

LE TRIOMPHE



Table des matières

Le triomphe

- La démocratisation de l'automobile
- L'automobile métamorphose le réseau routier
- L'autoroute
- La circulation urbaine
- Le stationnement
- L'automobile remodèle la ville
- L'automobile à l'origine de la ville polycentrée
- L'automobile au secours du haut-pays



L'autoroute A8 dans la plaine du Var, 2008

La démocratisation de l'automobile

Très tôt, un des objectifs des constructeurs automobiles fut la recherche d'une réduction du prix pour s'assurer une plus large clientèle. L'Américain Ford initia le mouvement en construisant à partir de 1908, à grande échelle, une voiture simple de conception et légère mais confortable, la Ford T, abandonnant le concept initial de la voiturette dont le châssis non carrossé, restait d'un prix élevé.

En France, c'est André Citroën qui le premier en 1919 reprit le système de fabrication américain à la chaîne réduisant le coût de production grâce à la rapidité et à l'efficacité d'un travail répétitif ininterrompu imposé par la cadence du défilement du tapis. On pouvait ainsi livrer au client un modèle unique de voiture, prête à rouler, avec châssis, carrosserie et tous les perfectionnements tels qu'éclairage et démarreur électriques.

Les délivrances des certificats de capacité à la conduite et les déclarations de véhicules automobiles augmentèrent dans des proportions importantes. Le nombre total de véhicules automobiles recensés en France passa de 95 000 (camions compris) en 1913, à 750 000 en 1925 et 950 000 en 1927. Le nombre a donc décuplé depuis 1913. Avec 15 733 automobiles en 1926, les Alpes-Maritimes se classaient au 7^e rang des départements. L'attrait touristique ajoutait à l'intensité de la circulation qui augmenta dans des proportions considérables entre 1913 et 1928 sur les routes des Alpes-Maritimes où les voitures à traction animale furent progressivement rejetées des grandes voies. Ainsi les comptages de 1913, 1921 et 1928, de janvier à juillet, sur 10 sections de la route nationale 7, faisaient apparaître un énorme accroissement des véhicules automobiles de transport de marchandises (6 par jour en moyenne en 1913, 33 en 1921, 263 en 1928), des transports en commun de voyageurs (6, 23 et 118), des automobiles particulières (258, 327 et 1647), dans une moindre mesure des motos (10, 16 et 79) et des bicyclettes (108, 127 et 262) tandis que

le trafic des voitures à traction animale s'effondrait pour les marchandises (130, 99 et 48) et tendait à disparaître pour les voyageurs (177, 137 et 5).



2 CV Citroën sur une publicité Castrol, 1957

L'influence de l'automobile sur l'évolution de la société et des mentalités avait déjà été ressentie par Ernest Laut en 1924(17). Il regrettait cette « fièvre du mouvement perpétuel » qui touchait la population et ces époques où « les lenteurs et les difficultés du voyage armaient l'âme du voyageur de patience et de philosophie. On ignorait la volupté aveugle de la vitesse. On allait lentement mais on ne perdait pas son temps en voyage : on savait voir, observer, réfléchir. La moderne bougeotte a bouleversé tout cela. A présent, on court, on dévore l'espace... « En est-on plus heureux ? ». Dans le même esprit, le journal du 27 octobre souligne sur un ton de fantaisie la dépendance à l'automobile et les travers des comportements : « En auto on ne peut pas flâner. Il arrive qu'on prenne la décision de rouler tout doucement pour jouir d'une belle après-midi. Mais voici qu'un vulgaire cycle-car passe à votre gauche et vous gratte : ce sont des choses qu'on ne peut pas supporter. Et l'on appuie sur l'accélérateur. Les routes, comme l'enfer, sont pavées de bonnes intentions. C'est pourquoi elles sont mauvaises ». Cette agressivité qui ne faisait que croître avec l'augmentation de la circulation se traduisit de plus en plus par des violences

entre automobilistes. Les insultes qui dans le meilleur des cas, s'en tenaient à des « chauffeurs du dimanche ! », se terminaient généralement en violences réciproques qui alimentaient déjà les mains courantes des commissariats.

A la fin de la deuxième guerre mondiale le parc automobile vieillissant était en partie inutilisable par manque d'entretien et de pièces détachées. Un tiers des véhicules en circulation fonctionnait par gazogène et l'essence resta contingentée avec des bons pendant plusieurs années. La fabrication redémarra rapidement, 115 000 véhicules en 1949, 303 000 en 1952, favorisée par le succès des petits modèles, 4 CV Renault en 1947, Peugeot 203 et 2 CV Citroën apparues au salon de l'automobile de 1948.

Cette croissance forte de la production automobile s'est accompagnée du véritable mouvement de démocratisation évoqué dans *L'Auto-Journal* du 1^{er} octobre 1953 : « 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 4 CV conçue intelligemment ». Mais à côté de Renault ou de l'Allemand Volkswagen dont le nom même reflétait une volonté de démocratisation de l'automobile, Citroën fit sensation avec sa très simple et ingénieuse 2 CV, modèle par excellence de la voiture populaire, peu coûteuse et la moins chère du marché français (350 000 francs). Cette somme dépassait néanmoins encore de beaucoup les possibilités de la majorité des Français confrontés aux multiples difficultés d'une période de reconstruction. Le salaire horaire minimum garanti créé en 1950 se montait en effet à 64 francs seulement.

C'est la voiture d'occasion, comme la Juva quatre ou la Peugeot 202, qui permit alors aux classes populaires d'accéder à l'automobile, au besoin par le crédit : « une automobile est faite pour circuler de main en main, pour traverser toutes les couches de la population, pour pénétrer de plus en plus profondément dans une masse toujours plus large d'utilisateurs »(18). Le mouvement ascendant devint très rapide et le 2 février 1962 *Nice-*

Matin pouvait, au vu des statistiques, titrer : « C'est le règne de l'automobile ». Le parc français doublait alors tous les dix ans. En 1954 il y avait une voiture en circulation en France pour 16 habitants et en 1962 les Alpes-Maritimes comptaient un véhicule pour 7 habitants, un des taux les plus élevés en France avec la Seine et le Rhône.



Automobiles sur la promenade des anglais à Nice, 1956

Ainsi, entre les recensements de 1954 et de 1962, le nombre d'automobiles était passé de 3772 à 7791 à Antibes et de 27 555 à 54 156 à Nice. Pour la seule année 1961 la préfecture avait délivré 56 891 cartes grises (44 250 en 1959) et 12 000 permis de conduire : « D'année en année le volume de la circulation s'enfle démesurément. Dans les grandes villes de la Côte, la circulation urbaine a ressenti très nettement le phénomène. On ne circule plus qu'à grand peine au prix d'une tension nerveuse chaque jour plus éprouvée »(19). Le phénomène de démocratisation de l'automobile touchait de façon généralisée le département, y compris les communes rurales, mais de façon inégale. Ainsi, entre 1954 et 1962, on passa de 32 automobiles à 88 à Andon, soit une automobile pour 4 habitants. A Valdeblore, Entraunes ou Utelle la proportion était d'une voiture pour 7 habitants mais elle n'était que d'une pour 11 à Saint-Etienne-de-Tinée et même 1 pour 17 à La Brigue. L'augmentation était néanmoins très rapide ; ainsi à Valdeblore de 32 automobiles à 78 ou à Entraunes de 5 à 18. En 1966 les enquêtes montraient qu'à Nice 44,8 % des ménages

n'avaient pas de voiture ce qui était encore assez important. Toutefois, 45,7 % en avaient une et 9,5 % en avaient déjà au moins deux.

L'augmentation du nombre de voitures par ménage fut rapide : 16 % des ménages en 1980 possédaient au moins deux automobiles, 32 % en 1996. Entre 1960 et 1970, le nombre de femmes réussissant chaque année l'examen du permis de conduire doubla entraînant une utilisation plus intensive de l'automobile. La part des permis délivrés aux femmes passa de 28 à 44 % du total. La possession d'une automobile s'était nettement démocratisée au cours des années soixante. En 1960, 60 % des ouvriers avaient une voiture et dix ans plus tard, 80 %.

Dans les années qui suivirent, l'expansion devint spectaculaire. L'année 1972 « marquera dans l'histoire de la circulation routière », écrit en préambule de son rapport annuel l'Union routière de France. En une seule année elle s'était accrue de 7 %, le trafic routier de marchandises qui avait dépassé en 1971 le trafic ferroviaire avait encore augmenté de 8 %. Le parc automobile français qui comptait 8 millions de véhicules en 1960 (dont 5,7 millions de voiture particulières) en était à 21,7 en 1980 (dont 19,1 de voitures particulières) 23,6 millions pour les seules voitures particulières en 1990 et 27,5 millions en 2000. Alors que trois ménages sur dix possédaient au moins une voiture en 1960, ils étaient 5 sur 10 en 1967, et 7 sur 10 en 1980. Désormais la voiture était familiale.

En devenant individuelle à la fin du XX^e siècle l'automobile a contribué de façon décisive à une transformation spectaculaire de la société dans les modes de vie et les comportements. Elle a accompagné l'autonomie de la femme et facilité l'accès à l'emploi, elle a bouleversé les structures urbaines en permettant l'habitat individuel éparpillé.

L'automobile personnelle a favorisé l'individualisation des activités professionnelles et de loisir et élargi de plus en plus l'espace fréquenté au quotidien. En 1991 la revue *Circuler*, titrant le « raz de marée », notait « une évolution effarante : en vingt ans le parc

automobile français a été multiplié par trois ! ».



Circulation à Nice en 1964

A la fin du XX^e siècle l'automobile était omniprésente et avait une influence capitale non seulement sur les modes de vie mais sur toute l'organisation de la société. Le permis de conduire en est l'illustration. Devenu une sorte de rite du passage à l'âge adulte, il représentait un véritable passeport pour l'emploi. Une étude de 1997 soulignait le rôle de l'apprentissage de la conduite comme outil d'insertion des personnes exclues ou délinquantes. La sociologue Esterle-Hedibel y voyait un remarquable moyen de renforcement de la confiance en soi comme atout d'intégration socioprofessionnelle pour des jeunes en situation d'échec grâce à l'attraction suscitée par la voiture et le besoin pratique, pour chercher un travail, de détenir le permis, soit pour s'y rendre, soit parce qu'il devenait fréquemment une condition d'embauche.

Le monopole de l'automobile s'est instauré et, avec lui, la dépendance à l'automobile. Les transports publics ne couvrant plus qu'une partie des espaces d'activité, qui se sont considérablement élargis, les rapports entre employeurs et employés se sont inscrits dans une aptitude à la mobilité. « L'automobilité » est devenue pour l'individu une capacité stratégique, mais la société a rapidement transformé les potentiels de mobilité en injonction à la mobilité. On comprend dès

lors le poids considérable pris par l'automobile dans la vie quotidienne à la fin du XX^e siècle.

L'automobile métamorphose le réseau routier

La première transformation que l'automobile a apportée est une empreinte forte sur le paysage par la mutation radicale qu'elle a imposée au réseau routier.

Même si, dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, les principaux axes avaient été rendus carrossables, la circulation restait restreinte au point d'utiliser la chaussée pour l'implantation des voies des tramways départementaux au début du XX^e siècle. Les Ponts et Chaussées se contentaient de recharger les chaussées et les voies gardaient leur ancienne physionomie. En outre le succès du chemin de fer avait énormément réduit le rôle des voitures à chevaux en le limitant à des relations de proximité. Dès lors la faiblesse du roulage avait amenuisé l'entretien des routes qui était devenu insuffisant. C'est la circulation automobile qui révéla brutalement le manque d'investissement et la dégradation profonde du réseau. Malgré cette prise de conscience, les crédits restèrent limités.

Désireux de promouvoir le tourisme automobile, le Touring-Club de France entreprit une campagne en faveur de la création de routes touristiques qui bénéficia naturellement tout particulièrement à la Côte d'Azur, région de prédilection des hivernants fortunés devenus adeptes de l'automobile. Aussi en 1899 il décida de lancer l'étude d'une route entièrement nouvelle en encorbellement au-dessus de la mer longeant l'Estérel d'Agay à Théoule, la Corniche d'Or. Grâce à des souscriptions, il participa financièrement à l'opération qui eut un grand retentissement lors de son inauguration par Emile Maruéjols, ministre des Travaux publics le 11 avril 1903. Quelques années plus tard fut entreprise une autre voie touristique au plus près des grands sommets alpins du lac Léman à la Méditerranée, la route des

Alpes, dont les Alpes-Maritimes bénéficièrent par la construction de la route du col de Cayolle. Elle devait être inaugurée par le président de la République au mois de juillet 1914 mais la crise internationale imposa l'annulation du voyage. Le Touring-Club continua d'œuvrer pour la multiplication des routes touristiques en soutenant financièrement les réalisations : élargissement et achèvement de la route des gorges du Loup prolongée jusqu'à Thorenc avec une aide de 12 000 francs et surtout ouverture d'une nouvelle route sur 15 km entre Nice et Monaco, la Moyenne corniche dont les travaux, commencés en 1911 mais interrompus par la guerre, ne furent terminés qu'en 1928 avec une largeur de chaussée atteignant 11 mètres jusqu'au col de Villefranche.



