

Jordi Ballesta

Description

Titre
Textes et photos
Langue
Format
Couverture
Pagination
Iconographie
Design
Impression
Sortie
Distribution
ISBN
Prix de vente

29 €

Ouvrage publié dans le cadre de
l'exposition « Archiver la Voie Rapide »
de Jordi Ballesta aux Archives Nice
Côte d'Azur du 27/10/22 au 27/04/23.
Avec le soutien de la Ville de Nice
et du laboratoire INAMA de l'École
nationale supérieure d'architecture
de Marseille.

page	type	cote	dv	date	photo	légende
62	in		2	24/01/21	..SDI4572	Du parking des Bequets. Un des trompes fait le long de la Voie Rapide.
63	di	nc		21/03/22	..SDI5432	Château de Bala en contrebas.
64	di	nc		21/03/22	..SDI5428	Au sein du classier "Explanade Magnan nord – AUS sortie provisoire".
65						Septembre 1963.
66						Prolongement de la chaussée nord de l'AUS – Magnan Fabron.
67	in		2,5	24/02/22	..SDI4508	Ichènes en mosaïque de la paroisse Saint-Luc fixés sur le mur de soutènement de la Voie Rapide.
68	in		4	26/09/21	..SDI1839	Vue d'entrée vers la Voie Rapide à partir de la place Saint-Philippe et façade arrière du 44 rue Châteauneuf.
69	in		4,7	30/05/22	..SDI8945	Façade du 44 rue Châteauneuf à l'angle de la Voie Rapide.
70	an	60X4		14/03/22	..SDI51500	Ordonnance d'expropriation. "Raccordement provisoire de l'AUS à la rue de l'Abbaye Grégoire".
71						Tableaux et portiques vus de l'avenue Estienne d'Orves.
72					..SDI8981	
73					..SDI8983	
74					..SDI8984	
75					..SDI8988	
76	in		4,9	30/05/22	..SDI8991	Trottoir de l'avenue Estienne d'Orves sous le viaduc de la Voie Rapide.
77	in		4,9	30/05/22	..SDI8999	Croisement de la Voie Rapide et de la rue Clavier.
78	in		4,9	28/05/22	..SDI8695	Vue de la superstructure au croisement de l'avenue Estienne d'Orves et de la rue Clavier.
79	an	60X4		14/03/22	..SDI4997	Ordonnance et photographies à l'intérieur d'un dossier d'expropriation pour cause d'utilité publique.
80	an	956W51-53		21/03/22	..SDI51561	"Bâtiment du 30 B4 Rambaldi: Cuisine du 3e étage droite."
81	an	540W5		14/03/22	..SDI4974	Planados montrant le "10 avenue de Fabron, Bat. B 2e à droite, 55 m² auvent".
82	in		5,3	28/05/22	..SDI8690	Viaduc. Démontable Métallique de la rue de l'abbé Grégoire au "toboggan".
83	in		5,3	28/05/22	..SDI8688	Viaduc. Démontable Métallique de la rue de l'abbé Grégoire à l'entrée du mini-tunnel Saint-Etienne.
84	in		5,2	25/03/21	..SDI0761	Océlymne et signalétique directionnelle.
85	in		5,4	25/03/21	..SDI0800	Viaduc et voies ferrées à l'entrée ouest de la gare de Nice-Ville.
86	an	60X4		14/03/22	..SDI5044	"Acte de cession amiable, rue de l'Abbaye Grégoire".
87						
88	an	60X4		14/03/22	..SDI5005	Extrait du registre des délibérations du Conseil Municipal.
89						
