

Habiter la ville. Quartiers, sociabilités, minorités.

MSHS Sud-Est, Nice, 29 octobre 2021



# Quartiers aux bords de la Voie Rapide. Vivre au contact d'une infrastructure routière à Nice.

**Giovanni FUSCO**

Directeur de Recherche CNRS



# La voie Mathis, instrument de modernisation de la ville de Nice

Un projet voulu autant par l'Etat que par la ville de Nice.

Contexte des trente glorieuses : la modernisation passe par l'adaptation de la ville à la technologie automobile.

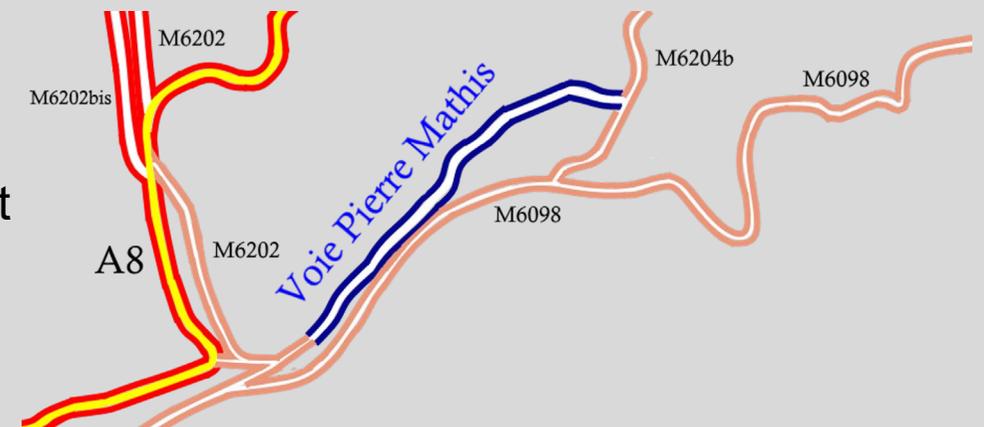
Pourtant rapport Buchanan (1960) : les limites de la modernisation automobile dans les villes européennes.

Une autoroute urbaine avec ses échangeurs.

Problème de l'insertion d'un objet non urbain dans la ville et de l'adaptation de celle-ci à sa présence et à son fonctionnement.

Insertion urbanistique et environnementale pas dans la culture des ingénieurs qui ont conçu l'infrastructure.

Aujourd'hui : 70 k véhicules / jours dans la section Ouest  
(20% du total des véhicules en entrée/sortie de Nice)



**Non pas un objet, mais un processus**

- 1965 : Section Les Bosquets - Saint-Philippe (ch. Sud)
- 1969 : Section Saint-Augustin - Les Bosquets (ch. Sud)
- 1973 : Section Saint-Philippe - Abbé-Grégoire (2x2 voies)
- 1976 : Section La Madeleine - Saint-Philippe (ch. Nord)
- 1977 : Section Cimiez - Lyautey (2x2 voies)
- 1981 : Toboggan de la Rue Reine Jeanne
- 1986 : Section Abbé-Grégoire - Cimiez (2x2 voies)
- 1999 : Section Fabron - La Madeleine (chaussée Nord)
- 2007 : Section Saint-Augustin - Fabron (chaussée Nord)
- 2011 : Requalification ch. Sud (St Augustin - St Philippe)
- 2024 : Connexion Saint-Augustin - A8



# La voie Mathis, instrument de modernisation de la ville de Nice

Comment la ville s'adapte-t-elle à l'insertion de la voie rapide ?

Comment les formes de la ville physique font place et les pratiques des habitants dans les quartiers métabolisent cet objet non urbain ?

Un projet conduit avec les étudiants du Master GEOPRAD et avec Jordi Balesta (ENSA Marseille).

Clés d'entrée :

- Les pratiques dans l'espace public et le lien avec la forme urbaine (Gehl)
- Le concept de micro-interface urbaine (Dovey et Wood)
- La cartographie, les relevés de terrain et la photographie comme outils d'analyse urbaine

