développer les zones piétonnes. Comme pour les précédentes analyses, notre travail est limité du fait que tous les candidats ne développent pas précisément leur programme dans leur profession de foi.

Toutefois, l'analyse des professions de foi des candidats aux élections législatives de 1997¹⁰⁵⁷ est plus riche d'enseignements sur la perception du développement des infrastructures routières. Les partis politiques s'opposent fortement sur plusieurs projets d'actualité : le développement des axes de circulation à travers la chaîne des Alpes, l'A8 bis¹⁰⁵⁸ et le doublement de l'AUS. Dans le premier cas, ce sont les hommes politiques de droite qui se prononcent essentiellement pour le désenclavement des Alpes-Maritimes à travers les Alpes et les Préalpes. Dès 1986, Charles Ginésy¹⁰⁵⁹, conseiller général des Alpes-Maritimes, réclamait l'ouverture d'une voie express entre Nice et Grenoble¹⁰⁶⁰. Cette volonté de désenclavement est reprise par deux candidats : le candidat UDF-RPR¹⁰⁶¹ dans la 1^{ère} circonscription niçoise, Charles Ehrmann, propose de réaliser le tunnel du Mercantour et la voie express Nice-Grenoble, et le candidat UDF-RPR dans la 5^e circonscription, Christian Estrosi, se dit favorable à une « amélioration des voies de communication pour faciliter le désenclavement [des] vallées et la circulation dans Nice, dans le strict respect des populations et de la protection de la nature ». La prudence des propos du candidat dans la 5^e circonscription nous laisse entendre que la population est particulièrement réceptive aux problématiques environnementales, et aussi et

¹⁰⁵⁷ AM, 1025W37.

¹⁰⁵⁸ Le projet d'A58, rejeté par les élus locaux, a été remis à l'ordre du jour avec la Directive Territoriale d'Aménagement, approuvée par l'Etat en 2003 (in GRAFF Philippe, *Une ville d'exception : Nice, dans l'effervescence du 20^e siècle*. Nice : Serre, 2013, p.234). Néanmoins, le projet n'est plus évoqué de nos jours.

¹⁰⁵⁹ Charles Ginésy a été également maire de Péone dans les Alpes-Maritimes, et sénateur. Il occupe la fonction de président du conseil général de 1990 à 2003.

¹⁰⁶⁰ *Nice Matin*, « Les élus veulent une voie rapide entre Nice et Grenoble », 5 décembre 1986.

¹⁰⁶¹ L'UDF (centre-droit) et le RPR (parti de droite) ont mis en commun leurs candidatures lors de ces élections.

surtout, à son bien-être. Encore une fois, nous émettons l'hypothèse que l'échec du projet de l'échangeur du Var, s'il n'a pas détourné les édiles locaux de leurs projets en termes d'aménagements, a néanmoins fortement marqué les esprits. Il s'agit pour les candidats de droite de continuer à défendre leur vision du développement local, tout en tentant de rassurer la population. Le camp UDF-RPR dans la 3^e circonscription, Rudy Salle, propose même un changement radical dans le projet de l'A8 bis : « l'État a retenu ma proposition d'un tracé souterrain pour le contournement de Nice par l'autoroute A58, qui concilie l'intérêt économique de l'autoroute et la préservation de nos sites magnifiques ». Le but est de poursuivre les aménagements routiers en cours en les habillant de vert afin de réunir le plus grand nombre possible d'électeurs.

En revanche, l'opposition politique conteste la pertinence de cette vision. Le Parti Socialiste et les Verts sont unanimes dans leur rejet du tunnel du Mercantour et de l'A8 bis. Cependant, ces deux partis ne peuvent pas ignorer qu'une grande partie de leur électorat circule malgré tout en automobile. L'exemple de la candidature du socialiste Paul Culturello montre cet effort de conciliation. Le projet de l'A58 (A8 bis) est défini comme « inutile et dévastateur » tandis que le projet de tunnel du Mercantour serait un « projet de couloir à camions économiquement non viable ». Les solutions proposées consistent à mettre en place le ferroutage en lieu et place du projet de tunnel du Mercantour, et à désenclaver le haut-pays grâce au doublement de la RN 202 qui longe la plaine du Var¹⁰⁶². Il est cependant précisé que ce projet doit protéger l'agriculture, sans doute en opposition avec le développement urbain et commercial fulgurant qu'a connu la plaine du Var au détriment des agriculteurs sous l'ère Médecin. Le candidat socialiste fait ainsi preuve d'écologisme. Enfin, concernant les Niçois, le programme socialiste pour la 5^e circonscription prévoit de supprimer le péage de Saint Isidore, et de doubler la voie rapide. Par conséquent, nous pouvons constater, tant en ce qui concerne la gauche que la droite, un effort de conciliation entre deux objectifs contraires : développer les axes de communication dans un espace relativement enclavé, et protéger l'environnement et la qualité de vie. La différence est que les candidats de l'UDF-RPR sont, malgré tout, plus ambitieux en ce qui concerne les aménagements routiers que le camp adverse.

¹⁰⁶² Le projet de RN 202 bis fait l'unanimité dans la classe politique locale, sans doute parce que nombre d'automobilistes souhaitent un désengorgement de la plaine du Var, et que ce projet est moins ambitieux et onéreux que d'autres. Déclarée d'utilité publique en 1994, la RN 202 bis ne voit son chantier débiter qu'en 2002. Le projet d'A58, rejeté par les élus locaux, a été remis à l'ordre du jour avec la Directive Territoriale d'Aménagement, approuvée par l'Etat en 2003. In GRAFF Philippe, *Une ville d'exception : Nice, dans l'effervescence du 20^e siècle*. Nice : Serre, 2013, p. 234. Néanmoins, le projet n'est plus évoqué de nos jours.

C'est donc dans un climat moins favorable aux aménagements routiers qu'auparavant que Jacques Peyrat s'assied dans son fauteuil de maire. À lui la tâche de concilier développement des infrastructures de transport et préservation de l'environnement et de la qualité de vie. Malgré une nette volonté de changement, le nouveau maire se trouve pris dans un phénomène de *path dependence*.

2 Une réelle volonté de changement.

À son arrivée à la mairie de Nice, le nouveau maire souhaite engager une politique de renouvellement urbain s'inspirant de la voie empruntée par d'autres villes. Cette nouvelle logique induit une nouvelle manière de concevoir la ville, ses quartiers, et les modes de transports. Toutefois, Jacques Peyrat ne peut se lancer immédiatement dans ses projets en raison des chantiers en suspens et du gouffre financier duquel il faut sortir la ville de Nice.

Effectivement, Jacques Peyrat entend mener une politique urbaine nouvelle. Alors que l'ancienne logique s'inspirait fortement de la Charte d'Athènes, prônant le fonctionnalisme et le développement des infrastructures routières, la nouvelle tendance est de « requalifier la ville »¹⁰⁶³. La requalification urbaine correspond à une volonté de rendre la ville plus agréable à vivre pour le piéton : le critère de la qualité de vie l'emporte sur celui de l'efficacité fonctionnelle. Ce mouvement de remise en question a débuté dès la fin de l'ère Médecin¹⁰⁶⁴, et s'accélère sous Jacques Peyrat. Une étude menée par Patrick Giraud, pour la mairie, en 1994 a pour titre « réhabiliter l'héritage et la ville comme espace civique de convivialité »¹⁰⁶⁵. L'objectif est de préserver l'identité, et donc l'héritage culturel, de la ville et de ses quartiers, et de favoriser le lien social. Cette logique a été reprise sous l'ère Peyrat en étant inscrite dans le Schéma Directeur d'Urbanisme, validé par le conseil municipal le 10 mai 1996. Ainsi, le projet de liaison entre l'AUS et l'A8 est évoqué, mais dans une perspective novatrice. Alors que le précédent projet avait un caractère essentiellement routier -d'ailleurs, la Ville de Nice avait demandé une subvention en arguant que la Voie rapide était un ouvrage d'art- le Schéma directeur d'urbanisme de 1996 propose de donner une forme « urbaine » à cette liaison. Le but

¹⁰⁶³ GRAFF Philippe, *Une ville d'exception : Nice, dans l'effervescence du 20^e siècle*. Nice : Serre, 2013, pp. 235-238.

¹⁰⁶⁴ *Ibidem*, pp. 232-233.

¹⁰⁶⁵ Entretien avec Patrick Giraud, 19 octobre 2021.

est ainsi d'éviter une coupure dans la ville, ce qui est déjà le cas de la basse vallée du Var, dont les quartiers sont entrecoupés de routes et manquent de liens entre eux.

Par conséquent, la politique de déplacements urbains est repensée. La logique des Trente Glorieuses, initiée par Jean Médecin et poursuivie par son fils, a été remise en question dans d'autres villes que nous avons évoquées. La principale préoccupation de l'époque était de faciliter le transport automobile, sans que les autres moyens de transports ne soient réellement envisagés¹⁰⁶⁶. Or, la vision de l'automobile change dans les années 1990 à Nice, en tout cas chez les décideurs. Il nous est difficile d'apprécier ce changement de mentalité au niveau de la population, mais nous penchons pour l'hypothèse qu'une lente évolution en faveur d'une pluralité des moyens de transports a vu le jour, et a été concrétisée par l'équipe de Jacques Peyrat. Certains techniciens de l'ère Peyrat sont effectivement très critiques vis-à-vis de l'impact de l'automobile sur la ville de Nice en termes d'urbanité, notamment Philippe Graff :

Les pratiques collectives sont entravées par la circulation motorisée qui s'est massivement développée au cours du XX^e siècle. Les places sont devenues des aires de stationnement, les trottoirs et les dégagements ont été rétrécis par l'inlassable ouverture de couloirs de circulation, de plus en plus bruyants et pollués. Cette dérive a dégradé l'image de la ville, son identité et sa salubrité¹⁰⁶⁷.

C'est en quelque sorte un plaidoyer pour une revalorisation de l'espace public auquel se livre ce spécialiste de l'histoire urbaine de Nice.

En termes de paysages, Philippe Graff ne mâche pas ses mots :

L'essor de l'automobile a changé la perception de la ville. La conduite captant l'attention, la signalétique et la publicité brouillent le paysage urbain au détriment de la forme urbaine et de l'architecture, discernées par les conducteurs comme des masses indistinctes entre centre et périphérie, balayées par le mouvement.¹⁰⁶⁸

Nous sommes loin de la conception du paysage automobile de Georges Pompidou : « ce n'est pas parce que l'on empêcherait les voitures de circuler que l'on rendrait Paris plus beau »¹⁰⁶⁹. Désormais, on considère que la voiture détruit le lien social et qu'elle ruine le paysage, ce qui était inconcevable auparavant. Au-delà d'une autre conception de la place de l'automobile dans la ville, c'est aussi une autre structuration des transports qui est envisagée. Le slogan de l'intermodalité a été repris par plusieurs candidats aux municipales niçoises en 1995, dont le

¹⁰⁶⁶ Entretien avec Philippe Pen, 11 octobre 2021.

¹⁰⁶⁷ GRAFF Philippe, *Une ville d'exception : Nice, dans l'effervescence du 20^e siècle*. Nice : Serre, 2013, pp. 243-245

¹⁰⁶⁸ *Ibidem*, p. 245.

¹⁰⁶⁹ FLONNEAU, Mathieu, « Georges Pompidou, président conducteur, et la première crise urbaine de l'automobile », *Vingtième Siècle*, revue d'histoire, n°61, janvier-mars 1999, p. 41.

maire sortant Jean-Paul Baréty. Ce slogan se veut réalité et influence la manière dont le SDUN est conçu : la création de parcs relais est envisagée de manière à permettre une utilisation combinée de la voiture et des transports en commun comme le bus ou le train¹⁰⁷⁰. Dans cette logique d'intermodalité et de réduction de la circulation automobile est envisagée la création d'une ligne de tramway à partir de 1996¹⁰⁷¹. Il s'agit d'un tournant puisque les différents projets de métros sous l'ère Jacques Médecin n'avaient débouché sur rien de concret.

Les années 1990 correspondent ainsi à un tournant dans la manière de concevoir la ville à Nice. Toutefois, plusieurs entraves viennent compliquer la mise en œuvre du projet de la nouvelle équipe municipale.

3 Achever les travaux antérieurs et éponger la dette.

En matière d'urbanisme, le changement ne peut se faire que de manière lente. Construire, et même déconstruire nécessitent d'importants travaux et du temps, et certains projets ne peuvent être abandonnés en cours de route, même si la vision du développement urbain des décideurs change radicalement. C'est exactement le problème auquel est confronté Jacques Peyrat en 1995. Celui-ci prend contact avec les techniciens concernés par le chantier de la voie rapide, en leur signifiant qu'il est défavorable au concept de la voie rapide -d'ailleurs il n'en était pas question dans son programme de 1995- mais qu'il est à l'écoute d'éventuelles remarques¹⁰⁷². Les techniciens concernés, dont le directeur du service des infrastructures, Philippe Pen, insistent sur le caractère fortement accidentogène de la chaussée sud de la voie rapide. Comme nous l'avons précédemment vu, il est vrai que le risque d'accident est élevé sur cette portion de la voie rapide¹⁰⁷³. Non seulement les collisions en question peuvent être dramatiques pour les automobilistes et leurs passagers, mais en plus ils bloquent la circulation de Nice le temps que les secours interviennent. Pour cette raison, le nouveau maire acquiesce et se décide à poursuivre le projet de doubler la voie rapide qui a été relancé par la délibération du 29 mars 1991. Quant au projet de l'échangeur du Var, celui-ci n'est pas abandonné, mais repensé afin d'être inséré dans la trame urbaine. Au projet de la voie rapide peuvent être rajoutés

¹⁰⁷⁰ Voir le plan du SDUN in GRAFF Philippe, *Une ville d'exception : Nice, dans l'effervescence du 20^e siècle*. Nice : Serre, 2013, p. 237.

¹⁰⁷¹ GRAFF Philippe, *Une ville d'exception. Nice, dans l'effervescence du 20^e siècle*, Nice : Serre, 2013, p. 238.

¹⁰⁷² Entretien avec Philippe Pen, 11 octobre 2021.

¹⁰⁷³ Voir pp. 262-264.

d'autres comme l'AUE ou encore les aménagements prévus sur le port de Nice et dans son quartier.

L'autre élément qui entrave l'action de la nouvelle municipalité est la question financière. Outre les détournements qui ont pu avoir lieu sous les mandats de Jacques Médecin, ce sont surtout plusieurs projets qui grèvent les finances locales. Le nouveau maire, Jacques Peyrat, pointe du doigt les projets d'Acropolis, du parc Phoenix, et de la promenade des Arts, qui auraient nécessité d'importants financements¹⁰⁷⁴. Il faut également y rajouter la Société immobilière de la Ville de Nice, Nice-Communication et le parc Zygofolies¹⁰⁷⁵... En 1998, Nice est endettée à hauteur de 5 milliards de francs, alors que le budget annuel de la Ville est de 4,4 milliards¹⁰⁷⁶. La Ville doit payer des annuités de 900 millions de francs, dont 500 millions pour le seul remboursement des intérêts¹⁰⁷⁷. Il n'est pas étonnant qu'Honoré Bailet ait déclaré que le projet de l'échangeur du Var ne pouvait pas être financé par des emprunts auprès des établissements bancaires, qui auraient certainement refusé de les accorder. Selon *Nice Matin*, « Cette dette engloutit près de la moitié des contributions directes. Les folies de la décennie 1980 continuent de peser de tout leur poids »¹⁰⁷⁸. La hausse des taxes et impôts locaux, que Jacques Médecin avait souhaité éviter pour des raisons électorales, est dès lors inévitable. En 1998, Nice est la 3^e ville de France où la taxe foncière est la plus élevée et la 5^e pour la taxe professionnelle¹⁰⁷⁹. C'est à partir de 1998 seulement que la capacité d'autofinancement de la Ville s'améliore. Néanmoins, des chantiers comme ceux du tramway devront attendre les années 2000 avant de voir le jour.

B) Fabron et les Bosquets, des quartiers en attente de desserte.

Comme nous l'avons dit, les responsables techniques de l'administration municipale estiment qu'il faut achever les travaux de la voie rapide, en tout cas, le doublement de la chaussée nord. Celle-ci comprendrait deux échangeurs à hauteur des quartiers de Fabron et des Bosquets. Il s'agit justement de quartiers qui souffrent, dans les années 1990, d'une desserte insatisfaisante. Les riverains se sont d'ailleurs fait entendre lors du débat public du 22 novembre

¹⁰⁷⁴ *Nice Matin*, « Impôts : l'héritage Médecin », 28 août 1998.

¹⁰⁷⁵ GRAFF Philippe, *Une ville d'exception : Nice, dans l'effervescence du 20^e siècle*. Nice : Serre, 2013, p. 233.

¹⁰⁷⁶ *Nice Matin*, « Impôts : l'héritage Médecin », 28 août 1998.

¹⁰⁷⁷ RUGGIERO Alain (dir.), *Nouvelle Histoire de Nice*, Toulouse : Privat, pp. 291-292.

¹⁰⁷⁸ Numéro de *Nice Matin* du 14 mai 1996, in GRAFF Philippe, *Une ville d'exception : Nice, dans l'effervescence du 20^e siècle*. Nice : Serre, 2013, p. 233.

¹⁰⁷⁹ *Nice Matin*, « Impôts : l'héritage Médecin », 28 août 1998.

1990, en refusant la suppression des échangeurs de Fabron et des Bosquets. Il est donc nécessaire que le doublement de la voie rapide s'accompagne d'une desserte de ces quartiers.

L'urbanisation a effectivement couvert une bonne partie des collines du quartier de Fabron. Dans les années 1950, ces collines étaient relativement peu urbanisées, si ce n'est le long des vallons Gattamua et de Fabron. De nombreux hivernants avaient fait bâtir des villas en raison des avantages que présentait cet espace : vue sur la mer, proximité du rivage et de la voirie littorale, et éloignement de la ville afin de profiter du calme. Or, la croissance urbaine à partir des années 1950 n'épargne pas ces collines. De nombreuses villas sont détruites (nous y reviendrons), au profit de lotissements. Les nouveaux habitants souhaitent profiter du principal avantage que recherchaient les anciens hivernants : la vue sur la mer.

Par conséquent, l'urbanisation s'aventure au-delà des vallons de Gattamua et de Fabron et se répand sur les hauteurs avoisinantes. Si de petites villas demeurent dans certaines voies, comme le chemin de l'Archet qui rejoint l'avenue de Fabron, la nouvelle urbanisation concerne des immeubles d'une très grande hauteur. Ces nouvelles constructions s'inscrivent dans la continuité du projet initial de Pierre Mathis qui était de densifier le bâti. De plus, de nouveaux équipements voient le jour. Le terrain disponible permet l'installation de plusieurs bâtiments à vocation universitaire : la Faculté de Lettres, qui est érigée en lieu et place de l'ancien château Fielding, l'Institut Universitaire de Technologies, et la résidence universitaire Jean Médecin. L'autre infrastructure majeure, et à laquelle ont été très sensibles les pouvoirs publics est l'hôpital de l'Archet¹⁰⁸⁰. Projeté dès 1974, et inauguré en 1979, cet hôpital est un équipement névralgique qui induit une forte circulation. L'ouverture de son extension l'Archet II accentue la pression sur les axes routiers. Nous avons d'ailleurs pu voir dans notre étude sur l'échangeur du Var que les édiles locaux s'étaient résignés, non sans regret, à supprimer dans leur projet l'échangeur de Fabron qui devait desservir en partie l'hôpital de l'Archet. Le quartier de Fabron des années 1990 est donc méconnaissable par rapport aux années 1950. Il s'agit à présent d'un espace très urbanisé, et qui, par conséquent, nécessite une desserte plus moderne.

¹⁰⁸⁰ Voir figure 53 p. 295.

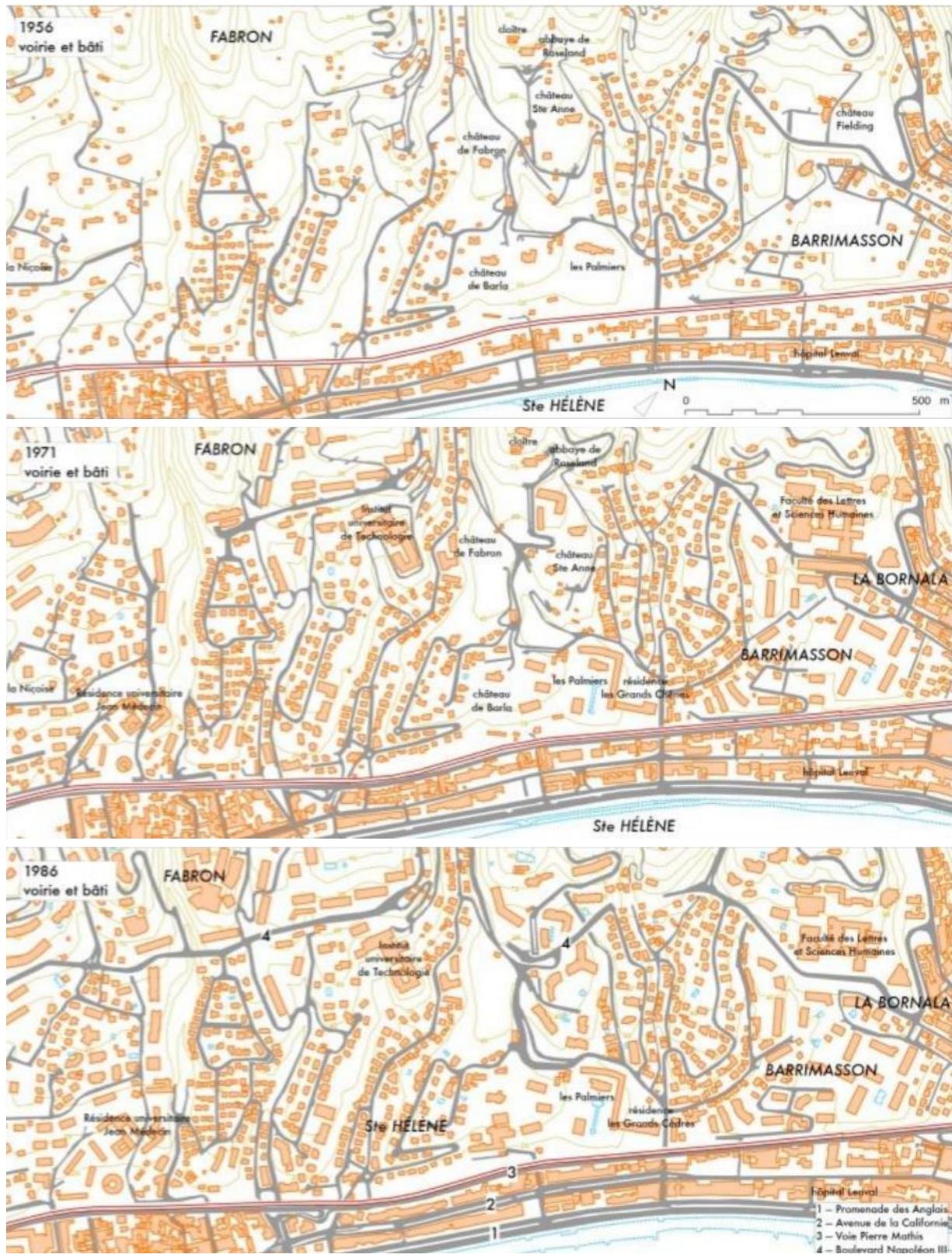


Figure 59. Évolution du quartier de Fabron : 1956, 1971, 1986. In GRAFF, *Une ville d'exception. Nice, dans l'effervescence du 20^e siècle*, Nice : Serre, 2013.

Les pouvoirs publics sont conscients de ce besoin d'améliorer la voirie locale. Déjà, Pierre Mathis avait anticipé l'urbanisation de ces zones en prévoyant la création de deux échangeurs : celui des Bosquets (vallon de Gattamua) et celui de Fabron. Cette desserte est d'autant plus importante que l'automobile est le seul moyen de transport dans ce secteur. Le tramway n'existe plus depuis 1953, et le chemin de fer ne comprend aucun arrêt dans cette zone. La seule desserte sérieuse est celle de la promenade des Anglais et de la rue de la Californie. Cependant, il s'agit d'une desserte exclusivement littorale. Aucun axe dans les collines n'est suffisamment structurant pour offrir une alternative à la circulation littorale. Le boulevard de l'Ouest, boulevard Napoléon III, ne remplit qu'imparfaitement cette fonction puisqu'il est interrompu entre l'avenue de Fabron, et l'avenue Édouard Herriot. Par conséquent, la circulation des collines est toute orientée vers les axes littoraux¹⁰⁸¹ qui constituent la véritable structure de cet espace. Peu de liens existent entre les vallons, et l'absence de voirie structurante dans les collines oblige les riverains à emprunter la voirie littorale pour se rendre en centre-ville, ou bien dans la plaine du Var. Or, cette zone correspond au goulet d'étranglement qui gêne la circulation niçoise. La circulation littorale est ainsi encombrée d'une nouvelle circulation en provenance des collines, et la chaussée sud de la voie rapide ne suffit pas à écouler ce flot de véhicules. Nous comprenons dès lors l'attente des habitants de Fabron de voir la chaussée nord, et surtout les échangeurs de Fabron et des Bosquets, réalisés.

Le nouveau maire Jacques Peyrat sait donc ce qui l'attend. Il lui apparaît nécessaire, comme le lui ont fait comprendre les services techniques, de doubler la voie rapide. Mais de plus, cette voie ne pourra être réalisée que si elle prend en compte les besoins des riverains en termes de desserte locale. Dans ce cas, c'est l'absence de voirie alternative et la configuration topographique du lieu, qui rendent la réalisation de la chaussée nord indispensable. C'est donc à partir du littoral que doit être faite une meilleure jonction entre ces quartiers et le reste de la ville. Le projet de la chaussée nord, mis à part les difficultés traditionnelles liées aux expropriations, apparaît comme un projet nécessaire et souhaité, à l'inverse de ce qui avait été le cas dans le projet présenté en 1990. Toutefois, l'un des derniers souvenirs de l'époque des villas, ultime bastion d'une époque révolue, va se dresser sur le chemin de la voie rapide : la villa Les Palmiers.

¹⁰⁸¹ GRAFF Philippe, *Une ville d'exception : Nice, dans l'effervescence du 20^e siècle*. Nice : Serre, 2013, p. 175.

II. Quand le patrimoine freine le chantier.

A) L'un des derniers vestiges de la Belle Époque.

Évoquer la villa Les Palmiers est pour le chercheur une sorte de mise en abyme, puisque ce bâtiment abrite depuis 1963 les Archives municipales de la Ville de Nice, dont sont issus de nombreux documents ayant été utiles à la rédaction de cette thèse. Or, c'est le terrain entourant cette villa qui constitue un obstacle inattendu pour le lancement du chantier du doublement de la voie rapide.

La villa Les Palmiers est effectivement un des joyaux architecturaux qui témoignent du passé fastueux des hivernants venus séjourner à Nice. Comme nous l'avons déjà évoqué, la campagne niçoise connaît la construction au cours du XIX^e siècle de nombreuses villas. Les hivernants privilégient des lieux éloignés de la ville, avec vue sur la mer, et propices à la plantation de jardins. Le site de Fabron rassemble justement toutes ces caractéristiques. C'est un professionnel du marché de l'art, le belge Ernest Gambart, qui acquiert ce terrain et y fait édifier à partir de 1873, la villa que nous connaissons aujourd'hui. Cette villa conjugue, comme la plupart des autres villas niçoises du XIX^e siècle, recherche architecturale et jardins d'agrément. La demeure, de style italien, est l'œuvre de l'architecte Marcel Biasini, auquel la ville de Nice doit d'autres édifices fameux¹⁰⁸². Les jardins ont été remaniés autour de 1925-1926 par l'architecte paysagiste Octave Godart¹⁰⁸³ dans un style s'inspirant de Versailles : un bassin central est entouré de jardins à la française. La façade sud, celle qui nous importe ici, est constituée d'une terrasse à l'italienne, surplombant une fausse rocaille.

La villa Les Palmiers est l'une des rares rescapées des villas qui émaillaient auparavant la campagne niçoise. De nombreuses villas et leurs parcs ont ainsi disparu pour laisser la place à des ensembles résidentiels aux hauteurs élevées, pouvant héberger un nombre considérable d'habitants¹⁰⁸⁴. La villa Les Palmiers a en partie connu ce sort. C'est en 1956 qu'un perspicace promoteur originaire d'Oran, Henri Cantié, anticipe le départ futur des Français d'Algérie en achetant le domaine des Palmiers pour y faire bâtir un complexe résidentiel nommé les Grands

¹⁰⁸² Marcel Biasini (1841-1913), a participé à l'Exposition Universelle de Paris en 1867, expérience qui lui a servi de tremplin. Marcel Biasini a entre autres conçu à Nice l'édifice du Crédit Lyonnais sur l'actuelle avenue Jean Médecin, l'hôtel de l'Alhambra et l'hôtel Regina tous deux sur la colline de Cimiez. Voir à ce sujet la thèse de Véronique Thuin-Caudron : THUIN-CHAUDRON Véronique, *La construction à Nice de 1960 à 1914*, thèse en histoire, Faculté de Lettres et de Sciences Humaines de Nice, 2002.

¹⁰⁸³ Octave Godart (1877-1958), est également le créateur des jardins de l'abbaye de Roseland et du château Sainte Anne. Il est l'auteur d'un ouvrage résumant sa pensée, *Jardins de la Côte d'Azur*, paru en 1927.

¹⁰⁸⁴ Outre le domaine de la villa Les Palmiers, nous pouvons citer le domaine du château Sainte Anne dans le même quartier de Fabron. L'édifice a été démoli au profit de grands ensembles qui ont émergé tout autour de l'ancien parc, seul vestige de l'ancienne propriété.