Route d'Agay au Trayas en 1912, autochrome

Le réseau routier prenait une dimension touristique. Ces créations de routes ouvraient en effet des perspectives attrayantes pour les adeptes du tourisme automobile mais pour l'essentiel les voies carrossables n'offraient pas des conditions aisées de circulation : largeur insuffisante, tracé défectueux, revêtement en pierre, que les automobiles désagrégeaient rapidement. En 1907 l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées des Alpes-Maritimes estimait qu'on pouvait lutter contre ces inconvénients en augmentant la cohésion des matériaux par des goudronnages : « l'efficacité de ces revêtements est réelle et satisfaisante quand on les applique à des chaussées

neuves en matériaux durs et fortement cylindrés. Il paraît même possible d'arriver à une pénétration du goudron assez grande pour que l'effet dure plusieurs années »(20) L'importance prise par la question en fit un des thèmes principaux du premier congrès international de la route à Paris en 1908, mais le coût retarda la généralisation du procédé qui n'intervint qu'après 1919.

L'augmentation des vitesses de circulation sur les routes imposait en outre des aménagements de sécurité : relèvement des virages, préconisé par l'ingénieur des Ponts et Chaussées de Fontainebleau en 1904, signalisation des dangers et des directions à laquelle le Touring-Club de France prit une part active. L'essai de redressement de virage fut entrepris dans les Alpes-Maritimes dès 1905 sur la route nationale 7 dans une descente à 6 % dont le profil rendait ce tronçon de la corniche très difficile à aborder par les automobiles. Le relèvement de la courbe fut très efficace à la grande satisfaction des usagers(21). Le congrès de Paris avait également arrêté les conditions du bornage kilométrique des routes fixé par circulaire ministérielle du 27 août 1909.

En 1913 la situation du réseau routier départemental restait précaire et l'organe officiel de l'Automobile-Club de Nice mena une virulente campagne contre le détestable état des routes : « il est temps que des mesures énergiques soient prises. Tous les étrangers qui traversent en auto les Alpes-Maritimes sont unanimes à déclarer avec les automobilistes niçois qu'il n'y a pas en France un département où les routes soient aussi mal entretenues que dans le nôtre ». Le développement des sports d'hiver supposait également des travaux d'envergure adaptant la route à l'automobile pour l'accès à Beuil par les Gorges du Cians : « La route est vraiment trop étroite. Deux véhicules ne peuvent s'y croiser. La grosse automobile fermée, c'est-à-dire la voiture de famille réellement pratique pour voyager en hiver et par tous les temps, ne peut s'y hasarder sans risquer de démolir la partie supérieure de sa carrosserie. Les virages à prendre sont pour elle un problème toujours difficile à résoudre. Elle ne s'en tire que par de

savantes manœuvres de marche avant et de marche arrière rendues dangereuses par l'absence de parapet. Aucun mur de soutènement ne s'oppose aux glissements de terrain dans le ravin que le poids seul de la voiture pourrait parfois provoquer. En un mot, la réelle difficulté de voyager sur cette route est le seul obstacle auquel se heurtent toutes les initiatives qui ont pour but de faire de Beuil le centre des sports d'hiver sur la Côte d'Azur. Ce qu'il faut donc, c'est la route ayant les dimensions de nos routes nationales, leurs ouvrages d'art : parapets, murs de soutènement, ponceaux, virages très spacieux, une route suffisamment évidée en hauteur aux endroits où le rocher la surplombe(22)».



Déneigement du col de Tende, 1959

Malgré les campagnes pressantes menées après la première guerre mondiale en faveur d'une politique ambitieuse des routes, jugée vitale pour la reprise de la vie économique du pays, ce n'est qu'en 1927 que le ministre André Tardieu réussit à accroître fortement le budget consacré aux travaux routiers. Pour faciliter l'amélioration du réseau, la loi du 16 avril 1930 arrêta un programme de classement de routes dans la voirie nationale pour décharger les départements. On codifia alors les règles d'établissement des chaussées : 3 m de large par voie de circulation, 100 m de rayon des courbes ou 30 en montagne, réduction du bombement, relèvement des virages de 3 à 6 %,



Carte du réseau routier des Alpes-Maritimes en 1860



Carte du réseau routier des Alpes-Maritimes en 1960

suppression de l'emprunt des routes par les voies ferrées, maintien des plantations d'alignement justifié par l'agrément de la circulation sur les routes de France particulièrement admirées par les touristes étrangers. Mais pour remédier au danger on décida de blanchir à la chaux les troncs sur 2 m de haut. C'est alors qu'on recommanda également de peindre les obstacles et de matérialiser l'axe de la route par une ligne de couleur aux abords des passages difficiles.

Dans les Alpes-Maritimes c'est le bord de mer qui retint toute l'attention tant pour des raisons touristiques que de circulation croissante par la concentration d'activités. En septembre 1928 l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées des Alpes-Maritimes établit un programme d'envergure en soulignant l'importance primordiale du problème de la route dans un département essentiellement touristique : « 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 ».

Ceci conduisit à un ambitieux projet de route du bord de mer entre Nice

et Antibes « pour donner à la circulation une voie moderne répondant à son importance sans cesse croissante(23) Le projet avait une envergure inégalée avec une route de 19 m de large pour 6 files de voitures, une chaussée cavalière de 4 m, une piste cyclable de 2 m et 2 trottoirs de 5 m du côté de la mer et de 3 m de l'autre côté. Le conseil général des Ponts et Chaussées entérina l'opération le 13 juin 1929. Les travaux furent entamés sur 17 km entre Nice et Biot pour un coût de 48 millions dont 23 à charge du département.



Pose de Bitume à Mandelieu, 1963

Pour l'ingénieur Chauve, le roulage automobile s'est révélé « un formidable mangeur de routes » auquel le goudron a permis de remédier : « lorsqu'un chemin est fréquenté par la circulation automobile, le revêtement spécial de la chaussée empierrée devient une nécessité inéluctable parce qu'il en permet la conservation »(24). Le procédé a notamment fait ses preuves sur la route nationale 202 entre Nice et Saint-Martin-du-Var. Aussi malgré le coût l'emploi se généralisa. Alors qu'en 1923 on utilisait 300 tonnes de goudron dans les Alpes-Maritimes, on en absorbait 4 000 tonnes en 1928. Les longueurs goudronnées atteignaient alors 260 km pour les routes nationales et 200 km pour les chemins de grande communication, résultat appréciable mais qui ne représentait encore que le quart du réseau routier des Alpes-

Maritimes et demandait un effort financier important de la part du département.

Le syndicat d'initiative de Nice et de la Côte d'Azur dans un rapport du 4 mai 1928 à la Chambre de commerce insistait également pour investir massivement dans le réseau routier : « Le développement routier devrait précéder la circulation et non être à sa remorque ; c'est le contraire actuellement et l'intensification de la fréquentation des routes est tellement rapide en ce moment que, sans d'énergiques et promptes mesures, l'embouteillage absolu est prévu à bref délai par les esprits les moins pessimistes. En ce qui concerne plus particulièrement notre région le nombre énorme des véhicules commerciaux, individuels, touristiques ou de luxe est en disproportion effrayante avec l'étroitesse des routes, leur peu de développement et leur profil difficile et accidenté. Par la configuration géographique de notre pays qui défend la pénétration vers le Nord, le trafic se fait presque en entier par le bord de mer, ceci pour les usagers régionaux. La séduction des itinéraires attire également vers la côte les visiteurs et congestionne ainsi la circulation pour des périodes qui, de saisonnières qu'elles étaient auparavant, s'allongent présentement de plus en plus pour le plus grand bien sans doute du commerce local, mais pour le plus grand dommage aussi d'un écoulement routier devenant de jour en jour plus précaire. A noter également l'extension des autocars pour les excursions en commun, autocars qui sillonnent chaque jour et par centaines tous nos parcours. Or, touristiquement et commercialement parlant, il est de notre devoir strict de précipiter ces affluences plutôt que les brider : il est donc de toute nécessité de faire des efforts proportionnés au résultat à obtenir alors que les budgets modestes que l'on arrache péniblement aux finances publiques ne sont même pas de nature à nous laisser espérer le maintien d'un afflux de visites que nous vaut naturellement le charme de notre région ». (25)

Sous l'impulsion de l'ingénieur Chauve, des travaux considérables furent réalisés sur la Côte d'Azur au cours des dix années qui précédèrent la deuxième guerre

mondiale pour moderniser le réseau par des rectifications, des élargissements, développer les relations entre villes du littoral, créer des circuits touristiques dans la région montagneuse. C'est ainsi que fut ouvert le dernier tronçon de la Moyenne corniche entre Monaco et Roquebrune, que fut engagée la réalisation de la route du bord de mer de Nice à Cannes, « magnifique artère destinée à prolonger la Promenade des Anglais ». La première tranche entre Nice et le Loup était en cours d'achèvement en 1942 mais le tronçon jusqu'à Antibes fut réalisé tardivement, entre 1953 et 1962. La route nationale 566 et les routes des sports d'hiver ont été élargies jusqu'à 6 m, facilitant l'accès aux stations de Peira Cava, Beuil, Valberg et Auron en même temps que le déneigement, qui commençait à bénéficier d'engins spécialisés.



Pénétrante de Cagnes à Vence, 1971

Une autre disposition importante fut l'éclairage intensif des routes. L'éclairage électrique expérimenté à Paris en 1878 se généralisa en ville après 1900 mais il n'était pas question de l'étendre aux routes de campagne. Pourtant on commença à l'envisager après 1925 sur les voies à fort trafic pour améliorer la sécurité durant la nuit. C'est dans cet esprit que le syndicat d'initiative de Cannes réclama en

1927 l'éclairage de la route nationale 7 de Cannes à Menton. Mais les Ponts et Chaussées mirent en avant le coût élevé et firent valoir qu'il n'était utile qu'aux piétons des villes. L'Etat refusa d'en assurer le coût. Des expériences furent néanmoins tentées en région parisienne et entre Marseille et Aix-en-Provence en 1932. Le conseil général des Alpes-Maritimes décida à son tour de financer l'éclairage intensif de la route nationale 7 entre Cannes et Menton avec 2 200 points lumineux qui en firent la plus longue route éclairée d'Europe.

La deuxième guerre mondiale a occasionné des dégâts considérables par la destruction de la majorité des ponts des Alpes-Maritimes. Il fallut en priorité mener un programme d'engorgement pour rétablir le réseau routier, mobilisant l'essentiel des crédits jusqu'à la fin des années cinquante mais le trafic avait augmenté dans de telles proportions que le réseau ne pouvait plus absorber le flot des véhicules en période d'affluence surtout à l'ouest de Nice où, en 1953, les comptages au pont du Var s'élevaient à 13 000 véhicules par jour en moyenne et jusqu'à 25 000 certains jours : « il est presque impensable qu'une route de 8 m de largeur arrive à écouler ce trafic. Il n'est que de s'aventurer dans le flot de circulation de cette route en saison d'été pour s'apercevoir dans quelles conditions ce résultat est atteint ! ».

La route constituait en effet un élément déterminant du développement de la région en raison de la part de plus en plus grande prise par le tourisme en automobile et en autocar, source d'un afflux de véhicules dans le département en été. La fortune inouïe du tourisme, résultat des facilités de la circulation automobile mais aussi de l'allongement des congés payés et de la mode des bains de mer, a révolutionné le paysage économique et humain du département. Si le phénomène s'affirmait sur tous les plans avec une vigueur extraordinaire, le bord de mer seul bénéficiait de l'essor du tourisme, concentrant la circulation sur le littoral. En 1956, outre le séjour d'un million de touristes par an il fallait ajouter le passage des automobilistes se rendant de plus en plus nombreux en Italie, près de 5 millions

de voyageurs principalement à la frontière de Menton pour un million de véhicules.



La route départementale 6202 bis nouvellement établie sur la rive droite du Var, 2008

« Des phénomènes d'une semblable ampleur exigent de repenser le problème de la route. Tout se passe comme si l'histoire du réseau routier reproduisait à des millénaires de distance l'évolution du réseau hydrographique. Celui-ci, par suite d'un soulèvement en bloc de la structure primitive sur laquelle il était installé, a dû s'enfoncer sur place et se trouver en discordance par rapport au relief actuel. De même le dessin routier était tracé quand les Alpes-Maritimes sont devenues la Côte d'Azur : la route aujourd'hui s'est inscrite en creux dans un paysage humain profondément modifié et doit se frayer un étroit passage à travers les verrous multipliés sur son cours par la croissance des villes. Ayant eu à se débattre dans un relief défavorable, elle a fini par triompher des difficultés naturelles mais cette victoire n'a été obtenue que sous la pression de nécessités très différentes des exigences contemporaines : impératifs de liaison politique et stratégique pour la route du col de Tende et la Grande corniche ; soucis de bonne administration dans le cas du réseau intérieur du département ; désir de permettre de pittoresques promenades pour les routes touristiques. Elle n'avait été ni conçue ni équipée pour faire face aux besoins d'un tourisme de masse, véritable industrie dont les voyageurs sont à la fois la matière première et les produits manufacturés ».(26) Le phénomène s'est traduit par un doublement du trafic au Pont-Saint-Louis entre 1955 et 1960 au point que l'attente à la frontière pouvait durer plusieurs heures. Au tourisme,

s'ajoutait la forte croissance des échanges transfrontaliers liés au Marché commun, accentuée par le développement extrêmement rapide du transport routier en Italie où 70 % de l'acheminement des marchandises s'effectuait déjà par camions contre 30 % en France.