90	an	60X9		14/03/22	..SDI5145	Acte de "vente de maison et dépendances" à l'intérieur d'un dossier d'aquisition.
91						
92	in		5,5	25/03/21	..SDI0656	Echangeur et panneaux directionnels entre la rue de la Reine Jeanne et la rue de l'Abbaye Grégoire.
93						
94	in		5,5	25/03/21	..SDI0809	Superstructure, étagement, échangeur et tablier au niveau de la gare de Nice-Ville.
95	in		5,6	25/03/21	..SDI0676	Château d'eau de la rue de la Reine Jeanne et viaduc de la Voie Rapide.
96	in		5,6	25/03/22	..SDI5386	Château d'eau et échangeur de la rue de la Reine Jeanne et viaduc de la Voie Rapide.
97						
98						
99	in		5,6	25/03/21	..SDI0820	Château d'eau de la rue de la Reine Jeanne à partir du parking de la gare de Nice-Ville.
100	an	60X4		14/03/22	..SDI5011	Plan de la parcelle n. 38 en vue du raccordement provisoire avec la rue de l'Abbaye Grégoire.
101	di	nc		21/03/22	..SDI5357	Section Gambetta-Maléna. Mise à jour des plans pour "coffrage de pont p.67".
102	in		2,9	28/09/21	..SDI11944	Places de stationnement au-dessous et parallèlement à la Voie Rapide.
103			9,4	28/05/22	..SDI7673	
104	in		5,5		..SDI8681	
105	in		5,3		..SDI0777	
106	an	95W66		22/02/22	..SDI4179	Réintégrant sur balcon et linge qui sèche face au toboggan longeant la rue de l'Abbaye Grégoire.
107	an		5,4	28/05/22	..SDI8679	Viaduc. Métallique Provisoire. Parallèle de la rue de l'abbé Grégoire.
108	in		5,4	25/03/21	..SDI0779	Entrée du Viaduc. Métallique Provisoire en parallèle de la rue de l'abbé Grégoire.
109						Avant-projet sommaire. Note technique. Ouvrages – Tabliers.
110			4,7	25/03/21	..SDI1034	Sous les tabliers et sur les portiques du viaduc de la Voie Rapide.
111			4,7		..SDI5623	
112					..SDI8562	
113					..SDI8644	
114	an	95W66		22/02/22	..SDI4213	Avant-projet sommaire du 21/1/196. Note sur le choix du système de fondations.
115			6	30/05/22	..SDI9010	Vais et manœuvre de la gare de Nice-Ville, avec viaduc de la Voie Rapide en arrière-plan.
116			5,6	25/03/21	..SDI0825	Façades et circulations sur la rue de la Reine Jeanne derrière et sous le viaduc.
117					..SDI0828	
118					..SDI0845	
119					..SDI9016	
120	in		6	25/05/21	..SDI1067	Grilles de protection des voies ferrées placées en contrebas du viaduc.
113	in		6	28/05/22	..SDI8609	Escaladage du complexe immobilier foncier au croisement de l'avenue Jean Médacin et de la Voie Rapide.
114						
115			6	30/05/22	..SDI9868	L'avenue Jean Médacin vue du viaduc de la Voie Rapide.
116			6	25/05/22	..SDI1093	Tour du parking Rambaldi jouxtant la Voie Rapide et en contrebas des voies ferrées.
117			6	25/05/21	..SDI8592	Architectures et superstructure au croisement de l'avenue Jean Médacin et du Boulevard Rambaldi.
118	in		6,1	25/05/22	..SDI8571	Portique, clôtures des voies ferrées et parking Rambaldi.