# Gehl : les activités de l'espace public et le lien avec la forme urbaine

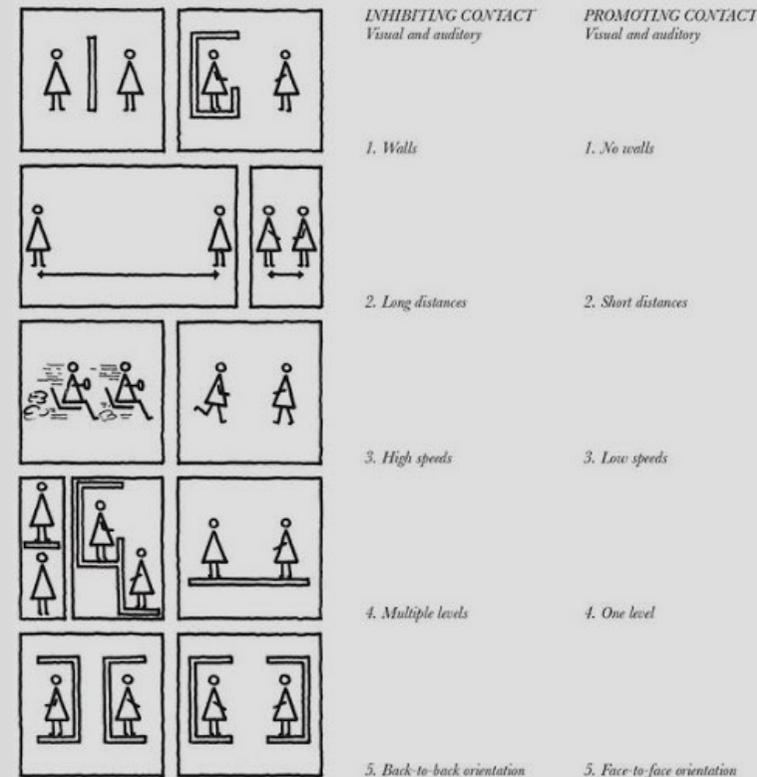
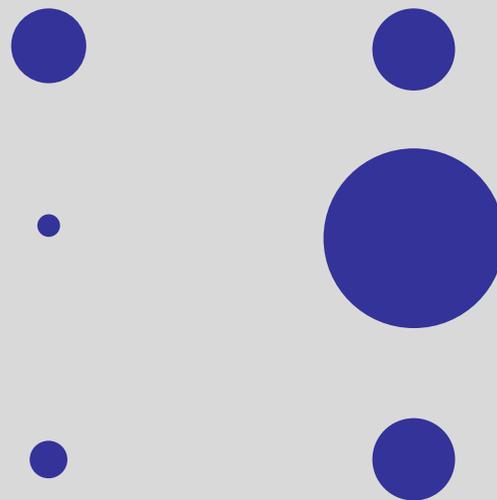
Life Between Buildings  
(1973-2011)

**Activités nécessaires**  
(déplacement piéton)

**Activités optionnelles**  
(promenade, lèche-vitrine,  
lecture, etc.)

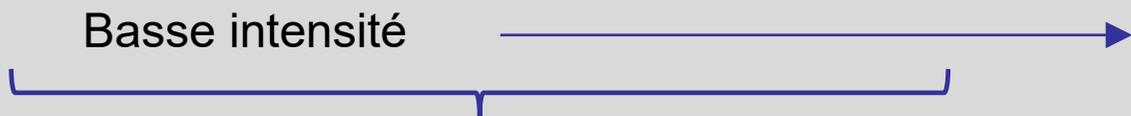
**Activités sociales**  
(côtoiement, conversation,  
jeu, etc.)

Qualité de la forme urbaine  
**Médiocre**                      **Bonne**



**L'intensité du contact humain :**

contact passif      contact fortuit      connaissance      amitié      amitié proche



rôle important de la forme urbaine

Dispositifs physiques  
facilitant ou inhibant le  
contact humain

# L'interface, enjeux pour le contact humaine et pour l'adaptation de la forme

Dépasser une vision de l'espace urbain comme somme d'éléments (bâtiments, espaces publics, etc.).

Ce qui compte sont les interfaces entre éléments.

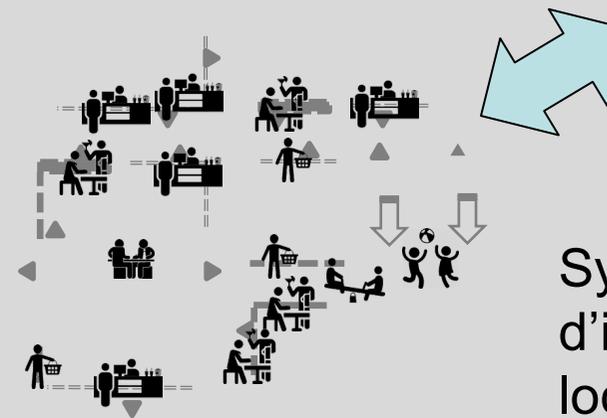
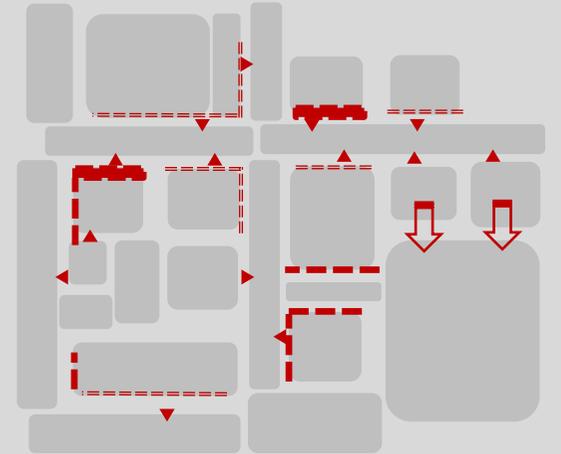
Interface public/privé, le lieu...  
où amis et clients sont accueillis,  
où les identités sont construites,  
où les marchandises sont exposées,  
où l'activité sociale se produit,  
où la sécurité est établie  
(Dovey et Wood 2015)