Menacées d'asphyxie, les voies littorales ne pouvaient plus assurer l'écoulement du trafic et devaient retrouver leur vocation d'axes de tourisme et de liaison locale par la création d'une nouvelle voie intérieure dédiée au trafic rapide à longue distance.

L'autoroute

C'est en 1908 que les Etats-Unis ont étrenné la première route spéciale pour automobile longue de 7 km. Construite sur la langue de terre en face de New York par une société composée de riches propriétaires dont Vanderbilt, la *parkway* ne comportait aucun croisement. Moyennant le paiement d'une taxe, les automobiles pouvaient librement s'y livrer à la vitesse. En Europe, en 1921, après une expérience limitée sur 10 km à Berlin, l'ingénieur italien Puricelli conçut un projet plus ambitieux de route réservée aux automobiles. L'*autostrada* reliait Milan au lac de Côme sur 86 km. Inaugurée en 1925, elle fut présentée au 5^e congrès international de la route de Milan en 1926 qui fixa les principales caractéristiques de ce type de voie : ne pas comporter de croisement, des chaussées les plus rectilignes possibles, la concession avec péage.

Mais si *L'Illustration* soutenait l'idée en affirmant en octobre 1927 « les autoroutes s'imposent », l'administration française ne s'y montrait pas favorable. En 1931, le ministre des Travaux publics ne les évoqua que pour « dégager quelques voies particulièrement encombrées telles que les sorties de Paris vers l'ouest ». Alors que les Italiens envisageaient de réaliser une route de Vintimille à la Spezia, deux ingénieurs émirent en 1925 l'idée d'une autoroute réservée aux usagers payants, reliant Cannes à Menton. Toutefois Pierre Bermond, conseiller

général de Cagnes, fit valoir qu'une autoroute fermée à toute circulation latérale ne pouvait convenir au bord de la mer. En outre le département avait un autre projet déjà très avancé de route de bord de mer de Nice à Cannes et l'ingénieur Chauve estima que le dossier présenté était extrêmement sommaire et par conséquent mal évalué. Il n'eut pas de suite.



Dépliants de présentation des autoroutes des Alpes-Maritimes, 1963 et 1965

Le succès des autoroutes italiennes ne fit pas varier l'administration française convaincue que l'amélioration constante du réseau routier les rendait superflues, jugeant surtout que les crédits disponibles ne les permettaient pas. Pourtant Gaston Gérard qui avait été secrétaire d'Etat, changea d'opinion en 1932 en déplorant le manque d'investissement français en matière de réseau routier. « Au problème financier s'ajoute la question de la vitesse automobile déjà limitée par l'insuffisance des routes, la mauvaise visibilité, les étranglements dans les agglomérations. Les autoroutes décongestionneront le réseau routier, diminueront les embouteillages, les accidents et n'empêcheront pas le progrès automobile qui conditionne le développement des transports ».

Georges Gallice, président de l'Automobile-Club de Cannes, militait pour une nouvelle voie d'accès à la Côte d'Azur d'Avignon à Antibes ayant les caractéristiques d'une autoroute avec une

largeur de 15 m pouvant être portée à 20, des courbes permettant de rouler au moins à 100 km/h et un tracé évitant les agglomérations, raccordées par des routes spéciales. L'itinéraire partant d'Antibes aurait rejoint Peymeinade, Draguignan, Barjols, Rians, la vallée de la Durance et la route nationale 7 vers Douneau.

Mais les partisans de l'autoroute restaient minoritaires en France et, alors que le Touring-Club de France avait largement contribué à l'élan de création des routes touristiques, aussi bien l'Union nationale des associations de tourisme que l'Automobile-Club de France émettaient des avis négatifs concernant l'autoroute, monotone, éloignée des agglomérations et créant des coupures dans les campagnes. Ils rejetaient en outre toute idée de péage en cas de concession à des sociétés privées.

En janvier 1933 Lucien Lainé, président de l'Office international des autoroutes, milita en faveur de leur développement lors de la conférence européenne des intérêts économiques du tourisme réunie à Nice, dénonçant les esprits « timorés et tardigrades ». Il estimait que l'autoroute serait appelée à jouer en Europe un rôle aussi important que les rails d'acier : « Elles remplissent dans l'économie circulatoire la fonction d'artères tandis que les routes non spécialisées en sont les artérioles ». L'autoroute devait faciliter l'accès aux centres touristiques notamment par l'essor du transport automobile : « 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 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 ».

Après la deuxième guerre mondiale, alors que l'Allemagne et l'Italie s'étaient dotées d'un important réseau, la France n'avait qu'un embryon d'autoroute inachevé à l'ouest de Paris dont les travaux ne furent repris qu'en 1949.

Méchin, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées des Alpes-Maritimes, reprit l'idée d'une voie de circulation rapide entièrement nouvelle en arrière des régions très encombrées du littoral, dite route de l'intérieur, donnant accès à Nice. Le projet fut retenu par décision ministérielle du 14 janvier 1953 de Puget-sur-Argens à Nice. Cette réalisation « grandiose, à la mesure des besoins croissants de la Côte d'Azur, l'ingénieur en chef la juge essentielle et la plus urgente », indique *Le Patriote* le 28 janvier 1954. Mais les capitaux à engager, dix milliards de francs, étaient considérables et dépassaient les possibilités du Fonds spécial d'investissement routier. Le recours à la concession fut la solution adoptée par le général Corniglion Molinier, ministre des Travaux publics de janvier 1955 à janvier 1956. Ainsi l'autoroute Esterel-Côte-d'Azur était non seulement la première grande liaison autoroutière réalisée en France mais aussi la première à péage dont la construction et l'exploitation avaient été concédées à une société d'économie mixte, la société Escota créée le 17 janvier 1956. Ses statuts furent approuvés par le Conseil d'Etat le 21 mai 1957. Le capital se répartissait essentiellement entre les départements et les chambres de commerce du Var et des Alpes-Maritimes (45 %) et la Caisse des dépôts et consignations (47 %). La concession fut accordée pour 35 ans.



Travaux d'échangeur de Menton, 1969

Le principe était une construction entièrement nouvelle suffisamment à

l'intérieur des terres pour que la circulation locale n'ait pas intérêt à l'emprunter mais s'approchant néanmoins des principales agglomérations pour pouvoir les desservir. Les négociations n'en furent pas moins très délicates pour ménager les terres cultivables, respecter les sites et « ne pas trop nuire à la vocation touristique des communes traversées ». Cumulant les difficultés, cette autoroute servit de terrain d'expérimentation pour les ingénieurs : terrassements volumineux (plus de 9 millions de mètres cubes de déblais dont près de 5 dans l'Estérel), nature hétérogène et instable des sols qui contraignit à modifier le tracé, expropriations laborieuses, traversée de zones fortement urbanisées.

Si l'on excepte quelques travaux modestes exécutés en février 1957 dans les Alpes-Maritimes, les chantiers ont véritablement démarré dans la section varoise en août 1957. La première section de Fréjus à Mandelieu fut partiellement ouverte à la circulation le 1^{er} août 1960 et la totalité jusqu'à Villeneuve-Loubet le 1^{er} juillet 1961, à la date prévue, malgré les pluies abondantes des années précédentes, entraînant des éboulements, et la rupture du barrage de Malpasset qui emporta le pont de 104 m de portée sur le Reyran et 3 km de plate-forme terrassée. Indépendamment des problèmes de fondations, la principale difficulté de conception a été provoquée par le calcul de l'ouverture à donner aux ouvrages d'évacuation des multiples talwegs traversés en raison des précipitations à caractère torrentiel de la région. Le coût de l'infrastructure s'est élevé à 178 millions de nouveaux francs et, avec les coûts annexes, la dépense totale a été de près de 220 millions soit 4,4 millions par kilomètre.

Le paiement des usagers se fit par cartes perforées dont le traitement mécanographique permit de mesurer l'impact de l'autoroute. Rapidement les prévisions furent dépassées. Au cours des 18 premiers mois d'exploitation 4 852 000 passages furent enregistrés et le 17 août 1962 on recensa un record de trafic de 19 281 véhicules. Dès la deuxième année, le trafic augmenta de 32 % notamment par

transfert de la route nationale 7 qui perdit 85 % de sa fréquentation entre Fréjus et Cannes. En 1961, après recommandation de la commission européenne, un deuxième tronçon d'autoroute fut déclaré d'utilité publique dans les Alpes-Maritimes, destiné à prolonger en France la future *autostrada dei fiori*, de la frontière de Menton à Roquebrune sur 10 km. Le relief tourmenté imposa une succession impressionnante de tunnels et de viaducs hauts perchés dont celui du Careï long de 520 m à 71 m au-dessus du vallon. La concession fut donnée à Escota en juillet 1966. Les travaux qui prirent en compte le risque sismique ne furent achevés qu'en 1970.



Viaduc autoroutier de Magnan, 2008

En 1974, à l'ouest, la liaison s'effectua entre Puget-sur-Argens et Aix-en-Provence et la continuité de Paris à l'Italie fut établie en 1979 après la réalisation du dernier tronçon entre Villeneuve-Loubet et Roquebrune-Cap-Martin. Successeur de Corniglion-Molinier, dont il fut le suppléant, et ministre de l'Équipement de 1977 à 1978, Fernand Icart avait défendu à son tour ardemment ce contournement autoroutier de Nice, longtemps différé pour des raisons de coût. Le parcours de 36 km a multiplié les prouesses techniques avec 16 tunnels et 19 viaducs dont certains exceptionnels pour traverser une zone fortement urbanisée. Le viaduc de Magnan, le plus spectaculaire et l'un des plus hauts d'Europe à son achèvement en 1975, franchit le vallon de la Madeleine à 120 m du sol, appuyé sur des piles de 100 mètres.

Après 1980 l'explosion du trafic imposa une adaptation de la capacité du

réseau par des travaux considérables d'élargissement progressif à 6 voies. Constante depuis 1977, la hausse du trafic s'accéléra à partir de 1986, l'intensité kilométrique atteignant 37 419 véhicules dont 15 % de poids lourds en 1993. Entre Cannes et Nice les moyennes étaient de 60 000 véhicules par jour avec des pointes jusqu'à 80 000 en été. L'essor fut impressionnant. Au milieu des années quatre-vingt, le trafic autoroutier en zone urbaine dépassait toutes les prévisions et approchait le seuil de saturation sur 2 voies, imposant un élargissement qui nécessita des techniques ingénieuses et d'énormes travaux sur la section historique de Puget-sur-Argens à Villeneuve-Loubet car on ne l'avait pas envisagé à l'origine en réservant les emprises.

L'apport de l'autoroute a été considérable. Elle a notablement fluidifié les trafics et favorisé les déplacements automobiles en accélérant les relations à longue distance. Après une longue période de rejet de l'autoroute, la France avait à son tour intensifié son programme dans un contexte de grandes liaisons européennes. Aussi en 1963, conjointement avec l'Italie, les Ponts et Chaussées développèrent l'idée d'une liaison directe de Nice à Turin par un tunnel de 12 km sous le Mercantour. Pour l'ingénieur en chef elle présentait un intérêt considérable en mettant directement la Côte d'Azur en contact avec le grand centre économique de l'Italie du Nord, véritable plaque tournante du tourisme européen et en créant une grande liaison de Milan à Marseille susceptible de diminuer le préjudice de la concurrence causé à la région par les percées alpines du Mont-Blanc et du Grand-Saint-Bernard. L'affaire s'enlisa tout comme le projet de doublement de l'autoroute littorale tant en raison des coûts que de l'influence croissante du courant écologique stigmatisant des nuisances engendrées par le poids de plus en plus excessif du transport routier.

La circulation urbaine

Plus encore que sur route, la circulation urbaine, contrainte par l'étroitesse des voies et confrontée à la nécessité de garer les véhicules, posa rapidement des problèmes inextricables. Elargir les voies était beaucoup plus délicat et beaucoup plus onéreux que dans la campagne. Aussi a-t-on multiplié les initiatives et les expériences pour fluidifier le trafic.

A Paris, où les difficultés apparurent en premier, Paul Guichard, directeur de la police municipale, initia en 1914 des règles qui ont été reprises partout, notamment pour la sécurité des piétons et éviter leur présence anarchique sur les voies de circulation en matérialisant au sol des passages cloutés canalisant leur flux. Paris avait généralisé depuis 1829 des trottoirs réservés à leur déplacement. La police eut aussi la tâche d'encadrer et de gérer au mieux le trafic des véhicules particulièrement aux carrefours où les agents furent dotés de bâtons blancs.