Cèdres. Les hauts bâtiments de cet ensemble ont été élevés sur l'espace de l'ancien parc, dont des vestiges demeurent de nos jours. La perspective conduisant de la villa à la terrasse italienne, en longeant le bassin central, a été préservée, ainsi que les fausses roches.

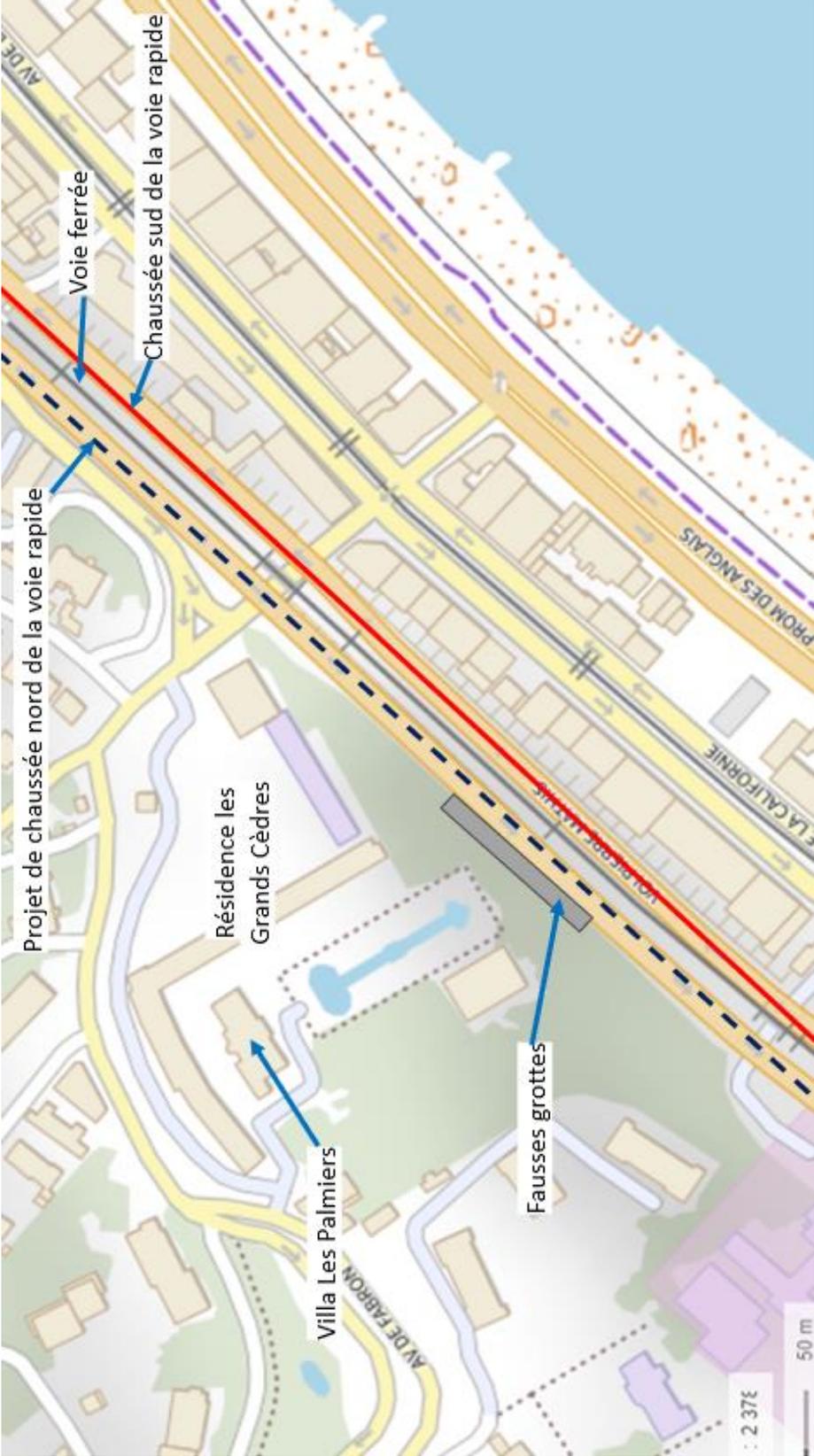


Figure 60. Situation de la villa Les Palmiers et des fausses grottes par rapport à la voie rapide. Carte réalisée par S. Bodinier, sur un plan de Géoportail.

B) Les grottes de la discorde.

Ce sont justement ces fausses grottes qui vont être l'objet d'une controverse entre le ministère de la Culture, dirigé par Jacques Toubon, et la mairie de Nice. Le nouveau ministre de la Culture entend préserver le patrimoine bâti français de province, et pour ce faire, le ministère entreprend une vaste campagne de classement des monuments architecturaux de province¹⁰⁸⁵. Cette démarche ne peut, semble-t-il que satisfaire la Ville de Nice, puisque celle-ci avait sollicité une protection de la villa Les Palmiers par un courrier de 1981¹⁰⁸⁶. Douze ans après, le Conservateur Régional des Monuments Historiques informe, par lettre du 8 avril 1993, le maire de Nice que la villa Les Palmiers sera classée monument historique en totalité. Outre le bâtiment seront classés les « décors intérieurs », et le « parc dépendant de la copropriété les Grands Cèdres ». La Ville de Nice doit confirmer à la Direction Régionale des Monuments Historiques son accord par une délibération. Ce qui aurait dû faire la joie des édiles locaux va au contraire leur causer bien des soucis. Le tracé de la voie rapide, prévu dès 1962, doit emprunter un parcours longeant la voie ferrée. Or, le domaine de la villa Les Palmiers, qui s'étendait à l'origine jusqu'au bord de mer, a été coupé en deux par le passage de la voie ferrée, un peu plus loin que l'emplacement de la terrasse à l'italienne et des fausses grottes. La construction de la chaussée nord de la voie rapide ne peut dès lors qu'empiéter sur cette partie sud du parc de la villa, ce qui aurait pour conséquence la démolition des fausses roches. Ce point, qui n'a pas posé problème en 1962 oppose la mairie de Nice à l'État à partir de 1993.

La mairie de Nice, bien que consciente de la difficulté de la tâche, tente de s'opposer au projet de classement du parc. Par délibération du 29 juin 1993¹⁰⁸⁷, le conseil municipal niçois refuse de donner son accord au projet de classement de la partie sud de la villa Les Palmiers. Toutefois, la marge de manœuvre de la Ville est bien faible face aux procédures lancées par l'État¹⁰⁸⁸ : l'inscription à l'inventaire supplémentaire, et le classement de la villa. L'État s'appuie sur la loi du 31 décembre 1913¹⁰⁸⁹, relative à la protection du patrimoine. Cette loi

¹⁰⁸⁵ Une loi-programme, 93-1437 du 31 décembre 1993, relative au patrimoine monumental, est promulguée par la suite. L'article 1 précise que « La présente loi de programme a pour objet de financer la conservation du patrimoine monumental culturel d'intérêt public ».

¹⁰⁸⁶ AM, 585W2, lettres des 26 janvier et 4 mai 1981, mentionnées dans le courrier du Conservateur Régional des Monuments Historiques au maire de Nice, datée du 8 avril 1993.

¹⁰⁸⁷ Malheureusement cette délibération est introuvable dans le registre dans lequel elle aurait dû se trouver (1D1 294. AM). La délibération qui nous intéresse est numérotée 6.28. Or, les délibérations ayant une numérotation comprise entre 5.6 et 9.1 sont absentes du registre... Nous connaissons le contenu de cette délibération par l'intermédiaire des autres documents présents dans le carton 585W2 aux Archives Municipales.

¹⁰⁸⁸ AM, 585W2, note interne du 21 août 1993 et note de synthèse du 1^{er} décembre 1993.

¹⁰⁸⁹ La loi de 1887 a instauré la possibilité de classer un monument historique. La loi de 1913 reprend cette mesure, et y ajoute celle de l'inscription à l'inventaire supplémentaire. Alors que la loi de 1887 vise à préserver les

permet de classer un monument historique d'importance locale, malgré l'opposition de son propriétaire¹⁰⁹⁰. C'est à la Commission Supérieure des Monuments Historiques que revient la tâche de désigner les sites à protéger. Dans le cas de la villa Les Palmiers, la situation est la suivante :

- L'inscription à l'inventaire supplémentaire a été décidée par un arrêté préfectoral du 23 juin 1993. Or, les services de l'État peuvent appliquer cette décision sans demander l'avis de la commune concernée¹⁰⁹¹.
- La volonté de l'État de classer la villa Les Palmiers a été annoncée par la lettre du 8 avril 1993 que nous avons évoquée. C'est dans le cadre de cette procédure que l'accord de la commune est nécessaire, mais celui-ci doit intervenir dans un délai d'un mois¹⁰⁹². Or, la commune s'est prononcée le 29 juin 1993, ce qui donne toute latitude à l'État pour classer la totalité de la villa.

Les services internes de la Ville de Nice se lancent dans une étude approfondie du dossier afin de déceler d'éventuelles irrégularités de forme, ce qu'ils finissent par trouver dans le courrier du 8 avril 1993. Sans entrer dans le détail de cette argutie byzantine, notons que les irrégularités trouvées ne permettent pas de contrecarrer les projets de l'État. L'inscription à l'inventaire et le classement de la villa Les Palmiers exigent tous deux un accord de l'État pour que la municipalité entreprenne les travaux de l'AUS. La Ville de Nice essaie, par le dialogue, de faire prévaloir l'utilité publique du chantier de la voie rapide qui, en outre, est en cours depuis les années 1960¹⁰⁹³. Nonobstant les efforts niçois, l'État reste intransigent : la Commission Supérieure des Monuments Historiques, lors de sa séance du 16 janvier 1995, décide que le parc de la villa Les Palmiers doit être classé dans sa totalité¹⁰⁹⁴. Comme l'expose le Conservateur Régional des Monuments Historiques au maire de Nice dans une lettre du 31 mai

monuments historiques « d'intérêt national », celle de 1913 entend préserver les monuments ayant un « intérêt public », ce qui permet de prendre en compte les monuments ayant un intérêt historique et culturel local.

¹⁰⁹⁰ MORAND-DEVILLER Jacqueline, JEGOUZO Yves, « Droit du patrimoine culturel : les procédures spécifiques de protection du patrimoine culturel », *La Revue administrative*, septembre-octobre 1985, 38^e année, n°227, Presses Universitaires de France, pp. 444-461.

¹⁰⁹¹ Article 2 de la loi du 31 décembre 1913, relative aux monuments historiques, dans sa rédaction du 15 novembre 1984. AM, 585W2, note interne du 21 août 1993 des services de la Ville de Nice.

¹⁰⁹² Article 1^{er} de la loi du 31 décembre 1913, et article 3 du 18 mars 1924. AM, 585W2, note interne du 21 août 1993 des services de la Ville de Nice.

¹⁰⁹³ AM, 585W2, lettre du maire de Nice, Honoré Baillet, au ministre de la Culture, Jacques Toubon. Le courrier n'est pas daté mais il a en toute vraisemblance été rédigé entre le 8 avril 1993 (courrier de la DRAC à la mairie de Nice), et le 11 octobre 1993 (date d'arrivée à la Ville de Nice de la réponse du ministère).

¹⁰⁹⁴ AM, 585W2, lettre du Conservateur Régional des Monuments Historiques au maire de Nice, du 31 mai 1995.

1995, « la tendance actuelle, en matière de protection des monuments historiques, est de considérer les édifices dans leur globalité, et non de les disséquer pour retenir tel ou tel morceau au détriment des autres. »¹⁰⁹⁵ Cette décision se fonde sur « la qualité architecturale et la richesse décorative de la demeure, l'intérêt botanique et paysager du parc, l'intervention de Biasini et de Godard, maîtres d'œuvres importants dans le courant niçois, et la place de l'ensemble dans le tissu urbain ». Devant cette fermeté de l'État au sujet de la défense des fausses roches, la Ville de Nice se résout à proposer un compromis.

Un compromis est effectivement trouvé lors d'une réunion le 21 juillet 1995¹⁰⁹⁶ qui est en fait la conclusion d'un dialogue entre les services de la Ville de Nice et l'architecte des bâtiments de France. La Ville de Nice fait d'importantes concessions : la bretelle d'entrée à Fabron est supprimée afin de ne pas endommager les fausses roches, et ces dernières devront faire l'objet de mesures de préservation¹⁰⁹⁷. Cette concession présente des inconvénients pour la municipalité niçoise. En effet, la bretelle Fabron avait, pour les autorités locales, une fonction stratégique puisqu'il s'agissait de desservir l'hôpital l'Archet. L'autre inconvénient est d'enlever une bretelle pour desservir le quartier de Fabron, dont les services municipaux appréhendent la réaction. La mairie a sans doute en mémoire le débat public du 22 novembre 1990 qui a fait échouer le projet de l'échangeur du Var. La suppression de la bretelle est justifiée par « l'objectif prioritaire de maintenir la continuité de la chaussée ». Les services insistent sur le fait que la circulation pourra en partie être reportée sur l'échangeur des Bosquets¹⁰⁹⁸. Pour ce qui est des mesures de préservation, l'inconvénient est d'ordre financier. Le surcoût serait en fait de 1,5 millions de francs, ce qui représente une somme dérisoire compte tenu du budget estimé pour le doublement de l'AUS Magnan-Saint Augustin qui est de l'ordre de 600 millions de francs. Le nouveau ministre de la Culture, Philippe Douste-Blazy, donne son accord au projet, et autorise le préfet, par un courrier du 12 mai 1997¹⁰⁹⁹, à lancer la Déclaration d'Utilité Publique. La Ville parvient ainsi à trouver une solution pour que le doublement de la voie rapide dans ce secteur puisse être opéré.

¹⁰⁹⁵ *Ibidem.*

¹⁰⁹⁶ AM, 585W2, compte rendu de la réunion du 21 juillet 1995.

¹⁰⁹⁷ *Ibidem.*

¹⁰⁹⁸ Lors de l'entretien qu'il nous a accordé, Philippe Pen convient que la suppression de cette bretelle d'entrée n'avait que de faibles conséquences sur la qualité de la circulation. Entretien avec Philippe Pen, 11 octobre 2021.

¹⁰⁹⁹ AM, 265W18.

C) Le signe d'une évolution des mentalités.

La confrontation des points de vue opposés de l'État et de la Ville est révélatrice d'un changement dans la perception du patrimoine par les institutions, et par la population. La conservation du patrimoine bâti avait moins d'importance dans les années 1950-1960 que la modernisation des villes¹¹⁰⁰. Il faut attendre la création du ministère des Affaires culturelles en 1959, avec André Malraux à sa tête, pour qu'un changement, lent mais irréversible, s'opère dans les mentalités¹¹⁰¹. Selon le président Valéry Giscard d'Estaing : « Je voudrais que les visiteurs se disent que les œuvres d'art sont à eux, qu'elles n'appartiennent pas à une entité abstraite l'État : c'est le bien commun de tous les Français »¹¹⁰². Par conséquent, nous assistons à un mouvement analogue à celui de la naissance de la démocratie participative : le citoyen est mis au centre de la réflexion. À ce phénomène s'ajoute celui de la décentralisation dans laquelle s'inscrit la politique de Jacques Toubon. Alors que l'État aurait pu utiliser la loi de 1913 pour classer la villa Les Palmiers depuis longtemps, ce n'est qu'en 1993 qu'il en est question. Cet usage tardif de la loi de 1913 révèle un changement profond dans les mentalités auquel se heurte la politique d'aménagement de la Ville de Nice.

Cette évolution rencontre en outre un écho auprès de la population niçoise. Auparavant, la priorité était donnée au développement urbain, et la préservation du patrimoine ne devait pas être un frein à la recherche de bien être qui a caractérisé les Trente Glorieuses. Or, nous assistons progressivement à la fin du XX^e siècle, à un rejet de l'urbanisation telle qu'elle était conçue dans l'après-guerre aussi bien à Nice que dans le reste du pays. Une empathie naît à l'égard du patrimoine bâti, et une certaine nostalgie gagne une partie de la population. Deux articles de *Nice Matin*, publiés au tournant des années 1990¹¹⁰³, au sujet de la villa Les Palmiers se font l'écho de ce phénomène. L'un des spécialistes de l'histoire urbaine de Nice, Philippe Graff déplore également la destruction de nombreuses villas :

En matière architecturale et paysagère, la perte est considérable. [...]. En matière d'acclimatation végétale, d'arboriculture, d'horticulture, la destruction des parcs prive Nice d'une ressource de premier ordre. [...] Ces édifices, ces parcs ont participé au grand rendez-vous de la création, des beaux-arts, de la musique, de la littérature, de la

¹¹⁰⁰ Prenons pour exemple la modeste ville d'Angers qui inaugure en 1973 une pénétrante bordant la Maine. Cette pénétrante a nécessité la démolition des hôtels du quai Ligny du XIX^e siècle.

¹¹⁰¹ André Malraux est d'ailleurs l'auteur de la loi du 4 août 1962 portant sur les secteurs sauvegardés.

¹¹⁰² Inauguration de l'exposition Monet le 87 février 1980, in LAMY Yvon, « Du monument au patrimoine : matériaux pour l'histoire politique d'une protection », *Genèses*, n°11, Patrie, patrimoines, Éditions Belin, mars 1993, pp. 50-81.

¹¹⁰³ *Nice Matin*, « Villa Les Palmiers : histoire d'un paradis perdu », 26 septembre 1988 ; *Nice Matin*, « Ces prestigieuses demeures du passé... Grandeur et décadence de la villa Les Palmiers », 26 mars 1990.

philosophie, de l'économie, de la politique que fut Nice de 1780 à l'orée des années 1960. [...] ¹¹⁰⁴.

Le personnel municipal lui-même a évolué puisqu'il a souhaité, à partir des années 1980, que la villa Les Palmiers soit classée. Ce sont les seules fausses grottes qui ont opposé les services de l'État à la Ville de Nice. Par sa décision, l'État a donc classé les fausses roches de la villa afin de préserver le « bien commun » de tous les Niçois, pour reprendre les termes employés par Valéry Giscard d'Estaing en 1980.

Les tribulations de ce dossier révèlent que les impératifs circulatoires ne sont plus prioritaires au début des années 1990. La Ville de Nice doit s'adapter aux décisions de l'État, même concernant l'aménagement d'une infrastructure dont personne ne remet en question l'utilité.

III. Des travaux entrepris avec une plus grande considération du cadre de vie.

A) Relancer le projet de la chaussée nord.

1 Un obstacle juridique sans grandes conséquences.

C'est à partir de l'année 1996 que le projet du doublement de la voie rapide devient officiel. Le principe du doublement est entériné par une enquête publique, et un dossier est monté sur les objectifs et les caractéristiques auxquels doit répondre ce prolongement de la voie rapide.

Le projet de doublement ne rencontre pas d'opposition sérieuse. Effectivement, l'enquête publique de 1994 a révélé que la population niçoise est favorable au projet de doublement de la voie rapide ¹¹⁰⁵. Cette conclusion positive montre que le rejet du projet de doublement de 1990 n'était pas un rejet de la voie rapide en elle-même, mais bien une réaction liée à l'absence d'échangeurs. Toutefois, le projet ne rencontre pas d'opposition généralisée dans les quartiers de Fabron et des Bosquets, si ce n'est celle de quelques comités de riverains, ce qui montre que le projet de doublement est globalement accepté par la population niçoise ¹¹⁰⁶. Cette enquête publique de 1994 aurait dû, en toute logique, valider le projet de doublement. Or, la concrétisation du projet est retardée par l'intervention du Commissaire du gouvernement qui fait plusieurs reproches à la manière dont l'enquête a été menée. Le commissaire avait reconnu l'utilité du projet, mais il avait reproché au dossier de la Ville de Nice soumis à enquête publique

¹¹⁰⁴ GRAFF Philippe, *Une ville d'exception : Nice, dans l'effervescence du 20^e siècle*. Nice : Serre, 2013, p. 179.

¹¹⁰⁵ AM, 1D1 322, délibération du 8 mars 1996.

¹¹⁰⁶ Les associations en question sont : les Terrasses de la Baie des Anges, la Palmeraie, le comité de la Baie des Anges ... in *Nice Matin*, « Nice : oui à la voie rapide », 7 mars 1996.

d'avoir manqué de clarté en ce qui concerne les raisons du choix du trajet en question¹¹⁰⁷, et de ne pas avoir mentionné la totalité du coût. Néanmoins, l'opposition du Commissaire du gouvernement est rejetée par le tribunal administratif de Nice pour les raisons suivantes : l'estimation des dépenses ne doit pas forcément inclure l'ensemble de l'aménagement, et la concertation s'est bien déroulée. De plus, le tribunal administratif insiste sur l'utilité du projet : « les travaux d'aménagement amélioreront la sécurité et la fluidité de la circulation sur l'autoroute urbaine sud, qui présente une densité de trafic très importante, notamment au droit du tronçon à créer »¹¹⁰⁸. Globalement, le tribunal administratif ne conteste pas sur le fond les reproches du commissaire du gouvernement, mais il n'accorde qu'un caractère secondaire à ceux-ci, et fait passer l'utilité publique devant les aspects financiers et juridiques. Il est vrai, en fin de compte, que les critiques du Commissaire étaient mineures. Nous ne sommes plus dans le cas de l'échangeur du Var où, malgré la faisabilité du projet, l'importance du coût, et l'utilité publique avaient été remises en question.

2 Un rapport optimiste sur les avantages du doublement.

Par conséquent, la municipalité peut œuvrer à la concrétisation du projet. Une enquête préalable est donc réalisée en juillet et novembre 1996¹¹⁰⁹ afin d'exposer les grandes lignes des travaux. L'enquête rappelle les objectifs auxquels le projet doit répondre¹¹¹⁰ :

- Décongestionner le centre-ville.
- Améliorer la desserte des quartiers ouest.
- Améliorer la sécurité.
- Préserver l'environnement.
- Faire le choix des meilleurs délais et du meilleur montage financier.

Les trois premiers objectifs sont liés. Le premier objectif, décongestionner le trafic du centre-ville, figure, en toute logique, parmi les priorités. Le rapport insiste sur l'aspect vital de l'AUS qui est décrite comme le « cordon ombilical » routier de la ville puisque si l'AUS est bloquée, « toute la ville est paralysée ». L'enquête rappelle l'importance du trafic sur la zone ouest de la ville : sur les trois axes essentiels que sont l'avenue de la Californie, l'AUS et la promenade

¹¹⁰⁷ Les propositions de variantes en viaduc et en tunnel ont été abandonnées comme nous le verrons plus tard.

¹¹⁰⁸ *Nice Matin*, « Nice : oui à la voie rapide », 7 mars 1996.

¹¹⁰⁹ AM, 953W70, cette enquête préalable a été prévue par les délibérations n°13.27 du 24 juin 1994, et n°16.12 du 1^{er} octobre 1996.

¹¹¹⁰ AM, 953W70, enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux, p. 20.

des Anglais, 186 200 véhicules transitent chaque jour¹¹¹¹. Lors des heures de pointe, la circulation est fortement ralentie au niveau des différents échangeurs de la voie rapide (Magnan, Fabron, Bosquets, Saint Augustin), et sur les axes parallèles (Californie et promenade des Anglais). Le carrefour de Magnan est particulièrement concerné à tel point que plusieurs programmes électoraux font référence aux difficultés circulatoires du lieu. Plusieurs documents antérieurs élaborés à l'époque des travaux sur l'échangeur du Var, montrent la volonté des autorités publiques de réaliser les échangeurs nord au niveau des Bosquets et de Fabron afin d'alléger le carrefour de Magnan. Auparavant, les résidents des quartiers de Fabron, des Bosquets, mais aussi ceux habitant dans la plaine du Var étaient contraints de sortir par l'échangeur de Magnan. On comprend dès lors l'urgence d'alléger le trafic en ce point. À cette préoccupation s'ajoute la nécessité de limiter la circulation sur la promenade des Anglais afin de redonner à celle-ci tout son attrait. L'étude d'un graphique¹¹¹² révèle que la promenade des Anglais supporte l'essentiel du trafic dans cette zone : 103 900 véhicules sont comptabilisés en moyenne chaque jour sur cet axe, soit 55% du trafic, contre 57 300 pour la voie rapide et 25 100 pour l'avenue de la Californie.

La réalisation du doublement permettra également, comme nous l'avons vu, la réalisation du deuxième objectif, c'est-à-dire une meilleure desserte des quartiers ouest. Cette amélioration est d'autant plus importante que de nombreux équipements ou installations stratégiques doivent être desservis : IUT, faculté de Lettres, hôpital l'Archet, aéroport de Nice, quartier de l'Arénas, le CADAM, le MIN¹¹¹³... Le troisième objectif est la réduction des accidents. Entre 1990 et 1995, on recense 98 accidents¹¹¹⁴. Le nombre de victimes sur ces 6 années s'élève à 189, dont 11 tués et 14 blessés graves. Les causes de ces accidents sont : la non maîtrise du véhicule, les excès de vitesse et les dépassements de ligne continue. Les chocs frontaux, principalement dus à la circulation à double sens, sont à l'origine de 50% des accidents... Ce dernier point laisse entendre qu'une division de la chaussée permettrait d'éviter

¹¹¹¹ AM, 953 W70, enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux, p. 8.

¹¹¹² *Ibidem*, p. 10.

¹¹¹³ *Ibidem*, p. 11.

¹¹¹⁴ *Ibidem*, p. 12.



Figure 61. Étapes de réalisation de la chaussée nord. Carte réalisée par S. Bodinier, sur un plan de Géoportail de 2020.

la moitié des accidents, ce qui est considérable. De plus, le doublement de la voie rapide permettrait aux véhicules de secours de pouvoir œuvrer sans bloquer le trafic¹¹¹⁵.

Le quatrième objectif exposé peut surprendre puisqu'il s'agit de « réaliser un projet soucieux de préserver le meilleur environnement possible aux Niçois ». Une étude reprend les différents aspects environnementaux sur lesquels peut influencer la construction de la branche nord de la voie rapide¹¹¹⁶ : qualité de l'air, topographie, géologie et hydrologie (pollution des eaux de ruissellement)... Si nous prenons l'exemple de la qualité de l'air, qui est l'un des éléments les plus importants, l'étude estime que le doublement de la voie rapide devrait avoir un impact positif dans ce sens. L'étude insiste sur le fait que la pollution de l'air est due aux facteurs suivants : croissance du trafic, réglage et évolution des moteurs, fluidité du trafic, le climat. Or,

¹¹¹⁵ *Ibidem*, p. 17.

¹¹¹⁶ *Ibidem*, pp. 34-35.

le doublement de l'AUS aura pour conséquence une fluidification du trafic ce qui, accompagné des réglementations sur la qualité de l'air, entrainera une amélioration de celle-ci. La question du bruit est également évoquée¹¹¹⁷. L'étude reconnaît que les niveaux sonores sont supérieurs à la norme admise de 65 décibels, jusqu'à parfois atteindre 70. Les services techniques anticipent une hausse du bruit de 2 à 6 décibels pour les riverains de la future chaussée nord, et de 2 décibels pour ceux de la chaussée sud. Des mesures sont prévues pour atténuer ces nuisances : écrans anti-bruit, couche de surface de chaussée drainante, isolations de façade pour les bâtiments antérieurs à 1962¹¹¹⁸.

Plusieurs mesures seront prises en matière environnementale¹¹¹⁹ :

- Qualité de l'air : financement d'une nouvelle station de mesures des polluants à proximité du site. 400 000 francs.
- Aménagement paysager tout au long de l'AUS. 500 000 francs.
- Systèmes de traitement des eaux pluviales afin d'éviter que les matières en suspension et les hydrocarbures ne soient déversés dans la mer. 600 000 francs.
- Mesures pour atténuer le bruit : pose d'écrans acoustiques, utilisation d'un enrobé drainant, isolation de façades. 25 000 000 francs.
- Plantations et aménagements paysagers sur l'ensemble du site. 4 000 000 francs.
- Reconstitution des fausses roches des Grands Cèdres : 1 500 000 francs.

Le coût total serait de 32 000 000 francs. Nous pouvons remarquer que la protection phonique est celle qui représente, de loin, le premier budget avec 25 000 000 francs, ce qui se justifie étant donné que le bruit est la principale gêne causée par la voie rapide, avec la pollution de l'air. La prise en compte de l'environnement est donc conséquente et comprend plusieurs aspects, ce qui n'avait pas été le cas lors de la construction de la chaussée sud. En effet, l'urbanisation au nord de la voie ferrée dans cette partie de Nice ouest était peu avancée à l'époque où la voie rapide a été conçue¹¹²⁰. Mais aussi, il nous faut noter que les temps changent, et les préoccupations aussi. Alors qu'auparavant les autorités n'accordaient que peu d'intérêt aux nuisances sonores qu'avaient à subir les riverains, voici que ces dernières deviennent un

¹¹¹⁷ *Ibidem*, p. 36.

¹¹¹⁸ La construction de bâtiments après la date de 1962 pose, comme pour le projet de l'échangeur du Var, la question de la coordination des politiques urbaines et de déplacement niçois. Il est certainement regrettable que les services municipaux n'aient pas interdit la construction d'immeubles à proximité immédiate de la future voie rapide.

¹¹¹⁹ AM, 953W70, enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux, pp. 36-37.

¹¹²⁰ GRAFF Philippe, *Une ville d'exception : Nice, dans l'effervescence du 20^e siècle*. Nice : Serre, 2013, p. 176.

enjeu à part entière. La construction de la voie rapide pose ainsi plus de difficultés que ne l'avaient escompté ses concepteurs dans les années 1960.