**Facilité de transformations autonomes** par les habitants et les usagers



**Clé de l'adaptation des formes** sur le court terme, permettant de répondre au changement du contexte urbain

Système de bords et d'interfaces mettant en contact espaces ouverts et bâtiments

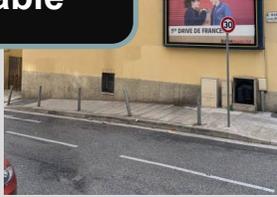


Système d'activités et d'interactions humaines localisées sur des interfaces

# Typologie des interfaces public/privé pour la ville méditerranéenne

sans  
recul

Façade  
imperméable



Façade ouverte  
opaque



Façade ouverte  
transparente



Gradient d'urbanité

recul  
ouvert

Façade  
imperméable  
avec recul



Accès après recul  
automobile



Accès après recul  
piéton



Catalyseur sur  
recul piéton



Clôture  
imperméable



Clôture  
accessible  
opaque



Clôture  
accessible  
transparente

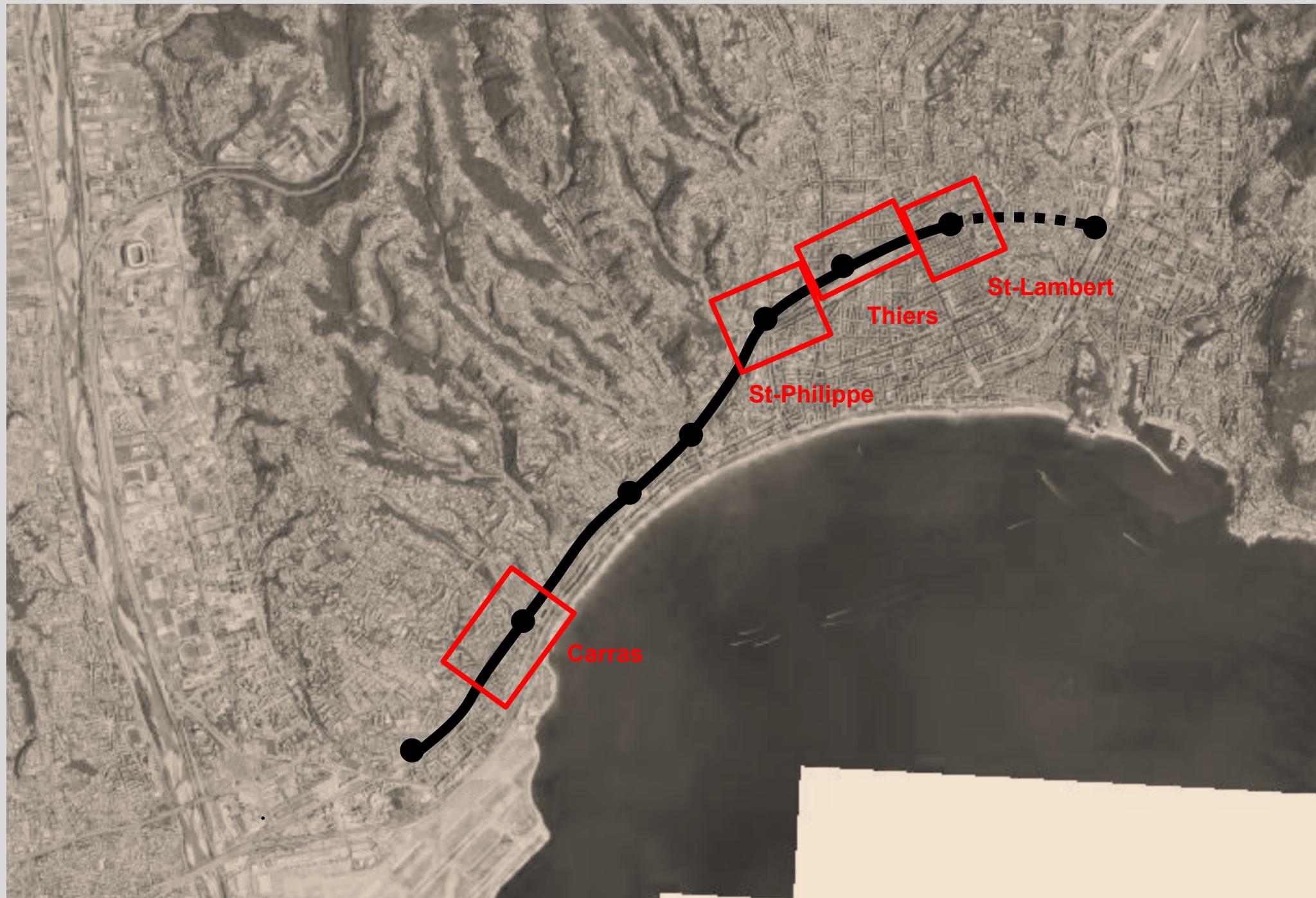


recul  
clôturé

Clôture vers rue  
privée



# Les zones atelier



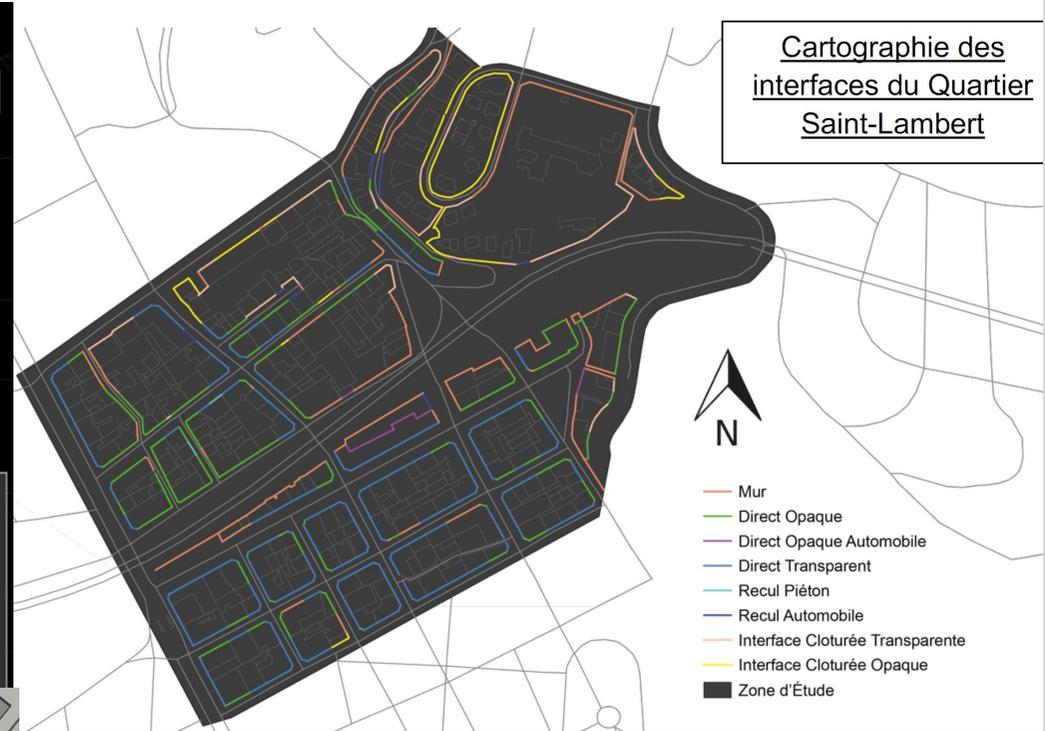
# Cartes des interfaces

Durcissement à proximité de la voie rapide.

Segmentations spatiales.