Circulation réglée par un agent
à Saint-Laurent, 1952

Le congrès international de la route de Milan en 1926 aborda pour la première fois le problème du développement et de l'aménagement des villes « dans l'intérêt de la circulation ». Paris avait déjà pris des dispositions pour remédier à l'insuffisance de la largeur des voies publiques avec la mise en place de sens uniques, circulation

giratoire et « coupures » c'est-à-dire des feux coordonnant la circulation alternative des carrefours importants. A Nice, en 1923, la circulation commençait à préoccuper les autorités municipales en raison de la multiplication des accidents et de l'encombrement de certains secteurs comme la place Masséna où fut décidée la mise en place d'un sens unique giratoire. M. Bonfante, ingénieur de la ville, craignait néanmoins que « l'esthétique de la place se trouve fâcheusement modifiée », première réaction à une intrusion de l'automobile dans la ville qui tendait à imposer ses contraintes au détriment de l'harmonie urbaine. C'est la rue de France qui posait réellement des problèmes par son étroitesse et on pensa l'élargir jusqu'au boulevard Carlone. Les difficultés provenaient surtout d'une certaine anarchie dans l'occupation de la voirie urbaine partagée entre tramways, automobiles, voitures hippomobiles et nombreux cyclistes. Un hivernant parisien écrivit en 1923 à *L'Eclair de Nice* pour dénoncer l'absence d'organisation cohérente du trafic surtout sur la place Masséna : « en ce qui concerne l'arrivée des voitures au casino la majeure partie venant par le haut de la place au lieu de longer sur la droite le terre-plein face au café Pomel, s'engageant au contraire sur la gauche, frôlant les consommateurs assis à la terrasse et abordent donc sur la gauche les entrées du casino et du Grand Cercle. Il est vrai que si elles passent sur la droite de ce terre-plein, elles s'exposent à renverser les voyageurs qui attendent en plein milieu de la voie l'arrivée des trams se dirigeant vers l'avenue de la Victoire. »(27). En 1928, les sens uniques demandés pour certaines rues ne furent retenus que pour les places Garibaldi et Magenta. Il ressortait surtout une « insuffisance des effectifs de la police niçoise pour assurer une circulation impeccable ».

C'est après la deuxième guerre mondiale, au début des années cinquante, que les embouteillages commencèrent à se multiplier quotidiennement sur certaines artères, particulièrement la rue de France. La chaussée, qui n'avait que 7 m de large, était réduite par le stationnement. L'automobile avait réussi à chasser les

derniers tramways des rues niçoises et à cantonner les piétons sur les trottoirs, néanmoins les voies permettaient de moins en moins d'absorber le flux croissant de circulation qui mêlait en un partage mal maîtrisé, avec des allures différenciées, autobus souvent arrêtés, camions et véhicules professionnels amenés à décharger des marchandises, automobiles dont les chauffeurs s'impatientaient d'arriver à leur destination, nombreuses bicyclettes qui étaient essentiellement l'apanage des jeunes aux réactions imprévisibles et souvent peu scrupuleux dans le respect du Code de la route.



Percement du tunnel de Menton, 1963

Si la question des piétons a été résolue par les trottoirs, l'idée de voies spécialisées réservées à chaque usage, pistes cavalières, au moins au début du siècle et surtout pistes cyclables, fut régulièrement évoquée, soutenue au début du siècle par le Touring-Club de France puis reprise plusieurs fois, surtout pour la Promenade des Anglais, sans que le projet ne se concrétise au XX^e siècle. Ce n'est qu'au début du XXI^e siècle qu'une piste cyclable y fit timidement son apparition en investissant d'abord l'espace des piétons.

Le sens unique était un moyen aisé pour améliorer à moindre coût la circulation en doublant la largeur et en évitant le risque de collision frontale mais, en 1952 encore, l'idée ne suscitait pas l'adhésion et pour l'avenue de Suède *L'Espoir* prônait l'élargissement au détriment des trottoirs : « le trottoir

bordant le jardin Albert I^{er} est extrêmement large, or ce trottoir est très peu fréquenté alors que la chaussée l'est énormément. Un prélèvement de 2 m à 2,50 m sur ce trottoir qui mesure environ 5,50 m n'aurait rien de catastrophique. Une telle amputation nécessiterait évidemment le sacrifice de cinq platanes assez rabougris en vérité », (28) précise le journaliste pour évacuer la critique d'une dégradation de l'espace urbain. Finalement la commission de la circulation mit en place une politique de sens uniques en août 1955. L'impossibilité d'élargir les rues et le déferlement croissant des véhicules avec 143 000 passages supplémentaires au pont du Var en une seule année rendaient cette mesure inéluctable.

La matérialisation au sol des voies de circulation pouvait aussi s'avérer une mesure efficace pour canaliser les flots comme le suggéra Jacques Médecin après le congrès international de la circulation qui s'était tenu en Suisse en 1954 : « en l'absence de crédits substantiels, ne pense-t-on pas qu'une bonne dizaine de pots de peinture jaune (29) pourrait, traduite en bandes, flèches etc. déjà beaucoup améliorer la circulation » (30).

Une autre difficulté majeure résidait dans les carrefours où les véhicules se croisaient. Les gardiens de la paix y jouaient un rôle essentiel et, en 1956, ils étaient de plus en plus dotés de « fromages » surélevés aux points névralgiques, leur permettant de dominer le trafic. L'automatisation de l'alternance aux carrefours fréquentés s'imposait néanmoins pour une meilleure efficacité. Elle passait par l'installation de signaux lumineux à l'image de ce qui s'était fait en mai 1956 au carrefour de l'avenue Gambetta et de la Promenade des Anglais même « si l'esthétique de la Promenade doit souffrir quelque peu de ces installations » (31). Mais l'équipement des rues s'éternisa en raison du coût élevé (de 3 à 5 millions de francs par carrefour). En avril 1959, le carrefour de la rue de la Victoire et de la rue Pastorelli reçut à son tour des feux qui furent synchronisés avec ceux existant depuis la place Masséna, nouvelle méthode améliorant l'écoulement des voies les plus fréquentées.

De plus en plus les piétons faisaient les frais de la priorité accordée à l'automobile aussi bien par l'encombrement de trottoirs réduits que par la difficulté à franchir les voies. « A Nice, faudra-t-il supprimer le pauvre piéton ? », titrait *Cannes-Nice-Midi* le 20 novembre 1958, ajoutant « le piéton est devenu la victime propitiatoire. Haro sur lui ! Vivent les automobilistes ! N'ont-ils pas l'arme de la vignette, des besoins industriels ? ». Même si la situation du piéton s'était dégradée en ville, celle de l'automobile ne s'était pas améliorée malgré toutes les mesures, bien au contraire. En 1962, on ne pouvait que constater l'asphyxie de Nice. Tous les jours les quartiers du centre connaissaient « d'in vraisemblables embouteillages ». Ainsi le jeudi 27 septembre sur 7 autobus qui auraient dû arriver toutes les 8 minutes au terminus de Pasteur, aucun ne se présenta entre 15 heures et 16 heures. « Nice est devenue à certaines heures, un gigantesque conglomérat de véhicules immobilisés dans de monstrueux bouchons » (32).



Passage souterrain de Cros-de- Cagnes, 1977

En 1963 les Alpes-Maritimes, comptaient 175 000 voitures enregistrées et 24 millions de véhicules étaient passés sur les cinq voies d'arrivée à Nice. Le nombre de véhicules en circulation augmentait de 13 à 14 % par an. La disposition de Nice, resserrée entre la mer et la montagne avec un nombre limité de voies transversales, rendait le problème d'écoulement de ce flot d'autant plus

délicat, particulièrement en été avec l'afflux touristique croissant à destination de la Corse qui avait en outre nécessité l'adaptation des bateaux à l'automobile, les nouveaux car-ferries, comme le « Comté de Nice » inauguré en 1966, permettant le chargement rapide des véhicules. Chaque fois que cela était possible les voies étaient élargies ainsi sur la Promenade des Anglais la chaussée sud fut portée à 5 voies entre Lentral et Magnan en 1965 mais le plus souvent les contraintes du tissu urbain s'y opposaient.

Ainsi naquit l'idée d'une nouvelle voie « d'évitement » destinée à décongestionner la Promenade des Anglais et la rue de France. En 1955, en raison des problèmes fonciers en zone fortement urbanisée, l'étude s'orientait vers la voie ferrée. Le projet prit corps en 1959. Au mois de juillet *Le Patriote* optimiste annonçait « la voie rapide est-ouest permettra de traverser Nice en cinq minutes ». Mais le coût, 7 milliards, faisait douter d'une solution à court terme. Dans son rapport sur la circulation à Nice établi en 1968, l'ingénieur Pierre Mathis déduit du modèle américain, qui fixait un quota d'autoroutes urbaines par milliers d'habitants, que Nice devrait être dotée de 58 km d'autoroutes. Définissant l'autoroute urbaine sud comme « une liaison interquartier, de pénétration dans le cœur de la ville et, pour une part, une voie permettant à une partie du transit de circuler sans participer au trafic local », il défendit le principe d'un tracé tangent au centre de la ville « sous peine d'asphyxie du centre et d'éclatement de la ville ». Longue de 9 km avec 6 échangeurs, elle devait être raccordée à l'autoroute A8, doublée et prolongée ultérieurement par un tunnel sous le mont Alban pour desservir Villefranche. En 1968, le tronçon des Bosquets à Saint-Philippe était exécuté sur une seule chaussée et le tronçon de Saint-Augustin aux Bosquets était en cours mais le chantier gigantesque et extrêmement traumatisant pour la ville dans le secteur de la gare devait s'échelonner du Ve au VIIe plan, c'est-à-dire jusqu'en 1981, l'Etat intervenant pour la moitié de la dépense. Quant à l'autoroute urbaine nord, faisant la jonction entre l'autoroute Esterel-Côte

d'Azur et l'autoroute de Menton elle avait vocation à alléger Nice de tout le trafic de transit, des poids-lourds en particulier, tout en permettant, grâce à des échangeurs, l'irrigation de Nice et une liaison entre quartiers par le nord.

Afin de répondre aux autres « lignes de désir », correspondant aux déplacements privilégiés par les automobilistes mis en évidence par les enquêtes, Pierre Mathis comptait ajouter des liaisons nord-sud, pénétrantes du Paillon et du Var, et éventuellement « des autoroutes nord-sud sur pilotis reliant les autoroutes urbaines et empruntant les grands axes de la voirie ordinaire ». Des perspectives à long terme avec des délais d'exécution qui furent largement dépassés par rapport aux objectifs puisque les travaux se prolongèrent jusqu'au début du XXI^e siècle pour le seul tracé initial, tandis qu'en 1968 la Promenade des Anglais devait absorber 58 000 véhicules par jour, avec des pointes de 74 000 et que seules trois voies en France, en région parisienne, avaient un trafic supérieur.



Couloir de bus à Nice, 1975

L'un des éléments cruciaux du problème était la concentration de la circulation aux horaires de travail et, en 1965, on estimait que l'étalement des horaires « déjà admis par l'opinion » mais « toujours pas appliqué à Nice » était le seul remède à l'asphyxie des villes aux heures de pointe. « Midi cinq. La sortie du travail. La rue s'envahit, on se bouscule sur les trottoirs. La circulation s'est

lentement figée et sa densité a transformé la chaussée en une rivière de carrosseries dont le courant se serait presque arrêté. C'est un aspect que vous connaissez bien vous qui sortez au coup de canon. C'est votre hâte à rentrer chez vous et la lenteur avec laquelle vous y parvenez. C'est l'autobus complet, c'est la pratique de votre voiture à l'embrayage surmené, c'est votre précipitation madame quand vous devez, en quelques minutes, préparer le repas de votre mari et de vos enfants, c'est finalement la fatigue nerveuse engendrée par tout cela (33). Il n'est pas admissible de respecter des normes que l'évolution de la vie a vidées de leur signification, poursuit le journaliste de *L'Espoir* : « Fléau social, l'heure de pointe est aussi un non sens économique quand elle impose une rupture dans la marche des entreprises ». L'automobile constituait un puissant mobile pour faire évoluer une tradition solidement ancrée en France, le rite de la coupure du travail pendant deux heures à midi.

En 1968 les responsables tentaient en vain de faire face à un flot toujours croissant de voitures, multipliant sans uniques (70 voies ajoutées aux 270 existantes) et feux tricolores en accélérant le programme d'équipement qui concernait alors 83 carrefours (246 en 1976) et en recourant à l'électronique pour les coordonner par ordinateur. En 1977 malgré l'autoroute de contournement absorbant 10 à 12 000 véhicules par jour, la Promenade des Anglais continuait sa progression avec 80 000 véhicules par jour.

Tenter de faire face à l'évolution de la circulation par les moyens traditionnels ne suffisait plus. Aussi la ville se dota d'un superviseur assurant l'interdépendance entre les zones de trafic afin d'orchestrer l'ensemble de la circulation urbaine. Mais rien n'y fit, tous les investissements étaient rapidement dépassés par l'accélération de l'équipement des ménages en automobiles : « avec cet automne 1983 tout semble s'être dégradé d'un coup. Les bouchons se forment un peu partout, même en des endroits où on en avait jamais vus, les encombrements atteignent quotidiennement l'ampleur des jours où les batailles de fleurs condamnent la

Promenade des Anglais »(34). Le mouvement continuait inexorablement de croître d'année en année, le moindre incident engendrant d'interminables paralysies : aux 109 000 véhicules par jour sur la Promenade des Anglais en 1990, la plus forte concentration en France après les Champs Elysées à Paris, s'ajoutaient les 55 000 véhicules de l'autoroute urbaine sud et de l'axe France-Californie, le tout cumulé avoisinant 200 000 véhicules par jour sur l'axe est-ouest de Nice.