Enfin, le dernier point concerne le choix du projet le moins coûteux en temps et en argent. Plusieurs variantes sont proposées, reprenant des propositions faites par les riverains, à savoir la construction en viaduc ou en tunnel¹¹²¹. Pour chaque solution ont été pris en compte les impacts suivants : pollution de l'air, nuisances sonores, aspect paysager, acquisitions foncières et coût des travaux. En termes de diminution des nuisances, la solution du tunnel présentait l'avantage de réduire fortement le bruit et de ne pas poser de gêne visuelle. En revanche, la Ville devra acquérir les tréfonds et la construction d'un mur de tranchée ne permettra pas de réhabiliter les fausses roches de la villa Les Palmiers. Ce n'est pourtant pas la première fois que la question de faire passer une autoroute urbaine en tunnel est évoquée à Nice. Déjà en 1986, l'hebdomadaire communiste *Le Patriote*, dénonçait les nuisances causées par l'autoroute urbaine est, et préconisait le passage en tunnel de cet axe de circulation dans le quartier Bon voyage « pour donner à ce quartier un confort humain que chacun est en droit d'attendre »¹¹²².

Quant à la solution du viaduc, celle-ci aurait l'unique avantage de diminuer l'emprise foncière de la voie rapide. La Ville invalide ces deux projets pour les inconvénients que nous avons cités, mais aussi et surtout pour les surcoûts qui seraient occasionnés. La question des échangeurs est également déterminante car, que le niveau soit élevé ou abaissé par rapport au niveau du sol, il existera un dénivelé assez important entre la chaussée de la voie rapide et celle de la voirie urbaine. Les échangeurs seraient ainsi plus coûteux que prévus. La possibilité de couvrir l'ouvrage en tout ou partie a également été analysée par les services techniques, mais encore une fois, le coût, mais aussi l'aspect paysager sont jugés trop contraignants.

Après avoir rejeté les solutions du viaduc et du tunnel, les services techniques défendent la solution de la chaussée à même le sol. Les services techniques mettent l'accent sur le moindre coût de la construction, mais aussi de l'entretien. Les services insistent également sur la sécurité des automobilistes qui serait mieux assurée dans la solution de la chaussée à même le sol. Des inconvénients demeurent toutefois, comme l'impact paysager, la nécessité d'acquérir des

¹¹²¹ *Nice Matin*, « Voie rapide : oui au doublement ! », 7 mars 1996.

¹¹²² *Le Patriote*, n° 985, semaine du 8 au 14 août 1986. Nous n'avons malheureusement pas trouvé d'article concernant l'AUS. Il est vrai que le fonds d'archive du *Patriote*, tant à la bibliothèque Nucéra qu'aux Archives départementales présente des lacunes. Il est fortement probable à notre avis, que des exemplaires de cet hebdomadaire se soient volontiers portés critiques de la politique de Jacques Médecin, qui leur était fermement opposé.

terrains, la suppression de la végétation, et les nuisances sonores. Néanmoins, ces inconvénients sont relativisés par l'enquête préalable : « les nuisances à l'égard des riverains [...] doivent être comparées à l'amélioration générale de la circulation qui va profiter chaque jour, à des milliers de Niçois »¹¹²³. Autrement dit, l'utile doit primer l'agréable, d'autant plus qu'il est inévitable que la construction d'une voie express ait des inconvénients sur la qualité de vie des riverains. À charge pour la mairie de prévoir un projet environnemental tendant à diminuer l'impact de ces nuisances. Les services municipaux se sont donc sentis contraints, et il est probable que ce soit une injonction de la municipalité Peyrat, de se justifier sur leur refus des solutions proposées par les riverains. L'enquête préalable en question n'est pas seulement un exposé de ce que compte faire la municipalité, elle s'inscrit dans une relation nouvelle mairie-citadins, dans laquelle les acteurs de la mairie de Nice doivent sans cesse prouver la justesse de leurs choix, ce qui n'était pas le cas auparavant.

Une attention particulière doit être apportée à l'usage du mot « paysage » dans l'enquête en question. La prise en compte de l'environnement a débuté dans la conception de la voie rapide dès la construction du viaduc. Nous avons étudié dans les pages précédentes les réflexions des autorités pour créer un rideau végétal masquant la voie rapide. Des critiques avaient également fusé contre le projet de l'échangeur du Var car sa construction aurait conduit à détruire une partie du paysage. Cette logique de préservation du paysage urbain a émergé lentement tout au long du XX^e siècle, et des lois ont été élaborées à partir des années 1970 de manière à ce que les politiques publiques urbaines prennent en compte cet aspect¹¹²⁴. En effet, c'est en quelque sorte la notion d'embellissement, qui avait été promue par le *Consiglio d'Ornato* et le Comité Cornudet, qui refait surface, après la période de l'urbanisme fonctionnaliste. Le paysage est devenu un élément essentiel de la qualité de vie car, pour reprendre les propos de Moran-Deville, « la qualité de la vie s'appuie sur la qualité de la vue »¹¹²⁵. La loi Barnier de 1995¹¹²⁶ vise d'ailleurs à introduire une notion d'esthétique concernant les entrées de villes « au nom de la qualité de l'urbanisme et des paysages »¹¹²⁷. Les entrées de ville sont ainsi perçues comme des vitrines devant, en quelque sorte, faire honneur à

¹¹²³ AM, 953W70, enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux, p. 30.

¹¹²⁴ Loi 77-2 du 3 janvier 1977 sur l'architecture.

¹¹²⁵ BLANC Nathalie, GLATRON Sandrine, « Du paysage urbain dans les politiques nationales d'urbanisme et d'environnement », *L'Espace géographique*, vol. 34, n°1 (janvier-février-mars 2005), p. 66.

¹¹²⁶ Loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement.

¹¹²⁷ BLANC Nathalie, GLATRON Sandrine, « Du paysage urbain dans les politiques nationales d'urbanisme et d'environnement », *L'Espace géographique*, vol. 34, n°1 (janvier-février-mars 2005), p. 76.

la ville. Des travaux universitaires, comme une étude de géographes de l'université de Nice se pose également cette question :

Ne pourrait-on envisager aussi l'amélioration des entrées et des sorties de la ville où les panneaux commerciaux souvent trop nombreux oblitèrent la vue ? Ne pourrait-on aussi encore embellir les points d'arrivée des voyageurs : l'aéroport, la gare routière, le port et les gares.¹¹²⁸

Même si la voie rapide n'est pas mentionnée, parmi les points d'arrivée des voyageurs, et il est vrai que très peu de touristes l'empruntent, elle n'en demeure pas moins une porte d'entrée de la Ville de Nice. C'est dans cette perspective que s'insère la réflexion sur la construction de la chaussée nord.

Le terme « paysage » apparaît effectivement à plusieurs reprises dans l'enquête préalable. Nous pouvons remarquer que ce mot revient régulièrement dans le document en question et qu'il permet de justifier ou d'invalider certains projets. La notion de paysage est prise en compte dans la présentation des critères devant déterminer quelle sera la variante du projet à choisir¹¹²⁹. Par exemple, les variantes consistant à recouvrir en tout ou partie de la future chaussée nord sont refusées en partie au nom de la protection du paysage. Cette couverture aurait comme avantage de diminuer fortement le bruit émis par la circulation. Mais, outre que le bruit de la chaussée sud serait répercuté par ce mur vers les habitations se trouvant au sud, il est reproché à cette variante un impact paysager trop important. La couverture partielle est rejetée pour « des raisons d'esthétique médiocre ». Quant à la couverture totale, les services techniques notent que

[...] entre Fabron et Saint Augustin, soit environ 2 000 mètres, la configuration du terrain est telle que, sur environ 85% du tracé, la construction d'une couverture (qui serait en surélévation de plus de 8 mètres par rapport à la chaussée) ne s'intégrerait pas du tout dans le paysage.¹¹³⁰

Cette notion de paysage a donc de l'importance dans les choix réalisés. Le paysage en question ne pourrait être vu que par les automobilistes et les habitants des immeubles riverains. Alors qu'il avait auparavant été question de valoriser les paysages urbains pour des raisons patrimoniales mais aussi pour mettre en valeur le cadre de vie, voici que l'on considère que la voie rapide fait partie de l'espace de vie des Niçois. Il ne s'agit plus seulement d'une voie de

¹¹²⁸ DAGORNE André (dir.), *Le système littoral maralpin : entre ménagement et ménagement de l'environnement, le codéveloppement soutenable*, UMR Espace, Laboratoire d'analyse spatiale (Université Côte d'Azur, laboratoire CMMC), p. 143.

¹¹²⁹ Le critère n°4 indique : « prendre en compte les critères d'environnement : socio-économique, physique, biologique, paysager dans la réalisation du projet. »

¹¹³⁰ AM, 953W70, enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux, p. 30.

transit, mais bien d'un équipement qu'il convient de rendre plus acceptable en l'intégrant dans une pensée urbaine plus large. Nous pouvons aussi soulever un dernier point plus stratégique : la notion de paysage peut être utilisée à des fins politiques pour mettre en avant un projet ou pour en discréditer un autre. L'utilisation du critère paysager peut effectivement servir à discréditer un projet qui n'a pas la faveur de la Ville pour d'autres raisons. En ce qui concerne la couverture de la voie rapide, il se peut que la municipalité ait usé de l'argument paysager pour mettre de côté des variantes qui de toute manière apparaissaient comme trop coûteuses.

3 Une attention continue aux nuisances.

L'attention que les techniciens accordent à la réduction des nuisances dans le projet de doublement de la chaussée nord n'est pas ponctuelle. Le tournant des années 1990 correspond à une période de légifération sur les différentes pollutions urbaines, en particulier celles affectant la qualité du bruit et l'environnement sonore. La municipalité niçoise a, durant cette période, mené des actions pour réduire ces nuisances, notamment sur la voie rapide.

Concernant la pollution atmosphérique, la municipalité a créé en 1989 le laboratoire Qualit'air, qui, comme son nom l'indique, est destiné à mesurer la qualité de l'air local. Ce laboratoire a été créé deux ans avant le décret n°91-1122 du 25 octobre 1991 concernant les émissions polluantes : « de gaz, ou de particules solides ou liquides, corrosifs, toxiques ou odorants, de nature à compromettre la santé publique ou la qualité de l'environnement, ou à nuire au patrimoine agricole, forestier, ou bâti ». La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996 exige plusieurs mesures de la part des villes dont nous ne citerons que celles touchant directement notre sujet :

- Les villes de plus de 250 000 habitants doivent être dotées d'un système de surveillance de la qualité de l'air avant le 1^{er} janvier 1997. Nice est donc en avance sur ce calendrier.
- Les villes de plus de 100 000 habitants doivent se doter d'un Plan de Déplacement Urbain. Les PDU ont justement pour but de promouvoir les transports en commun et de réorganiser la circulation afin de fluidifier le trafic, et surtout, d'améliorer la qualité de l'air. Cette obligation de mise en place des PDU correspond à une intervention de l'État dans une compétence du ressort des communes¹¹³¹. Sans doute l'État a-t-il estimé que

¹¹³¹ OFFNER Jean-Marc, Les plans de déplacements urbains, Paris : *La documentation française*, 2006, p.33

les communes, sur l'ensemble du territoire, devaient faire davantage d'efforts en la matière.

La voie rapide est seulement concernée par la surveillance de l'air, l'instauration de PDU ne pouvant influencer sur la nature du trafic de cette voie à caractère autoroutier. Par exemple, un article de *Nice Matin* du 14 août 1998 fait état d'une diminution de la vitesse maximale sur la voie rapide de 70 à 50 km/h¹¹³². La conséquence en est une baisse de l'indice de pollution de 7 à 6, sur une échelle de 10. Les données ont été recueillies par le laboratoire Qualit'air 06, qui informe également les lecteurs que la teneur en dioxyde de soufre est faible, alors que le niveau de l'ozone est relativement moyen. Par conséquent, les automobilistes et riverains de la voie rapide ne devraient pas s'inquiéter du taux de pollution émis. En revanche, une étude de géographes de l'université de Nice, note que les concentrations en ozone sont relativement denses, notamment en été¹¹³³. Cette concentration en ozone est particulièrement forte à Nice en raison de la forte circulation automobile, et de la situation en amphithéâtre de la ville. La topographie niçoise provoque une stagnation des polluants et gêne leur volatilisation en altitude¹¹³⁴. Au vu de ce qu'indique le laboratoire de recherche de géographie de l'université de Nice, il est difficile de croire que la pollution de l'air est d'un niveau « moyen » sur la voie rapide. Il s'agit tout de même de l'un des axes les plus fréquentés de la ville de Nice. De plus, la partie ouest de la voie rapide est encaissée dans les collines qu'elle traverse, ce qui rend plus difficile la volatilisation des polluants. Sans doute faut-il y voir l'influence de la mairie sur les résultats et les dires du laboratoire Qualit'air. La municipalité ne dispose pas de réelle marge de manœuvre pour réduire la pollution sur la voie rapide, si ce n'est de réduire la vitesse, au risque de se mettre à dos les automobilistes. Tout au plus la mairie peut inciter les conducteurs à éviter d'utiliser leur véhicule les jours d'été, comme le 14 août 1998, afin d'éviter des pics d'ozone trop importants. Il existe donc une prise en compte de la pollution de l'air, mais qui ne débouche pas sur de véritables mesures, faute de marge de manœuvre.

Tout comme la pollution de l'air, la pollution sonore a été de plus en plus prise en compte au niveau national à partir des années 1970 dans plusieurs textes législatifs. Les conclusions de

¹¹³² *Nice Matin*, « Nice : vitesse limitée sur la Voie rapide », 14 août 1998.

¹¹³³ DAGORNE André (dir.), *Le système littoral maralpin : entre ménagement et ménagement de l'environnement, le codéveloppement soutenable*, UMR Espace, Laboratoire d'analyse spatiale (Université Côte d'Azur, laboratoire CMMC), p. 134.

¹¹³⁴ *Ibidem*, p. 134.

ces derniers ont été rassemblés dans une unique loi de 1992 (loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992). Cette loi émerge dans un contexte général de sensibilisation aux pollutions urbaines. D'ailleurs, en 1991, est créée l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie), pour laquelle la pollution de l'air et la lutte contre les gênes sonores sont des priorités. Le bruit peut être défini comme un son qui dérange¹¹³⁵, et dont la nuisance se mesure par sa fréquence et son intensité¹¹³⁶. Face à ces gênes, la loi de 1992 pose le principe d'un « droit au silence », ce qui est une grande nouveauté sur le plan juridique, et témoigne d'une évolution des préoccupations sociales depuis les années 1950-1960. Progressivement, le bruit est devenu l'une des principales sources de plaintes de la part des citoyens¹¹³⁷. Les PDU sont censés prendre en compte cette préoccupation, néanmoins, un bilan de 2002 note une « évaluation insuffisante en matière de bruit et de pollution de l'air » dans ces mêmes PDU¹¹³⁸. Parmi ces bruits, ceux liés aux transports atteignent des seuils susceptibles de nuire au bien être des citoyens.

Si, à l'époque, une cartographie du bruit n'a pas encore été réalisée pour la Ville de Nice, nous imaginons facilement que les indices devaient être élevés autour de la voie rapide. Son caractère autoroutier devrait interdire, en principe le recours au klaxon. Toutefois, l'absence de chaussée nord dans la partie ouest, et la concentration des flux, de circulation sur la chaussée sud - ainsi que le manque de discipline des conducteurs-nous laissent supposer que le recours au klaxon devait être fréquent à cette époque sur ce tronçon de la voie rapide. Par conséquent, les nuisances sonores devaient être élevées pour les riverains, malgré la pose de panneaux anti-bruit (ces derniers en général ne protègent que les étages inférieurs). Dès lors, étant donné l'évolution des préoccupations sociales et l'état de la circulation sur la voie rapide, il apparaît logique que les riverains de cette autoroute urbaine aient bien plus souffert du bruit que ce qui peut être le cas actuellement.

Dans le cas de la voie rapide, les principales mesures qui peuvent être prises sont l'insonorisation des abords, ou bien la pose d'enrobé particulier. Des aménagements de ce type sont réalisés tant sur l'AUS que sur l'AUE. Ainsi, des murs anti-bruit sont posés en 1998 le

¹¹³⁵ ROZEC Valérie et RITTER Philippe, « Les avancées et les limites de la législation sur le bruit face au vécu du citoyen », *Géocarrefour*, Vol. 78/2 | 2003, p. 2.

¹¹³⁶ *Ibidem*, p. 5.

¹¹³⁷ Voir à ce propos l'enquête réalisée entre juin 2001 et juillet 2002 par Rozec et Dubois. L'analyse des plaintes de citoyens auprès du 6^e bureau de la direction de la protection du public révèle que 80% des plaintes concernent le bruit. In ROZEC Valérie et RITTER Philippe, « Les avancées et les limites de la législation sur le bruit face au vécu du citoyen », *Géocarrefour*, Vol. 78/2 | 2003, p. 7.

¹¹³⁸ Bilan des PDU de 1996 à 2001, Coédition CERTU-ADEME, 2002, in OFFNER Jean-Marc, *Les plans de déplacements urbains*, Paris : La documentation française, 2006, p. 59.

long de la voie rapide¹¹³⁹. Le concept de mur anti-bruit est apparu aux États-Unis au cours des années 1950 avant de faire l'objet d'une législation en 1972. À partir de cette date il devient obligatoire de faire une enquête publique prenant en compte le facteur bruit lors de la réalisation d'une autoroute¹¹⁴⁰. Notons qu'il faut attendre 1992 pour que la France mette en place à son tour une législation sur le bruit. À partir de cette date, de nombreuses infrastructures routières ont été équipées de murs anti-bruit¹¹⁴¹. L'article de *Nice Matin* du 28 août 1998 précise également que, lors des travaux de construction de la portion de Magnan à Fabron, cinq millions de francs ont été dépensés afin de réduire les nuisances sonores. Un enrobé spécial est utilisé pour absorber le bruit. De plus, les murs seront équipés de plaques épaisses de 2 cm constituées de quartz, qui « est une matière poreuse » comme l'affirme l'adjoint délégué aux travaux, Henri Makarian. Sous ces plaques sera posée de la laine de verre¹¹⁴².

Des mesures seront également prises pour certains immeubles : « la mairie envisage toujours le financement d'un double vitrage pour les habitations sinistrées construites avant 1962. Pour les autres, les cas seront étudiés ». La mairie privilégie donc les habitations construites avant les premiers travaux de la voie rapide au début des années 1960, ce qui lui permet d'éviter de réaliser des dépenses trop élevées. Par conséquent, nous pouvons dire que les mesures concernant les nuisances sonores sont plus concrètes que celles sur la qualité de l'air. Les contemporains, et c'est encore le cas aujourd'hui, disposaient de moyens plus efficaces pour lutter contre le bruit que contre la pollution de l'air.

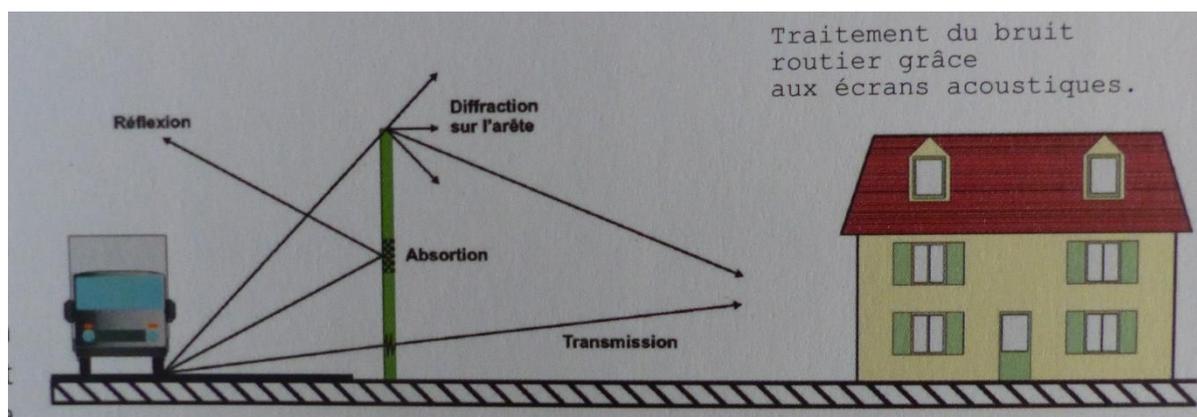


Figure 62. Schéma de l'efficacité des murs anti-bruit. In FLONNEAU Mathieu (dir.), *En tous sens : circuler, partager, sécuriser. Une histoire des équipements de la route*, Villemur-sur-Tarn : Loubatières, 2022, p. 127.

¹¹³⁹ *Nice Matin*, « Voie rapide anti-bruit », 28 août 1998.

¹¹⁴⁰ FLONNEAU Mathieu, *En tous sens : circuler, partager, sécuriser. Une histoire des équipements de la route*, Villemur-sur-Tarn : Loubatières, 2022, p. 126.

¹¹⁴¹ *Ibidem*, p. 127.

¹¹⁴² Toutefois, lors de l'entretien qu'il nous a accordé le 11 octobre 2021, Philippe Pen nous a confié que les murs anti-bruit étaient surtout efficaces au niveau des premiers étages. Au-delà du 2^e ou 3^e étage, plus rien n'arrête le bruit.

B) Rendre acceptable le projet par un aménagement paysager.

1 La prise en compte de l'opinion publique.

Plusieurs projets sont proposés dès 1996 pour créer un aménagement paysager le long de la future chaussée nord. Deux visions s'opposent : celle du paysagiste Étienne Koch et celle du service des Espaces verts de la ville de Nice¹¹⁴³. Il apparaît à la lecture du document que la vision de la direction des Espaces verts l'a emporté :

L'option paysagère développée par le Service des Espaces Verts s'inscrit dans une démarche plus « végétale » que l'étude initialement réalisée par M. Étienne Koch, paysagiste, qui avait imaginé le traitement de l'espace à la manière d'un boulevard urbain avec un rythme régulier d'arbres, complété par une plantation d'arbustes et l'installation de structures métalliques destinées à recevoir des plantes grimpantes.¹¹⁴⁴

En effet, l'époque voit des changements s'opérer sur le plan urbanistique. Si dans les années 1950-1960, on imaginait aisément des routes s'élevant dans les airs et marquant une rupture avec le tissu urbain, cela n'est plus le cas dans les années 1990. On privilégie davantage des tracés à même le sol qui s'intègrent dans le tissu urbain. C'est à cette époque que le corps des paysagistes, qui connaît un processus de professionnalisation depuis l'après-guerre, s'impose¹¹⁴⁵. Cette prise en compte du paysage s'intègre dans une recherche d'amélioration la qualité de vie en ville. À cette époque, cela fait déjà une vingtaine d'années que les politiques urbaines en France sont davantage tournées vers le qualitatif¹¹⁴⁶. Le but est d'améliorer la qualité de l'environnement urbain dans la perspective de créer une ville durable¹¹⁴⁷. Nous sommes donc loin de l'époque où l'on séparait le traitement de la circulation et celui de l'urbain. Désormais, on essaie de nouveau de lier les deux. La logique, au niveau national, est de requalifier l'urbain en essayant de transformer les voies rapides et autres axes routiers en « boulevards urbains »¹¹⁴⁸. C'est dans cette logique que s'inscrit le paysagiste Étienne Koch. Ce dernier proposait la solution suivante :

- De mettre en place les éléments nécessaires à la dimension urbaine de ce projet.

¹¹⁴³ AM, 872W5, note de la direction générale de l'environnement adressée à M. Marcillon, directeur général des travaux, du 26 janvier 1996.

¹¹⁴⁴ AM, 872W5, note de la direction générale de l'environnement adressée à M. Marcillon, directeur général des travaux, du 26 janvier 1996.

¹¹⁴⁵ SALLENAVE Christian, « Les professionnels et les usagers sont faits pour s'entendre. Les entrelacs de l'urbain (1960-2008) », in : *Les Annales de la recherche urbaine*, n°104, 2008. L'expertise au miroir de la recherche, p. 32.

¹¹⁴⁶ OLAGNIER Pierre-Jacques, « La voirie, trame des paysages urbains. Le rôle des infrastructures routières dans le paysage des villes », in *Les Annales de la recherche urbaine*, n°85, 1999. Paysages en ville, p. 166.

¹¹⁴⁷ *Ibidem*, p. 167.

¹¹⁴⁸ *Ibidem*, p. 168.

- De reconsidérer la place du paysage en apportant une touche de vert présentant une unité de composition¹¹⁴⁹

Un autre dossier a été proposé, malheureusement anonyme. Celui-ci fait le constat suivant :

L'extension de la voie rapide est totalement ancrée dans le milieu urbain. En fait, la voie rapide « impose » son tracé. Lui donner une dimension urbaine, c'est structurer l'espace, hiérarchiser des fonctions, apporter des rythmes, donc plus qu'un simple coup de peinture verte. Dans ce cas présent, étant donné l'exiguïté des espaces tampons entre la trame urbaine et le fuseau viaire, les mesures compensatoires s'imposent : écran anti-bruit, voire d'autres mesures. Pour mémoire, on citera l'exemple des murs en béton de bois qui absorbent le bruit à l'inverse des écrans traditionnels qui ne font que le renvoyer¹¹⁵⁰. À noter que la présence d'écrans anti-bruit doit être prise en compte dès le départ de la conception. Ceci afin d'éviter une juxtaposition ou une superposition d'éléments non solidaires toujours préjudiciables à l'esthétique globale du projet.¹¹⁵¹

Comme dans le projet d'Étienne Koch, il est question de donner un aspect « urbain » au projet de la voie rapide. Le dossier fait le constat que la voie rapide impose son tracé, ce qui est vrai. Le paysagiste auteur de ce dossier entend réinsérer la voie rapide dans la ville pour donner plus de cohérence à l'ensemble et pour une meilleure esthétique. Cette question de l'esthétique est poussée loin car il est précisé, et cela concerne les panneaux anti-bruit, qu'il faut éviter la « juxtaposition ou une superposition d'éléments non solidaires toujours préjudiciables à l'esthétique globale du projet ». Finalement, comme nous l'avons vu précédemment, c'est la vision du service des Espaces verts qui est privilégiée, c'est-à-dire que l'aspect « végétal » doit ressortir davantage. Renouant en partie avec les théories des années 1950-1960, il est question de masquer au maximum la voie rapide par un écran de verdure. En définitive, il n'existe pas beaucoup de solutions si l'on veut cacher la voie rapide.

La Ville prend en compte les projets proposés lors de la délibération du 8 mars 1996 qui lance la procédure de l'appel d'offres pour les travaux de prolongement de la chaussée nord.¹¹⁵² La délibération rappelle que le projet a été déclaré d'utilité publique par le préfet le 20 août 1993, et que le 14 octobre 1994 ont été déclarés cessibles les immeubles et terrains dont l'acquisition est nécessaire. À ce stade, les procédures d'acquisition sont en cours et devraient

¹¹⁴⁹ AM, 872W5, proposition de mission d'étude de Paysagiste, Prolongement de la chaussée nord de l'AUS.

¹¹⁵⁰ L'utilisation du « béton de bois » montre que l'on évolue de l'équipement traditionnel du mur en béton, qui se contente de renvoyer le bruit, vers d'autres formes. In FLONNEAU Mathieu, *En tous sens : circuler, partager, sécuriser. Une histoire des équipements de la route*, Villemur-sur-Tarn : Loubatières, 2022, p. 127.

¹¹⁵¹ AM, 872W5, Mission de paysagiste conseil, Autoroute Urbaine Sud, Prolongement de la voie Nord.

¹¹⁵² La délibération du 10 mai 1996 apportera une modification. Cette délibération annule celle du 8 mars 1996 qui lançait un appel d'offre ouvert, pour lui préférer un appel d'offre restreint, en raison de la technicité du projet : « Aussi, afin de réduire le coût des études faites par l'ensemble des candidats et d'obtenir une meilleure chance de recevoir de leur part des offres bien étudiées et réellement concurrentielles, il apparaît préférable pour cette opération d'importance, tant au plan technique que financier, de recourir à la procédure d'appel d'offres restreint pour la dévolution des 4 lots nécessaires à l'exécution des travaux. » AM, 872W5, délibération du 10 mai 1996.

être achevées durant le second semestre de 1996. Le projet tient compte des conclusions du commissaire enquêteur en ce qui concerne les protections phoniques :

- Côté voies ferrées, un muret continu en béton armé, outre sa fonction de sécurité, jouera un rôle antibruit important.
- Un enrobé absorbant équipera la chaussée, ce qui apportera une atténuation sensible du bruit de roulement.
- Le mur de contre-rive sera habillé de panneaux absorbants évitant la réflexion des ondes sonores vers le Sud.
- Des murs antibruit et des traitements de façades seront entrepris conformément aux mesures compensatrices prévues à l'étude d'impact qui était annexée au dossier de DUP.¹¹⁵³

La délibération ajoute que la Ville a pris d'autres initiatives, comme la réduction du nombre des poids lourds sur la voie rapide ainsi que la limitation de vitesse à 70 km/heure. La Ville espère, grâce à ces mesures, respecter les termes de la loi sur le bruit du 31 décembre 1992. En ce qui concerne la végétation, la délibération précise que des jardinières plantées d'arbres et de végétaux seront installées, ainsi que des espaces verts. Une couverture végétalisée de la chaussée sur environ 300 m de longueur est même envisagée. En plus de prendre en compte les questions environnementales, la Ville a aussi tenu à satisfaire les habitants de l'avenue du Petit-Fabron en prévoyant deux passages piétons mettant en liaison la partie amont de cette avenue avec l'avenue de la Californie. Une voie mettant en relation l'avenue du Petit-Fabron et l'avenue Aimé Martin permettra d'éviter l'enclavement du quartier du Petit-Fabron.