Biographie

Jordi Ballesta
photographe, géographe

Jordi Ballesta est chercheur en photographie et études paysagères, maître de conférences associé à l'École nationale supérieure d'architecture de Marseille et au sein du laboratoire INAMA. Il travaille sur les modes d'investigation et les écritures documentaires, leurs traductions sous forme de savoirs géographiques, en s'intéressant plus particulièrement aux cultures vernaculaire et domestique. Il a notamment assuré le commissariat de l'exposition « Notes sur l'asphalte : une Amérique mobile et précaire 1950-1990 », publié de nombreux textes sur J.B. Jackson, fondateur des *Landscape studies*, et édité plusieurs de ses essais inédits dans *Les Carnets du paysage* (École nationale supérieure de paysage) et *Habiter l'Ouest* (Wildproject, 2016). Il a récemment codirigé l'ouvrage *Photographier le chantier : transformation, inachèvement, altération, désordre* (Hermann, 2020), les dossiers « Les manières de faire vernaculaires » (*Interfaces – Image Texte Langage*, n° 44, 2020) et « Le Paysage. Temps photographié » (*Focales*, n° 5, 2021). Il est par ailleurs concepteur de l'*Attiko Monopati*, sentier métropolitain d'Athènes, qui donne lieu à diverses publications, expositions et créations d'archives (notamment avec le Mucem et l'École Française à Athènes).

Préface de l'ouvrage

Jordi Ballesta

Généalogie

Quatre feuilles dactylographiées, découpées et collées sur l'un des registres des délibérations municipales informent que le 17 octobre 1940 Jean Médecin, Sénateur-Maire de Nice, s'est exprimé ainsi : « J'ai été convoqué par M. le Préfet le 8 OCTOBRE 1940 pr. examiner avec M. CHAMPSAUR, Ingénieur des Pont et Chaussées en mission au Ministère des Finances, les conditions dans lesquelles pourraient être ouverts très rapidement dans le Département des Alpes-Maritimes de grands chantiers de travaux en vue d'occuper les ouvriers au chômage. » Puis il ajoute, « l'un de ces projets consiste dans la création d'une voie de dégagement vers le Nord et l'Ouest de Nice ». Cette voie, pensait-il, allait permettre « une économie de parcours » d'environ 4,5 kilomètres et sa mise en chantier pouvait être immédiate. Les travaux débuteront au second semestre 1940, s'arrêteront en 1942, faute de financements suffisants, reprendront en 1946 et seront relancés en 1949 après constatation de la dégradation accélérée de la chaussée. La « voie de dégagement » disparaît dès lors des délibérations municipales archivées.

Qualification

C'est en 1956 que la « voie de dégagement » laisse place dans les registres de délibérations à un projet de route comparable. Mais la « pénétration » se substitue au « dégagement » ; la voie vise désormais la « traversée de Nice » d'est en ouest ; le trafic n'est plus à évacuer vers le nord-ouest. À partir de 1959, la route projetée est appelée « voie de pénétration à circulation rapide et accès limités », sans qu'elle ne soit assimilée au type de la « pénétrante » qui, à Nice, concerne celle du Paillon. Dans le courant des années 1960, l'« Autoroute Urbaine Sud » (AUS) s'impose comme nouveau nom, selon des termes évoquant donc sa supposée urbanité et la différenciant, géographiquement, de l'« Autoroute Urbaine Nord » (AUN), dédiée à la « circulation de transit ». En 1962, le Plan d'Urbanisme Directeur de la Ville de Nice, approuvé par le premier ministre, Georges Pompidou, le ministre de la Construction et celui de l'Intérieur, nous apprend également que la voie de pénétration... a pu être nommée l'« Express-Way », traduction de l'influence américaine en la matière. Cette même année, le colonel Bouvier, premier adjoint de Jean Médecin et un temps rival de Jacques Médecin, la nomme « Itinéraire de transit dans la traversée de Nice dit "Voie Rapide" ». De fait, concisément, plus simplement, officiellement et communément, la route qui nous occupe est appelée la « Voie Rapide » par les Niçois, dont la municipalité, et elle le sera pour l'essentiel jusqu'à ce qu'elle soit baptisée, en 1998, « Voie Pierre Mathis » ou « Voie Mathis », nom de son concepteur principal, directeur général des travaux et services techniques de la Ville de 1956 à 1973, sous les mandats de Jean et Jacques Médecin.