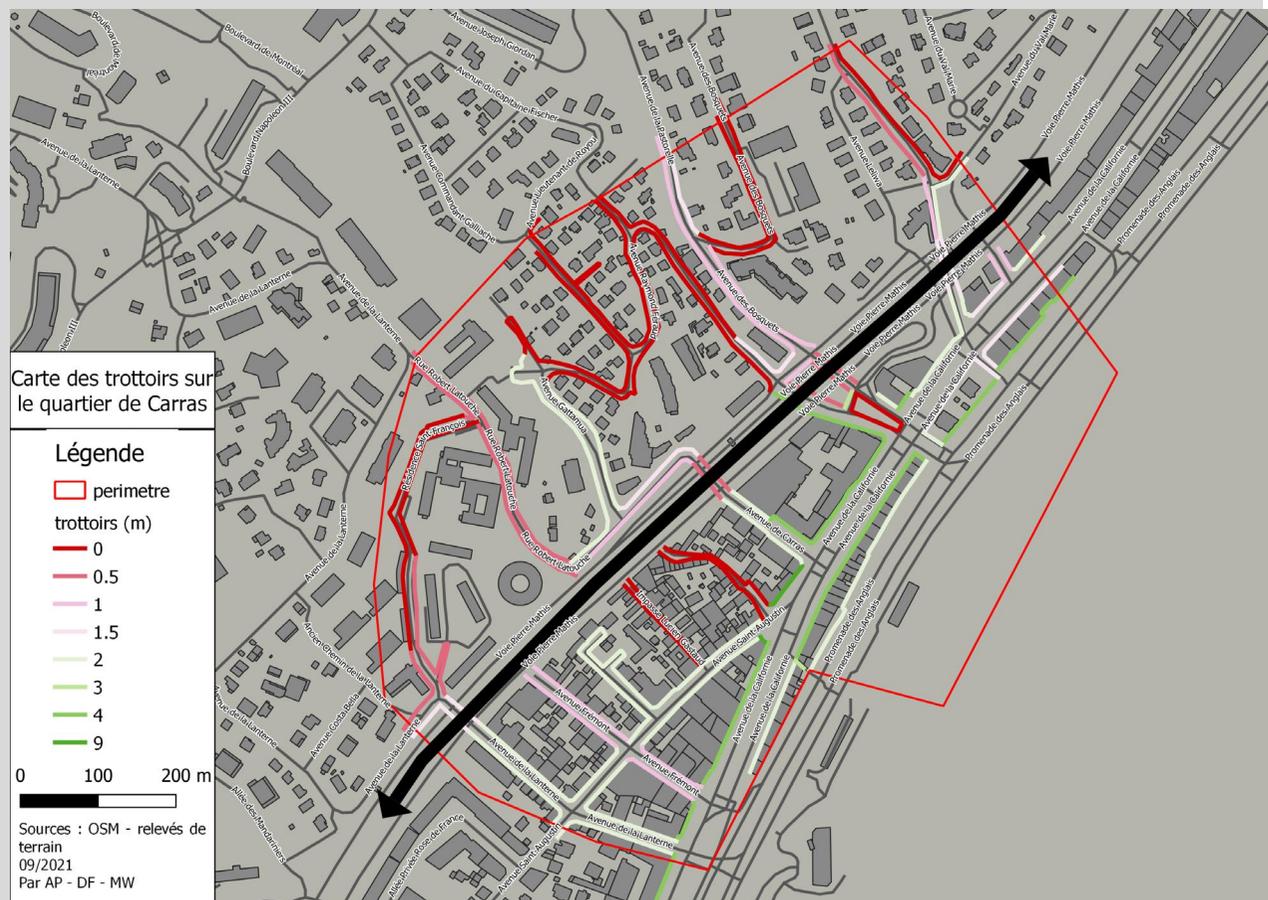
Dynamiques renforcées par la voie rapide.

Résistances (la place Saint-Philippe, la rue Reine Jeanne).