Cette dernière délibération nous apprend que la conception de l'urbanisme a évolué vers une plus grande prise en compte de l'avis des riverains. Nous sommes loin de l'époque où les riverains de l'avenue Estienne d'Orves avaient été isolés et peu écoutés par les services de la mairie de Nice. L'heure est davantage au dialogue. Il est vrai que la légitimité de Jacques Peyrat est moins forte que celle qui était celle de Jacques Médecin, qui aurait sans doute encore été réélu si les scandales ne l'avaient pas rattrapé. La nouvelle municipalité prend soin de tenir compte des souhaits de ses administrés afin de rester légitime à leurs yeux. Le résultat est une pratique de l'urbanisme beaucoup moins autoritaire que par le passé.

Le dossier d'appel d'offres mis en place est particulièrement exigeant puisqu'il y est précisé la nature des végétaux qui doivent être plantés : palmiers, conifères, arbres à feuilles persistantes, arbres à feuilles caduques, arbustes, plantes grimpantes, plantes vivaces¹¹⁵⁴...

¹¹⁵³ AM, 1D1 322, délibération du 8 mars 1996.

¹¹⁵⁴ AM, 872W5, dossier d'appel d'offre, 1997.

c'est-à-dire un peu de tout. Cette alternance d'arbres à feuilles caduques et à feuilles persistantes montre le souci d'harmonie qu'ont les autorités : le but est de créer un contraste qui soit agréable au regard. Le projet est présenté au conseil municipal le 19 décembre 1997¹¹⁵⁵. Le rapport de présentation nous renseigne sur la nature globale de l'aménagement, ainsi que la superficie qu'il occupera et son coût :

Une alternance d'espèces caduques et persistantes avec utilisation de plantes fastigiées, grimpantes et retombantes offrira un effet de masse végétal tout au long de l'année. L'ensemble de ces plantations représentant une surface de 2 000 m², sera arrosé automatiquement.

Les espaces disponibles, à l'entrée et à la sortie de la section Magnan/Fabron, permettront la plantation de zones vertes engazonnées d'environ 1 500 m².

L'aménagement de ces espaces verts est estimé à 1,8 MF TTC.¹¹⁵⁶

Voilà qui change des années 1970-1980. Durant cette dernière période, les préoccupations en termes de végétalisation de la voie rapide avaient été évoquées sans pour autant être appliquées. Le projet avorté de créer des plantations le long du viaduc a été analysé plus haut. C'est aussi durant cette période que les habitants du quartier des Baumettes avaient demandé de mettre en place un « matelas de verdure » sur le mur de contre-rive nord de la chaussée nord, mais en vain. Le courrier de Henri Seguin, président du conseil syndical d'un immeuble, au maire de Nice pour la protection des arbres de l'avenue Estienne d'Orves était restée lettre morte¹¹⁵⁷. En cette fin des années 1990, la municipalité prend plus à cœur de traiter la question paysagère, sans doute pour mieux faire accepter la construction de la chaussée nord aux riverains.

Pour ce qui est du lancement des travaux de végétalisation ce n'est qu'en octobre 1998 que les choses deviennent plus concrètes. La direction des Espaces verts reçoit un courrier de la part de la direction des Grands travaux concernant les hors-lignes¹¹⁵⁸ qui doivent recevoir des plantes¹¹⁵⁹.

¹¹⁵⁵ AM, 872W5, rapport de présentation au conseil municipal du 19 décembre 1997.

¹¹⁵⁶ *Ibidem*.

¹¹⁵⁷ Voir pp. 212-227.

¹¹⁵⁸ Parcelles de terrain en dehors de la ligne tracée pour la construction d'une voie publique.

¹¹⁵⁹ AM, 872W5, lettre du service des Grands travaux du 30 octobre 1998.

2 Le droit de regard des riverains.

À la fin des années 1990, la façon de procéder des autorités publiques est très différente de celle des années 1950-1980. Les riverains sont désormais réellement associés à la décision. La mairie les a d'ailleurs invités à des réunions, tenues les 19 septembre et 7 novembre 1997¹¹⁶⁰, afin de leur expliquer ce qui sera fait. La mairie fait aussi la promesse aux riverains de les inviter lors d'une réunion spéciale, le 9 janvier 1998, « afin d'étudier les propositions de récréation d'espaces verts élaborées par le collectif en liaison étroite avec les riverains les plus directement concernés »¹¹⁶¹. Les riverains ont émis les souhaits suivants :

À l'occasion de cette étude, les riverains m'ont proposé certaines adjonctions au mur de contre-rive qui pourraient améliorer la lutte contre le bruit, ainsi que l'aménagement d'une voie d'accès à l'avenue Lavallière qui permettrait d'alléger la circulation vers Aimé Martin et Magnan.¹¹⁶²

Un dialogue s'instaure ainsi entre les riverains et la mairie par l'intermédiaire des représentants de copropriétés. Afin que ce dialogue continue sur de bonnes bases, le président du comité du Petit Fabron demande à ce que les représentants des résidences concernées soient conviées lors d'une prochaine réunion, sur la nature des travaux à exécuter.

La réunion du 9 janvier 1998 a lieu dans le bureau de l'adjoint au maire délégué aux grands travaux, Henri Markarian. Cette réunion rassemble H. Markarian, M. Asso, conseiller municipal, G. Martin Directeur Général de l'Environnement, Freni, du service des espaces verts, et MM. Belmonte et Pen, du service des Grands travaux, et enfin les représentants de plusieurs copropriétés. Des négociations ont eu lieu entre les copropriétés et la Ville : les copropriétés ont accepté de céder une partie de leur terrain nécessaire à l'aménagement de la voie rapide, en contrepartie la ville s'engage à doter des parcelles, qui seront des hors-lignes, de végétation. Le dossier nous apprend que « Les riverains souhaitent voir mettre en place plus de végétation autour de l'aire de retournement de l'avenue du Petit Fabron (arbres et jardinières) »¹¹⁶³.

Cette anecdote en dit long sur le poids des riverains dans l'action municipale. Ainsi, une lettre du 10 février 1998 du collectif des résidences du Petit Fabron est envoyée à l'adjoint au

¹¹⁶⁰ AM, 872W5, lettre du collectif du Petit Fabron, du 12 novembre 1997.

¹¹⁶¹ AM, 872W5, Lettre du collectif du Petit Fabron, du 12 novembre 1997.

¹¹⁶² *Ibidem*.

¹¹⁶³ AM, 872W5, note de la direction générale des Travaux, adressée à M. Markarian du 21 janvier 1998.

maire délégué aux grands travaux, M. Markarian¹¹⁶⁴. Il y est question des projets que la Ville a pour l'aménagement de la future chaussée nord. À ce sujet, le Président du collectif du Petit Fabron, Jean Sekutowicz, rappelle que :

Il est exact que les riverains souhaitent « plus de végétation autour de l'aire de retournement ». Mais, indépendamment de cette aire, ils demandent qu'un rideau végétal continu soit mis en place en arrière de la crête du mur de soutènement, de la « Palmeraie » jusqu'à la « Dolce Vita »¹¹⁶⁵ inclusivement cette précision est particulièrement importante.¹¹⁶⁶

Cette notion de « rideau de verdure », c'est-à-dire d'un voile végétal devant masquer la voie rapide, est décidément omniprésente tout au long de la thèse. Cette expression, utilisée par les services techniques de la mairie de Nice, a été appropriée par les riverains du projet de la voie rapide. Nous constatons, en effet, que la place des riverains devient de plus en plus importante au cours des années 1990, ceux-ci ayant davantage de poids dans la décision. D'autant plus que les habitants du Petit-Fabron font partie d'une frange électorale plutôt favorable aux partis de droite, ce qui ne peut pas laisser Jacques Peyrat indifférent. Il est essentiel, pour le maire de Nice, de soigner son électorat en vue des élections futures. Non seulement la mairie propose ce dialogue, mais les riverains jouent le jeu en participant activement, tout en conservant certaines réserves. En effet, dans le courrier du 12 novembre 1997, le président du collectif du Petit Fabron écrivait au maire : « Vous trouverez, ci-jointes, ces propositions dont je précise qu'elles ne sont qu'indicatives en ce qui concerne les espèces végétales mentionnées. »¹¹⁶⁷. Cela montre que les riverains connaissent leurs limites. Ce n'est pas parce qu'ils sont associés à la décision que les riverains auront le dernier mot. Ce dernier appartient à la mairie. Néanmoins, il est dans l'intérêt de la mairie de, non pas se plier, mais d'être à l'écoute et de tenir compte de ce que demandent les riverains.

¹¹⁶⁴ AM, 872W5, lettre du collectif des résidences du Petit Fabron du 10 février 1998.

¹¹⁶⁵ La Palmeraie et la Dolce Vita sont des noms de résidences.

¹¹⁶⁶ AM, 872W5, lettre du collectif des résidences du Petit Fabron du 10 février 1998.

¹¹⁶⁷ AM, 872W5, lettre du collectif du Petit Fabron, du 12 novembre 1997.

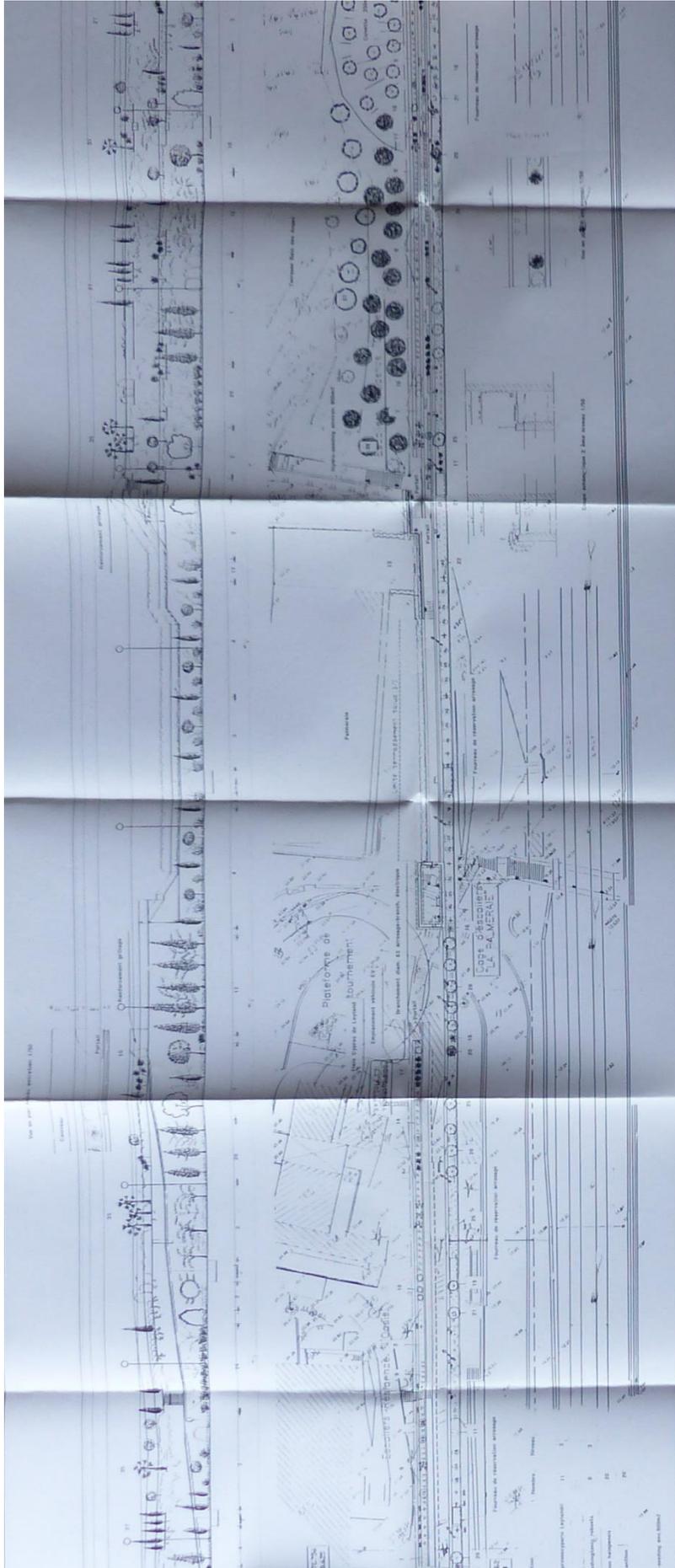


Figure 63. Plan de la future chaussée nord. En haut est représentée une coupe de profil avec la végétation se trouvant en hors-ligne. En bas la chaussée est représentée vu du ciel. AM, 872W5.

Enfin, notons que le dialogue se passe bien : les riverains sont satisfaits d'être associés au projet d'aménagement paysager de la voie rapide, et, très certainement, ils ne remettent pas en question cette dernière. Comme nous l'avons dit dans le chapitre précédent, les riverains des Bosquets et de Fabron s'étaient au contraire sentis oubliés lorsqu'il avait été question de finir la voie rapide en omettant les échangeurs permettant une jonction avec ces mêmes quartiers. Même si la proximité de la voie rapide a certainement fait quelques mécontents, il semble, à la lecture des archives que le projet ait été plutôt bien accepté, ce qui montre, une fois de plus, toute la pertinence du projet pensé par Pierre Mathis.

Par conséquent, nous constatons que la manière de conduire les opérations d'urbanisme a changé. La population est davantage consultée, et les priorités ne sont plus les mêmes. Il n'est plus question de bâtir une voie rapide révolutionnaire dans sa conception et en totale rupture avec le passé. Au contraire, l'objectif est davantage de l'insérer dans le paysage urbain. La pratique du dialogue avant la délibération lançant les travaux de la chaussée nord et avant les travaux relatifs à l'amendement paysager montrent que les citoyens sont dorénavant beaucoup plus associés à la décision. Nous voyons ici aboutir une logique de la démocratie participative. Si les enquêtes publiques existaient depuis bien longtemps et permettaient de connaître l'opinion de la population, il n'en demeurerait pas moins que les décideurs se donnaient toute latitude pour tenir compte ou non des doléances des administrés. Or, voici que la tendance à la démocratie participative, initiée dans les années 1980, prend de l'envergure. Afin de conserver leur électorat, et de ne pas paraître dictatoriales, les municipalités tiennent davantage compte de l'avis de leurs administrés.

Néanmoins, même si les administrés sont plus écoutés qu'auparavant, la décision finale revient toujours à la mairie, et les futurs riverains de la voie rapide se font prudents en précisant que leurs demandes ne sont qu'« indicatives ». Le projet de la voie rapide demeure dans l'ensemble inchangé, et il peut difficilement en être autrement, mais les modalités de sa mise en œuvre ont en revanche évolué. Concernant l'aspect paysager, une autre façon de voir la voie rapide s'est imposée. Alors que l'on s'était contenté de jardinières, qui d'ailleurs n'avaient pas vu le jour, dans les années 1960, voici que l'on propose un décor végétal plus riche, avec notamment des alignements d'arbres, un peu comme dans un boulevard urbain. Cette logique de reconversion en boulevard urbain a ses limites dans le cas de la voie rapide. Il est certes possible d'en améliorer l'aspect aux yeux des conducteurs et des riverains, cependant, elle ne peut être totalement requalifiée car elle n'est pas accessible aux piétons. Elle est par essence

une voie de circulation automobile et, malgré les efforts que peuvent déployer les paysagistes, son insertion dans un projet de ville durable est limitée par sa finalité même.

C) La récupération politique de la construction de la voie rapide, l'exemple des inaugurations de 1999 et de 2007.

Cette thèse prend fin au 12 janvier 1999, date de l'inauguration du tronçon nord de Magnan-Fabron. Nous avons souhaité achever cette étude par l'analyse d'une, voire de deux inaugurations. Les inaugurations sont des moments lors desquels le personnel politique, accompagné des responsables techniques et des entrepreneurs, viennent clôturer la réalisation d'un chantier. Ils sont le moment où un maire peut se réjouir du travail fait, et vanter, auprès de la population, sa clairvoyance et son courage dans ses choix d'aménagements urbains. Des études en science politique ont montré une corrélation entre la date des élections et l'inauguration d'infrastructures. C'est ce que nous constatons à plusieurs reprises en ce qui concerne Jacques Médecin : le tunnel de Cimiez a été ouvert en janvier 1977, soit avant les élections municipales de mars de la même année ; la portion du viaduc Gambetta-Malausséna a été inaugurée en novembre 1981, soit avant les élections de mars 1983 ; la voie rapide, dans son extension maximale, a été ouverte en février 1986, soit avant les élections municipales de mars 1989... Cette règle a ses exceptions. Ainsi, le deuxième tronçon de la voie rapide (Les Bosquets-Magnan, chaussée sud) a été inauguré en novembre 1965, après les élections de mars de la même année. Il faudrait faire des études plus poussées pour savoir si le calendrier électoral a influé sur celui des travaux de la voie rapide. Les aléas des travaux ont toutefois pu rendre difficile ce genre de récupération électoraliste. En tout cas, certaines inaugurations ont eu lieu à des dates salvatrices pour le pouvoir municipal en place, comme celle du tunnel de Cimiez que nous avons citée, deux mois avant les élections municipales ! Il en a été de même pour Jacques Peyrat. Ce dernier a ouvert le tronçon Magnan-Fabron (chaussée nord) le 12 janvier 1999, soit avant les élections de 2001, et le tronçon de Fabron-Saint Augustin a été inauguré le 16 février 2007, soit un an seulement avant les municipales de 2008. Malheureusement pour Jacques Peyrat, cette dernière réalisation ne suffira pas à lui permettre de conserver son siège de maire.

Nous avons trouvé opportun d'étudier les inaugurations conduites par Jacques Peyrat car il s'agit des seules cérémonies pour lesquelles le discours du maire est conservé aux Archives municipales. Nous n'avons pas trouvé de trace des discours de Jean et de Jacques Médecin dans les fonds municipaux, ce qui nous contraint dans notre choix. L'étude de l'inauguration de février 2007 sort, certes, du cadre chronologique fixé en introduction. Néanmoins, cette inauguration mérite d'être retenue car le discours prononcé alors reprend en partie le discours de 1999 et le complète. C'est pourquoi nous nous proposons d'analyser ici essentiellement l'inauguration de 2007¹¹⁶⁸.

Tout d'abord, l'inauguration de 2007 commence par le même discours que celle de 1999, dans laquelle il est fait un hommage à Pierre Mathis. Ce dernier est décédé en 1994 seulement, et, en raison de son rôle moteur dans la construction de la voie rapide, Jacques Peyrat baptise cette dernière du nom de son concepteur. Sa brillante carrière est rappelée, ainsi que ses nombreuses réalisations à la tête des services techniques de la Ville de Nice. Un hommage est également rendu à ses proches, Madame Mathis et les enfants des deux mariages de Pierre Mathis, mais aussi à ceux qui ont pris la suite de Pierre Mathis à la tête des services techniques de la Ville de Nice : André Liautaud, Louis Massabo et Fernand Marcellon ainsi que leurs collaborateurs. Cet hommage, ainsi que le baptême de l'autoroute urbaine en voie Pierre Mathis, replace Jacques Peyrat dans la lignée des grands hommes qui ont fait Nice. Même s'il n'avait pas souhaité au départ poursuivre les travaux de la voie rapide, Jacques Peyrat endosse l'héritage dont il a été le continuateur.

Ensuite, le discours de 2007 rajoute un point intéressant à celui de 1999. Jacques Peyrat prend en compte la population niçoise riveraine du chantier. En effet, le maire remercie les Niçois :

Je sais que tous ces travaux ont causé des nuisances de bruit, de circulation, de poussière, etc... Aussi, je souhaite remercier vivement les Niçoises et les Niçois qui ont eu la patience et l'intelligence de comprendre que ces travaux étaient vraiment nécessaires, tout comme ceux du tramway.¹¹⁶⁹

Il aurait été intéressant d'avoir les discours de Jean et de Jacques Médecin pour savoir quelle place ils avaient accordé aux désagréments causés par la voie rapide dans leurs discours. L'autre point sur lequel le maire prend en compte la population est celui de l'environnement. Jacques Peyrat accorde beaucoup d'importance dans son discours aux efforts faits en la matière :

¹¹⁶⁸ AM, 863W10. Discours d'inauguration du tronçon Fabron-Saint Augustin du 16 février 2007.

¹¹⁶⁹ *Ibidem*, p. 6.

mesures de protection contre le bruit, réduction de la pollution atmosphérique, une bonne intégration dans le site, le traitement particulier des fausses roches de la villa Les Palmiers, des mesures particulières au droit des établissements scolaires. Rappeler ces éléments permet au maire de souligner combien il considère l'opinion publique et en particulier les riverains.

Ce discours est aussi l'occasion pour le maire d'exposer plus largement sa politique vis-à-vis du réseau viaire. Jacques Peyrat rappelle les travaux en cours pour finir l'autoroute urbaine est, dans la section entre le palais des expositions et le pont Vincent Auriol. Ironie du sort, Jacques Peyrat, qui ne voulait pas de la voie rapide, s'est trouvé contraint, non seulement de finir celle-ci, mais aussi d'achever les travaux de l'autoroute urbaine est. Nous voyons à quel point l'affirmation de Philippe Graff comme quoi Nice avait entrepris avec retard la réalisation d'infrastructures de grande envergure est pertinente¹¹⁷⁰. Jacques Peyrat évoque même le futur de la voie Mathis puisque la jonction avec l'autoroute n'est pas réalisée :

Au cours de la réalisation de cette voie nouvelle, nous avons déjà réfléchi à son débouché sur l'Ouest, sachant qu'actuellement il arrive environ 35 000 véhicules/jour à la sortie Saint Augustin.¹¹⁷¹

C'est pourquoi, partant de ce constat, le maire affirme que :

Diverses propositions sont à l'étude, avec notamment la création d'un ou plusieurs tunnels en direction de l'Ouest uniquement¹¹⁷² ; la Voie Mathis ne doit pas inciter la traversée de Nice d'Ouest en Est pour les véhicules venant de l'A8.¹¹⁷³

Cette dernière précision est intéressante. L'idée de la jonction avec l'autoroute n'est pas abandonnée, mais la municipalité souhaite la faire accepter en la rendant moins inquiétante pour les riverains, en affirmant que la voie Mathis ne doit pas devenir un lieu de circulation de transit. En mettant en place un sens unique, Jacques Peyrat entend surtout faciliter la sortie de Nice, pour les Niçois se rendant hors de la Ville ou pour les habitants de la proche périphérie venus travailler la journée à Nice. Le maire entend rester dans une logique de démocratie participative puisqu'il affirme au sujet de la liaison avec l'A8 :

Cette réflexion prend en compte l'aménagement par la Société ESCOTA d'une entrée et d'une sortie de l'A8. [...]

Ces diverses options et leurs variantes vous seront proposées lors d'une concertation publique qui se déroulera fin Mars – début Avril 2007.¹¹⁷⁴

¹¹⁷⁰ Voir p. 331.

¹¹⁷¹ *Ibidem*, p. 13.

¹¹⁷² Souligné dans le texte original.

¹¹⁷³ AM, 863W10. Discours d'inauguration du tronçon Fabron-Saint Augustin du 16 février 2007, p. 14.

¹¹⁷⁴ *Ibidem*, p. 14.

Enfin, le maire adopte un ton en partie résigné pour faire accepter ce qui a été fait. Jacques Peyrat admet que l'automobile n'a pas eu que des conséquences positives sur la Ville de Nice :

Malgré le développement des transports collectifs, la Ville et le Département continuent à satisfaire et prévoir les exigences et l'augmentation de la circulation automobile, conséquence du développement des activités économiques ; la résorption des points noirs routiers est une priorité pour tous pour fluidifier les déplacements.

Nous en payons lourdement le prix. Les photographies représentant notre cité au siècle dernier nous font apparaître avec douleur les meurtrissures qu'a subies la Ville par l'automobile. [...]

Mais il fallait vivre avec notre temps, et réaliser les équipements routiers qui ont été faits, sous peine d'une asphyxie de notre cité.¹¹⁷⁵

Cette fin justifie la politique automobile qui a été menée, mais sur un ton résigné. Alors que les discours de Pierre Mathis de 1962 étaient plus enthousiastes, présentant l'ère des grandes infrastructures comme celle de la modernité, Jacques Peyrat déplore « avec douleur les meurtrissures qu'a subies la Ville par l'automobile ». Même si nous n'avons pas les discours de Jean et de Jacques Médecin, nous sommes convaincu que nous n'aurions pas trouvé trace d'un tel regret dans leur prose. Le constat que fait Jacques Peyrat est révélateur de son choix : il n'a pas souhaité achever le chantier de la voie Mathis, mais, par nécessité, il en a malgré tout endossé la responsabilité . Reprenant l'argument qui était le leitmotiv du personnel technique et politique de la mairie de Nice, Jacques Peyrat affirme que ces travaux d'achèvement de la voie rapide étaient nécessaires « sous peine d'une asphyxie de notre cité ». Nous sentons malgré tout comme un regret dans cette fin de discours. Cette fin est symptomatique d'une classe politique qui ne croit plus au « tout automobile » des Trente Glorieuses.

¹¹⁷⁵ *Ibidem*, pp. 15-16.

Conclusion

Pourquoi avoir choisi de bâtir une voie rapide ?

Le projet de la voie rapide est le pur produit de la culture des ingénieurs des ponts et chaussées. Ce sont effectivement deux ingénieurs des ponts et chaussées, Marcel Kirchner puis Pierre Mathis, qui sont à l'origine du projet de la voie rapide. Ce dernier a connu une lente maturation. Le premier projet de voie rapide, élaboré sous Marcel Kirchner en 1940, devait être une voie de dégagement ou voie industrielle, c'est-à-dire réservée à la circulation des poids-lourds. Les responsables techniques de la Ville de Nice avaient en effet remarqué que la circulation était parfois congestionnée, notamment le long du bord de mer qui n'était desservi que par la promenade des Anglais et la rue de France¹¹⁷⁶. Ce projet était ambitieux par son étendue puisqu'il devait relier le centre-ville à la zone de Lingostière. S'inspirant sans doute de ce projet, mais aussi des exemples américains, Louis Aublet élabore un nouveau projet de voie réservée aux poids-lourds en 1951 ; il est plus court dans son étendue, mais tout aussi audacieux puisque, pour la première fois, est envisagée la traversée du centre-ville en viaduc. C'est finalement Pierre Mathis qui, à partir de 1956, élabore le projet qui a donné naissance à la voie rapide que nous connaissons actuellement. Le plan Mathis reprend en partie le plan Aublet, mais il le rallonge dans sa partie occidentale, et il décide que la voie rapide sera ouverte à la circulation automobile. Ces choix sont extrêmement importants. Le fait de destiner la voie rapide en partie à la circulation automobile a pour but de désengorger la ville de Nice du trafic automobile grandissant que connaît l'Europe occidentale dans cette période des Trente Glorieuses. De plus, par ce nouveau tracé, Pierre Mathis donne à la ville de Nice un nouvel axe structurant pour son urbanisation, grâce aux échangeurs qui se trouvent à intervalles réguliers. À partir de 1962, l'influence de Pierre Mathis a été telle que le projet de la voie rapide est demeuré pratiquement inchangé. Il en est de même pour d'autres projets comme celui de l'autoroute urbaine est. Rappelons aussi le rôle essentiel qu'a joué Jean Médecin. Ce dernier a fait le choix de nommer des ingénieurs des ponts et chaussées à la tête des services techniques de la Ville de Nice, et il les a confortés dans leurs intentions.

Par la suite, Jacques Médecin, donne un second souffle au projet. Dans un premier temps, 1965-1969, Jacques Médecin se contente d'achever ce qu'avait commencé son père, c'est-à-dire la chaussée sud de la partie occidentale de la voie rapide : Saint Philippe-Saint

¹¹⁷⁶ AM, 1D1 101, délibération n°103 du 12 avril 1941.

Augustin. En 1970, rien n'obligeait Jacques Médecin à relancer les travaux de la voie rapide. Pourtant, ce dernier a choisi de maintenir Pierre Mathis à la tête des services techniques de la Ville de Nice, ce qui montre que les deux hommes s'entendaient sur les choix à faire concernant le développement de Nice. Par une décision du 10 décembre 1970¹¹⁷⁷, Jacques Médecin lance les travaux de la partie la plus spectaculaire de la voie rapide : le viaduc surplombant le centre-ville. Le paradoxe est que, au milieu des années 1970, la politique des grandes infrastructures est progressivement délaissée ailleurs en France. L'émergence des problématiques environnementales avec la création d'un ministère de l'Environnement en 1971 est à l'origine d'une remise en question de la vision fonctionnaliste que les ingénieurs avaient de la Ville. Ce revirement de l'opinion contraint le président Valéry Giscard D'Estaing à abandonner le projet de voie express sur la rive droite de la Seine en 1974¹¹⁷⁸. Cependant, la tendance est inverse à Nice. Non seulement les travaux de la voie rapide continuent, mais la municipalité lance les travaux de l'autoroute urbaine est dans les années 1980, preuve que Jacques Médecin et son équipe municipale restent attachés aux idées anciennes. Certes, des zones piétonnes sont créées, mais elles sont de taille modeste, et la Ville accorde toujours autant d'importance aux grands projets d'infrastructures routières qui, comme l'a rappelé Philippe Graff, ont été conduits avec retard à Nice¹¹⁷⁹. La construction des grandes infrastructures comme l'autoroute urbaine sud, l'autoroute de contournement nord (A8), et l'autoroute urbaine est a été réalisée tardivement par rapport à ce qui s'est fait en région parisienne. Pour exemple, le périphérique parisien a été achevé en 1973. La mairie de Nice, elle, persévère dans cette voie, montrant par là même son attachement à une conception de la ville héritée des Trente Glorieuses.