En 1962, année charnière où la Voie Rapide est déclarée d'utilité publique, Pierre Mathis prononce une conférence intitulée « Nice, son équipement et son devenir ». Il y rappelle que la ville est « en pleine expansion — [qu'il] devrai[t] dire en pleine explosion », que 3 500 logements y sont construits annuellement. Il y explique que le plan d'urbanisme — approuvé quelques mois après — répond à deux impératifs, « construire beaucoup pour satisfaire la demande de logement, sauvegarder la verdure et le site » et ce afin de conserver le potentiel touristique niçois. À ce sujet, Pierre Mathis fait sien un objectif de Jean Médecin, que Nice devienne « le salon de l'Europe », alors même qu'« elle n'est plus une station, [qu']elle est devenue une grande ville », « une métropole régionale » dont le premier équipement d'envergure ne sera d'autre que la « Voie Rapide ». En un sens, la Voie Rapide sera placée au milieu du salon sans y appartenir en raison de son isolement autoroutier ; son tablier fera aussi office de plafond le long des deux kilomètres de viaduc qui traverse le centre-ville.

In Exsertion

La Voie Rapide est située au milieu du salon, car « la Ville est enserrée entre les collines et la mer » pour ne pas faire disparaître davantage la végétation des pentes littorales, car en plein tissu urbain, elle s'accroche puis surplombe les voies ferrées, sans trop empiéter sur le patrimoine immobilier, bien que touchant pratiquement les immeubles adjacents. Avec ces immeubles, la Voie Rapide semble entretenir un rapport de proximité promiscuité ; certains d'entre eux ont été démolis ou sectionnés pour éviter tout rétrécissement de la chaussée. Pour d'autres, on pourrait presque imaginer enjamber le vide entre les surfaces bitumées et les logements à même hauteur. Mais la Voie Rapide est aussi isolée au milieu du salon. Elle ne dessert pas les parcelles riveraines, n'est jalonnée d'aucun croisement, n'est reliée à la ville que par un nombre d'échangeurs et « toboggans » limité, à partir desquels ne peuvent sortir ou accéder que des véhicules suffisamment rapides et motorisés (les mobylettes n'y sont pas autorisées). Surélevée, en contrebas ou en sous-sol, elle garde à distance le sol niçois. À l'ouest de la ville, la « chaussée sud » est au niveau des premiers étages. Dans les quartiers centraux les chaussées nord et sud atteignent les étages supérieurs et parfois les toitures. Une tranchée creusée dans la colline de Magnan et un tunnel dans celle de Cimiez leur ouvre un passage à travers le relief. La Voie Rapide est une infrastructure extrinsèque, tout en étant greffée à l'urbanité niçoise. En usant d'un néologisme, on pourrait dire qu'elle a été sciemment inextricée d'un bout à l'autre de Nice.

Depuis six décennies, la construction de la Voie Rapide reste inachevée et depuis un demi-siècle de nouvelles sections sont ouvertes aux automobilistes. Pour rendre compte de la Voie Rapide, il a fallu l'expérimenter, en étant véhiculée, mais aussi — et finalement surtout — en la longeant à pied. Il s'agissait de documenter davantage son inextricte que son usage motorisé. Cette démarche empirique a ensuite été articulée à un dispositif documentaire en deux volets et un ancrage théorique principal. Un ancrage théorique issu de l'hodologie, en l'occurrence la science des routes et de leur immédiat environnement, de leur conception, de leur réalisation, de leurs usages et habitation. Il est, de fait, des Niçois qui habitent tout contre la Voie Rapide et, au-delà, tous les Niçois sont amenés à fréquenter sa chaussée et à se trouver entre ses portiques. Des dispositifs documentaires ont été parallèlement mis en place, fondés sur une photographie topographique et sur plusieurs plongées dans les archives, occasionnant des collectes visuelles pareillement photographiques. Il s'agit ainsi de donner à lire et à voir les textes, cartes, graphiques, tirages et papiers divers que contiennent les dossiers administratifs et techniques. Il s'agit enfin de se demander : dans quelle mesure cette autoroute urbaine relève d'une sculpture civilisationnelle (celle d'une civilisation automobile sans entrave), d'un ouvrage d'art (sans commune mesure avec son environnement immédiat) et dépend de multiples transactions immobilières (parcelle après parcelle) et d'autant de micro-négociations (entre administrés et administration) ? Exproprier, expertiser, dédommager, reloger, résoudre des problèmes de maçonnerie domestique ou de cadencement des trains pendant la construction des portiques... Il y a là une poétique de la Voie Rapide à la fois technique, administrative et domestique.