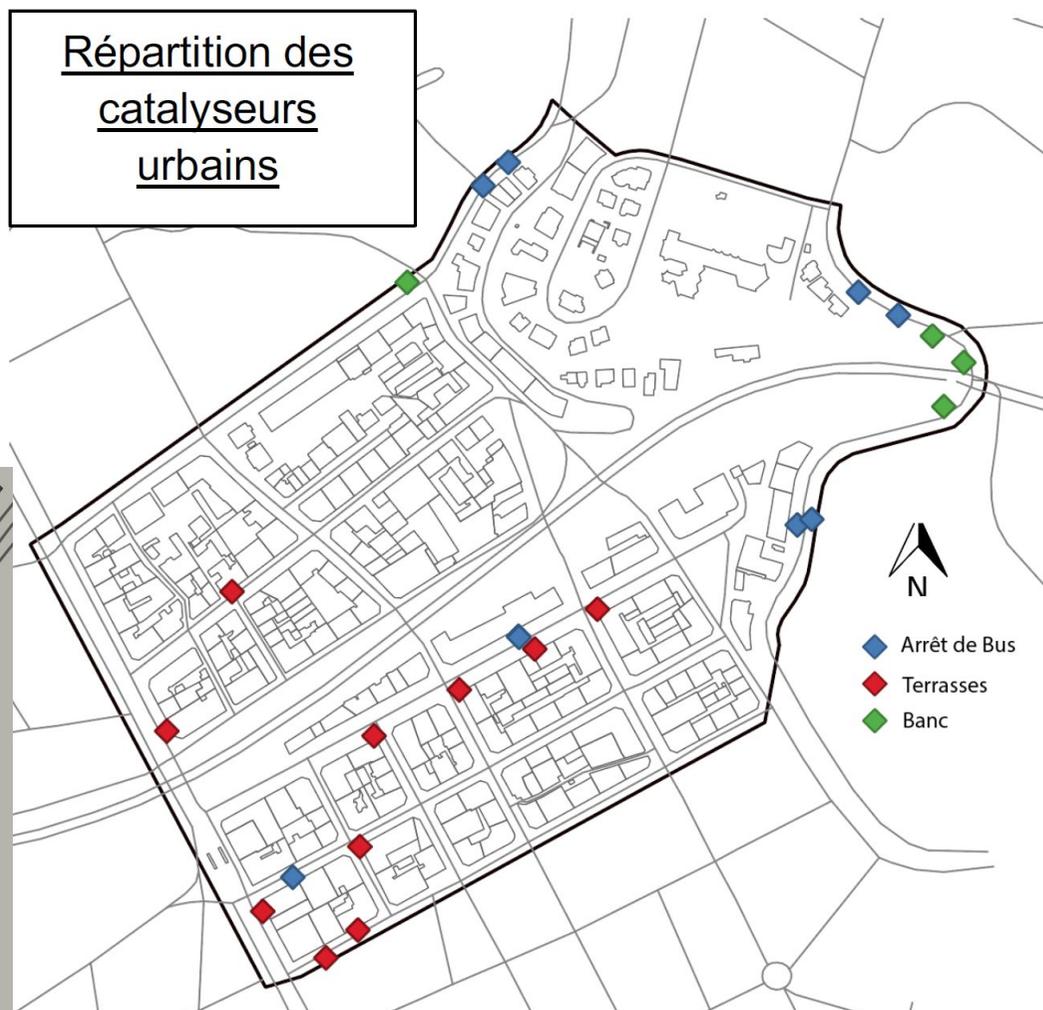


# Interfaces : trottoirs et catalyseurs

Des différenciations spatiales renforcées par la présence de la voie rapide.



## Répartition des catalyseurs urbains



# Images

Carras : des portes ouvertes aux clôtures fermées



Saint-Lambert : de la ville dense, mixte et commerçante à la colline résidentielle de Cimiez.