Finalement, Jacques Peyrat achève les travaux de la voie rapide - du moins du doublement de la chaussée nord, la liaison avec l'A8 n'étant pas encore réalisée - mais aussi ceux de la pénétrante du Paillon. Or, comme nous l'a rapporté Philippe Pen, Jacques Peyrat n'était, à son arrivée à la mairie de Nice, pas favorable à la continuation du projet de la voie rapide. Ce sont les nombreux bouchons et le caractère accidentogène de la chaussée sud (Saint Augustin-Magnan) mise en double sens qui l'ont convaincu de relancer les travaux de la voie rapide. Ainsi, nous observons un phénomène de *path dependence*. Pour la première fois, un maire de Nice relance les travaux contre ses convictions personnelles. Le discours de Jacques Peyrat lors de l'inauguration du dernier tronçon que nous connaissons actuellement de la voie

¹¹⁷⁷ AM, 698W89, séance extraordinaire du conseil municipal du 10 décembre 1970.

¹¹⁷⁸ FLONNEAU Mathieu, *Paris et l'automobile : un siècle de passions*, Paris : Hachette Littératures, 2005, p. 232.

¹¹⁷⁹ GRAFF Philippe, « Un regard urbanistique sur les mutations du tourisme à Nice lors des Trente Glorieuses », *Recherches régionales*, n°212, p. 96.

Mathis, c'est-à-dire la chaussée nord Saint Augustin-Fabron, est significatif de cette résignation¹¹⁸⁰. Le maire évoque les « meurtrissures » causées par le développement des infrastructures viaires destinées à la circulation automobile. Le regard n'est plus du tout le même que celui des ingénieurs des années 1950 et 1960. Alors que la presse, mais aussi les opposants politiques à Jean Médecin comme Louis Delfino, réclamaient que soit réalisée la voie rapide, cette dernière n'est plus, à la fin des années 1990, perçue comme une nouvelle avancée du progrès mais comme un moindre mal. En à peu près 40 ans, (1962-1999), la tendance s'est inversée.

L'ampleur du risque financier

La question financière est ressortie à plusieurs reprises dans notre étude, tel un serpent de mer. Le projet de la voie rapide est un projet très couteux, non seulement à cause des travaux qui ont dû être réalisés, mais aussi à cause des expropriations et des recours en justice que les citoyens ont pu mener contre la Ville. L'exemple de la famille Veglio dans le secteur de Saint Augustin¹¹⁸¹ ou celui de M. Bona rue Rouget de l'Isle¹¹⁸² l'attestent. La question se pose de savoir si les autorités n'auraient pas pris un risque inconsidéré.

Tout d'abord, Pierre Mathis était conscient du risque financier qui accompagnait la création de la voie rapide. C'est pourquoi, dans ses discours de 1962¹¹⁸³, il conférait au projet de la voie rapide une dimension nationale. Comme nous l'avons vu, Pierre Mathis arguait que la voie rapide serait un maillon essentiel dans la communication entre la France et l'Italie. En effet, les années 1950 et 1960 voient le développement du tourisme de masse amenant les ménages d'Europe du Nord à se diriger vers les côtes méditerranéennes, notamment l'Italie. Or, Pierre Mathis prétend que Nice est un point de passage essentiel. Nous avons vu que cette affirmation était pour le moins exagérée, les cols alpins ayant bien plus d'importance de ce point de vue. Toutefois, l'argument de Pierre Mathis n'était pas entièrement faux : en construisant une autoroute le long du littoral provençal et maralpin et en l'absence d'une autoroute de contournement, la voie rapide de Nice aurait pu effectivement avoir à assurer un rôle essentiel dans les flux transfrontaliers. Toutefois, il nous paraît plus vraisemblable que

¹¹⁸⁰ AM, 863W10. Discours d'inauguration du tronçon Fabron-Saint Augustin du 16 février 2007.

¹¹⁸¹ AM, 698W89.

¹¹⁸² AM, 701W8

¹¹⁸³ Conférence de février 1962 et discours d'inauguration du premier tronçon de la voie rapide en décembre 1962.

Pierre Mathis ait volontairement exagéré le rôle international de la voie rapide afin d'attirer l'attention de l'État sur la question et, ainsi, d'obtenir de sa part d'importants financements. Au début des travaux de la voie rapide, le FSIR participe d'ailleurs à hauteur de 50% aux travaux¹¹⁸⁴. Le pari était risqué mais sans doute Pierre Mathis et Jean Médecin avaient-ils confiance en la modernité et la pertinence du projet.

Cependant, les événements ne sont pas allés dans le sens qu'escomptaient Pierre Mathis et Jean Médecin. Le principal responsable, ou la principale responsable, de cette déconvenue est la construction de l'autoroute de contournement nord de Nice. La progression de l'autoroute Esterel-Côte d'Azur a été lente, à cause du relief, mais aussi parce qu'elle n'était pas prioritaire à l'échelle nationale. Ce n'est qu'en 1971 que l'autoroute arrive à Villeneuve-Loubet, et il faut attendre 1979 pour que le contournement nord de Nice soit réalisé. Les autorités municipales perçoivent cette construction comme positive. En effet, la documentation que nous avons consultée révèle que les autorités municipales comptaient déporter la circulation des poids-lourds sur l'autoroute de contournement, alors que la circulation automobile aurait continué d'emprunter la voie rapide. Cependant, cette période correspond aussi au moment où l'État diminue ses subventions pour la construction de la voie rapide¹¹⁸⁵. Sans doute, l'État a-t-il estimé que la construction de la voie rapide ne constituait plus un impératif puisque qu'une liaison autoroutière existait de part et d'autre de Nice avec l'A8. Jacques Médecin décide, malgré tout, de continuer le projet de la voie rapide, dont la construction du viaduc central était déjà bien commencée. Il était de toute façon devenu difficile de faire machine arrière. À la différence de la deuxième rocade de Marseille, Nice n'avait pas de marge de manœuvre pour négocier une implication accrue de l'État dans le projet¹¹⁸⁶. Le recours à l'emprunt devenait alors inévitable.

La conséquence de cet endettement croissant a été l'échec du projet d'achèvement de la voie rapide au début des années 1990, alors que la municipalité souhaitait achever le doublement de la partie ouest et l'échangeur du Var chargé d'assurer la liaison occidentale avec l'A8. En effet, comme notre étude l'a montré, la Ville est consciente que son endettement lui interdit de contracter de nouveaux emprunts, ce qui en dit long sur sa situation financière préoccupante. Ce constat est à l'origine du projet d'une section à péage pour la liaison entre l'AUS et l'A8, projet qui se retourne par la suite contre ses concepteurs. Ce péage, qui n'était

¹¹⁸⁴ AM, 421W11, notice sur l'autoroute urbaine sud, p. 2.

¹¹⁸⁵ *Ibidem*.

¹¹⁸⁶ LEHEIS-GUILLOT Stéphanie, *La ville et sa rocade : un projet d'infrastructure au risque du temps, le cas de Marseille*, Architecture, thèse en Aménagement de l'espace, Université Paris-Est, 2011, pp. 220-227.

pas prévu à l'origine, était censé financer les travaux finaux de la voie rapide. Or, afin que le Conseil d'État donne son accord au péage, il fallait que la Ville transforme le projet de doublement de la voie rapide en ouvrage d'art, ce qui nécessitait d'enlever deux échangeurs. Le résultat a été le mécontentement de la population de Saint Augustin d'une part, en raison du passage de la voie rapide au sud de ce quartier, et des habitants de Fabron et des Bosquets qui eux perdaient l'espoir d'être desservis par la voie rapide. La question financière a donc été fatale au projet. Par la suite, Jacques Peyrat reprendra les travaux à la fin des années 1990, une fois la situation financière assainie.

Quelles ont été les conséquences de la lenteur des travaux ?

Les travaux de construction de la voie rapide ont été réalisés avec lenteur, ce que la presse, et certains opposants politiques comme Louis Delfino, ont dénoncé dès les années 1960. La question foncière était déjà en partie à l'origine de ce retard. Les travaux ont été lancés par tranches, de manière régulière du début des années 1960 à la fin des années 1980. Faute de ressources financières pour lancer plusieurs chantiers en même temps, la Ville a été contrainte d'étaler la réalisation des travaux dans le temps. Ce que redoutait Pierre Mathis est alors advenu. Cet étalement dans le temps est à l'origine du coup d'accélérateur que la Ville a voulu donner à la fin des années 1980 en projetant de réaliser en seulement cinq années la chaussée nord de la partie occidentale et l'échangeur du Var. Cette prévision était beaucoup trop optimiste, la Ville n'ayant plus les moyens de ses ambitions. C'est ainsi que, pour la première fois, les travaux de la voie rapide ont connu un arrêt brutal qui allait durer plusieurs années. Les travaux ont à nouveau repris dans la seconde moitié des années 1990 avec Jacques Peyrat, mais encore une fois, tranche par tranche et sur une dizaine d'années.

Par conséquent, pouvons-nous dire que la voie rapide a rempli son rôle ? Pierre Mathis insistait dans ses discours sur l'urgence de bâtir cette infrastructure sous peine d'asphyxie du centre-ville. Or, la voie rapide n'a été réellement efficace qu'à partir du doublement de la chaussée nord sous les mandats de Jacques Peyrat. Auparavant, comme les responsables techniques l'avaient fait remarquer à ce dernier, la voie rapide était trop engorgée et surtout accidentogène dans sa partie occidentale. Ainsi, il faut attendre ce doublement pour que la voie rapide décongestionne enfin la circulation de manière efficace, ce qui est tardif. De plus, celle-ci reste à ce jour inachevée. Le point noir de Saint Augustin que Marcel Kirchner pointait déjà du doigt dans les années 1940 est toujours d'actualité, et c'est pourquoi les travaux de liaison

entre la voie rapide et l'A8 ont été relancés récemment. Au final, il aura fallu plus de 60 ans pour construire la voie rapide, Ces délais se passent de commentaires.

D'autre part, la lenteur des travaux n'a-t-elle pas retardé la modernisation de la Ville de Nice ? C'est l'avis de Patrick Giraud¹¹⁸⁷ pour qui elle a été un gouffre financier retardant le passage de la Ville de Nice à l'ère des mobilités douces. La question de la modernisation de Nice touche aussi celle de son personnel politique local. Les élites politiques niçoises ne sont-elles pas restées attachées trop longtemps au projet de la voie rapide ? En ce qui concerne Jean Médecin, ce projet était en adéquation avec son époque. Mais il en était tout autrement pour Jacques Médecin à partir du milieu des années 1970. Tandis que les grandes et moyennes villes françaises se dotaient progressivement de réseaux de tramway ou de métro, la municipalité niçoise restait empêtrée dans le chantier de la voie rapide qui représentait un gouffre financier. En fait, elle ne pouvait plus reculer. Comment la municipalité aurait-elle pu laisser inachevé le viaduc surplombant le centre-ville et expliquer aux Niçois que les millions investis dans le projet allaient être gâchés ? Il nous semble que nous pouvons parler ici de piège. La construction de l'autoroute de contournement nord de Nice et le retrait de la participation financière de l'État ont amené la Ville à consacrer une part importante de ses recettes à la construction de la voie rapide, part qui ne pouvait plus dès lors être investie dans la modernisation du réseau de transport niçois.

L'idée d'un retard générationnel peut aussi être émise. Nous n'avons trouvé aucune archive de l'époque de Jacques Médecin remettant en question le projet de la voie rapide. De plus, comme Philippe Graff l'explique dans son ouvrage sur Nice au XX^e siècle, la municipalité n'a étudié que superficiellement le projet de tramway (« métro aérien » dans les archives)¹¹⁸⁸. La documentation et les entretiens que nous avons menés nous ont confirmé que l'époque de Jacques Médecin était focalisée sur la résorption des problèmes de circulation par la construction d'infrastructures routières. Alors que dans certaines villes la longévité politique a pu être un atout pour envisager sur le long terme des projets d'urbanisme, cette même longévité a peut-être joué contre Nice. Nous posons l'hypothèse que le personnel politique de la mairie de Nice, par manque de renouvellement, n'a pas su se remettre en question et s'adapter aux nouvelles méthodes de gestion de la circulation. Le personnel politique était en effet vieillissant dans les années 1990 : Jacques Médecin et Jean-Paul Baréty étaient tous deux âgés de 62 ans

¹¹⁸⁷ Agent municipal, auteur d'une étude s'intitulant « Réhabiliter l'héritage et la ville comme espace civique de convivialité » en 1994.

¹¹⁸⁸ GRAFF Philippe, *Une ville d'exception : Nice, dans l'effervescence du 20^e siècle*. Nice : Serre, 2013, pp. 226-229.

en 1990, et Honoré Bailet de 70. La tête de l'équipe municipale était donc constituée d'hommes ayant vécu leur jeunesse à l'époque des Trente Glorieuses, et qui n'a pas su renouveler sa façon de concevoir l'urbanisme. Lorsque Jacques Peyrat arrive à la tête de la municipalité en 1995, il est obligé de différer dans le temps son projet de tramway, les travaux de ce dernier ne débutant qu'en 2003.

Si les élites étaient en retard sur leur temps, qu'en était-il de la population ?

Il est difficile de cerner l'opinion de la population niçoise à l'égard de ce grand projet. Nous nous sommes appuyé sur la presse, et sur les résultats des enquêtes publiques et de quelques pétitions. Dans cette documentation, nous n'avons pas rencontré d'opposition massive ce qui détonne avec ce qui s'est produit dans la ville de Lyon où l'hostilité de la population a conduit la municipalité à revenir sur ses projets de grandes infrastructures routières. Les oppositions que nous avons trouvées étaient plutôt de l'ordre du phénomène NIMBY et elles concernaient les proches riverains de la voie rapide. Les enquêtes publiques que nous avons pu consulter, celle de 1970 sur la relance du projet de la voie rapide, et celle de 1986 sur l'avenue Estienne d'Orves, révèlent que certains Niçois étaient même très favorables à la construction de la voie rapide qui leur permettait de sortir rapidement du centre-ville pour se rendre à leur lieu de travail.

Cependant, nous émettons des réserves sur le soutien des Niçois au projet de la voie rapide. Notre hypothèse est que les Niçois, dans leur ensemble, étaient attachés à la figure de Jean et de Jacques Médecin et à leur politique générale. Rien ne prouve que les Niçois auraient été hostiles à une politique de développement des transports en commun si cela leur avait été proposé. Nous appuyons cette affirmation sur une étude que Christian Montès a réalisé dans son ouvrage sur *Les transports dans l'aménagement urbain à Lyon*. Christian Montès relate qu'en 1996 les Lyonnais ont eu à se prononcer sur le vote du futur PDU. Trois scénarios leur ont été proposés avec un texte d'accompagnement :

Les tendances sont claires et inquiétantes. Sans action, un blocage progressif de la circulation des voitures particulières se produira et des difficultés majeures pour les transports en commun paraissent inévitables... Chacun a la responsabilité de la ville dans laquelle il habite. Il appartient donc à tous de promouvoir cette nouvelle culture citoyenne et de refuser le laisser-aller et le fil de l'eau.¹¹⁸⁹

¹¹⁸⁹ MONTÈS Christan, *Les transports dans l'aménagement urbain à Lyon*, Lyon : Revue de géographie de Lyon, (coll. Géocarrefour), 2003, p. 145.

Alors que les élus lyonnais pensaient que la population allait opter pour la solution intermédiaire, celle-ci a, contre toute attente, plébiscité la solution la plus favorable aux transports en commun à 65%¹¹⁹⁰. Cet exemple révèle que l'opinion de l'époque penche en faveur des transports en commun, au risque de surprendre les élus. Tout dépend comment le projet est présenté et si la municipalité en place est populaire ou non.

Un autre point mérite d'être relevé concernant la population. Cette dernière a été très peu consultée dans la construction de la voie rapide jusqu'au début des années 1990. En effet, les enquêtes publiques, comme Frédéric Graber¹¹⁹¹ l'a montré, ne sont pas des moments par essence démocratiques, mais plutôt des procédures par lesquelles le pouvoir en place essaie de légitimer ses démarches. De plus, notre étude du débat public qui s'est tenu au sujet de la bretelle d'Estienne d'Orves nous a révélé que la municipalité a tout fait pour orienter le débat, voire a empêché toute opposition de se manifester. La tendance au développement de la démocratie participative depuis la loi Bouchardeau de 1983 a été mal vécue à la mairie de Nice. Le pouvoir municipal a ainsi entretenu une certaine défiance vis-à-vis du débat public, capable selon elle, de faire échouer un projet. Il faut attendre, encore une fois, le mandat de Jacques Peyrat pour que les citoyens prennent davantage la parole et discutent des modalités d'aménagement de la voie rapide. C'est pourquoi, 1995 constitue, selon nous, une rupture dans la manière de concevoir la relation entre la municipalité et la population dans les projets d'urbanisme.

Quelle place pour l'environnement ?

La place accordée à l'environnement est liée à celle de la prise en compte de l'opinion publique. Effectivement, tout comme le principe de la démocratie participative, la place accordée à l'environnement a évolué au cours de la construction de la voie rapide. Au départ, il n'est pas tellement question d'environnement, mais plutôt de cadre de vie. En effet, les discours de Pierre Mathis et les documents administratifs défendent l'idée d'une amélioration du cadre de vie en introduisant de la végétation ou en la préservant. Ainsi, lorsque Pierre Mathis, dans sa conférence de février 1962, affirme qu'il faut éviter d'urbaniser les collines environnant Nice afin de créer un écrin de verdure enserrant la ville, son but n'est pas de défendre l'environnement pour ce qu'il est, mais plutôt d'embellir la ville. De même, lorsque des

¹¹⁹⁰ *Ibidem*, p. 145.

¹¹⁹¹ GRABER Frédéric, *Inutilité publique. Histoire d'une culture politique française*, Paris : Éditions Amsterdam, 2022.

jardinières sont créées aux pieds du mur de contre rive sud de la chaussée sud dans les années 1960, le but est avant tout d'agrémenter la voie. Toutefois, ces efforts ne sont guère poussés. Les espèces plantées dans les jardinières en question ne prospèrent¹¹⁹² pas et les nombreux et ambitieux projets de verdissement de la voie rapide sont restés dans les cartons¹¹⁹³. Philippe Pen nous a expliqué que les jardinières présentes le long du viaduc devaient décorer ce dernier. Finalement, ces jardinières sont restées inutilisées car l'arrosage aurait posé des problèmes techniques. Nous pensons que le personnel politique municipal n'a surtout pas voulu investir dans des décorations jugées onéreuses et superflues. Ainsi, les projets d'embellissement de la voie rapide existaient, mais ils n'ont pas été menés à terme faute de moyens financiers et surtout de volonté politique.

Un premier changement intervient dans les années 1980 avec la construction de l'échangeur Saint Lambert, inauguré en 1986. Il s'agit du premier échangeur ayant fait l'objet d'une végétalisation. Le square Joseph Kessel, au pied de l'échangeur, constitue ainsi un petit écrin de verdure qui tente, tant bien que mal, de masquer le béton. L'échangeur Saint Lambert est aussi le premier échangeur à faire l'objet d'une étude d'impact.¹¹⁹⁴ Cette étude prend en compte des données comme la pollution sonore, la pollution de l'air, et la qualité de l'ensoleillement, ce qui est novateur à l'époque en ce qui concerne la construction de la voie rapide. Les résultats optimistes de cette étude nous laissent cependant supposer que celle-ci n'a pas été tout à fait objective et avait surtout pour but de justifier le projet de la voie rapide.

À partir du mandat de Jacques Peyrat la donne change. Pour la construction du tronçon de la chaussée nord Magnan-Fabron, des études paysagères ont été menées et la population a été associée à cette démarche. Pour la première fois, il a été question de réellement embellir les abords de la voie rapide et les résultats de ces efforts sont encore visibles aujourd'hui. Des arbres d'essences diverses ont été plantés le long de ce tronçon. De plus, des études ont été menées pour poser des murs anti-bruit. Par conséquent, la voie rapide a été dès lors perçue comme une sorte de boulevard urbain qui devait être inséré au sein de la ville, et non plus se superposer à elle.

¹¹⁹² LEHEIS-GUILLOT Stéphanie, *La ville et sa rocade : un projet d'infrastructure au risque du temps, le cas de Marseille*, Architecture, thèse en Aménagement de l'espace, Université Paris-Est, 2011, pp. 220-227.

¹¹⁹³ AM, 606W61.

¹¹⁹⁴ AM, 220W1.

Bilan et perspective.

Notre étude aura permis de mieux cerner comment une décision prise au tournant des années 1950-1960 a pu influencer le devenir de Nice sur le long terme. Si la construction de la voie rapide relevait au départ d'un choix enthousiaste, sa construction est devenue au fil du temps un fardeau dont la municipalité a eu du mal à se défaire. Les travaux de la voie rapide ne sont d'ailleurs toujours pas terminés. Le point noir de Saint Augustin pose toujours problème, et c'est pourquoi un chantier a été ouvert pour relier la voie rapide à l'autoroute A8, mais cette fois-ci le projet emprunte en partie un tunnel et s'insère le long de la voirie urbaine afin de ne causer aucune gêne visuelle supplémentaire¹¹⁹⁵. C'est dire si le projet de la voie rapide aura duré longtemps. La voie rapide est désormais une infrastructure incontournable dans les projets concernant la gestion du trafic automobile. Les travaux actuels confirment le caractère incontournable de cette infrastructure qui se révèle par ailleurs fort utile. Qu'il s'agisse des services municipaux, ou des Niçois, nul ne peut ignorer la voie rapide ne serait-ce que par sa masse et son étendue. Les Niçois, aussi bien piétons, automobilistes ou riverains sont régulièrement confrontés dans leur quotidien à la réalité de la voie rapide. Cet aspect incontournable et monumental a d'ailleurs inspiré l'artiste Amandine Mohamed-Delaporte. Cette dernière a ainsi par ses travaux plastiques, des photographies, et un film mis en valeur l'aspect monumental de la voie rapide, et la place qu'elle occupe dans la ville de Nice¹¹⁹⁶.

Notre étude aura également apporté une pierre supplémentaire à la connaissance de l'histoire urbaine de Nice au XX^e siècle. Certes, Nice n'est pas aussi grande que Lyon ou Marseille, mais elle a comme ces deux villes été très marquée par l'époque des Trente Glorieuses. Comme nous l'avons dit en introduction, des études historiques manquent concernant les grandes infrastructures routières que sont l'autoroute de contournement nord, l'autoroute urbaine est... mais aussi le stationnement et le développement de certains quartiers ou espaces commerciaux grâce à l'automobile. Notre projet au départ était d'ailleurs d'étudier l'impact de l'automobile sur la ville de Nice dans son ensemble. Cependant, la quantité d'archives existantes au sujet de la voie rapide, et la richesse du sujet, nous ont convaincu de nous consacrer uniquement à lui. À n'en pas douter, l'impact de l'automobile sur l'urbanisation de Nice dans la seconde moitié du XX^e siècle, mérite encore d'être approfondi.

¹¹⁹⁵ Le projet devrait aboutir en 2026. *Nice Matin*, « Où en est le tunnel raccordant l'A8 à la voie Mathis ? », 5 avril 2023. <https://www.nicematin.com>.

¹¹⁹⁶ Les travaux d'Amandine Mohamed-Delaporte ont été présentés au public lors de l'exposition « Les falaises artificielles » qui s'est tenue du 2 juin au 6 décembre 2023 aux Archives municipales de Nice.

Annexes

Annexe 1

Chronologie de la voie rapide

1940 : Premières réflexions sur un projet de voie de dégagement réservée aux poids lourds.

1951 : Projet Aublet qui envisage pour la première fois une traversée en viaduc du centre-ville.

1956 : Arrivée de Pierre Mathis à la tête de la direction des Travaux publics et Services publics.

Décembre 1962 : Inauguration du tronçon Saint Philippe-Magnan (chaussée sud).

Novembre 1965 : Inauguration du tronçon Magnan-Les Bosquets (chaussée sud).

Octobre 1969 : Inauguration du tronçon Les Bosquets-Saint Augustin (chaussée sud).

20 mars 1973 : Inauguration du tronçon en viaduc Saint Philippe Gambetta, et du toboggan de l'abbé Grégoire.

2 juillet 1976 : Inauguration du tronçon Saint Philippe Magnan (chaussée nord).

29 janvier 1977 : Inauguration du tunnel Malraux (Cimiez).

9 novembre 1981 : Inauguration du tronçon en viaduc Gambetta-Malausséna.

25 février 1986 : Inauguration de l'échangeur Saint Lambert.

21 novembre 1986 : Inauguration du tronçon en viaduc Malausséna-Cimiez.

19 janvier 1988 : Inauguration de la bretelle de sortie Estienne d'Orves.

12 janvier 1999 : Inauguration du tronçon Magnan-Fabron (chaussée nord).

14 février 2007 : Inauguration du tronçon Fabron Saint-Augustin (chaussée sud).

Avril 2021 : Début des travaux de la liaison avec l'autoroute A8 (fin des travaux prévue en 2026 à ce jour).

Annexe 2 Carte des noms de lieux de la voie rapide (tracé actuel).

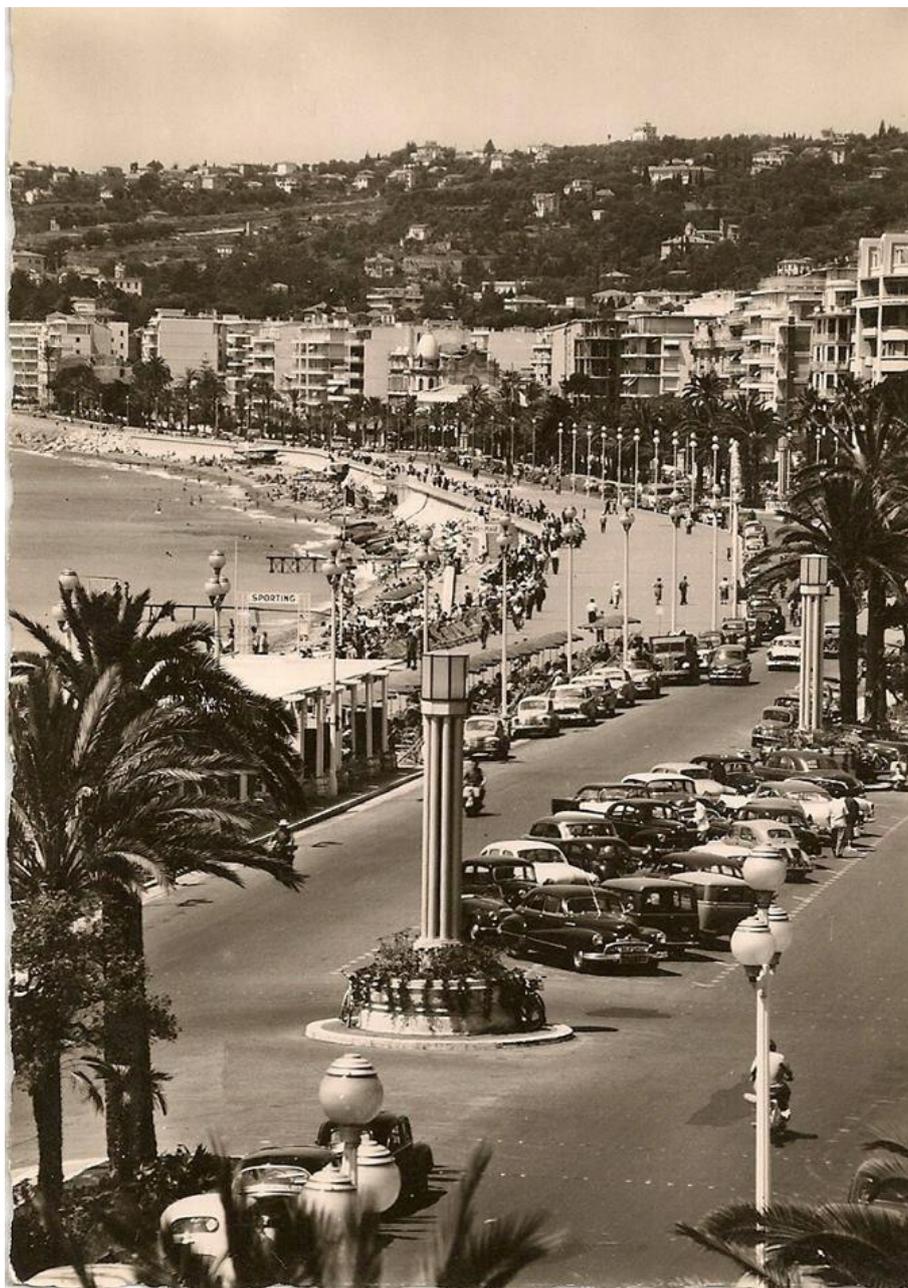


Annexe 3



Vue aérienne de la Place Masséna le 17 novembre 1972. Alors qu'aujourd'hui la place Masséna est en grande partie piétonne, elle était auparavant entièrement dédiée à la circulation automobile et au stationnement. AM 860 W 1972/3336.

Annexe 4



La promenade des Anglais dans les années 1950. Cet axe touristique majeur est aussi un important axe de circulation et de stationnement pour les automobiles. Les services techniques de la mairie de Nice l'ont parfois qualifié de quasi-autoroute. Cette photographie est issue du groupe Facebook « Nissa la bella ». Ce groupe a pour but d'échanger et de commenter des photographies anciennes de Nice et c'est pourquoi nous avons utilisé certaines des photographies échangées dans notre présent travail.