Embouteillages sur le Quai des Etats-Unis à Nice, 10 août 1965

Nice n'était évidemment pas seule touchée : toutes les villes du littoral étaient concernées par le phénomène. L'ouverture de voies restait l'option privilégiée par Grasse dans les années soixante, ainsi la voie Gonelle susceptible, selon une délibération de 1966, « d'apporter une amélioration considérable au problème crucial de la circulation au cœur même de notre ville. Elle constituera un élément essentiel pour l'écoulement du trafic interne. Il conviendra d'ailleurs de compléter ce complexe routier par une nouvelle liaison souterraine reliant la partie haute du nord de la ville à l'agglomération ancienne »(35). D'année en année les problèmes n'en étaient pas moins plus ardues, conduisant les municipalités à élaborer des plans globaux de circulation axés sur les aménagements de carrefours avec des îlots directionnels et des équipements de régulation du trafic. Les mesures soulevèrent parfois de vives

protestations comme à Antibes en 1980 où l'Union commerciale antiboise les jugea « funestes et coûteuses » et dénonça autant les atteintes qui « pénalisent insidieusement notre économie » que l'aggravation des dangers pour les usagers.

Lourdeur des investissements, par la multiplication des ouvrages (tunnels, toboggans) et dégradation de la ville ont fait prendre conscience à la fin du XX^e siècle qu'il était impossible et ruineux de poursuivre une politique ne visant qu'à favoriser l'accès de l'automobile en ville en s'adaptant à ses exigences : « depuis des années on facilite la vie à la voiture. Résultat, trouvant la vie facile, d'autres voitures affluent provoquant de nouveaux engorgements donc de nouvelles mesures qui attirent de nouvelles voitures. La ville, vieille structure obsolète ne digère pas la voiture, les autobus vont à peine plus vite que les omnibus à chevaux du siècle dernier... »(36)

L'idée de réhabiliter le transport en commun pour tenter d'enrayer la progression de l'automobile en milieu urbain faisait son chemin y compris chez les usagers de l'automobile qui, d'après une étude de 1996, étaient moins nombreux à réclamer des voies nouvelles et rejetaient toute idée de péage qui découlerait du coût induit par la nécessité de les rendre souterraines. En 1956 déjà, lors de l'assemblée générale de l'Union des voies ferrées réunie à Nice, le rapport de Petit-Jean concluait à la nécessité de préserver et même de développer les transports en commun : « le bienfait de l'automobile réside essentiellement dans le développement de la mobilité qui permet la multiplication de l'activité. Il ne viendrait à l'idée de personne de regretter ce progrès et de désirer des mesures destinées à le freiner, bien qu'il soit à la base de la chute du trafic constaté dans les réseaux de transports urbains depuis 1946. Toutefois, l'automobile en tant que moyen de déplacement urbain, se tuera elle-même par son propre succès. Les encombrements deviendront tels que l'automobiliste sera amené au transport public soit par sa propre volonté, soit plus sûrement par voie autoritaire ». Mais il fallait permettre au

transport en commun d'offrir aux usagers une exploitation commerciale performante.

En 1964, une étude du ministère des transports concluait à la nécessité « de façon inéluctable » de créer des transports publics supplémentaires dotés d'une « infrastructure indépendante qui seuls peuvent offrir une capacité suffisante et une exploitation assurée dans des conditions de sécurité et de régularité satisfaisante » de manière à résoudre les problèmes « très graves tant sur le plan social que sur le plan humain » que posent les migrations internes journalières des travailleurs dans les agglomérations. En décembre 1967, Nice s'engagea timidement dans cette voie en créant les premiers couloirs de circulation réservés aux transports en commun mais personne ne les respectait. Un énorme embouteillage à Nice le 19 décembre 1973 et la crise de l'énergie nécessitant de réduire la consommation de carburant conduisirent les autorités locales à reconsidérer leur politique de lutte contre l'asphyxie à coups d'expédients fatalement voués à l'échec. Pour favoriser l'autobus on doubla la longueur des couloirs en la portant à 10 km et, après celui de Ferber, ouvert en juillet 1965, on envisagea d'autres parkings de dissuasion aux entrées de ville malgré un médiocre succès.



Chantier de la voie Mathis à Nice, 1971

Plus novatrice était l'idée d'un métro aérien auquel on attribuait tous les mérites : « pas de pollution, pas de bruit ». Pour M. Rolland, directeur général des

Transports niçois, la seule solution était le réseau séparatif pour les transports en commun. « Rien de nouveau sous le soleil : le bon vieux tramway sur rail, avant la lettre un transport en site propre garanti à la fois par la nature de sa voie et par un décret de 1917 qui lui accordait une priorité absolue. »(37) Pour le maire, Jacques Médecin, « le contribuable ne pourra pas couvrir éternellement les dépenses qu'entraînerait l'adaptation constante du réseau urbain à ses besoins d'automobiliste. A la limite de l'absurde il faudrait d'ailleurs raser les villes pour y loger les voitures » et prônant tout de suite une autre orientation il se disait convaincu que l'avenir, dans les métropoles, était au transport collectif en site propre. L'idée progressa certes avec les lignes de bus mais n'était encore qu'à l'état d'ébauche à Nice en 2007 avec l'inauguration d'une première ligne de tramway.

Une politique de développement des transports collectifs, même ambitieuse, ne suffisait pourtant pas à elle seule à inverser la tendance. Ainsi à Nantes, avec un réseau de tramway étendu à 45 km en 2000, après 15 ans de fonctionnement, les transports en commun n'avaient pris que 2 % de part de marché à l'automobile. De même à Grenoble entre 1974 et 1999 la part de l'automobile dans les déplacements mécanisés était passée de 63 à 75 % malgré de notables efforts en matière de transports en commun et d'aménagements cyclables. La sensibilisation de l'opinion publique par des opérations très médiatisées comme la journée sans voitures organisée en 1998 par le ministère de l'Environnement, après une première expérience à La Rochelle l'année précédente, étaient restées symboliques selon un rapport du conseil économique et social et « n'ont pas eu l'effet escompté si l'on prend en compte le nombre de véhicules individuels qui ont continué de circuler lors de ces journées ».

La circulation en 1956

Automobiliste, peut-être sais tu où tu te rends, ce n'est pas certain... Quoiqu'il en soit, si tu en as tout de même une vague notion, prépare-toi à avoir de petites surprises et à perdre tes illusions géométriques : sache que l'homme au volant doit

parvenir à oublier aisément que la ligne droite est le plus court chemin d'un point à un autre... D'ailleurs, le propriétaire de cette énorme voiture venue se garer à une longueur de pneu de ton véhicule te prouve éloquemment que l'on peut à merveille coincer quelqu'un, même au prix d'une demi-heure de manœuvres compliquées. C'est maintenant à toi de t'exercer et d'emboutir en une magistrale marche arrière, cette troisième voiture que tu n'avais évidemment pas aperçue à quelques centimètres de ton pare-choc postérieur... Serre les dents, les freins et le volant en ce difficile moment. Rien alors ne fait défaut qui amoindrirait ton calvaire : ni les badauds qui arborent le sourire narquois de l'homme à pied, ni la file de voitures pressées qui font entendre d'impératifs appels, ni même l'agent du coin qui choisit cet instant précis pour te réclamer tes papiers, ni enfin et surtout, le propriétaire de la voiture emboutie par tes soins, qui vient de te demander avec un sourire grinçant : « Alors, on apprend à conduire... » Et c'est finalement en une telle fanfare que tu démarres (peut-être)... Il te faudra repasser pour la gloire... Et maintenant te voilà lancé. Bien sûr, c'est une façon de parler, disons plutôt que tu as commencé une ahurissante gymnastique à ton volant. C'est un peu comme si tu devais résoudre à chaque instant un problème comme celui de la quadrature du cercle. Talonné par le suivant, agrippant le sillage du précédent, tu t'engages à carrosserie perdue entre deux files de voitures en stationnement. Le petit miracle va consister à croiser des véhicules arrivant en sens inverse sans avoir l'impression de les accrocher. « Passera, passera pas... ». Au début, on est tenté de fermer les yeux lorsqu'un imposant poids lourd survient inexorablement à votre rencontre. Et puis le volant n'a pas bougé, aucun bruit ne s'est fait entendre : le mastodonte est passé. Comment ? il est inutile de se le demander à présent : entre vos deux véhicules, il devait subsister l'épaisseur matérielle d'une idée.... A propos d'idées, il semble d'ailleurs que chaque individu suive la sienne en même temps que la route. C'est ainsi que chaque véhicule finit par transporter un petit capital d'initiatives personnelles, parfois imprévues. Tout d'abord, celles-ci se traduisent par des manœuvres muettes. Il n'en faut généralement guère plus pour qu'un concert de protestations parfaitement audible se déchaîne sur l'audacieux : « Va donc, hé... » Le reste de la formule se perd dans un pudique bruit de moteur... A ce propos, il convient de noter la sympathique familiarité des « hommes au volant » qui dans des instants apparemment périlleux, n'hésitent pas à se tutoyer comme s'ils s'étaient toujours vus : « C'est normal, m'a expliqué un ami de Paris qui est un champion de la « parlante », les chauffards ont à peu près tous la même façon de se comporter, alors on a l'impression de les reconnaître et le tutoiement vient naturellement... » Ce qui ne signifie pas néanmoins que le « tutoyeur » s'assimile au « tutoyé »... Lorsque l'automobiliste moyen songe à se garer, cela ne signifie nullement qu'il soit arrivé. Tout au plus, peut-on en déduire qu'il souhaiterait émerger de sa

voiture ... Et c'est alors qu'il se découvre prisonnier de ce véhicule. Nulle place en vue, si modeste soit-elle. Aiguillonné par le jeu d'une circulation qui ne tolère aucun ralentissement. « l'envoituré » poursuit son involontaire avance. Déjà, l'endroit auquel il avait utopiquement songé comme but est bien dépassé. La torture se complique maintenant de mirages : voilà une place restée miraculeusement libre, ne cherchons pas à comprendre.... Non, c'est un stationnement interdit . Une autre ? Non... deux scooters vont y empêcher toute manœuvre. Et il faut continuer, continuer sans relâche sous peine de devenir cet obstacle honni des conducteurs, le bouchon de circulation... La situation est désespérée : l'automobiliste commence à se demander s'il reverra jamais la terre ferme. Il ne peut, tout de même, faire comme ce personnage exaspéré, qui arrêta soudain sa voiture en pleine circulation, en descendit et continua à pied, sans plus paraître conscient de l'effroyable chaos qu'il suscita derrière lui... Et le malheureux conducteur, abruti, assourdi, découragé, sans plus de ressort que ceux de sa suspension, se prend maintenant à imaginer de grandes routes, larges et rectilignes , où ils croiserait son semblable une fois l'heure. Sans aucun doute, l'imagination vagabonde plus vite que n'importe quelle voiture. C'est finalement plus économique et moins dangereux. D'ailleurs, c'est toujours lorsque le pied commence à taquiner l'accélérateur sur une voie enfin (et momentanément) dégagée qu'à un tournant apparaissent ces « anges de la route », au nom évocateur. Dès lors, on a l'impression qu'à leur vue s'organise un coup de frein prudent, insensible et généralisé.. Il paraît que c'est ainsi que commence la sagesse.

André Luchesi

Le stationnement

Lorsque les difficultés de circulation commencèrent à se faire jour en ville, le stationnement des véhicules le long des trottoirs dans les voies étroites se révéla rapidement l'un des problèmes majeurs à gérer. En 1951 *L'Espoir* se fit l'écho des problèmes que rencontraient les automobilistes pour garer leur véhicule dans les rues du centre de Nice et suggéra la création de parcs à voiture dans les cours intérieures qui étaient notamment nombreuses au long de la rue Masséna. Revenant sur cette question en 1955, Daniel Provence citait l'exemple des Etats-Unis d'Amérique où « les rues sont faites pour circuler et les parcs pour stationner. Tolérer le stationnement au bord des trottoirs dans les rues encombrées est une hérésie, cela équivaut à supprimer deux

files de circulation et à ralentir d'autant le trafic ».

Les Etats-Unis avaient laissé se développer l'initiative privée et les constructions de parkings à étages y proliféraient alors qu'en France on tardait à s'engager dans une véritable politique de stationnement. En 1960, Nice en était encore aux « solutions d'infortune ». On se refusait à instaurer le stationnement payant appliqué dans certains pays : « il présente à Nice, ville touristique des inconvénients par le caractère inesthétique des bornes de stationnement et le côté rebutant pour le visiteur. Il frapperait d'un nouvel impôt l'automobiliste ». Par contre l'idée d'une zone bleue faisait son chemin. En limitant le temps de stationnement elle en accroissait la capacité. En effet une enquête de police le 4 septembre 1959 sur l'avenue de la Victoire montrait que sur 185 voitures, 50 étaient étrangères au département tandis que 135, restées sur place durant toute la journée, appartenaient à des particuliers travaillant dans la rue : « Nice est comme une maîtresse de maison qui invite des gens à déjeuner mais ne leur offre pas de chaise parce que la famille a commencé par s'asseoir. »(38) Malgré l'instauration de la zone bleue à Nice le 15 juillet 1960, la question de fond subsistait. Les parkings faisaient cruellement défaut en centre ville et les projets tardaient à se concrétiser. En 1964 on en faisait l'amer constat : « toutes les mesures prises pour tenter d'enrayer la crise du stationnement se sont avérées soit inopérantes, soit insuffisantes. La zone bleue n'a rien réglé. C'est un échec en raison de l'indiscipline des usagers ».