BB-JordiBallesta_presse01.jpg



BB-JordiBallesta_presse02.jpg



BB-JordiBallesta_presse03.jpg



BB-JordiBallesta_presse04.jpg



BB-JordiBallesta_presse05.jpg



BB-JordiBallesta_presse06.jpg



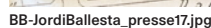
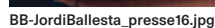
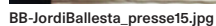
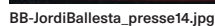
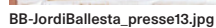
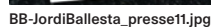
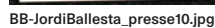
BB-JordiBallesta_presse07.jpg



BB-JordiBallesta_presse08.jpg



BB-JordiBallesta_presse09.jpg



«Archiver la Voie Rapide»

Exposition aux Archives Nice Côte d'Azur

du 27/10/22 au 27/04/23

Vues du montage de l'exposition

Conçue et réalisée section après section depuis le milieu des années 1950, la Voie Rapide est aujourd'hui composée de deux fois deux à trois voies, s'étend sur sept kilomètres, traverse une large partie de Nice, épouse le tracé du chemin de fer et, le long de son viaduc, surplombe le centre-ville, tout en contournant la gare centrale. À la Voie, qui s'élève parfois jusqu'à la toiture des bâtiments avoisinants, se greffent des autoponts, toboggans ou viaducs métalliques démontables car a priori provisoires. Il en est un au carrefour Magnan qui, en 2007, fut effectivement retiré. Les autres connectent toujours la route suspendue, pensée comme une «voie de pénétration à circulation rapide et à accès limité», et le sol, avec ces rues ouvertes à divers usages, à la fois dans leur rythme et leurs objets.

Au sein des archives municipales, des kilomètres de délibérations, de déclarations d'utilité publique, de correspondances, entre administration et administrés, de minutes annotées, de tableaux parcellaires, d'ordonnances d'expropriation, de permis de démolir, de construire, de dessins préparatoires, de calculs techniques, de plans, d'évaluations financières, de photographies de chantier, elles-mêmes contrecollées sur des fiches, cahiers et albums cartonnés, ou sous forme de diapositives, détaillent la conception et la construction de l'autoroute urbaine.

L'exposition « Archiver la Voie Rapide » s'appuie sur la collecte et la mise au jour de ces documents produits durant huit décennies. Elle repose sur une expérience récurrente de la Voie — expérience parfois véhiculée, mais qui fut surtout menée à pied. S'il n'est pas autorisé d'y marcher (sauf patrouillage, contrôle, travaux et plus rares exceptions), il est possible de la longer à pied, à partir des rues parallèles. Ainsi, peuvent être topographiées son insertion dans la ville et son exsertion audessus du tissu urbain ; peuvent être représentées son étroite proximité avec les immeubles adjacents et la distance qu'elle maintient avec le sol niçois.



Contacts

Building Books

100 rue de la Folie Méricourt
75011 Paris
tél. 06 63 77 63 07 / 06 32 20 55 56
buildingbooks.fr
contact@buildingbooks.fr

Jordi Ballesta

tél. 06 41 92 29 52
jordi.ballesta@posteo.net

Meryl Bouffil

Responsable groupe Publics
Archives Nice Côte d'Azur
tél. 04 93 96 05 19
meryl.bouffil@nicecotedazur.org

Archives Nice Côte d'Azur

Palais de Marbre
9 avenue de Fabron
06200 Nice
tél. 04 93 86 77 44
archives.nicecotedazur.org