Annexe 5



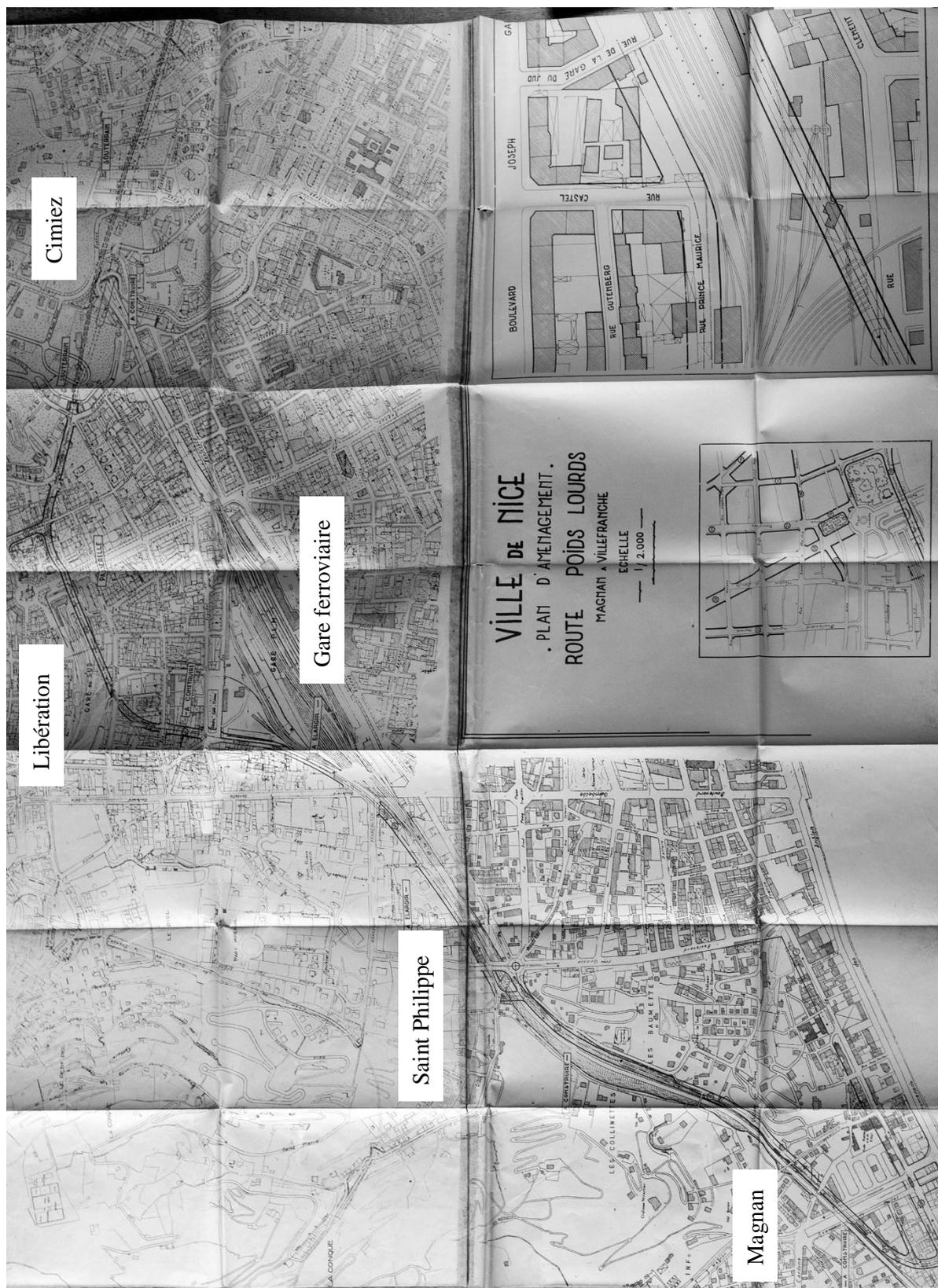
Photographie de l'esplanade en 1966. L'esplanade se trouve au-dessus de la couverture du fleuve Paillon. Tout comme la place Masséna, une grande partie de la place est dédiée au stationnement automobile. L'esplanade sera remplacée dans les années 1980 par des jardins et un parking à plusieurs étages. Photographie issue du groupe Facebook « Nissa la bella ».

Annexe 6



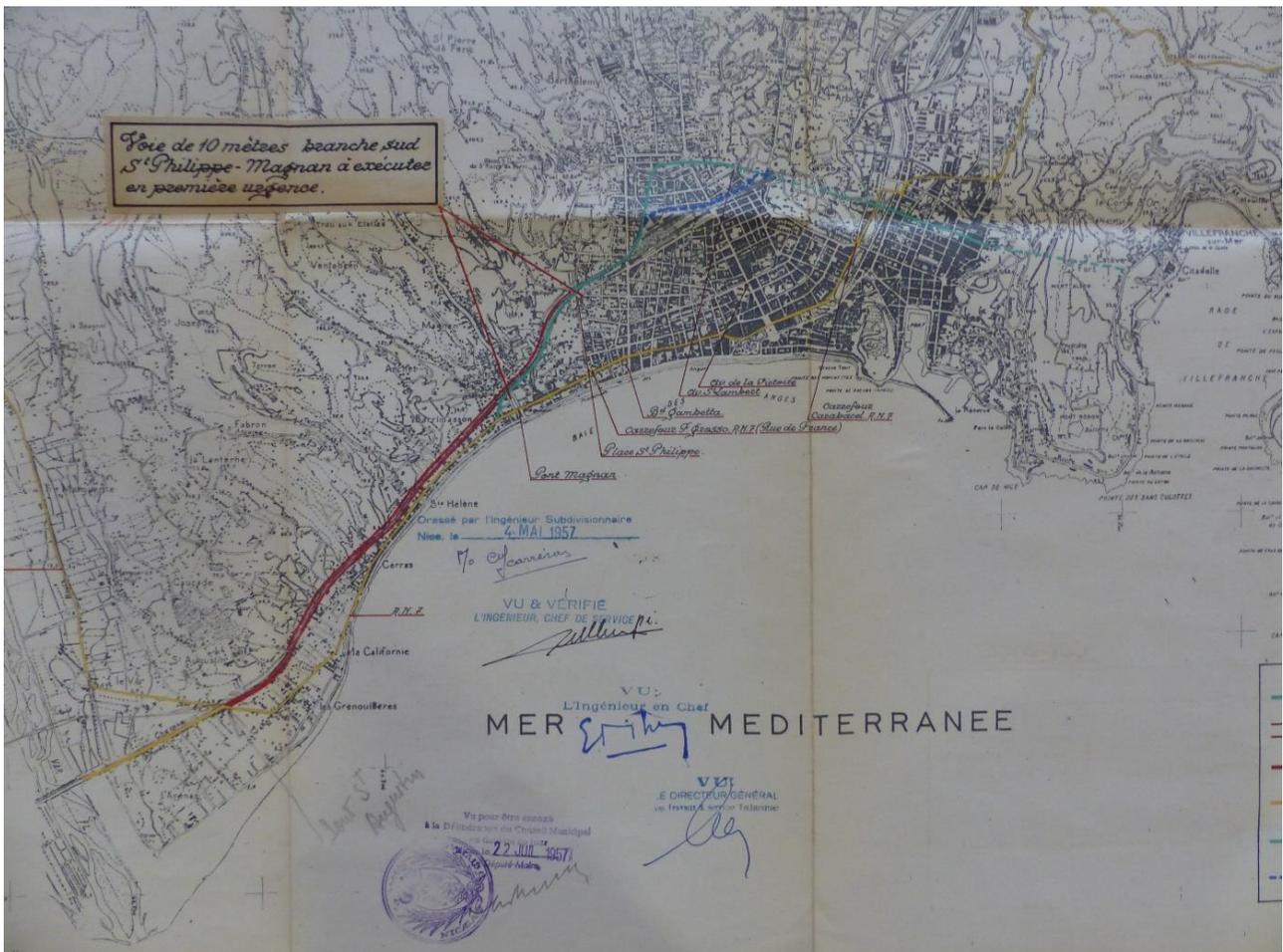
Place Rosseti dans la vieille-ville le 21 janvier 1975. Même dans la partie la plus ancienne de la ville, dont les rues sont étroites, l'automobile est omniprésente. AM 860 W 1975/120-121.

Annexe 7

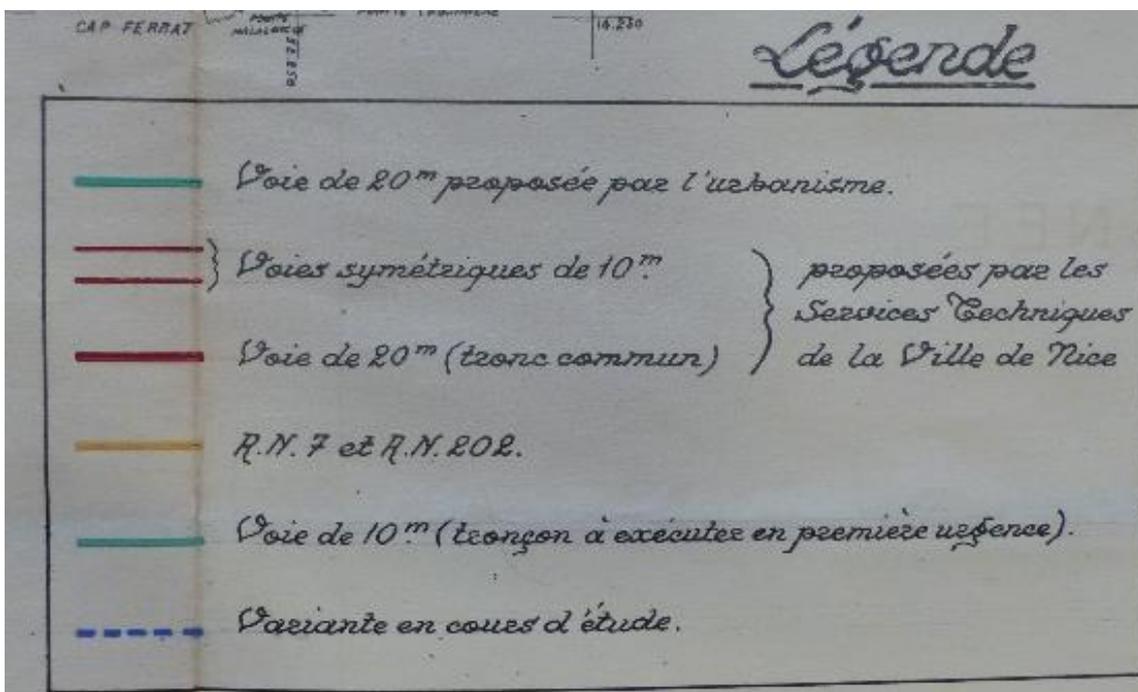


Plan Aublet de 1951. La liaison avec Villefranche-sur-Mer débordé du cadre de la photographie. Photographie d'Amandine Mohamed-Delaporte. AM, 1T4.

Annexe 8



Document de 1957 représentant le projet de voie rapide. Le projet proposé par l'urbanisme (légende ci-dessous) correspond au plan Aublet. La variante en cours d'étude correspond à la modification proposée par Pierre Mathis. AD 201W292.



Annexe 9



Pierre Mathis (au centre). On reconnaît sur la gauche le mur fait de pierres maçonnées qui se trouve avant Saint Philippe. Le cliché a sans doute été pris au début de la construction de la voie rapide, c'est-à-dire au début des années 1960. La photographie nous a été donnée par Madame Claude Granié, fille de Pierre Mathis. On peut aussi trouver la photographie aux Archives municipales à la cote 860 W 1972/2026-2035.

Annexe 10



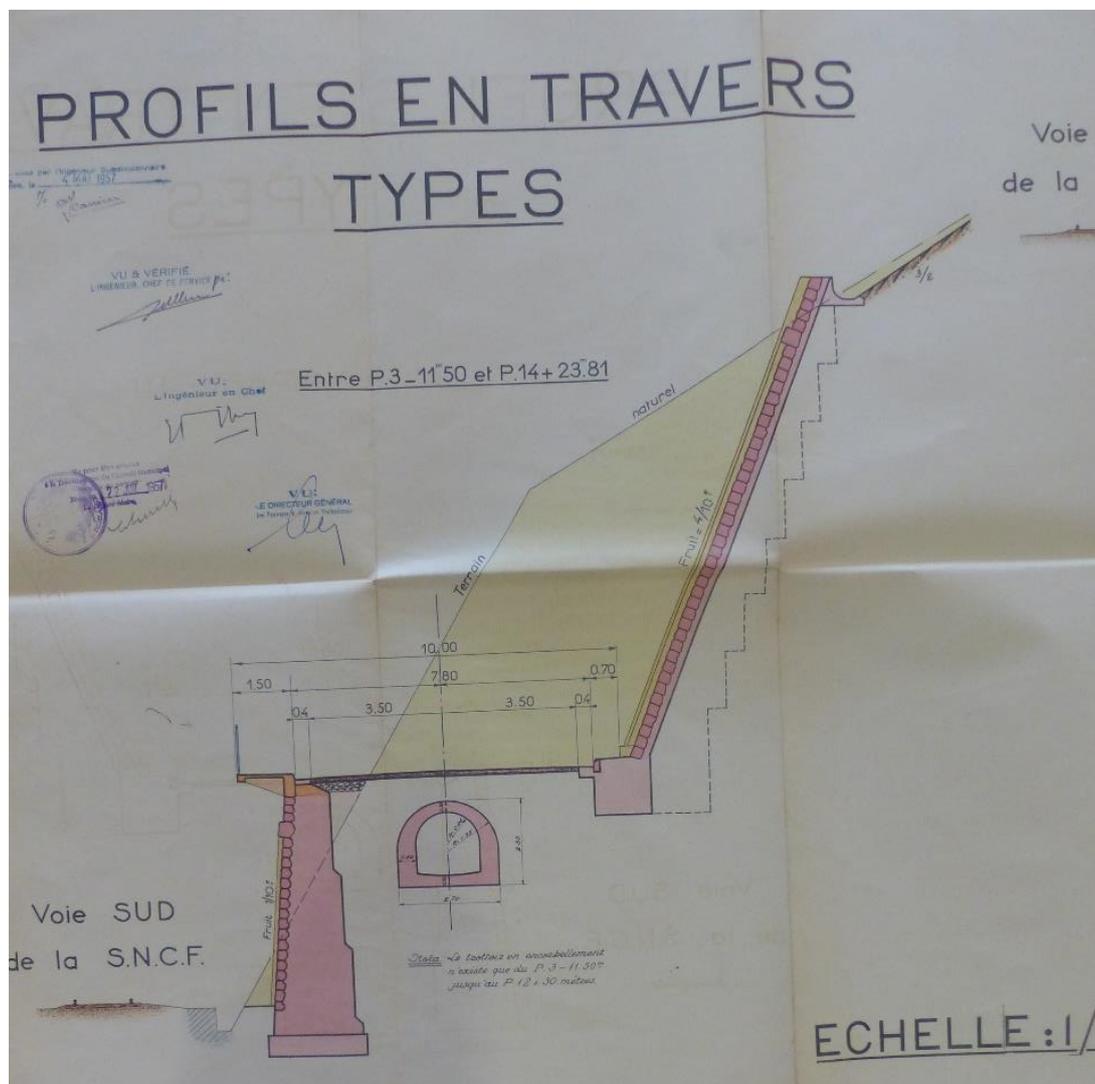
Construction du premier tronçon, Magnan-Saint Philippe (1962). AM 1064W322.

Annexe 11



Premier tronçon de la voie rapide. Construction du mur de soutènement. AM 1064W320.

Annexe 12



Plan de profil de 1957 représentant le projet de chaussée sud de la voie rapide entre Saint Philippe et Magnan. Les murs sont représentés en rose, et le pan de la colline à extraire est colorié en jaune. AD 201W292.

Annexe 13



Ce cliché nous montre combien la zone constructible est très étroite entre les collines de Nice ouest (à gauche sur la photographie) et la mer. Nous pouvons distinguer la promenade des Anglais à droite, et la voie rapide le long de la voie ferrée au centre. Au centre du cercle rouge la résidence les Grands cèdres au pied desquelles se trouvent les fausses grottes de la Villa Les palmiers. AD 22 Fi 660207019.

Annexe 14



Partie de la voie rapide proche de Saint Philippe (on reconnaît le mur en pierres maçonnées en bas à gauche). Ce cliché du 23 janvier 1965 permet de se rendre compte de la coupure qu'opèrent la voie ferrée et la voie rapide dans le tissu urbain à l'ouest de la ville. À gauche l'avenue des Baumettes. AD, 22Fi 650123007.

Annexe 15



Photographie aérienne de la partie occidentale de la voie rapide (le nord se trouve en haut de la photographie). Nous pouvons distinguer les trois principales voies de communication à l'ouest de Nice. De droite à gauche : la promenade des Anglais, la RN 7, et la voie rapide qui longe la voie ferrée. Au centre le toboggan de Magnan (cercle rouge) reliant les chaussées nord et sud de la voie rapide. Le cliché a donc été pris après juillet 1976. Photographie prise sur le site du groupe Facebook « Nissa la bella ».

Annexe 16



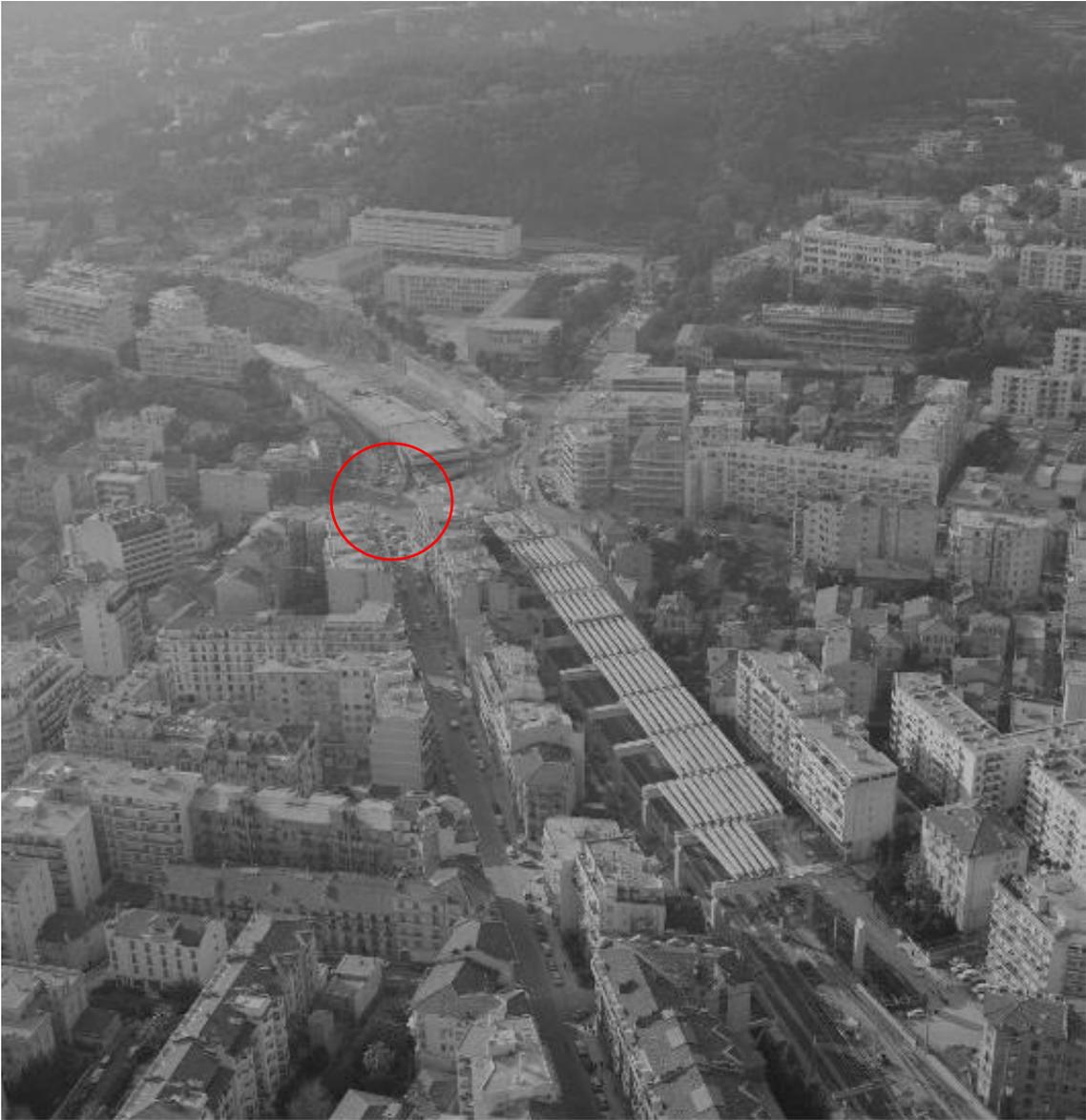
Photographie, du 21 février 1969, de la partie occidentale de la voie rapide. Celle-ci longe la voie ferrée sur le côté gauche de l'image. En bas à droite, les studios de la Victorine. Au fond à gauche, l'aéroport. AD 22 Fi 690221079.

Annexe 17



Toboggan de l'auto-pont de Saint Augustin, photographie du 11 juillet 1974. À l'origine cet auto-pont permettait aux véhicules de sortir de la voie rapide. Il a été inauguré le 12 juillet 1974. AD 22Fi 740711012.

Annexe 18



Photographie aérienne du 31 janvier 1972. Au centre la place Saint Philippe (cercle rouge). En bas les premiers piliers du viaduc sont posés. En haut nous distinguons le recouvrement de la voie ferrée par les structures de la voie rapide. Le cliché date d'avant 1973 (inauguration du tronçon Saint Philippe Gambetta). AD 22Fi 720131072.

Annexe 19



Photographie aérienne du 26 novembre 1971. En bas, couverture de la voie ferrée par des poutres devant supporter la future voie rapide Au centre, la place Saint Philippe (cercle rouge). En haut la gare ferroviaire. AD 22 Fi 711126086.

Annexe 20



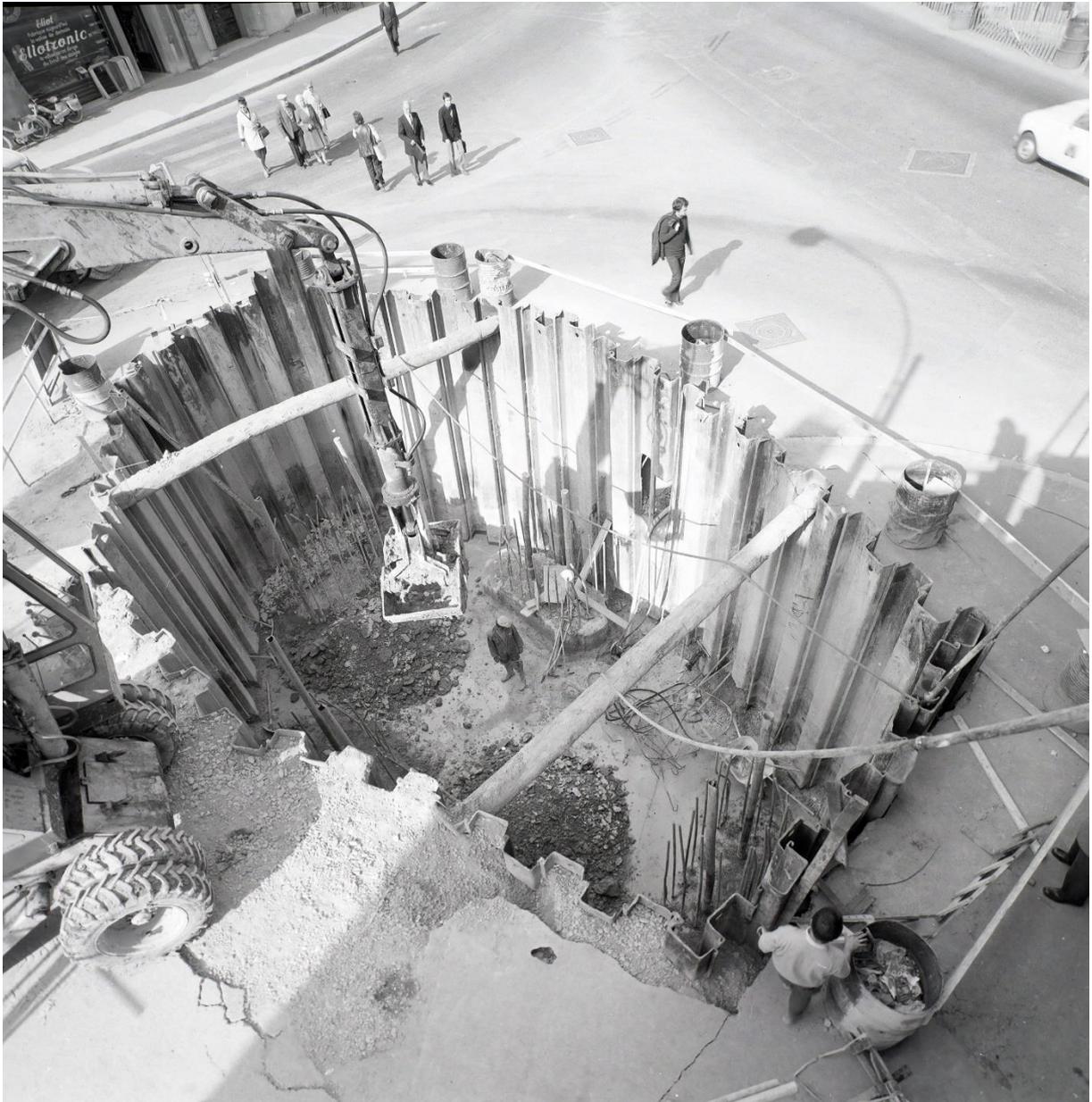
Travaux de recouvrement de la voie ferrée au niveau de la place Saint Philippe (cercle rouge).
Nous pouvons distinguer à l'arrière-plan les collines de Nice est. AM 872W1972.

Annexe 21



Photographie du 14 février. Le commencement du viaduc réalisé. 1974 AM 860 W 1974/325-329.

Annexe 22



Photographie des trous creusés pour accueillir les piliers du viaduc de la voie rapide.
Photographie prise en 1972. AM 860W1972.

Annexe 23



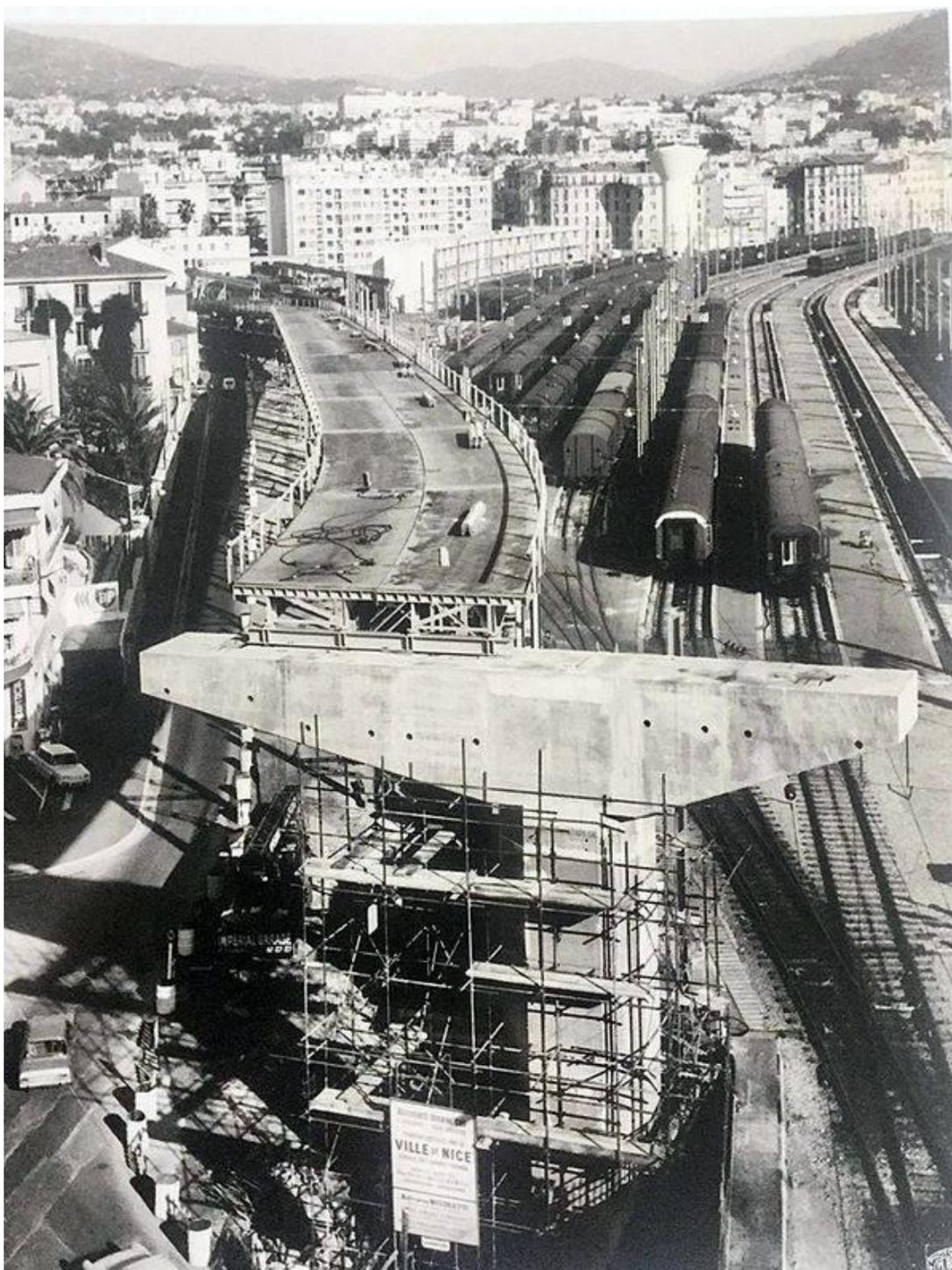
Photographie de la construction du viaduc au-dessus de la voie ferrée prise en 1972. AM 860W1972.

Annexe 24



Photographie représentant les piliers du viaduc avant l'achèvement des travaux. La photographie date de 1972. AM, 860W1972.