Stationnement anarchique sur la route littorale à Golfe-Juan, 1956

Soutien inconditionnel de l'automobile, M. Letainturier président de l'Automobile-Club de Nice, avança dans un dîner débat l'idée de « surélever tous les jardins de la ville et de construire dessous d'immenses parkings ». Mais tandis que des projets de parkings comme celui en silo de la Charité qui aurait fourni 1500 places s'enlisaient, on s'orienta vers la construction « sur une grande échelle » de parkings souterrains sous les jardins publics grâce à des techniques nouvelles permettant de remédier aux infiltrations. Le premier construit place Alexandre Mari à 30 m de profondeur comportait 400 places. En 1965 la couverture du Paillon, opération d'urbanisme majeure qui transforma radicalement l'aspect de la ville par une continuité entre le bourg médiéval et les quartiers du XIX^e siècle, répondit en grande partie à des préoccupations en matière d'espaces de stationnement. *Le Provençal* annonçait le 23 mars 1965, « un nouveau parking géant, 13 600 m² gagnés sur le Paillon ».

Pour lutter contre l'invasion effrénée de l'automobile en ville, après la Chambre de commerce qui avait inauguré le stationnement payant par compteurs à l'aéroport en 1964, la municipalité décida la mise en place de 500 parcètres en 1967 avec des tarifs élevés d'un franc par heure rendant dissuasif le stationnement lié au domicile qui envahissait l'espace public au détriment des activités économiques. Une étude menée en 1975 au Cannet montrait que le stationnement payant assurait un taux de rotation des véhicules beaucoup plus important : de 3,7 avec la gratuité et 9,7 avec des parcètres.

La situation ne cessant de se détériorer, les automobiles finissaient par envahir les trottoirs. Le 20 avril 1973, *Nice-Matin* se fit l'écho des doléances des nombreux piétons, l'un d'eux suggérant la pose de grilles en fer le long des bordures de trottoir. En réponse, les services municipaux firent valoir qu'ils en avaient posé aux endroits dangereux devant les écoles ou dans des virages mais ne tenaient pas à les multiplier « afin de ne pas encager Nice. Nous ne voulons pas en faire une ville concentrationniste »(39).

En 1974, la ville confia à une société privée la gestion d'une fourrière pour l'enlèvement des véhicules gênants notamment ceux qui stationnaient en double file, faisant de Nice « une des villes plus anarchiques de France ». Quatre camions à remorques équipés d'un émetteur-récepteur radio étaient en relation avec les « mouettes », trois policiers circulant à mobylette équipés de talkies-walkies pour signaler les véhicules à enlever. Cette nouvelle méthode souleva évidemment le mécontentement des contrevenants parlant de loterie : « les commandes de la fourrière jouent un délicat et ingrat rôle d'arbitre dans une guerre du macadam ou de l'asphalte qui devient de plus en plus virulente. Une guerre où hélas tous les coups sont permis avec ses victimes et ses rescapés », soulevant son lot d'insultes et de menaces : « bandes de racketteurs, vivement que les temps changent on vous fera la peau »(40)



Parking de la Charité à Nice, 1968

La multiplication des parkings souterrains ou aériens en centre ville présentait un autre risque car, même payants, ils pouvaient, aux yeux de certains, constituer une puissante incitation à la prolifération de l'automobile en ville alors qu'elle n'était plus en situation de l'absorber. En 1974, une étude conduite pour Antibes conclut que « d'une manière générale il serait préférable de ne pas accroître le nombre de places disponibles dans la vieille ville car celles-ci engendreraient du trafic supplémentaire entrant en conflit avec les piétons attirés par le secteur qui leur sera réservé »(41). Les parkings payants construits avec des capitaux privés étaient boudés par les

usagers et leur faible rentabilité n'incitait pas à de nouveaux investissements. Dans le contexte de « montée galopante de l'automobile, phénomène qui a surpris les administrateurs des grandes cités », pour faire face au problème crucial du stationnement, la municipalité de Nice mit en place une société d'économie mixte, la Semiacs, pour gérer les places payantes de surface (6 450 en 1987) et mener une politique ambitieuse de construction de parkings qui s'inscrivaient de plus en plus dans le paysage urbain par leur aspect monumental. Ainsi le projet en 1988 d'un parking « gratte-ciel » à Raimbaldi, tour de verre de 45 m de haut à gestion automatisée suscita des interrogations « compte-tenu du choc que risque de représenter ce bâtiment au look futuriste dans le décor du centre ville. Mais cette évolution participe semble-t-il d'une volonté municipale de modernisme qui s'applique à récupérer en hauteur ce qu'il est impossible de réaliser en emprise au sol »(42).

A la fin des années quatre-vingt-dix, on accéléra la construction de parkings : « Le mal des villes est un monstre à quatre roues : l'automobile. Le monstre pollue, nous endette jusqu'à plus soif (de super) et dévore notre espace vital. Pour l'empêcher de nuire, on l'enterre, truffant Nice de termitières à ferrailles. Des silos à voitures qui ne constituent pas l'arme absolue mais qui permettent au moins de limiter le mal : la paralysie générale »(43). Le stationnement, malgré les parkings souterrains ou à étages, a peu à peu grignoté une part grandissante de la ville faisant de l'automobile un véritable mobilier urbain. Par son appropriation croissante de l'espace public, l'automobile contribue ainsi lourdement à la détérioration du paysage urbain, à la disparition de la fonction sociale de la rue. Elle constitue un enjeu essentiel de l'urbanisme. Considérant que les parkings en centre ville encourageaient son utilisation, certaines villes européennes, à la suite de Zurich et des Pays-Bas, ont commencé à limiter la réalisation de places sur les lieux de travail. Toutefois, une politique fondée sur la restriction de stationnement dans le cœur des villes ne

pouvait se concevoir sans un système préalable de transports en commun performants en termes de rapidité, de fréquence et de ramification, faute de quoi le tissu commercial pouvait être rapidement menacé par l'attrait considérable de la grande distribution périphérique qui offrait d'immenses capacités de stationnement à ses portes.

L'automobile remodèle la ville

Par petites touches ou à coup de grandes saignées, l'automobile a transformé plus ou moins fortement la ville préexistante mais elle a surtout accompagné et marqué de son empreinte l'extension urbaine qui s'est considérablement accélérée après la deuxième guerre mondiale puisqu'en 1975 la moitié des logements de Nice avait été construite depuis moins de vingt-cinq ans.



Percement du boulevard Paul Montel à Nice, 1968

En s'éloignant du cœur ancien, l'habitat espacé a facilité des remodelages pour modifier les alignements au profit de l'automobile. Ainsi le trajet de la route nationale 7 du quartier de Ferber à celui de Magnan a subi une recomposition d'envergure. En 1987, sur 800 m, l'avenue de la Californie et le boulevard René Cassin firent l'objet d'un programme d'élargissement à 30 mètres comportant stationnement, deux voies de circulation dans chaque sens, une double voie et quai pour bus en site propre en zone centrale,

vouant la plus grande place possible aux déplacements en reculant le bâti. Automobile et spéculation immobilière concouraient à la destruction d'un ancien bâti diffus de la périphérie urbaine. En compensation de l'espace concédé à la circulation, les promoteurs gagnaient en hauteur par la construction de grands ensembles immobiliers. Le « verrou » de Carras a longtemps résisté par les difficultés d'expropriation avant de disparaître à son tour et, malgré les tentatives pour sauvegarder l'esprit de village de cet ancien bourg de pêcheurs, l'automobile avait fini par y imposer ses étendues démesurées de bitume et son massif parc de stationnement à étages.

Pour résoudre le problème de la circulation « faut-il raser Nice et Cannes ? » titrait de façon volontairement provocatrice, *Le Patriote* du 1^{er} septembre 1957 avant de conclure : « dans le centre, si vivant, si animé, il faut bien se résigner aux conséquences de la timidité des urbanistes de jadis. Il faut se contenter d'un aménagement de ce qui existe. On peut élargir certaines rues, réglementer le stationnement, créer même des voies nouvelles. S'adapter en somme car, pas plus qu'il n'est question de démolir une ville on ne peut envisager la restriction du progrès que constitue l'accroissement du nombre de véhicules ».

Avant même l'automobile, le baron Haussman avait expérimenté à Paris sous le Second Empire une restructuration à grande échelle par des percées répondant à l'exigence de fluidité des circulations et assujettissant la forme urbaine aux impératifs des déplacements. Cette politique urbaine, qui consacrait le primat de la mobilité, a naturellement conduit à repenser le rôle de la rue. L'urbanisme progressiste, défini en 1933 dans la charte d'Athènes inspirée par les idées de Le Corbusier, abolit notamment la rue, dénoncée comme anachronique car bruyante et dangereuse. C'était la remise en question de la rue en tant que lieu social, lieu d'échange pour la réduire uniquement au rôle de lieu de circulation. Ainsi l'automobile apportait une transformation de l'urbanisme d'îlot, délimité par des rues, en un urbanisme

d'ensembles. Les immeubles devaient être implantés à l'écart des flux circulatoires. La circulation était conçue comme une fonction distincte, indépendante des volumes bâtis avec une différenciation des voies selon les vitesses.



Grands axes de circulation du quartier
Saint-Augustin à Nice, 1970

L'idée forte de Le Corbusier était la séparation des flux des piétons et des voitures. La hiérarchisation des voies distinguait les trafics selon leur importance, la vitesse de circulation et selon la desserte de proximité ou la mise en relation des quartiers des agglomérations. Les circulations se divisaient ainsi en voiries primaire, secondaire et tertiaire. Ces schémas se retrouvent dans la conception du quartier Saint-Augustin à Nice dont le plan masse a été dessiné en 1966 par les architectes urbanistes Badani et Roux Dorlut. Le programme de la troisième tranche de 1600 logements dont le permis de construire fut délivré en 1971 s'inscrivait dans un souci d'urbanisme qui préservait des excès de l'automobile : « Le plan masse de l'opération répond aux mêmes aspirations que celui des deux premières tranches auxquelles il vient se jumeler : autour d'une grande place commerciale centrale, bordée d'un nombre de commerces

correspondant à l'importance du groupe, se déploie une série d'immeubles d'inégales hauteurs pour créer une impression de village naturel. C'est dans ce même esprit que, malgré un mode de construction très répétitif et un nombre de types de logements très restreint, permettant un prix de revient très bas, les façades ont été très modelées de façon à créer une grande variété d'aspect. Les véhicules à moteurs ne pourront en aucun cas pénétrer à l'intérieur de cet ensemble, qui sera desservi par une voie périphérique et par des parkings « en peigne ». Comme dans l'ensemble formé par les 2 premières tranches, il sera possible à n'importe quel habitant, de rejoindre la place centrale sans avoir jamais à traverser une voie de circulation automobile. Cette place centrale du nouvel ensemble sera raccordée à l'ensemble existant par une passerelle piétonnière, créant une unité de vie complète pour une cité à 2 pôles d'attraction communiquant ».

L'urbanisme de quartier a voulu redonner une place à l'espace dévolu au piéton et aux espaces de jeu et de convivialité pour les enfants à l'abri du danger représenté par la circulation automobile en associant dalles piétonnes et espaces verts comme au quartier des Moulins à Nice avec le parc arboré du bois de Boulogne raccordé à l'ensemble bâti par une passerelle pour remédier à la rupture occasionnée par l'axe primaire de la route de Grenoble transformée en autoroute urbaine.

C'est dans le prolongement de cette théorie des flux séparés que s'est développée une politique de transformation des cœurs historiques des villes en zones piétonnières bannissant l'automobile. Les détracteurs étaient nombreux, particulièrement les commerçants, qui craignaient de perdre leur attractivité en perdant l'automobile. Il s'avérait néanmoins impossible, face aux tenants de la sauvegarde du patrimoine et en raison des difficultés presque insurmontables pour imposer un urbanisme formaté à l'automobile, de résoudre les problèmes de circulation et de stationnement. Alors que les expériences de rues piétonnières dans les vieux quartiers menées en France et

plus encore à l'étranger avaient souvent réussi, Nice adhéra à son tour à la démarche sur l'axe de la rue Masséna inauguré en juillet 1976. Ce fut aussi le cas à Menton avec la rue Saint-Michel et d'autres villes suivirent modestement. Dans les années quatre-vingt le Vieux Nice fut concerné dans le cadre d'un programme de réhabilitation mais en faisant aussi des concessions à l'automobile avec des rues semi-piétonnes. Les avis étaient partagés. Les commerçants y trouvaient finalement une animation propice à leurs activités, les riverains ne voyaient dans l'éviction de la voiture ni la tranquillité ni la convivialité retrouvées, ni l'espace reconquis. « Ils pestent contre l'impossibilité de se garer.



