

L'idée de concevoir une voie rapide à Nice remonte au 17 octobre 1940, date à laquelle le conseil municipal de Nice prend la décision de créer une voie de dégagement vers le nord et l'ouest de la ville. L'objectif est de mettre en place une infrastructure à destination des poids lourds permettant de fluidifier le trafic niçois, notamment dans la partie occidentale de l'agglomération, encaissée entre le littoral et les collines de l'ouest. Le maire, Jean Médecin, et le directeur général des services techniques, Marcel Kirchner, envisagent de créer une route qui relierait la plaine du Var au niveau de Lingostière, à la place Saint-Philippe au centre-ville. Seul un tronçon est achevé en 1947.

Le projet est ensuite repris par Louis Aublet, successeur de Marcel Kirchner. Le plan Aublet ambitionne un autre tracé : cette fois-ci, la route dédiée aux poids lourds doit débiter place Magnan, opérer une traversée aérienne du centre-ville au-dessus du quartier Libération, avant de plonger sous la colline de Cimiez. Un tunnel sous la colline du Mont Boron permettrait une liaison avec Villefranche-sur-Mer.

Le plan Aublet est de nouveau modifié lorsque Pierre Mathis est nommé directeur général des services techniques en 1956. C'est lui qui décide d'ouvrir la circulation de la voie rapide aux automobiles puis il en modifie le tracé : la nouvelle voie prendra naissance à l'embouchure du Var afin d'établir une jonction avec la future autoroute de l'Estérel.

C'est le projet Mathis qui est mis en place à partir de 1962.

Stephen BODINIER

Doctorant en histoire à l'Université Nice Côte d'Azur,
membre du Centre de la Méditerranée Moderne
et Contemporaine - CMMC