Annexe 25



Photographie de la construction du viaduc, et de la bretelle d'accès menant à la rue de l'Abbé Grégoire. La bretelle de la rue de l'Abbé Grégoire est en partie construite et prend place sur la partie gauche du pilier au premier plan. La photographie a été réalisée avant l'inauguration du 20 mars 1973. Photographie prise sur le site du groupe Facebook « Nissa la bella ».

Annexe 26



Photographie représentant la construction de la partie du viaduc se trouvant à l'ouest de la gare ferroviaire. Nous pouvons distinguer au second plan les voûtes de la gare ferroviaire, et à l'arrière-plan, les collines de Nice est. La photographie date d'avant 1973. Photographie prise sur le site du groupe Facebook « Nissa la bella ».

Annexe 27



Photographie du viaduc surplombant le centre-ville niçois. Nous pouvons voir à l'arrière-plan les collines de l'est de Nice. AM 860W1972.

Annexe 28



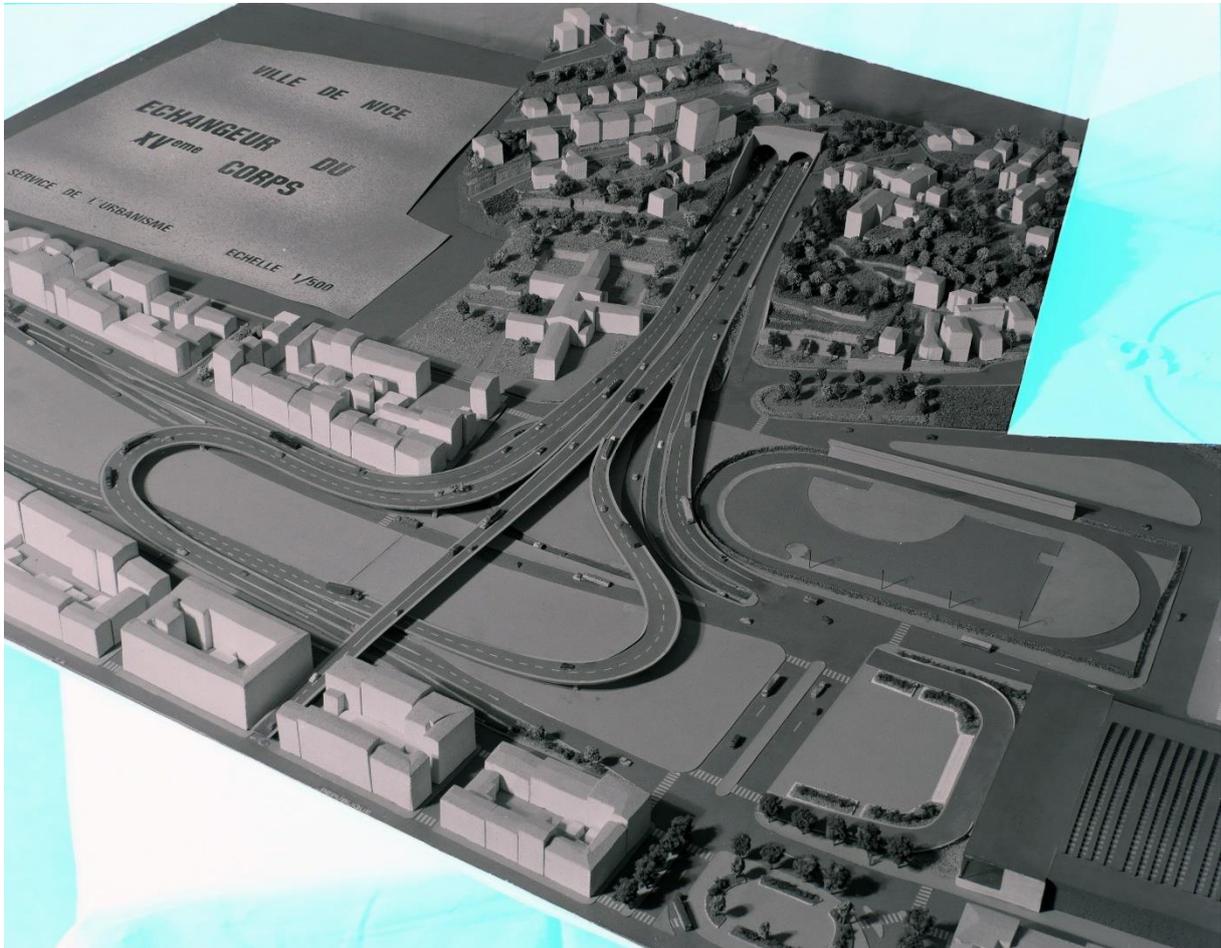
Construction du tunnel Malraux. L'absence de voie ferrée sur le cliché laisse supposer qu'il s'agit de l'entrée est du tunnel. Photographie du 17 juin 1974. AM 860 W 1974/1628-1636.

Annexe 29



Photographie prise lors de la construction du tunnel de Cimiez (avant janvier 1977).
Photographie prise sur le site du groupe Facebook « Nissa la bella ».

Annexe 30



Projet d'échangeur à la sortie du tunnel Malraux (Cimiez). La liaison entre la voie rapide et l'autoroute urbaine est (pénétrante du Paillon) ne verra jamais le jour, et il n'est pas actuellement question de la réaliser. AM 860 W 1972/143-145.

Annexe 31



Plan représentant l' « Influence des échangeurs des autoroutes », années 1970. Les échangeurs des futures autoroute A8 et voie rapide sont représentés par des points rouges. L'influence des échangeurs au niveau local est représentée par des flèches qui sont séparées par un trait bleu. AD660W345.

Annexe 32



Photographie de l'inauguration de la voie rapide le 22 novembre 1986. La voie rapide est à présent réalisée dans son extension maximale, même si la chaussée nord entre Saint Augustin et Fabron n'est pas encore réalisée. Nous distinguons au fond de la photographie les collines de Nice est. AM 1046W004/113.

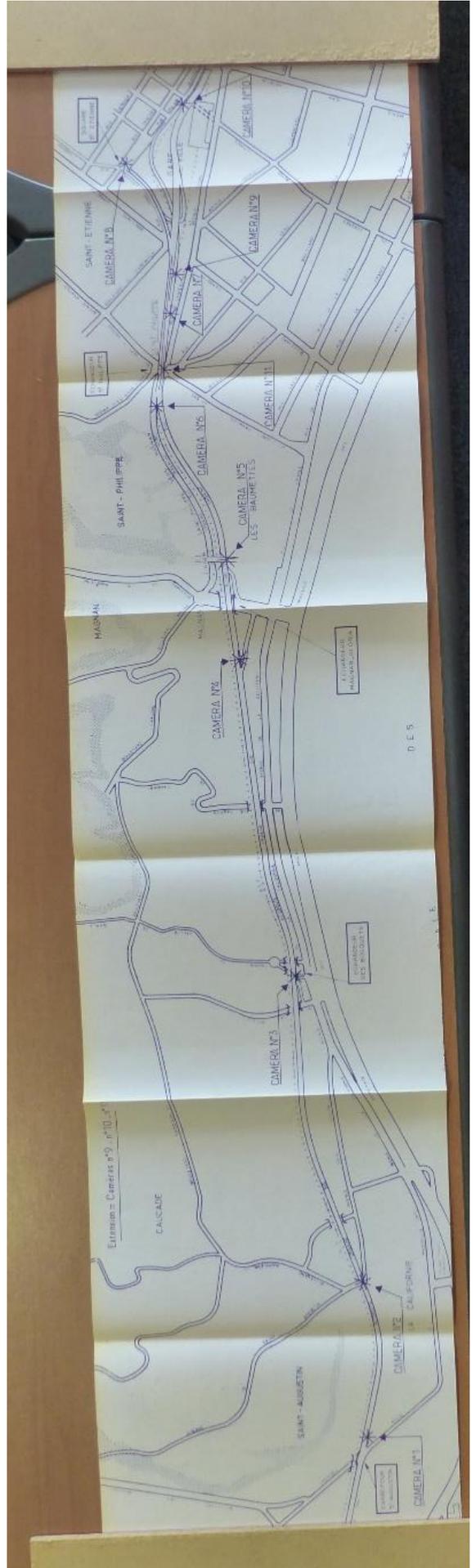
Annexe 33



Jacques Médecin lors de l'inauguration de la chaussée nord Saint Philippe-Magnan le 2 juillet 1976. La tribune de Jacques Médecin se trouve devant le pont sur lequel passe la rue Émile Henriot qui relie la faculté de droit de Nice au reste de la ville. Au fond à gauche nous pouvons distinguer le toboggan reliant la chaussée nord de la voie rapide à la chaussée sud. AM 1046W004/161.

Annexe 34

Plan de la voie rapide représentant les caméras du système de télésurveillance de la Ville (juillet 1982).
AM 473W35.



Annexe 35



Ancien centre de contrôle de la circulation niçoise. Le centre se trouve toujours à l'entrée est du tunnel Malraux. Photographie d'Amandine Mohamed-Delaporte, 2021.

Annexe 36



Vue de la voie rapide depuis les hauteurs de Nice est. On distingue bien, au centre de la photographie, la courbe qu'effectue la voie rapide pour contourner la gare ferroviaire. Photographie d'Amandine Mohamed-Delaporte, 2021.

Annexe 37



Agrandissement de la photographie précédente sur le contournement de la gare par la voie rapide.

Annexe 38



Pilier de l'échangeur Saint Lambert. Photographie d'Amandine Mohamed-Delaporte, 2021.

Annexe 39



Échangeur Saint Lambert. Les quelques arbres qui entourent l'échangeur constituent le square Joseph Kessel. Photographie Stéphen Bodinier, 2024.

Annexe 40



Bretelle de sortie de l'échangeur Saint Lambert. Les voitures sortantes proviennent du tunnel de Cimiez. Photographie Stéphen Bodinier, 2024.

Annexe 41



La voie rapide entre les avenues Jean Médecin et François Malausséna. Photographie Stéphen Bodinier, 2024.

Annexe 42



La voie rapide au croisement de l'avenue Malausséna et de la rue reine Jeanne. Photographie Stéphen Bodinier, 2024.

Annexe 43



Contournement de la gare ferroviaire vu depuis le nord et échangeur Saint Étienne (abbé Grégoire). Photographie d'Amandine Mohamed-Delaporte, 2021.

Annexe 44



Contournement de la gare ferroviaire vu depuis le sud, et échangeur Saint Étienne (rue abbé Grégoire) à droite de la photographie. Photographie d'Amandine Mohamed-Delaporte, 2021.

Annexe 45



Saint Philippe, début du viaduc. Photographie d'Amandine Mohamed-Delaporte, 2021.

Annexe 46



Partie ouest de la voie rapide entre Magnan et Fabron. Nous remarquons sur cette photographie que la chaussée nord de la voie rapide est bordée d'une allée d'arbres, contrairement à la chaussée sud. Ceci est le résultat d'une volonté d'embellir la voie rapide à la fin des années 1990. Photographie d'Amandine Mohamed-Delaporte, 2021.

Annexe 47



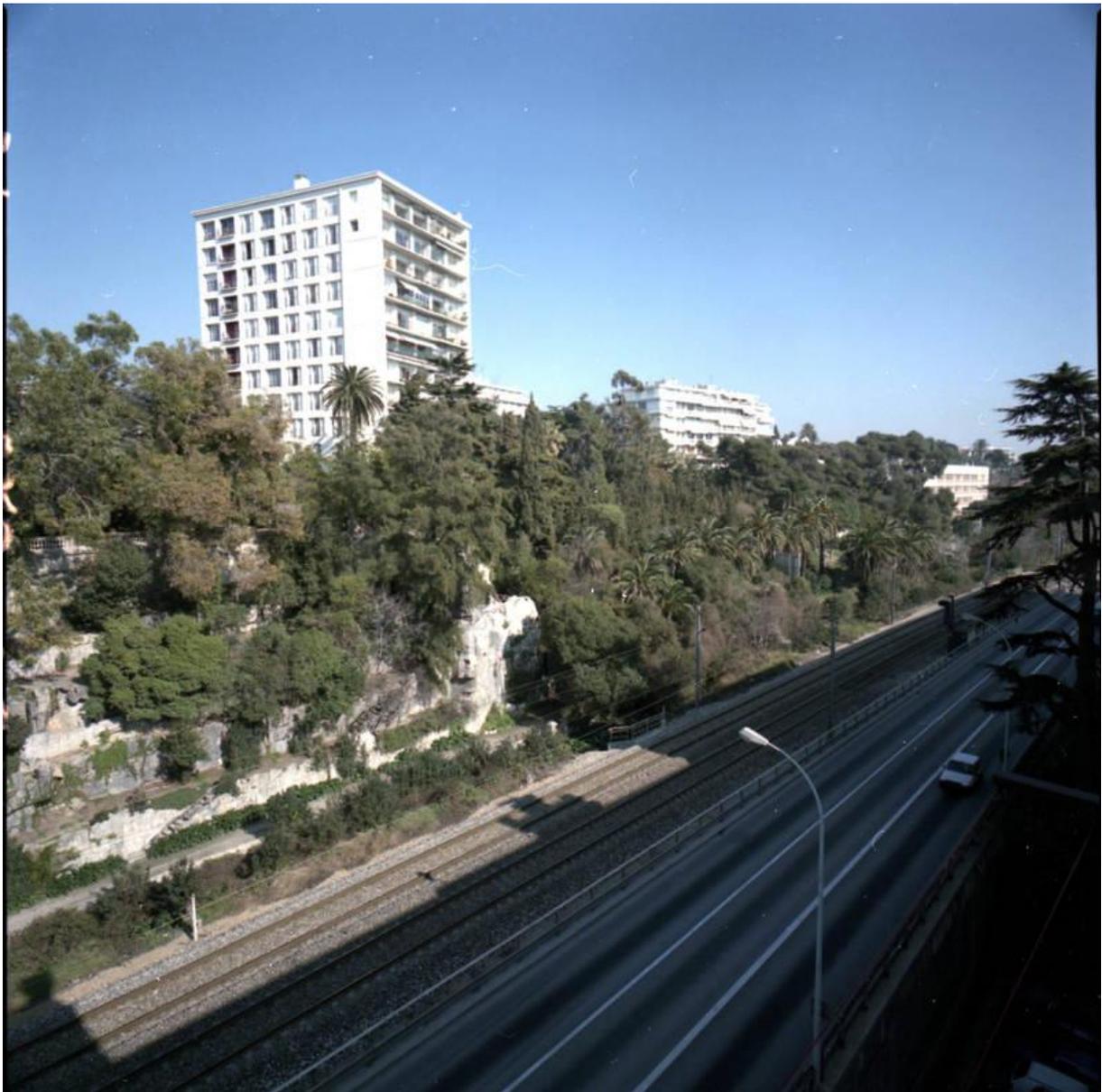
Tunnel sous les studios de la Victorine (chaussée nord). Photographie d'Amandine Mohamed-Delaporte, 2021.

Annexe 48



Domaine des Grands Cèdres, villa les Palmiers, ou Palais de marbre, siège des Archives municipales depuis 1963. <https://www.departement06.fr/nice/jardin-du-palais-de-marbre-villa-les-palmiers-17392.html>

Annexe 49



Fausses grottes de la villa les Palmiers, le 16 mars 1987, avant la construction de la chaussée nord. Les immeubles se trouvant en retrait par rapport à la végétation sont ceux du domaine des Grands cèdres qui ont été bâtis sur la propriété de la villa les Palmiers. AM 860 W 1987/1045-1068.

Annexe 50

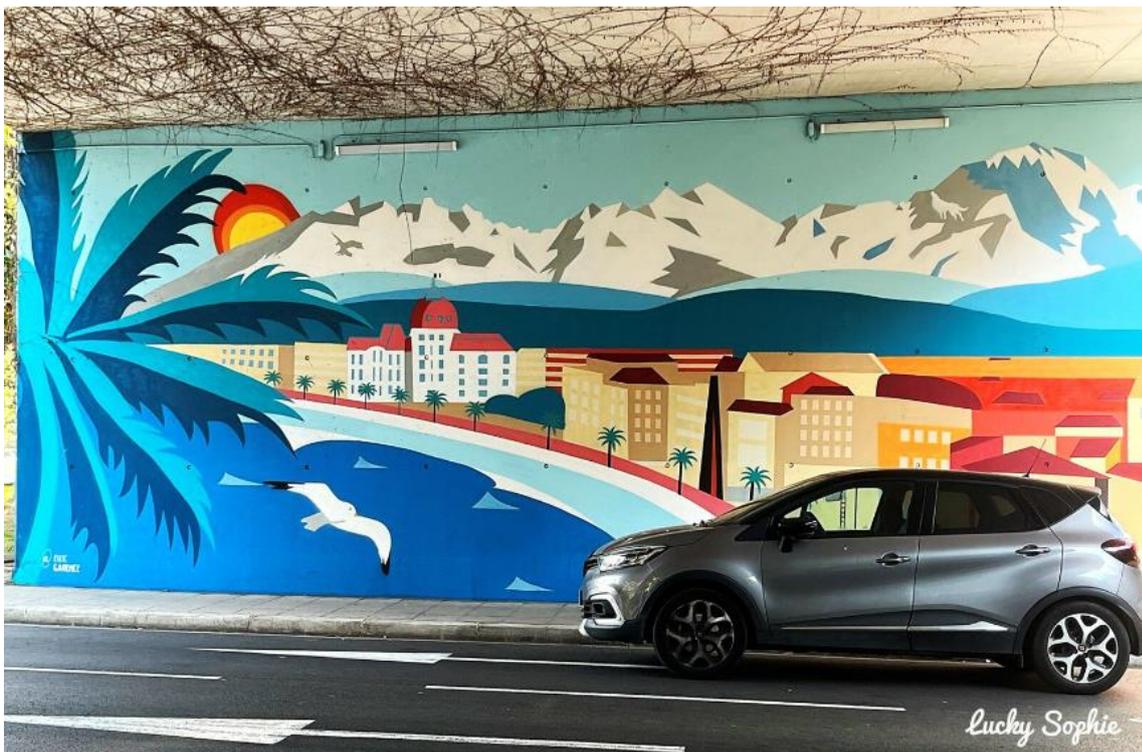


Carte postale distribuée lors de l'exposition les Falaises artificielles aux Archives municipales de Nice. Le cliché a été pris à hauteur de l'échangeur Saint Étienne. Nous pouvons remarquer que du haut du viaduc une vue dégagée s'offre à l'automobiliste sur les toits de Nice et les collines qui entourent la ville.

Annexe 51



Photographies de peintures street art réalisées sous le pont de la voie rapide au niveau de Fabron. Ces peintures témoignent de la volonté de transformer les abords peu esthétiques de la voie rapide en œuvres d'art. Photographies prises sur le site <https://www.luckysophie.com/2023/02/ou-voir-du-street-art-a-nice.html>.



Annexe 52



Carte représentant les travaux en cours pour relier la voie rapide à l'autoroute A8 (trait violet en tiretés). Les travaux actuels reprennent le tracé qui avait été proposé par les habitants du quartier de Saint Augustin en 1989¹¹⁹⁷. À la différence que la voie rapide ne s'élève pas au-dessus des autres axes de la chaussées grâce à un viaduc ou à un talus, mais s'enfonce plutôt dans le sol en empruntant un semi-tunnel.

¹¹⁹⁷ Voir p. ???

Voici à quoi va rassembler la future sortie ouest de la voie Mathis



Montage représentant la future sortie de la voie rapide. La sortie en cours de réalisation se trouvera à une bifurcation juste avant le tunnel passant sous les studios de la Victorine¹¹⁹⁸. Image prise sur le site web https://tribuca.net/actualites_90567066-voici-a-quoi-va-rassembler-la-future-sortie-ouest-de-la-voie-mathis.

¹¹⁹⁸ Voir annexe 43 p. 431.

Annexe 54



Montage montrant le futur itinéraire de la liaison à l'autoroute A8. Cette fois-ci, la mairie a imaginé un tracé en partie souterrain, longeant la route de Grenoble, et passant sous la ligne du tramway. Image prise sur le site web <https://www.lemoniteur.fr/article/nice-la-sortie-ouest-de-la-voie-mathis-en-travaux-en-2021.2049950>.

Sources

Archives municipales :

Cartons : 220W1, 265W18, 539W3, 585W2, 606W60, 698W24, 698W89, 699W9, 701W6, 701W8, 706W7, 708W7, 708W8, 708W9, 771W23, 807W10, 863W10, 872W1, 872W5, 220W43, 421W27, 421W11, 733W2, 953W66, 953W67, 953W68, 953W69, 953W70, 953W72, 953W73, 953W159.

Registre des délibérations du conseil municipal : 1D1 99 à 1D1 297.

Archives départementales :

Cartons : 201W288, 201W292, 201W300, 201W302, 201W370, 201W39, 217W83, 218W2, 218W38, 218W44, 437W35, 554W135, 660W74, 660W107, 660W321, 660W322, 660W345, 660W348, 660W349, BR5320, 157J537.

Sources imprimées :

ABERCOMBRIE Patrick, « Some aspects of the County of London Plan », *The Geographical Journal*, nov-déc, 1943, vol. 102, n°5/6.

AUZELLE Robert, *Techniques de l'urbanisme*, Paris : Presses universitaires de France, 1953 (2^e édition de 1961), (Que sais-je ?).

BRÉMOND Claude, LE GOFF Jacques, SCHMIDT Jean-Claude, LAFFONT Robert, *L'avenir des villes*, Paris : collection « Construire le monde », 1964.

LAFERRÈRE Michel, « La circulation routière dans l'agglomération lyonnaise », in *Revue de géographie de Lyon*, vol. 28, n°4, 1953.

LE RICOLAIS Robert, « Réflexions générales à propos d'un système de transport particulier », *L'architecture d'aujourd'hui*, n°110, octobre-novembre 1963.

LIAUTAUD André, « Les grandes options de développement de Nice. Rôle et organisation des services techniques », *L'ingénieur des villes de France*, 1975.

MASSABO Louis, *La circulation et le stationnement à Nice*, rapport réalisé en 1968, bibliothèque Romain Gary à Nice.

ROTIVAL Maurice, « Paris et l'aménagement de la région parisienne. Retour à Paris. », *L'architecture d'aujourd'hui*, n°63, janvier 1956.

SÉGURAN Yvette, « L'Ouest de Nice et premiers aménagements de la plaine du Var », Série *Les quartiers de Nice* n°4, Laboratoire de Géographie Raoul Blanchard, Études urbaines, Université de Nice, 1976.

The British Road Federation. Ring motorway for London, Official Architecture and Planning, vol 23, n°5 (mai 1960).

Bibliographie

ALEMANY Frédéric, BAISECOURT Hélène, CLÉMENT Vanessa, LAURENT Jacques, MATTHEY Robert, GASTAUT Yvan, *L'Entrepoint, Sur les traces des bâtisseurs*, Nice : Serre, 2011

ALONZO Éric, *L'architecture de la voie*, Marseille : Parenthèses 2018.

ALONZO Éric, « L'autoroute urbaine dans les années 1960, entre rejet et fascination » in PRELORENZO Claude, ROUILLARD Dominique, *La métropole des infrastructures*, Paris : Picard, 2009.

BALDASSERONI Louis, *Du macadam au patrimoine : Modernisation de la voirie et conflits d'usages. L'exemple de Lyon, fin XIX^e-XX^e siècles*, thèse en Histoire, Université Paris-Est Marne-La vallée, 2019.

BLANC Nathalie, GLATRON Sandrine, « Du paysage urbain dans les politiques nationales d'urbanisme et d'environnement », *L'Espace géographique*, vol. 34, n°1 (janvier-février-mars 2005).

BODINIER Stéphen, « Le rôle clé de Pierre Mathis dans la conception de la voie rapide de Nice (1940-1962) », in FUSCO Giovanni, HUETZ DE LEMPS Xavier (dir), *Nice : temps, espace et société. Quand la recherche parle de sa ville*, Nice : Serre, 2024.

BOYER Marc, *Le tourisme de masse*, Paris : L'Harmattan, 2007.

CALLAIS Alain, « Qu'est devenue la Côte d'Azur au milieu des années 1970 ? », *Recherches régionales*, n°212, 2017.

CASTEX Jean, « Rues et avenues à étages du centre de Chicago (1918-1937), in PRELORENZO Claude, ROUILLARD Dominique, *La métropole des infrastructures*, Paris : Picard, 2009.

CHABERT Louis, « La voie rapide urbaine de Chambéry », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 58, n°1, 1983.

CHARBONNEAU Bernard, *L'Hommauto*, Paris : Denoël, 2003 (première édition de 167).

CLAUDE Viviane, *Faire la ville. Les métiers de l'urbanisme au XX^e siècle*. Marseille : Parenthèses, 2006

CLIFF Ellis, « Professional conflict over urban form. The case of urban freeways, 1930 to 1970 », *Planning the twentieth-century American city*, Baltimore : The Johns Hopkins University Press, 1996.

CRAPS (Centre de Recherche Administratives Politiques et Sociales de Lille), *La démocratie locale. Représentation, participation et débat public*, Paris : PUF, 1999.

CROZET Yves, « Économie des rythmes urbains », *EspacesTemps.net*, Travaux, 9 mai 2019.

DAGORNE André (dir.), *Le système littoral maralpin : entre ménagement et ménagement de l'environnement, le codéveloppement soutenable*, UMR Espace, Laboratoire d'analyse spatiale (Université Côte d'Azur, laboratoire Centre de la Méditerranée Moderne et Contemporaine).

DANG VU Hélène, « Les autoroutes urbaines : utopies ou idéologies ? », laboratoire Théorie des Mutations Urbaines, Institut français d'urbanisme, Paris 8, 2006.

DEBIZET Gilles, *Déplacements urbains de personnes : de la planification des transports à la gestion durable de la mobilité : mutations d'une expertise*, thèse de doctorat en Géographie, Université Paris I-Panthéon-Sorbonne, Paris, 2004.

DELEMONTÉY Yvan, *Reconstruire la France. L'aventure du béton assemblé : 1940-1955*, Paris : la Villette, 2015.

DEMANGEON Alain, « L'autoroute invisible, Genève », in PRELORENZO Claude, ROUILLARD Dominique, *La métropole des infrastructures*, Paris : Picard, 2009.

DESROSIÈRES Alain, *L'argument statistique. II. Gouverner par les nombres*, Paris : Presses des Mines, 2008.

DUBY Georges (dir.), *Histoire de la France urbaine, La ville aujourd'hui*, tome 5, Paris : Seuil, 1985.

DUPUY Gabriel, *Les territoires de l'automobile*, Paris : Anthropos, 1995.

DUPUY Gabriel, *L'auto et la ville*, Paris : Flammarion, 1995.

DUPUY Gabriel, *Une technique de planification au service de l'automobile : les modèles de trafic urbain*, Paris : Presses de COPEDITH (ministère de l'Équipement), 1975.

GOURNAY Isabelle, « Retours d'Amérique (1918-1960), les voyages de trois générations d'architectes français », in J.-L. Cohen et H. Damisch, *Américanisme et Modernité*, Paris : Flammarion (EHESS), 1993.

- GRABER Frédéric, *Inutilité publique. Histoire d'une culture politique française*, Paris : Éditions Amsterdam, 2022
- FÉRIEL Cédric, « Du local au transnational, puis au national. Les apports des archives de l'OCDE en histoire urbaine », *Histoire politique*, [en ligne], n°29, mai-août 2016.
- FLONNEAU Mathieu, *L'automobile au temps des Trente Glorieuses : un rêve d'automobilisme*, Villemur-sur-Tarn : Loubatières, 2016.
- FLONNEAU Mathieu, *Les cultures du volant : XX^e-XXI^e siècles*, Paris : Autrement, 2008
- FLONNEAU Mathieu, *Paris et l'automobile : un siècle de passions*, Paris : Hachette Littératures, 2005.
- FLONNEAU Mathieu, *En tous sens : circuler, partager, sécuriser. Une histoire des équipements de la route*, Villemur-sur-Tarn : Loubatières, 2022.
- FLONNEAU Mathieu, « Georges Pompidou, président conducteur, et la première crise urbaine de l'automobile », *Vingtième siècle, revue d'histoire*, n°61, janvier-mars 1999.
- FLONNEAU Mathieu, LABORIE Léonard, PASSALACQUA Arnaud, *Les transports de la démocratie. Approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2019.
- GARDON Sébastien, *Goût de bouchons. Lyon, les villes françaises, et l'équation automobile*, Paris : Descartes & Cie, 2011.
- GARDON Sébastien, *Gouverner la circulation urbaine : des villes françaises face à l'automobile (années 1910-années 1960)*, thèse en sciences Politiques : Lyon 2, 2009.
- GARDON Sébastien, « Impasses et limites dans la ville : les projets d'autoroutes urbaines », *Pour Mémoire*, revue du comité d'histoire du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, n°7, hiver 2009.
- GARDON Sébastien et BARDET Fabrice, « Des autoroutes dans la ville. Les ingénieurs des ponts et chaussées à la conquête des politiques urbaines lyonnaises », in *Action publique et légitimités professionnelles*, Collection Droit et société, série politique, Paris, 2008.
- GASTALDI Francesco, « La strada Sopraelevata di Genova : tra storia e attualità », *Trasporti e cultura*, n° 5/2003.

GOERG Odile, HUETZ DE LEMPS Xavier, *Histoire de l'Europe urbaine II. De l'Ancien régime à nos jours, tome 5 : La ville coloniale*, Paris : Seuil.

GRAFF, *Une ville d'exception. Nice, dans l'effervescence du 20^e siècle*, Nice : Serre, 2013.

GRAFF Philippe, « Un regard urbanistique sur les mutations du tourisme à Nice lors des Trente Glorieuses », *Recherches régionales*, n°212, 2017.