Plan-masse de la cité des Moulins à Nice, 1972

Ils mettent en avant les nouvelles nuisances, terrasses bruyantes, va-et-vient nocturne, faune indésirable ». Plus encore on dénonçait l'artificialisation de ces centres villes qui ont perdu leur âme ou qui se sont transformés en « un vaste barnum touristique livré aux magasins de souvenirs et à la restauration de plein air ». Ces critiques rejoignaient la remise en cause par certains urbanistes des principes qui avaient fondé la ville moderne, notamment des circulations différenciées des piétons et des voitures motivées par un souci de sécurité et d'efficacité fonctionnelle. Ce courant a influencé une nouvelle approche de la gestion des déplacements à la fin du XX^e siècle tentant un rééquilibrage avec

les transports en commun et une cohabitation de la voiture et du piéton rendue tolérable par des aménagements appropriés mais la question dépassait largement le contour des centres historiques. A la fin du XX^e siècle la métropole était devenue polycentrique. On était passé de la ville-cité à la ville-territoire où le déplacement, dont les vitesses accrues avaient allongé les distances, était devenu un élément essentiel de la condition urbaine.

L'automobile à l'origine de la ville polycentrée

Sous l'effet de l'exode rural, de l'attrait de la Côte d'Azur, de l'afflux des rapatriés d'Algérie, les villes du littoral des Alpes-Maritimes ont connu après la deuxième guerre mondiale une croissance démographique sans précédent nécessitant un double mouvement de modernisation et d'expansion. De longue date la perception de la ville, de ses formes, de son paysage a été essentiellement à l'échelle du piéton. Cette ville européenne classique a éclaté sous l'effet de l'automobile pour devenir ville réseau, métropole « sans lieux, ni bornes ». L'automobile a en effet permis de s'affranchir des contraintes de la proximité. En allant plus vite et plus facilement par l'automobile, on est allé plus loin et la consommation d'espace par l'urbanisation a significativement augmenté.

Qu'il s'agisse des théories de Le Corbusier qui prônait la densité pour minimiser les flux ou de l'Américain Frank Lloyd Wright qui reniait la ville au profit de la maison individuelle dans un environnement peu dense et naturel, on retrouve dans les deux approches une subordination de la forme au flux, une importance prééminente accordée aux déplacements et aux transports dans le fonctionnement et la morphologie de la ville moderne.

Avec la vulgarisation de l'automobile, la banlieue est devenue un immense espace diffus en perpétuelle croissance, traduisant la préférence générale pour la maison individuelle. Cette

banlieue, qui reposait sur l'automobile, était l'antithèse de la ville traditionnelle. Elle dévorait l'espace avec les voiries, les parcs de stationnement et faisait disparaître de larges pans d'espace rural en modifiant considérablement les paysages.

L'un des principes majeurs de l'urbanisme progressiste mis en œuvre après la deuxième guerre mondiale était la séparation des fonctions d'habitation, de travail et de loisir qui se voyaient assigner des zones spécifiques. Déjà en 1933 Lucien Lainé écrivait : « il faut penser à la création de bourgs modernes car la vitesse, la facilité des communications, la culture mécanisée et industrialisée n'obligera pas à vivre sur le tas, sur le front du travail, comme dans ces hameaux de la vieille France inadéquats à la vie nouvelle. Les villes tentaculaires ne peuvent pas non plus se développer à l'infini, ou alors seulement sous forme de villes parcs, de cités-jardins »(44).



Centre commercial Lingostière en construction dans la plaine agricole du Var, 1978

Pour contrebalancer une expansion continue des grandes entités urbaines, l'Etat engagea dans les années soixante une politique de villes nouvelles. Dans les Alpes-Maritimes le préfet adhéra à cette démarche en proposant la création de dix villes nouvelles dont une seule vit le jour en même temps qui se développaient des zones industrielles ou commerciales répondant aux principes d'urbanisme prônant la séparation des activités : « le département a entrepris sur la rive droite

du Var la réalisation d'une zone industrielle sur les terrains en cours de récupération sur le lit du Var, cette zone pourra s'étendre sur près de 300 hectares. Elle est destinée autant à accueillir des industries nouvelles que les industries exerçant leurs activités dans le centre urbain de Nice dont elles perturbent la bonne organisation ». Parallèlement à cette action, précisait le directeur départemental de l'Équipement, le département décida la création sur le territoire de Carros d'une ville nouvelle de 10 000 habitants, premier exemple d'une série de cités satellites destinées à assurer le développement rationnel de l'habitat en évitant une densification excessive du territoire niçois(45). Rapidement Carros fut investi par des gens travaillant à Nice en raison de la rapidité d'accès « grâce à une nationale à quadruple voies permettant une circulation aisée. » Le polycentrisme à partir d'un maillage de villes nouvelles ou de petites villes existantes avait pour but de créer des pôles d'attraction relayant le centre principal des plus grosses agglomérations afin d'éviter leur développement en tâche d'huile ce qui, selon le ministre Albin Chalandon, était « la seule façon de résoudre le difficile problème de la migration excessive entre l'habitat et l'emploi »(46). Toutefois Carros-le-Neuf s'inscrivit rapidement dans un processus de ville dortoir : « il y a souvent divorce entre le lieu de résidence et le lieu de travail ce qui entraîne des migrations pendulaires régulières, Niçois qui viennent travailler à Carros et mouvement inverse le plus souvent en ordre dispersé en utilisant les transports individuels ». Dès 1972 une étude concluait que Carros-le-Neuf risquait de devenir « un faubourg dortoir et encastré, bientôt, dans l'agglomération niçoise »(47).

Les conditions d'implantation des zones d'habitat et de zones d'activités commerciales ou industrielles étaient désormais non plus liées à des distances mais à des durées de déplacement et à des capacités de stationnement. D'ailleurs dans le projet de Carros-le-Neuf, les urbanistes sont rapidement passés en cours de programmation d'un parking pour deux

logements à un parking et demi par logement correspondant à près de 5 000 places pour 25 millions de francs. Lorsque la création d'un centre commercial fut envisagée à Nice Saint-Isidore la zone de chalandise fut calculée sur la base d'une accessibilité entre 10 et 30 minutes avec des courbes isochrones extrêmement tourmentées qui s'étiraient en fonction des grandes voies d'accès. Il est intéressant de constater que l'étude de mai 1975 intégrait la mobilité individuelle comme une donnée acquise sans aucune préoccupation de transport collectif. Le lieu d'implantation isolé au milieu d'une zone agricole était même considéré comme un atout et un élément d'une politique d'orientation des flux par la puissance d'attraction d'un centre commercial : « 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 saturation. » Le rapport montrait également que le consommateur n'hésitait pas à parcourir des distances importantes pourvu qu'il ait la possibilité de garer son véhicule à proximité du lieu de destination. A ce titre le magasin Carrefour d'Antibes, seul hypermarché de dimension importante, exerçait alors son attraction jusqu'à Nice.



La ville nouvelle de Carros-le-Neuf, 2008

L'automobile a ainsi accentué l'effet joué par les transports ferrés en terme d'expansion urbaine. La densité se

justifiait lorsqu'elle était synonyme d'accessibilité. Mais dès lors que l'accessibilité n'était plus dépendante de la proximité physique, la densité urbaine ne s'imposait plus. Le temps l'emportait sur l'espace. Les conséquences de cette évolution furent énormes et peu favorables aux transports en commun car seuls les transports individuels motorisés offraient une disponibilité permanente et les meilleures performances de vitesse et de confort de porte à porte. Chaque fois que les moyens de transports ont été améliorés les gens et les activités se sont déplacés un peu plus loin. Chaque fois que la vitesse de circulation a été augmentée, la population en a profité pour prendre ses distances. Il y a une préférence forte pour l'espace dans les sociétés occidentales. Le concept de densité renvoie à une conception passéiste de la ville qui ne peut refléter une réalité désormais complexe associant éléments compacts et diffus ou éclatés sur des territoires dilatés répondant à des attentes diversifiées des groupes sociaux et d'individus. Le véritable enjeu est de « maîtriser ces nouvelles formes urbaines, de les rendre compatibles entre elles, de gérer socialement les coûts de cette ville moins dense et d'assurer autant que possible au plus grand nombre l'accès à cette diversité »(48).

Cet élargissement du rayon d'action des individus favorisé par l'automobile a également eu des conséquences importantes sur l'arrière-pays.

L'automobile au secours du haut-pays

L'exode rural particulièrement dans les pays de montagne dénués de ressources a été un phénomène d'une ampleur considérable qui a progressivement vidé de leurs habitants de nombreux villages, dans un processus de disparition des services publics et des activités commerciales ou artisanales. Le patrimoine bâti a subi des dommages liés à l'absence d'entretien et à l'abandon par les propriétaires.

Les Alpes-Maritimes ont été sévèrement touchées par le phénomène qui s'est prolongé après la deuxième guerre mondiale. Ainsi Châteauneuf-d'Entraunes

qui avait 251 habitants en 1901 n'en avait plus que 44 cinquante ans plus tard en 1954. Le village de Venanson dans le même temps était tombé de 268 à 114 habitants, Rimplas de 144 à 50, Roubion de 504 à 83 ou encore Castillon de 291 à 69 et même des communes plus importantes comme Sospel qui avait approché les 4 000 habitants avait chuté à 2 181. L'hémorragie n'était pas moins importante dans le haut-pays grassois à l'image de Briançonnet (168 habitants au lieu de 427), Amirat (25 au lieu de 92), Gréolières (161 au lieu de 466). On pourrait multiplier les exemples d'une situation qui menaçait la survie de beaucoup de petits villages.



Véhicule tout-terrain sur une piste du Mercantour, 1966

Or une inversion s'est produite dans les années soixante. C'est alors qu'un phénomène a pris une grande extension, celui des résidences secondaires, favorisé par la mobilité individuelle. Le citadin a cherché à se procurer une maison de vacances. Il a notamment acquis de vieilles fermes libérées par l'exode rural, voire même des ruines qu'il a relevées puis le mouvement s'est prolongé par des constructions neuves. Ce besoin du citadin de s'évader de la ville pour profiter d'un cadre naturel a été rendu possible par la motorisation individuelle généralisée qui a simplifié les problèmes de transport. Ceci explique la multiplication et la dissémination des résidences secondaires. Ce processus a joué un rôle primordial

dans l'évolution du haut-pays à la fois comme élément d'essor du tourisme et de renouveau des métiers, notamment liés au bâtiment, et par la forme nouvelle d'influence de la ville sur la campagne, facteur déterminant de transformation et de modernisation de la vie rurale. Prenant en compte cette nouvelle donnée, le recensement de 1962 a distingué les résidences principales et secondaires ce qui permet de déterminer le taux de fonction résidentielle touristique. Les taux élevés entre 40 et 90 % montrent une attractivité forte mais gardant encore un potentiel d'accueil comme le Haut-Var (87 %) ou la Haute-Tinée (76 %). Globalement en excluant les villes, les Alpes-Maritimes avaient un taux de fonction résidentielle touristique élevé (47 %) supérieur aux autres départements de la région. Dans certaines communes, l'évolution était particulièrement criante à l'image de La Brigue qui comptait en 1962 450 résidences secondaires et 175 logements vacants pour seulement 264 résidences principales. A Valdeblore, face à 199 résidences principales, 391 résidences secondaires avaient été investies par des vacanciers et l'habitat vacant se réduisait à 18 logements. Le développement de la résidence secondaire redonnant vie à la montagne des Alpes-Maritimes le dimanche et durant les périodes de vacances a permis la réanimation de l'espace rural en déclin en revivifiant le commerce et l'artisanat local et en incitant à la modernisation. En 1968 le mouvement s'était encore amplifié puisque La Brigue avait 522 résidences secondaires pour 223 résidences principales.

Les améliorations du réseau routier et l'équipement automobile tendirent même à faire de la maison secondaire la véritable maison familiale tandis que l'habitat en ville était ravalé au rang de logement de fonction, résumait en 1975 une enquête de *Nice-Matin* à qui un industriel niçois confiait : « il y a quelques années, j'allais passer mes week-ends dans ma maison du haut Var. Aujourd'hui je viens travailler à Nice » (49) Ainsi la résidence secondaire devenait parfois « résidence seconde » où l'on passait de plus en plus de temps, voire où l'on

s'installait définitivement. Grâce à l'automobile dont les statistiques montraient qu'elle était le moyen presque exclusif de déplacement dans l'espace montagnard des Alpes-Maritimes, et grâce à des routes performantes, il était devenu en outre possible d'élargir les distances du lieu de travail au lieu de résidence. De nombreux actifs s'y résolurent, malgré le coût du transport, contraints par la difficulté de trouver un logement à des prix abordables dans les villes du littoral de la Côte d'Azur à la fin du XX^e siècle. Ainsi, avec le développement important des réseaux routiers, les zones d'attraction des aires urbaines s'élargissent toujours plus, allant au delà de 50 km. On assiste à l'émergence de campagnes d'ortoirs habitées par des néo-ruraux les soirs et surtout le week-end créant par le fait même un développement important du territoire et la croissance de la population en dehors des bassins urbains.



Publicité pour un véhicule 4X4, 1993

Pour une part en retour les régions rurales ont influé sur l'automobile en favorisant la diffusion de modèles de véhicules tout terrain dont le succès, qui s'est transformé en véritable vogue, fut lié notamment à l'engouement pour la découverte des espaces naturels délaissés par les routes carrossables et où les pistes chaotiques interdisent généralement l'accès à la plupart des automobiles.

