

# LA VOIE PIERRE MATHIS

MÉTROPOLE  
**NICE**  
**CÔTE**  
**AZUR**

Présentation



## Historique

Le schéma de circulation de l'agglomération niçoise prévoyait des kms de voies « express » par milliers d'habitants afin de développer « la Ville », la voie Mathis était l'un de ces projets.

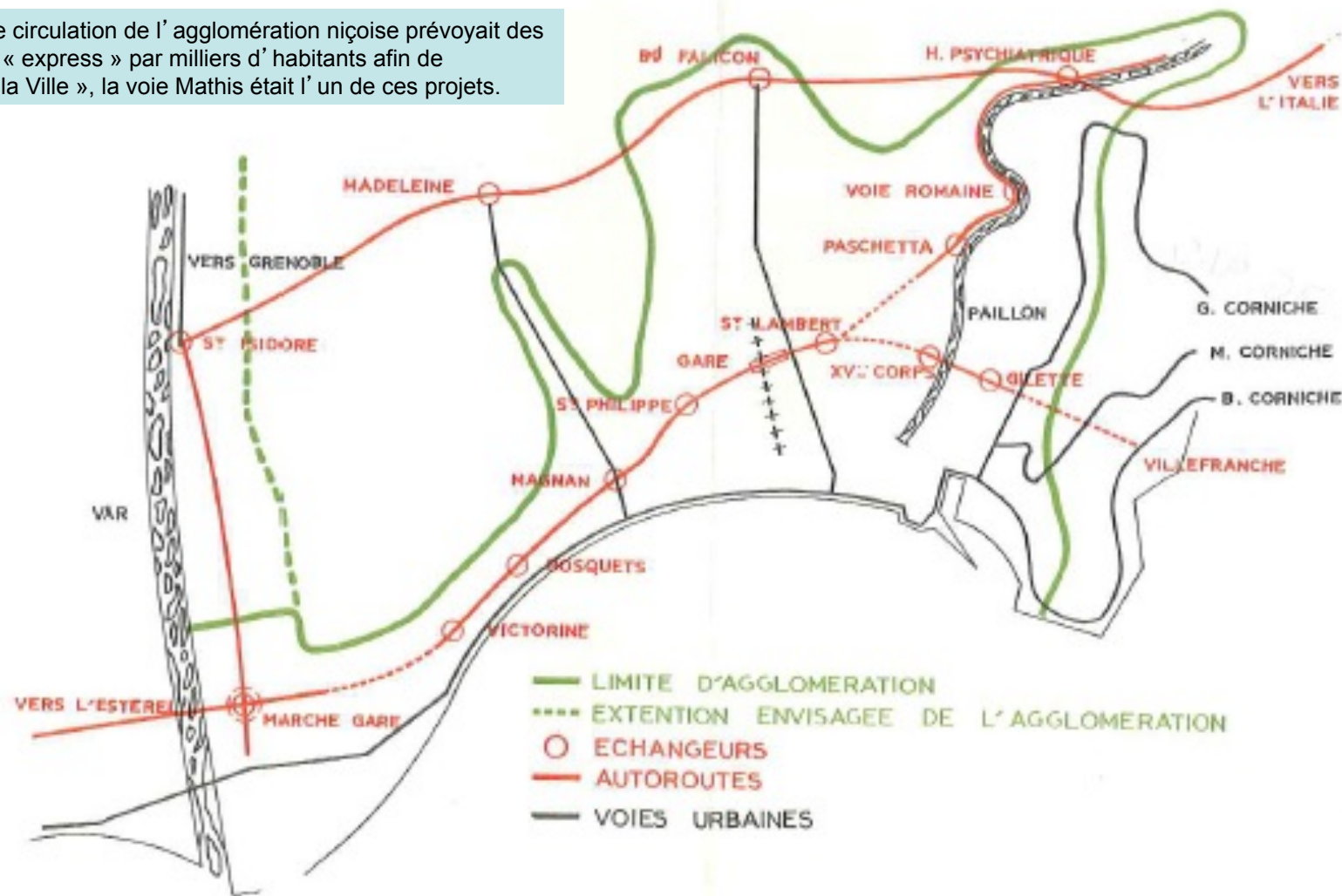
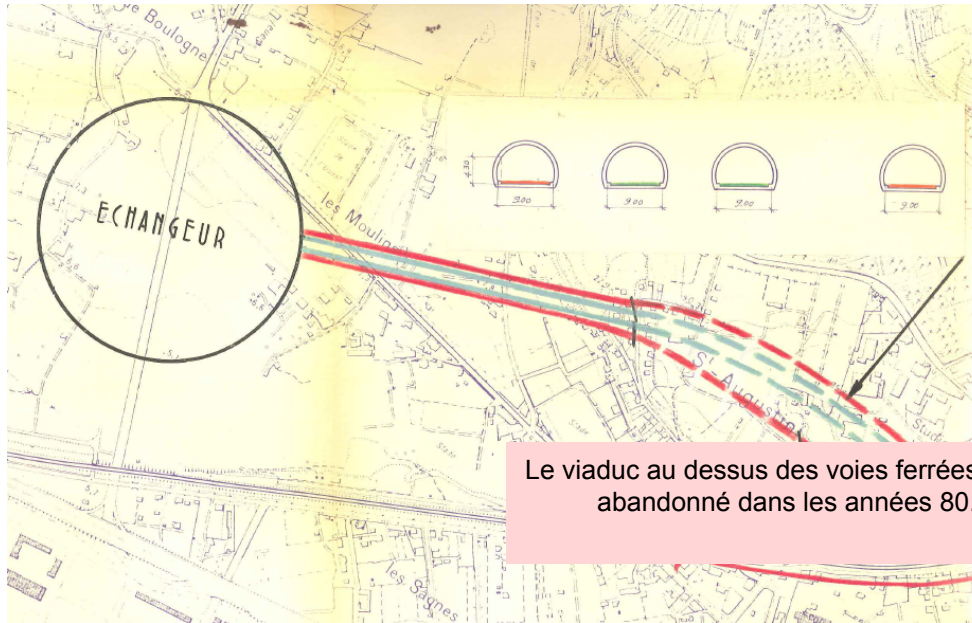