GUNN Simon, « People and the car : the expansion of automobility in urban Britain 1955-1970 », *Social History*, vol.38, n°2 (mai 2013).

JOURDAN Gabriel, « Ville, automobile et planification urbaine. Le cas de la Côte d'Azur », Exposé présenté à la Faculté de Droit de l'Université de Nice – Sophia Antipolis le mardi 11 février dans le cadre des réunions mensuelles du GIR Maralpin.

KRETZ Jean-Louis, « L'autoroute dans la ville », *Travaux de l'Institut Géographique de Reims*, n°29-30. Géographie et théorie politique, 1977.

LACROIX Jean-Bernard et BRACQ Jérôme, catalogue de l'exposition *L'automobile dans les Alpes-Maritimes*, article « Le triomphe », septembre 2008-juin 2009, Archives Départementales.

LAMY Yvon, « Du monument au patrimoine : matériaux pour l'histoire politique d'une protection », *Genèses*, n°11, Patrie, patrimoines, Éditions Belin, mars 1993.

LEHEIS-GUILLOT Stéphanie, *La ville et sa rocade : un projet d'infrastructure au risque du temps, le cas de Marseille*, Architecture, thèse en Aménagement de l'espace, Université Paris-Est, 2011.

LEJEUNE Dominique, *La France des Trente Glorieuses : 1945-1974*, Paris : Armand Colin, 2015.

MASSARD-GUILBAUD Geneviève, « Pour une histoire environnementale de l'urbain », *Histoire urbaine*, 2007/1, n°18.

MAZOYER Harold, « Réformer l'administration par le savoir économique », *Genèses*, 2013, vol. 93, n°4.

MONTES Christian, *Système de transport et système économique en milieu urbain : réflexions sur l'aménagement de l'agglomération lyonnaise de 1960 à 1992*, Thèse de géographie, aménagement et urbanisme, Université de Lyon 2, 1992.

MORAND-DEVILLER Jacqueline, JEGOUZO Yves, « Droit du patrimoine culturel : les procédures spécifiques de protection du patrimoine culturel », *La Revue administrative*, septembre-octobre 1985, 38^e année, n°227, Presses Universitaires de France.

NEVERS Jean-Yves, « Du clientélisme à la technocratie : cent ans de démocratie communale dans une grande ville, Toulouse », *Revue Française de Science Politique*, vol.33, 1983.

NORTON Peter, *Fighting traffic : the dawn of the motor age in the american city*, Cambridge, Mass., MIT Press, 2011.

OFFNER Jean-Marc, Les plans de déplacements urbains, Paris : *La documentation française*, 2006.

OLAGNIER Pierre-Jacques, « La voirie, trame des paysages urbains. Le rôle des infrastructures routières dans le paysage des villes », in *Les Annales de la recherche urbaine*, n°85, 1999. Paysages en ville.

PASSANTI Francesco, « Le Corbusier et le gratte-ciel. Aux origines du plan Voisin », in J.-L. Cohen et H. Damisch, *Américanisme et Modernité*, Paris : Flammarion, EHESS, 1993.

PERELMAN Marc, « Il y a menace sur Paris », *Villes en parallèle*, n°42-43, 2009.

PINON Pierre, « De l'urbanisme à la française à l'histoire des formes urbaines », Formes et échelles des compositions urbaines, Actes du Congrès national des sociétés historiques et scientifiques, Tours, 2012.

PLESSIS Céline, TOPÇU Sezin, BONNEUIL Christophe, *Une autre histoire des « Trente glorieuses »*, Paris : La Découverte, 2016.

REVEL Martine, BLATRIX Cécile, BLONDIEAUX Éric, FOURNIAU Jean-Michel, HÉRIARD DUBREUIL Bertrand, LEFEBVRE Rémi, *Le débat public : une expérience française de démocratie participative*, Paris : La Découverte, 2007.

REVERDY Georges, *Histoire des routes de France*, Paris : Presses universitaires de France, 1995, (Que sais-je).

ROZEC Valérie et RITTER Philippe, « Les avancées et les limites de la législation sur le bruit face au vécu du citoyen », *Géocarrefour*, Vol. 78/2 | 2003.

RUGGIERO Alain (dir.), *Nouvelle Histoire de Nice*, Toulouse : Privat, 2006.

SADOUX Stéphane, « Sir Patrick Abercrombie », *Urbanisme*, n°355, juillet-août 2007.

SALLENAVE Christian, « Les professionnels et les usagers sont faits pour s'entendre. Les entrelacs de l'urbain (1960-2008) », in : *Les Annales de la recherche urbaine*, n°104, 2008. L'expertise au miroir de la recherche.

Lou Sourgentin, « Les grands chantiers », n°169, décembre 2005

TELLIER Thibault « Humaniser le béton ou les politiques publiques de l'humanisation de la ville », dans *Histoire urbaine*, 2017/1 (n°48).

WIEL Marc, *Ville et automobile*, Paris : Descartes & Cie, 2002.

Index des noms de lieu

AUE (Autoroute Urbaine Est) : 176, 179, 199, 206, 271, 328, 342, 362.

A8 (autoroute) : 8, 10, 25, 60, 89, 130, 154, 156, 161, 176, 244, 248, 260, 270, 272, 274, 278, 279, 280, 283, 288, 290, 291, 293, 296, 297, 300, 302, 303, 305, 311, 316, 317, 324, 325, 326, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 339, 374, 377, 379, 380, 381, 385.

Baumettes : 179, 217, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 367.

Les Bosquets : 101, 116, 121, 127, 134, 136, 137, 139, 140, 141, 179, 263, 281, 293, 294, 298, 314, 342, 343, 345, 350, 352, 354, 371, 372, 380.

Cimiez : 25, 37, 61, 66, 67, 97, 99, 129, 177, 180, 182, 184, 193, 198, 201, 206, 207, 209, 210, 211, 212, 227, 228, 229, 230, 232, 234, 237, 239, 241, 252, 253, 255, 261, 278, 372.

Delfino (boulevard) : 66, 177, 178, 180, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 191, 310.

Estienne d'Orves : 225, 226, 242, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 259, 265, 303, 307, 317, 318, 319, 323, 366, 367, 382, 383.

Fabron : 99, 101, 163, 179, 294, 298, 314, 342, 343, 345, 346, 350, 352, 354, 359, 363, 366, 367, 368, 369, 371, 372, 378, 380, 384.

Libération (quartier) : 61, 66, 97, 98.

Lingostière : 36, 37, 39, 66, 154, 156, 159, 262, 280, 291, 376.

Magnan : 36, 37, 44, 61, 66, 67, 89, 97, 99, 116, 121, 122, 127, 128, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 140, 141, 174, 179, 180, 182, 189, 198, 201, 203, 244, 245, 254, 255, 260, 261, 263, 264, 270, 271, 276, 278, 281, 294, 316, 319, 319, 350, 354, 363, 367, 368, 372, 377, 384.

Malraux (tunnel de Cimiez) : 211, 230, 231, 261, 351.

Paillon (fleuve et échangeur) : 19, 27, 38, 60, 67, 81, 97, 99, 100, 102, 110, 159, 160, 161, 170, 172, 176, 177, 179, 180, 182, 184, 185, 186, 189, 199, 212, 234, 255, 260, 261, 269, 271, 274, 328.

Paillon (pénétrante, autre nom de l'AUE) : 199, 212, 271, 277, 324, 377.

Sainte Agathe (ancien nom du boulevard Delfino) : 61, 66, 97, 160, 178.

Saint Augustin : 36, 37, 38, 66, 97, 98, 99, 102, 121, 127, 133, 136, 137, 139, 140, 141, 142, 144, 145, 148, 149, 159, 171, 177, 179, 180, 181, 182, 207, 234, 260, 261, 262, 263, 264, 269, 270, 271, 274, 278, 281, 282, 283, 284, 288, 290, 292, 293, 294, 300, 303, 305, 306, 307, 309, 310, 312, 314, 316, 317, 319, 325, 330, 350, 354, 359, 372, 374, 377, 378, 380, 385.

Saint Lambert : 99, 125, 137, 179, 180, 182, 201, 204, 210, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 236, 237, 238, 239, 241, 245, 265, 270, 384.

Saint Philippe : 37, 83, 99, 102, 116, 121, 122, 125, 127, 136, 138, 148, 149, 171, 177, 179, 181, 182, 189, 193, 195, 197, 198, 199, 201, 202, 214, 215, 217, 221, 223, 244, 245, 254, 256, 262, 376.

Var (fleuve et échangeur) : 28, 30, 36, 37, 38, 39, 54, 81, 83, 89, 93, 97, 98, 99, 101, 102, 103, 109, 110, 151, 154, 156, 159, 163, 170, 172, 176, 177, 179, 180, 199, 255, 260, 271, 272, 273, 274, 278, 279, 280, 281, 283, 284, 286, 288, 290, 291, 293, 294, 296, 298, 300, 303, 304, 305, 311, 314, 317, 319, 326, 328, 329, 333, 334 , 335, 338, 340, 341, 342, 343, 345, 350, 353, 354, 358, 379, 380.

Victorine (studios) : 108, 109, 198, 200, 246, 248, 252, 281, 282, 284, 297, 300, 301, 303.

Table des plans figures et illustrations

Figure 1. Tweet de Christian Estrosi du 19 janvier 2020.	7
Figure 2. Affiche publicitaire pour le concours international d'automobile de 1949 à Nice.	15
Figure 3. Affiche publicitaire de la société ferroviaire PLM de 1930, réalisée par Eff d'Hey.	15
Figure 4. Grace Kelly avec Cary Grant dans La main au collet, d'Alfred Hitchcock, 1955.	16
Figure 5. Jean-Paul Belmondo dans Flic ou voyou de Georges Lautner, 1979.	17
Figure 6. Extrait du plan Cornudet. Nous pouvons y voir le boulevard de ceinture de plaine (BCP) et le boulevard Gorbella (BG). In GRAFF Philippe, Une ville d'exception : Nice, dans l'effervescence du 20 ^e siècle. Nice : Serre, 2013, p. 118.	34
Figure 7. Plan de la voie de dégagement projetée en 1940. Carte réalisée par S. Bodinier, sur un plan de Géoportail de 1950.	38
Figure 8. Gros plan sur la voie de dégagement, ou voie industrielle. Carte réalisée par S. Bodinier, sur un plan de Géoportail de 1950.	39
Figure 9. Plan des principales voies de circulation à Lyon. In GARDON Sébastien, Goût de bouchons. Lyon, les villes françaises, et l'équation automobile, Paris : Descartes & Cie, 2011.	42
Figure 10. Plan Aublet. Carte réalisée par S. Bodinier, sur un plan de Géoportail de 1950.	62
Figure 11. Autoroute urbaine de Düsseldorf, avec en arrière-plan le bâtiment de la Thyssen. In l'architecture d'aujourd'hui. L'Architecture d'aujourd'hui, n°110, 1963.	75
Figure 12. Couverture de "Space, Time and Architecture" avec le Triborough bridge en avant-plan de la couverture.	85
Figure 13. Touristes français, trajets entre la France et l'étranger. In rapport sur "Le rôle du tourisme dans l'économie routière". AD, BR5320.	91
Figure 14. Touristes français et étrangers, trajets automobiles. In rapport sur "Le rôle du tourisme dans l'économie routière". AD, BR5320.	92
Figure 15. Carte des routes européennes. In rapport sur "Le rôle du tourisme dans l'économie routière", AD 5320.	95
Figure 16. Situation de la voie rapide dans le réseau autoroutier maralpin. In rapport sur "Le rôle du tourisme dans l'économie routière", AD 5320.	96
Figure 17. Plan de la voie rapide daté de 1969. AM, 771W23.	98
Figure 18. Illustration figurant dans le programme de Louis Delfino. AM, 144 PER.	118
Figure 19. Illustration figurant dans l'article de Nice Matin. Nice Matin, « La voie rapide de Nice passerait au-dessus de la gare SNCF », 29 août 1964.	123
Figure 20. Progression de la chaussée sud de la voie rapide. Carte réalisée par S. Bodinier, sur un plan de Géoportail de 1950.	128
Figure 21. Tronçon Magnan-Saint Philippe (à proximité de la place Saint Philippe). AM. 1064W310.	129
Figure 22. Tronçon Magnan-Saint Philippe après les travaux. AM 1064W323.	130
Figure 23. Pont de la voie ferrée traversant le Magnan, avant la construction de la voie rapide. AM860W1968.	134
Figure 24. La voie rapide coupée en deux à la hauteur du Magnan. À droite les automobilistes rejoignent la voie rapide. AM 860W1968.	135
Figure 25. Construction du viaduc de Magnan. AM 860W1968.	138
Figure 26. Voie rapide chaussée sud. AM 860W1969.	139
Figure 27. Plan de situation de la propriété Veglio. La propriété est représentée par un point rouge, et le tracé de la future voie rapide est représentée par un trait gris en tirets. Carte réalisée par S. Bodinier, sur un plan des Archives municipales figurant dans le carton 698W89.	141
Figure 28. Rétrocession Veglio.	143
Figure 29. Évolution démographique de la population de la Côte d'Azur. In GRAFF Philippe, Une ville d'exception : Nice, dans l'effervescence du 20 ^e siècle. Nice : Serre, 2013, p. 212.	152

Figure 30. Plan des projets autoroutiers pour Nice dans les années 1970-1980. Carte réalisée par S. Bodinier, sur un plan de Géoportail de 1950.....	155
Figure 31. Projet de viaduc le long du boulevard Delfino. Carte réalisée par S. Bodinier, sur un plan de Géoportail de 1950.	185
Figure 32. Recouvrement de la voie ferrée à la hauteur de la place Saint Philippe. AM 860W1972.	193
Figure 33. Étapes de la traversée du centre-ville avec les dates d'inauguration. Carte réalisée par S. Bodinier, sur un plan de Géoportail de 2020.....	194
Figure 34. Pose des piliers et des poutres au-dessus de la voie ferrée, à l'ouest de la gare SNCF. AM 860W1972.	196
Figure 35. Plan du toboggan rue de l'abbé Grégoire (Nice Matin du 27 septembre 1980).	198
Figure 36. Situation de la rue Émile Henriot. Carte réalisée par S. Bodinier sur un plan de Géoportail de 2020.	203
Figure 37. Immeuble de M. Bona, rue Rouget de l'Isle. AM, 701W8.....	205
Figure 38. Schéma du futur tunnel de Cimiez. Extrait de Nice Matin, 23 août 1972.	209
Figure 39. Plan du tunnel de Cimiez avec le projet de tube nord. Extrait de Nice Matin du 7 mars 1987.....	210
Figure 40. Pilier sud de la place Saint Philippe avec sa fontaine. AM, 606W61.	216
Figure 41. Plantations prévues le long de la voie rapide. AM, 606W61.....	218
Figure 42. Situation du quartier des Baumettes par rapport à la voie rapide. Plan de Géoportail de 2020.....	220
Figure 43. Bretonne de sortie d'Estienne d'Orves. Carte réalisée par S. Bodinier, sur un plan de Géoportail de 2020.	226
Figure 44. Situation de l'échangeur Saint Lambert. AM, 708W7.	227
Figure 45. Échangeur Saint Lambert et les espaces verts l'environnant. AM, 708W7.....	235
Figure 46. Situation du musée Chagall par rapport à l'échangeur Saint Lambert. Plan de Géoportail.	240
Figure 47. Contre-projet Cheyre. AM, 699W9.	247
Figure 48. Projets pour la bretelle de sortie à Estienne d'Orves. Carte réalisée par S. Bodinier, sur un plan de Géoportail.	248
Figure 49. Plaine du Var en 1956. In GRAFF Philippe, Une ville d'exception : Nice, dans l'effervescence du 20 ^e siècle. Nice : Serre, 2013, p. 155.	279
Figure 50. Plan de situation de l'opération. AM, 701W8.	282
Figure 51. Plan du projet d'échangeur du Var. AM, 585W2.....	285
Figure 52. Plan des tunnels du centre-ville marseillais. Carte réalisée par S. Bodinier, sur un plan de Géoportail.....	289
Figure 53. Plan de situation de l'hôpital l'Archet par rapport à la voie rapide. Carte réalisée par S. Bodinier, sur un plan de Géoportail.	295
Figure 54. Plan de situation des studios de la Victorine par rapport à la voie rapide. Carte réalisée par S. Bodinier, sur un plan de Géoportail de 2020.	301
Figure 55. Évolution du quartier de Saint Augustin. In GRAFF Philippe, Une ville d'exception : Nice, dans l'effervescence du 20 ^e siècle. Nice : Serre, 2013, p. 208.	304
Figure 56 Projets de jonction de l'AUS à l'A8 de la Ville et du comité de quartier de Saint Augustin. Carte réalisée par S. Bodinier sur un plan de Géoportail de 2020.....	308
Figure 57. Plan des infrastructures projetées dans la commune de Nice et sa proche périphérie, 1994. AM, 585W2.....	327
Figure 58. Agrandissement du plan des infrastructures projetées, 1994. AM, 585W2.....	330
Figure 59. Évolution du quartier de Fabron : 1956, 1971, 1986. In GRAFF, Une ville d'exception. Nice, dans l'effervescence du 20 ^e siècle, Nice : Serre, 2013.....	344
Figure 60. Situation de la villa Les Palmiers et des fausses grottes par rapport à la voie rapide. Carte réalisée par S. Bodinier, sur un plan de Géoportail.	347
Figure 61. Étapes de réalisation de la chaussée nord. Carte réalisée par S. Bodinier, sur un plan de Géoportail de 2020.	355

Figure 62. Schéma de l'efficacité des murs anti-bruit. In FLONNEAU Mathieu (dir.), En tous sens : circuler, partager, sécuriser. Une histoire des équipements de la route, Villemur-sur-Tarn : Loubatières, 2022, p. 127.	363
Figure 63. Plan de la future chaussée nord. En haut est représentée une coupe de profil avec la végétation se trouvant en hors-ligne. En bas la chaussée est représentée vu du ciel. AM, 872W5.....	370

Table des matières

Introduction.....	7
Partie 1 Un démarrage enthousiaste mais qui patine : (1940-1969).	29
Chapitre 1 Une longue gestation : de la voie de dégagement à <i>l'express way</i>	31
I. La genèse de la voie rapide (1940-1955).....	31
A) Le premier projet de voie rapide de 1940.....	31
1 Des politiques d'aménagement routier modestes malgré le succès grandissant de l'automobile.....	31
2 Le projet d'une voie de dégagement.....	35
B) L'effervescence des Trente Glorieuses et son impact sur Nice.....	45
1 Une époque de croissance qui favorise le développement de l'automobile.	45
a Les défis de la croissance démographique et de l'automobile.....	45
b L'omniprésence de l'automobile et ses conséquences.....	49
2 Faut-il adapter la ville à l'automobile ?.....	51
a Adapter la ville à l'automobile : l'exemple emblématique de Le Corbusier.	51
b Premières réalisations pour adapter la ville à l'automobile.	53
c Trouver une solution aux difficultés posées par la circulation et le stationnement..	58
C) Le changement radical apporté par Louis Aublet.....	60
II. Le rôle déterminant de Pierre Mathis (1956-1962).	77
A) L'avènement de l'ère des ingénieurs.....	77
1 L'arrivée d'un ingénieur expérimenté.	77
2 Vers la ville fonctionnaliste.....	80
B) Les premières réflexions de Pierre Mathis sur la voie rapide.....	82
1 Le rôle fondateur de la délibération de juillet 1957.....	82
2 Tropisme britannique.....	84
C) Concevoir un projet plus audacieux pour la voie rapide.	88
1 Le rôle moteur de l'automobile dans la conception de la nouvelle voie rapide.	88
2 Le chemin de fer comme fil d'Ariane.	97
3 Une voie rapide structurante pour l'urbanisme niçois.....	99
4 L'épée de Damoclès de la contrainte financière.....	102
D) Un projet typique de son temps.	105
1 Quid de l'environnement ?.....	105
2 Un modèle pour d'autres villes : l'exemple de Genève.....	107
Chapitre 2 Les débuts de la construction : des retards qui exaspèrent des contemporains impatientes. 108	
I. L'inquiétude des autorités quant à la réalisation de la voie rapide.	108

A)	La peur d'un manque de financement.	108
B)	L'évanouissement de l'espoir d'une aide financière de l'État.....	111
C)	L'impatience des contemporains.	116
1	L'enthousiasme de la presse locale.	116
2	La place de la voie rapide dans le programme modernisateur de Louis Delfino.....	117
3	La précocité des critiques lyonnaises.	120
II.	Un chantier qui avance trop lentement au goût des contemporains.	121
A)	Un projet ambitieux et urgent.	121
1	Relier la ville à l'ouest.....	121
2	Un souci esthétique.....	122
3	Faut-il franchir la gare de Nice-ville ?.....	123
B)	Une réalisation en trois étapes plus longue que prévue.	127
1	Un démarrage risqué. Les travaux de la première tranche : Saint Philippe-Magnan. .	127
2	Des travaux inachevés. Les travaux de la deuxième tranche : Magnan-Les Bosquets.	134
3	La finition de la chaussée sud. Les travaux de la troisième tranche : Les Bosquets-Saint Augustin	136
4	L'épineuse question des expropriations.	140
Partie 2	La « conquête des cieux » : la relance du projet par Jacques Médecin et la construction du viaduc au-dessus du centre-ville (1970-1989).	148
Chapitre 1	Jacques Médecin, ou le changement dans la continuité.....	150
I.	La persistance du « tout automobile » à Nice.....	150
A)	La fin des Trente Glorieuses.....	150
1	Une croissance urbaine au profit de la proche périphérie.....	150
2	Le rôle de l'automobile dans le développement de la périphérie.	153
B)	Une circulation toujours problématique sur la Côte d'Azur.....	154
1	L'arrivée tant attendue de l'autoroute.	154
2	Un trafic automobile local en hausse.....	157
C)	Une politique d'aménagement urbain ambitieuse.	158
1	L'aménagement de nouvelles infrastructures accessibles en automobile.....	158
2	La persistance d'une politique favorable à l'automobile à Nice.	160
3	Les limites de ce développement.....	163
a	Critiques de cette politique à l'échelle niçoise.	163
b	La perte de l'aura automobile à Paris et dans le monde.	164
II.	La relance du projet par le conseil municipal en décembre 1970.	167
A)	Des élites locales favorables aux aménagements viaires de grande envergure.	167
1	Une stabilité politique favorable aux grands projets.	167
2	Un effet générationnel notable.	170
B)	Un projet plus que jamais nécessaire, selon la municipalité.	172

1	La rédaction d'un nouvel avant-projet sommaire.....	172
a	Un projet qui se veut rentable.....	172
b	La redéfinition du rôle local de l'AUS.....	176
2	La continuité du projet de 1962.....	177
a	Un tracé est-ouest dans la continuité de celui de 1962.....	177
b	Des échangeurs pour structurer l'espace urbain.....	179
C)	Un projet qui suscite des oppositions limitées.....	184
1	La fronde des habitants de Delfino.....	184
a	La crainte du viaduc.....	184
b	L'enquête publique comme moment d'expression populaire.....	186
2	Un contexte national de moins en moins favorable aux autoroutes urbaines.....	191
Chapitre 2	Des travaux impressionnants et coûteux.....	192
I.	Lancer la traversée du centre-ville.....	192
A)	Des travaux spectaculaires mais lents.....	192
1	Une prouesse technologique.....	192
2	Des travaux qui progressent lentement, au grand dam de l'opinion.....	198
3	La dépréciation des immeubles.....	204
B)	La réalisation délicate du tunnel de Cimiez.....	206
1	Un chantier anticipé depuis longtemps.....	206
2	Des travaux ambitieux, mais inachevés.....	208
3	La gestion du trafic par informatique.....	211
II.	Cachez ce mur que je ne saurais voir.....	212
A)	Une décoration de verdure pour mieux faire accepter le projet.....	212
1	Une nécessité reconnue par les spécialistes.....	212
2	Exemples champenois et savoyard.....	213
B)	Une fontaine pour décorer la voie rapide.....	214
C)	Des plantations le long du viaduc.....	217
1	Des jardinières pour verdir la voie rapide.....	217
2	La demande de verdure des habitants des Baumettes.....	219
3	Masquer le mur de contre-rive nord.....	222
D)	L'abandon des arbres d'Estienne d'Orves.....	225
III.	Un projet qui rencontre de faibles résistances.....	227
A)	L'échangeur Saint Lambert et la naissance d'une préoccupation « environnementale ». 227	
1	Un échangeur complexe à bâtir.....	227
a	Des travaux longs et coûteux.....	227
b	Un échangeur plus que jamais nécessaire.....	229

c	Un chantier qui s'éternise à cause de la mauvaise qualité du sous-sol.....	232
2	La mise en place de stratégies pour faire accepter le projet.	233
a	Un échangeur qui doit s'intégrer dans le paysage urbain.	233
b	La réalisation inédite d'une étude d'impact.	238
c	La passe d'arme avec le musée Chagall.	239
B)	La querelle autour de l'échangeur d'Estienne d'Orves.	242
1	Un échangeur nécessaire.	242
a	La décision du débat public.	242
b	Un échangeur présenté comme nécessaire.	244
2	Le contre-projet Cheyre comme espoir des riverains.	245
a	Un spécialiste pour s'opposer au projet.	245
b	Un projet repris par les riverains.	248
3	La frustration du débat public.....	249
a	Un débat orienté.	249
b	Une mairie jugée peu soucieuse des conditions de vie des riverains.	250
4	Une enquête publique qui permet de valider le projet malgré des opinions très divergentes.....	251
a	Des riverains aux avis très divergents.....	251
b	Un projet approuvé malgré les oppositions.	255
c	Quelques réserves afin de satisfaire les mécontents.	258
Chapitre 3	Quel bilan pour la voie rapide ?	260
I.	La voie rapide remplit-elle son rôle ?	260
A)	La traversée de Nice, sans arrêt, est désormais possible.	260
B)	Les difficultés de circulation.	262
II.	Des conséquences lourdes à supporter pour la Ville.	264
A)	La dégradation du cadre de vie des riverains.	264
B)	Un gouffre financier.	265
Partie 3	L'essoufflement du projet : entre renoncement et sentier de dépendance (1986-1999). 270	
Chapitre 1	L'abandon de l'échangeur du Var ou le premier échec du projet (1987-1991).....	273
I.	Un projet difficile à mettre en œuvre.	273
A)	Un projet phare pour les autorités niçoises.....	273
1	La croissance effrénée de la circulation routière.	273
2	Un retard niçois dans le développement des transports en commun.	276
3	L'espace névralgique de la basse vallée du Var.	278
4	Un échangeur indispensable.	281
B)	Le mirage du projet de concession.	286

1	Une ville qui n'a plus les moyens de ses ambitions.	286
2	Une lueur d'espoir.	288
3	Le lancement du projet de la concession.	290
4	Le poids de l'opinion publique.	291
C)	Un projet difficile à mettre en œuvre.	292
1	Premières inquiétudes.	292
2	La difficulté de ficeler le projet.	294
3	Obtenir le feu vert des grandes infrastructures d'État : ESCOTA, la Direction des routes, et la SNCF.	296
4	Amputer le projet pour le mener à bien.	298
D)	Surmonter les oppositions des riverains et de l'opinion publique.	300
1	Faut-il sauver les studios de la Victorine ?	300
2	La fronde du quartier de Saint Augustin.	303
3	La bataille de l'opinion publique et l'arme du sondage.	311
4	La lettre de Richard Pogliano, ou la colère d'un élu local.	314
II.	Un projet temporairement abandonné.	316
A)	Lâcher du lest pour mieux avancer.	316
1	Un projet en sommeil ?	316
2	Un manque de démocratie participative ?	318
3	Un exemple de démocratie participative à la française : le cas de la deuxième rocade de Marseille.	320
a	Un exemple original d'association des citoyens à la décision.	320
b	Qu'en conclure pour Nice ?	323
4	Un projet qui reste dans les cartons.	324
B)	L'échangeur du Var comme clé de voûte du réseau viaire niçois.	326
1	Le projet anachronique d'étendre le réseau viaire maralpin.	326
2	Fluidifier la circulation urbaine par l'extension de la trame routière.	328
3	L'A8 bis comme exutoire de la circulation départementale et nationale.	329
4	L'influence déclinante, mais toujours présente, de l'ère des grandes infrastructures.	332
Chapitre 2	Jacques Peyrat et le piège du <i>sentier de dépendance</i> (1993-1999).	336
I.	Une volonté de changement qui se heurte à la nécessité d'achever ce qui a été entrepris.	336
A)	Un début de changement sous le premier mandat de Peyrat.	336
1	Un climat politique moins favorable aux aménagements routiers.	336
2	Une réelle volonté de changement.	339
3	Achever les travaux antérieurs et éponger la dette.	341
B)	Fabron et les Bosquets, des quartiers en attente de desserte.	342
II.	Quand le patrimoine freine le chantier.	346

A)	L'un des derniers vestiges de la Belle Époque.....	346
B)	Les grottes de la discorde.....	348
C)	Le signe d'une évolution des mentalités.....	351
III.	Des travaux entrepris avec une plus grande considération du cadre de vie.....	352
A)	Relancer le projet de la chaussée nord.....	352
1	Un obstacle juridique sans grandes conséquences.....	352
2	Un rapport optimiste sur les avantages du doublement.....	353
3	Une attention continue aux nuisances.....	360
B)	Rendre acceptable le projet par un aménagement paysager.....	364
1	La prise en compte de l'opinion publique.....	364
2	Le droit de regard des riverains.....	368
C)	La récupération politique de la construction de la voie rapide, l'exemple des inaugurations de 1999 et de 2007.....	372
Conclusion	.....	376
Annexes	.....	386
Sources	.....	441
Bibliographie	.....	443
Index des noms de lieu	.....	449
Table des plans figures et illustrations	.....	451
Table des matières	.....	454