- Evolution de la production automobile en France et dans le monde, courbe de 1946 à 1952, 228 W 340
- Publicité « l'artisan a choisi l'Abeille Ford », 1953, 157 J 162
- Publicité pour la Traction avant Citroën, 95 J 5
- Publicité pour la Renault 4, 1967, collection Chaix
- Article de *Nice-Matin* du 2 février 1962, « C'est le règne de l'automobile », 89 J 280
- Objets publicitaires (porte-clés, briquets, cendriers) s.d., entre 1950 et 1970, collection Chaix
- Circulation automobile à Saint-Laurent-du-Var le 10 août 1954, photo Laboratoire départemental de l'Équipement, 598 W 20
- Affiche « les ferries du Soleil » de la Compagnie générale Transméditerranéenne, s.d., vers 1975, 6 Fi 2254
- Cartes du réseau routier des Alpes-Maritimes en 1860 et 1960, 1S84 et 717 W 132
- Route d'Agay au Trayas en 1912, autochrome, photo Jean Luce, 60 Fi
- Etat de la largeur et des revêtements de la RN7 de Mandelieu à Nice et projets d'amélioration, 1936, 2 S 1102
- Exemples de travaux d'aménagements routiers sur la Grande corniche (RN 207), les routes nationales 565 et 566 et le chemin départemental entre Blausasc et l'Escarène en 1941, photos Laboratoire de l'Équipement, 717 W 132
- Pose de bitume sur la chaussée, à Mandelieu, 16 mai 1963, photo Laboratoire départemental de l'Équipement, 598 W 63
- Dénéigement du col de Tende, 17 décembre 1959, photo Laboratoire départemental de l'Équipement, 598 W 45
- Travaux de démolition pour l'élargissement de la route du bord de mer à la sortie de Nice, 5 juillet 1957, photo Laboratoire départemental de l'Équipement, 598 W 37
- Route du bord de mer à Saint-Laurent-du-Var et au Cros-de-Cagnes en 1957, photo Laboratoire départemental de l'Équipement, 598 W 39
- Route touristique du col de Bonnette, 5 juin 1966, photo Laboratoire départemental de l'Équipement, 598 W 85
- Vue aérienne de la pénétrante de Cagnes à Vence, 30 septembre 1971, photo Laboratoire départemental de l'Équipement, 598 W 128
- Prospectus présentant les grandes réalisations de voirie sur la route départementale 2205 donnant accès à la Vésubie, décembre 1992, 44 J 8/4
- Article de *La Vie au Grand Air* du 6 février 1909, « une route spéciale pour les automobiles », *Per A* 2546
- Photographies de la première *autostrada* italienne de Côme à Milan inaugurée en 1925, 2 S 9

- Délibération du conseil général des Alpes-Maritimes au sujet des auto-roues, 1^{ère} session de 1930, 2 S 9
- Rapport de l'Office des transports des chambres de commerce sur les autoroutes, 5 mai 1938, 33 J 521
- Carte du réseau autoroutier européen au 1^{er} janvier 1974, extraite du rapport annuel de l'Union routière de France, 177 W 288
- Dépliant de la société Escota sur l'autoroute Estérel-Côte d'Azur, 1963, 660 W 128
- Ouverture provisoire à la circulation de l'autoroute Estérel-Côte d'Azur, 25 septembre 1960, photo Laboratoire départemental de l'Équipement, 598 W 48
- Dépliant des Ponts et Chaussées des Alpes-Maritimes sur l'autoroute A53 de Roquebrune à la frontière italienne, s.d., vers 1965, 660 W 128
- Chantier de l'autoroute A53, photos Laboratoire départemental de l'Équipement, 660 W 445
- Vue aérienne de l'échangeur de Menton, 22 septembre 1969, photo Laboratoire départemental de l'Équipement, 598 W 116
- Projets de tracé de l'autoroute de contournement de Nice, 18 mars 1963, 598 W 61
- Cérémonie d'inauguration des travaux de l'autoroute A8 de contournement de Nice, 2 février 1973, 598 W 133
- Article du *Patriote* du 1^{er} septembre 1957, « Faut-il raser Nice et Cannes ? », 89 J 278
- Délibération du conseil municipal de Guillaumes décidant la destruction de la chapelle des pénitents pour permettre l'accès des véhicules, 1^{er} septembre 1946, 63 W 7
- Circulation au passage à niveau de la gare de Saint-Laurent-du-Var, 1952, photo Laboratoire départemental de l'Équipement, 598 W 31
- Embouteillages à Nice, 10 août 1965, photo Laboratoire départemental de l'Équipement, 22 Fi 65081015
- Percement d'un tunnel sous la vieille ville de Menton pour faciliter l'écoulement du trafic, 22 juillet 1963, photo Laboratoire départemental de l'Équipement, 598 W 64
- Article de *Nice-Matin* du 28 juillet 1966 préconisant le doublement des grands axes pour remédier au problème de la circulation à Nice, 89 J 278
- Elargissement de la rue abbé Grégoire à Nice, photos avant et après les travaux, 30 octobre 1969 et 3 février 1971, 172 W 1163
- Article de *L'Espoir* du 6 mai 1955 annonçant la prochaine réalisation de la « voie d'évitement » de Nice, devenue « voie rapide » puis Mathis, 89 J 278
- Vue aérienne du chantier de la voie Mathis à Saint-Philippe, 26 novembre 1971, photo Laboratoire départemental de l'Équipement, 598 W 129

- Article de *Nice-Matin* du 12 mai 1977 sur la régulation du trafic de Nice par ordinateur, 89 J 282
- Comptage directionnel du carrefour Pont Carnot à Cannes, 1^{er} octobre 1974, 201 W 359
- Avant-projet d'aménagement de carrefour par signalisation de direction à Antibes, 1978, 201 W 356
- Rectification d'un carrefour à Cagnes, 1961, photo Laboratoire départemental de l'Équipement, 598 W 49
- Plan de répartition de l'usage de la voirie par système de priorité aux bus à Cannes, mai 1978, 201 W 360
- Article de *Nice-Matin* du 8 novembre 1974 : « circulation urbaine, la nostalgie du tramway », 89 J 282
- Stationnement sur les trottoirs à Golfe Juan, 28 juillet 1956, photo Laboratoire départemental de l'Équipement, 598 W 16
- Vue aérienne des automobiles stationnées sur la Promenade des Anglais, 21 février 1969, photo Laboratoire départemental de l'Équipement, 598 W 111
- Vue aérienne du parking de dissuasion de Ferber à Nice, 22 février 1966, photo Laboratoire départemental de l'Équipement, 598 W 84
- Article de *Nice-Matin* du 13 juillet 1965 sur l'ouverture du parking de dissuasion de Ferber peu fréquenté par les Niçois, 89 J 271
- Article de *L'Espoir* du 6 juillet 1960 sur l'instauration d'une zone bleue à Nice, 89 J 271
- Vue aérienne du parking implanté sur le Paillon à Nice à la suite de sa couverture, 21 février 1969, photo Laboratoire départemental de l'Équipement, 598 W 112
- Article de *Nice-Matin* du 19 mars 1964 sur l'instauration de compteurs de stationnement à l'aéroport de Nice, 89 J 271
- Barrière d'accès à un parking payant à Nice, 22 janvier 1968, photo Laboratoire départemental de l'Équipement, 598 W 101
- Article du *Provençal* du 8 février 1966, présentant « en plein cœur de Nice le parking de la dernière chance : une cité futuriste révolutionnaire », 89 J 271
- Élévation de la façade sud du parking de la gare SNCF de Cannes par l'architecte Barbon, juillet 1970, 661 W 126
- Article de *Nice-Matin* du 12 juin 1974 sur l'expérience d'une zone piétonnière à Nice, 89 J 271
- Lettre du sous-préfet de Grasse réclamant l'établissement d'une passerelle pour piétons à chacun son terrain d'aventure », 1993, 44 J 3
- Statistiques communales de l'équipement en automobiles et des résidences secondaires en 1954 et 1962, fiches des communes de Valdeblore, La Brigue, Guillaumes et Auribeau-sur-Siagne, 82 W 14
- Résidences secondaires à Saint-Martin-Vésubie, 1961, photo Laboratoire départemental de l'Équipement, 598 W 50

- Saint-Laurent-du-Var en raison des nombreux accidents, 15 mai 1968, 717 W 957
- Vue aérienne montrant l'extension des quartiers périphériques d'Antibes en liaison avec les grands axes de circulation, 1979, 172 W 1318
- Plan masse représentant le type d'organisation des nouveaux aménagements urbains par dissociation des fonctions et des voiries, 1964, 207 W 116
- Vue aérienne du quartier Saint-Augustin nouvellement urbanisé à Nice, 17 février 1970, photo Laboratoire départemental de l'Équipement, 598 W 119
- Plan cadastral du quartier des Moulins à Nice avant urbanisation, extrait du 19 janvier 1965, 207 W 360
- Percement du boulevard Paul Montel sur l'emplacement du chemin des Moulins, 1^{er} juillet 1968, photo Laboratoire départemental de l'Équipement, 598 W 99
- Vue aérienne du quartier des Moulins à Nice, 20 novembre 1968, photo Laboratoire départemental de l'Équipement, 598 W 109
- Note de présentation de la 3^e tranche des HLM Saint-Augustin et plan masse, 1972, 177 W 424
- Schéma du réseau de voirie formant la trame d'aménagement de la plaine du Var, ZAC Nice Saint-Isidore, 1988, 692 W 153
- Lettre du préfet des Alpes-Maritimes sur la création de villes nouvelles dans les Alpes-Maritimes, 15 juillet 1965, 222 W 69
- Article de *Nice-Matin*, du 28 août 1970, « la naissance d'une ville : Carros-le-Neuf », 207 W 446
- Exemplaire de *La Tribune* du 13 avril 1974 consacré à Carros-le-Neuf, 207 W 446
- Vue aérienne du centre commercial Cap 3000 à Saint-Laurent-du-Var, 22 septembre 1969, photo Laboratoire départemental de l'Équipement, 598 W 116
- Photo-montage de l'implantation de l'hypermarché Casino de Cannes, 1975, 881 W 4
- Plan du centre commercial de Nice Lingostière établi par le bureau d'études Gouniot-Boboul, 24 juillet 1975, 172 W 1332
- Carte des courbes isochrones de la zone de chalandise de Carrefour Lingostière à Nice, mai 1975, 172 W 1332
- Véhicule tout-terrain dans le Mercantour, 6 juillet 1966, photo Laboratoire départemental de l'Équipement, 598 W 86
- Publicité pour un véhicule 4 x 4 Ford « à
- Article de *Nice-Matin* du 24 avril 1973 sur le développement des résidences secondaires dans les Alpes-Maritimes
- Plan de rénovation d'une maison de village à des fins de villégiature à Coaraze, 1969, 491 W 29

NOTES

- 17- *L'Eclaireur du Dimanche* du 19 octobre 1924
- 18- *L'Auto-Journal*, 15 novembre 1953
- 19- *Nice-Matin*, 2 février 1962
- 20 - ADAM 2 S 2447
- 21- ADAM 2 S 2448
- 22- *Automobile-Revue du Littoral*, février 1913
- 22- ADAM 2 S 9 rapport du 30 mars 1926
- 23- ADAM 2 S 9 rapport Chauve, 24 septembre 1928
- 24- ADAM 33 J 516
- 25- Gabriel Robin, *Les problèmes de la circulation dans les Alpes-Maritimes*, mémoire de stage de l'ENA, 1956.
- 26- ADAM 33 J 539
- 27- *L'Espoir*, 29 avril 1952
- 28- Le marquage au sol se fit en blanc puis en jaune en France jusqu'à l'arrêté du 24 novembre 1967 qui a rétabli le marquage en blanc
- 29- *L'Espoir*, 26 octobre 1954
- 30- *L'Espoir*, 19 mai 1956
- 31- *Nice-Matin*, 3 octobre 1962
- 32- *L'Espoir*, 19 mai 1965
- 33- *Nice-Matin*, 2 décembre 1983
- 34- ADAM 201 W 363, délibération du 21 décembre 1966
- 35- *L'Evénement du jeudi*, 28 juillet 1994
- 36- *ice-Matin*, 8 novembre 1974
- 37- *Nice-Matin*, 20 janvier 1960
- 38- *Nice-Matin*, 20 avril 1973
- 39- *Nice-Matin*, 21 décembre 1974
- 40- ADAM 240 W 310
- 41- *Nice-Matin*, 18 mai 1988
- 42- *Nice-Matin*, 18 décembre 1988
- 43- *Presse universelle des transports et des communications*, octobre 1933
- 44- ADAM 175 W 193, 22 juillet 1966
- 45- discours prononcé le 7 novembre 1970
- 46- Dauphiné , Carros un exemple d'aménagement volontaire, dans *Méditerranée*, n° 3-4, 1972, p. 3-17
- 47- Ascher (François), *Tous en ville ou la ville partout*. Le Monde des Débats, Paris,
- 48- 2000 Ascher (François), *Tous en ville ou la ville partout*. Le Monde des Débats, Paris, 2000
- 49- *Nice-Matin* 26 avril 1973