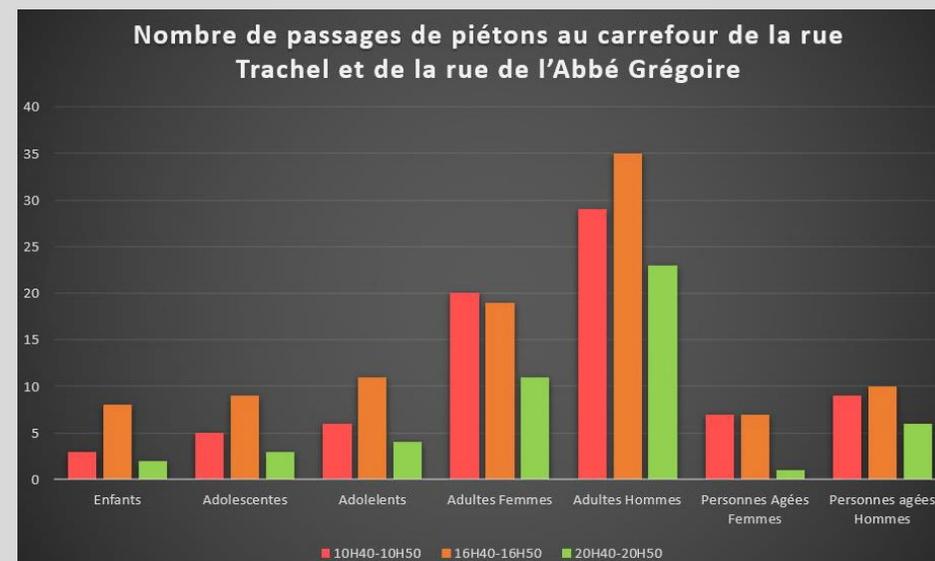
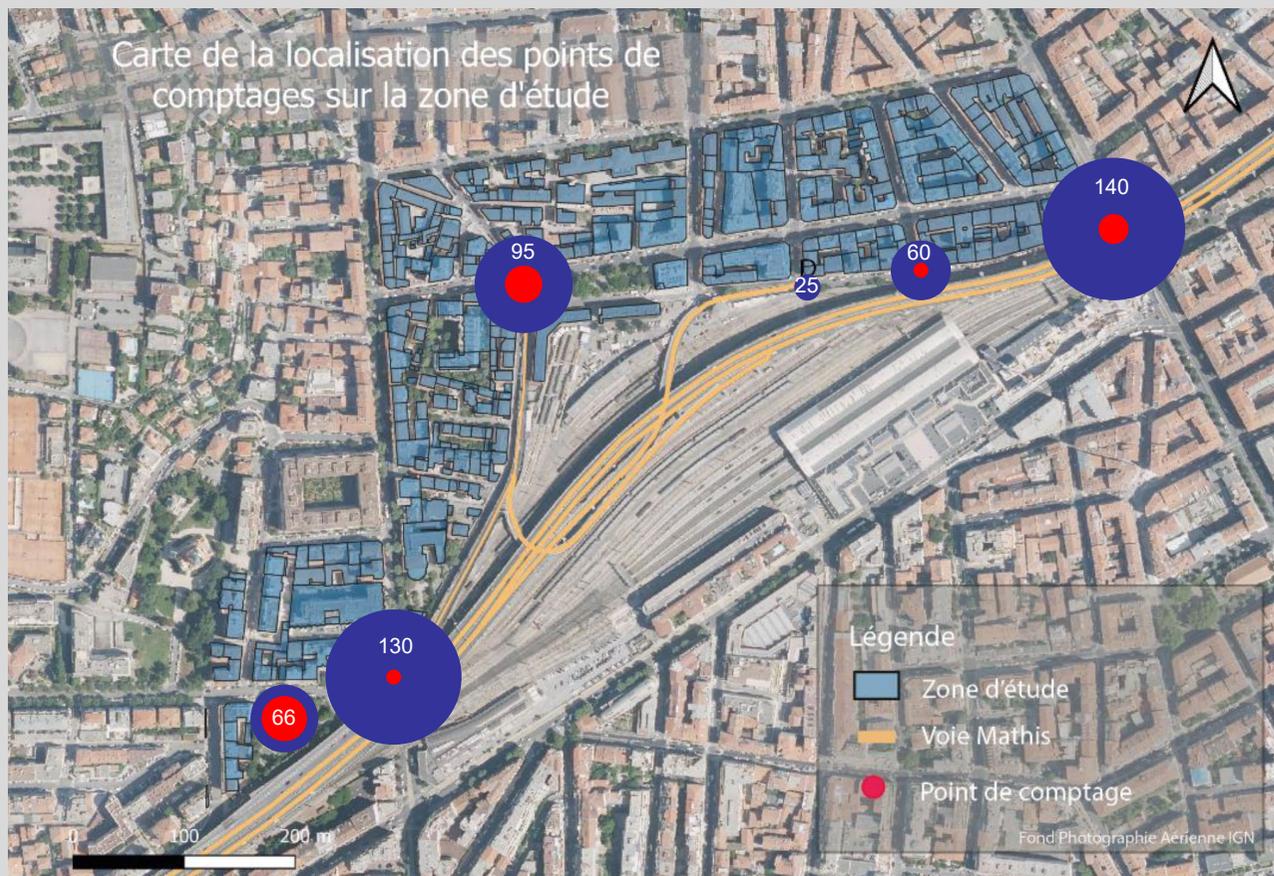


# Comptages

Des usages réduits au nécessaire près des échangeurs.

La force des grandes axes.

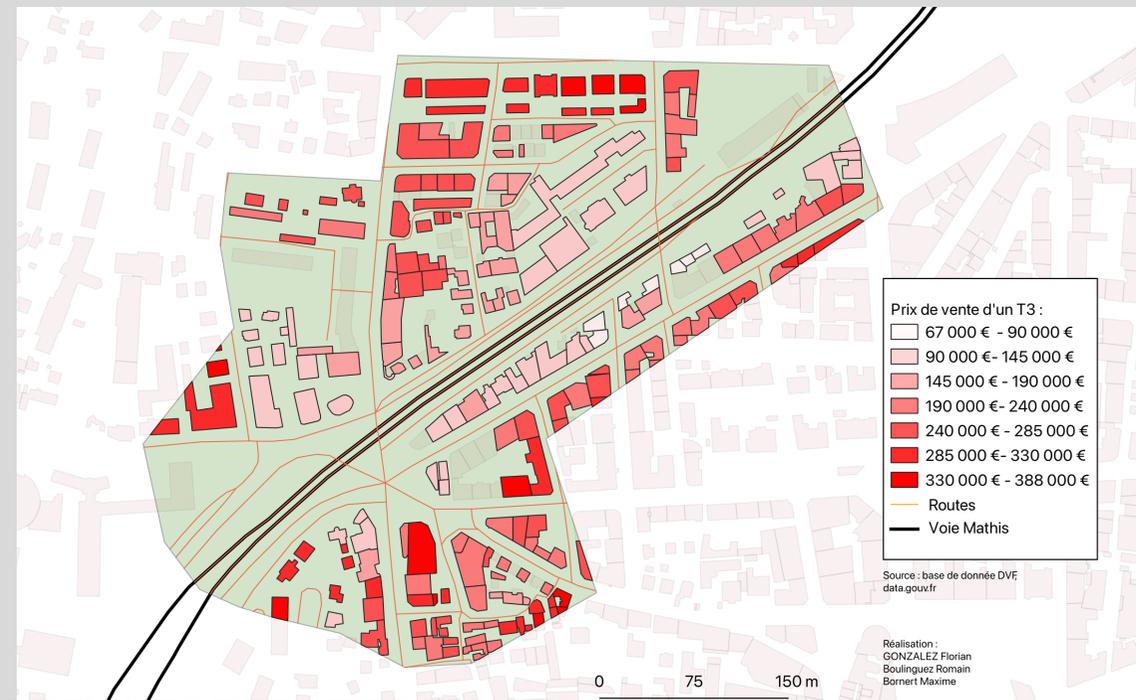
La résistance de la vie du quartier (square Raimu, Trachel/Abbé Grégoire)



# Saint-Philippe

Du carrefour diffuseur du Plan Cornudet à l'échangeur de l'autoroute urbaine.

Un gradient des prix immobiliers très abrupt.



## Quel rôle pour la voie rapide dans les quartiers ?

**Dans tous les cas durcissement des interfaces à proximité de la voie rapide.**

### **Un élément structurant la fragmentation**

**Carras** : entre nord résidentiel et sud commerçant ou de vie de faubourg. Impact localisé de l'échangeur. A nord, la voie rapide a produit sa propre forme urbaine (résidences dans grandes parcelles au lieu des lotissements plus traditionnels).

**Saint-Lambert** : entre Cimiez bourgeois et résidentiel, Libération et la partie centrale commerçante. Les interfaces caractérisent bien les trois types d'espaces : clôtures à Cimiez, vitrines au centre, mélange de types à la Libération.

### **Un élément perturbateur**

**Saint-Philippe** : Des interfaces relativement fermées. Cependant, au sud, la place Saint-Philippe résiste dans ses usages urbains en dépit de sa transformation partielle en échangeur. Gradient de prix immobiliers très localisé.

**Thiers** : la vitalité de ce quartier central s'accommode à cette présence encombrante, avec plusieurs espaces de résistance (Square Raimu, Trachel/Abbé Grégoire, Reine Jeanne).

## Conclusions

**Micro-interfaces public/privé, clé d'entrée extrêmement féconde** pour étudier adaptation des formes urbaines à l'insertion d'une grande infrastructure.

Comptages, photographie, entretiens, analyse morphologique : **compléments nécessaires** pour contextualiser les interfaces et révéler leur fonctionnement.

**Voie rapide** Pierre Mathis, un **projet d'ingénierie des transports** dont le rôle urbanistique reste à ce jour un impensé.

La « **violence** » **urbaine** de cette infrastructure est indéniable et induit une série de **réactions protectives de la part du tissu urbain**, notamment par le biais de l'adaptation des interfaces.

Avec le temps, la voie rapide **a renforcé** certaines dynamiques de **différenciation** spatiale entre quartiers.

**Quel futur** pour la voie rapide à l'heure de la décarbonisation de nos sociétés et de la remise en discussion de l'automobile dans la ville ?

Ne pas sous-estimer le rôle de **frein** de la voie rapide à la **gentrification généralisé du centre** de Nice (ex. Thiers, Saint-Philippe, Saint-Lambert).

# Merci pour votre attention

**Giovanni FUSCO**

Avec la collaboration de Jordi BALLESTA et des étudiants de la promotion 2021-22 du master GEOPRAD : Maxime BORNERT, Romain BOULINGUEZ, Thomas BOYER, Dorian FOURTET, Florian GONZALEZ, Aurélie ORTUNO, Alice PAGLI, Alexandre PIETRASIAK, Nina RASSE, Grégoire SOUBRÉ-LANABÈRE, Morgan WOTQUENNE

UNIVERSITÉ  
CÔTE D'AZUR 