SCHÉMA GÉNÉRAL DE CIRCULATION  
DANS L'AGGLOMÉRATION NIÇOISE

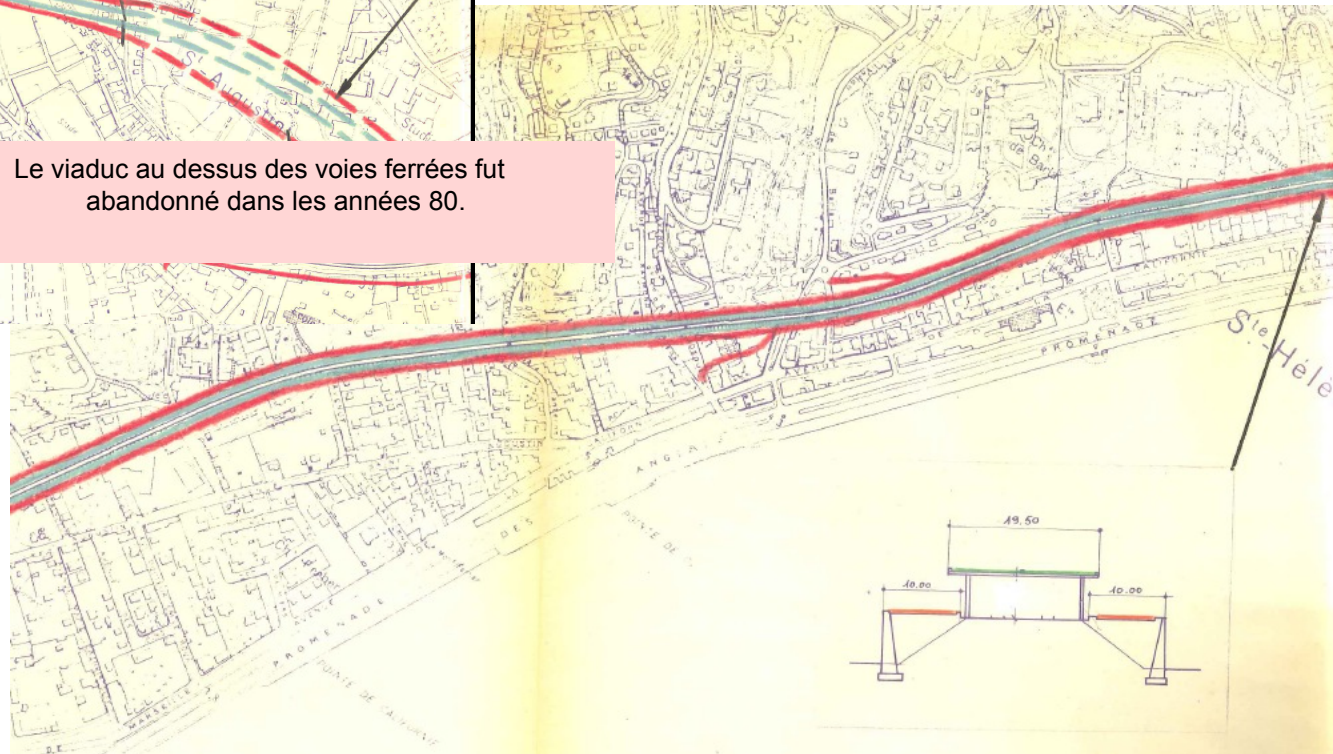


## LES IDEES

Entre Saint-Philippe et le quartier Saint-Augustin, le projet initial envisageait deux plateformes de part et d' autre des voies ferrées plus un viaduc au-dessus de la SNCF de 2x2 voies, des échangeurs voies hautes, voies basses aux extrémités, 4 tunnels sous la colline de St Augustin.



Le viaduc au dessus des voies ferrées fut abandonné dans les années 80.





## Historique

**1950** la première apparition sur les plans d'urbanisme.

Construite en plusieurs tronçons depuis **1962**, acte de naissance officiel de cet ouvrage sur le premier Plan d'Urbanisme Directeur, la voie Pierre Mathis n'a pas toujours portée ce nom.

En effet à l'origine High-way, voie express, voie de pénétration à circulation rapide, Autoroute Urbaine Sud, voie rapide, puis Voie Pierre MATHIS sont les différentes appellations de cet axe.

Conçue à l'origine suivant le principe des autoroutes urbaines américaines, elle était destinée à être l'axe de transit de véhicules entre l'Autoroute Estérel-Côte d'Azur ou un super échangeur était prévu à Saint Augustin et l'autoroute vers l'Italie dans la vallée du Paillon sans être gênée par la circulation locale. Elle devait également faciliter l'accès au centre ville.

Elle avait un rôle local urbain mais aussi un rôle international.

|                     |  |
|---------------------|--|
| 1962.....           | Magnan – St Philippe (Chaussée Sud)                          |
| 1965.....           | Les Bosquets – Magnan (Chaussée Sud)                         |
| 1969.....           | St Augustin – Les Bosquets (Chaussée Sud)                    |
| 20.03.73.....       | St Philippe – Gambetta (Viaduc)<br>(Toboggan Abbé Grégoire)  |
| 02.07.76.....       | St Philippe – Magnan (Chaussée Nord)                         |
| 29.01.77.....       | Tunnel de Cimiez (Tube Sud)                                  |
| 09.11.81.....       | Gambetta – Malausséna (Viaduc)                               |
| 25.02.86.....       | Echangeur St Lambert   |
| 21.11.86.....       | Malausséna – Cimiez (Viaduc)                                 |
| 19.01.88.....       | Bretelle de sortie d'Estienne d'Orves                        |
| 12.01.99.....       | Magnan - Fabron (Chaussée Nord)                              |
| 16.02.2007 .....    | Fabron – Saint Augustin (Chaussée Nord)                      |
| Février .2011 ..... | Saint Augustin – St Philippe requalification<br>chaussée sud |

## Avenue Val Marie

En 1959  
Ce n' était pas encore « la Ville »



Fabron



Magnan



Avenue BARLA

LES PREMIERES PHOTOS  
RECONNAISSANCES DE  
TERRAIN 1959



FABRON avenue WARDEN



1959

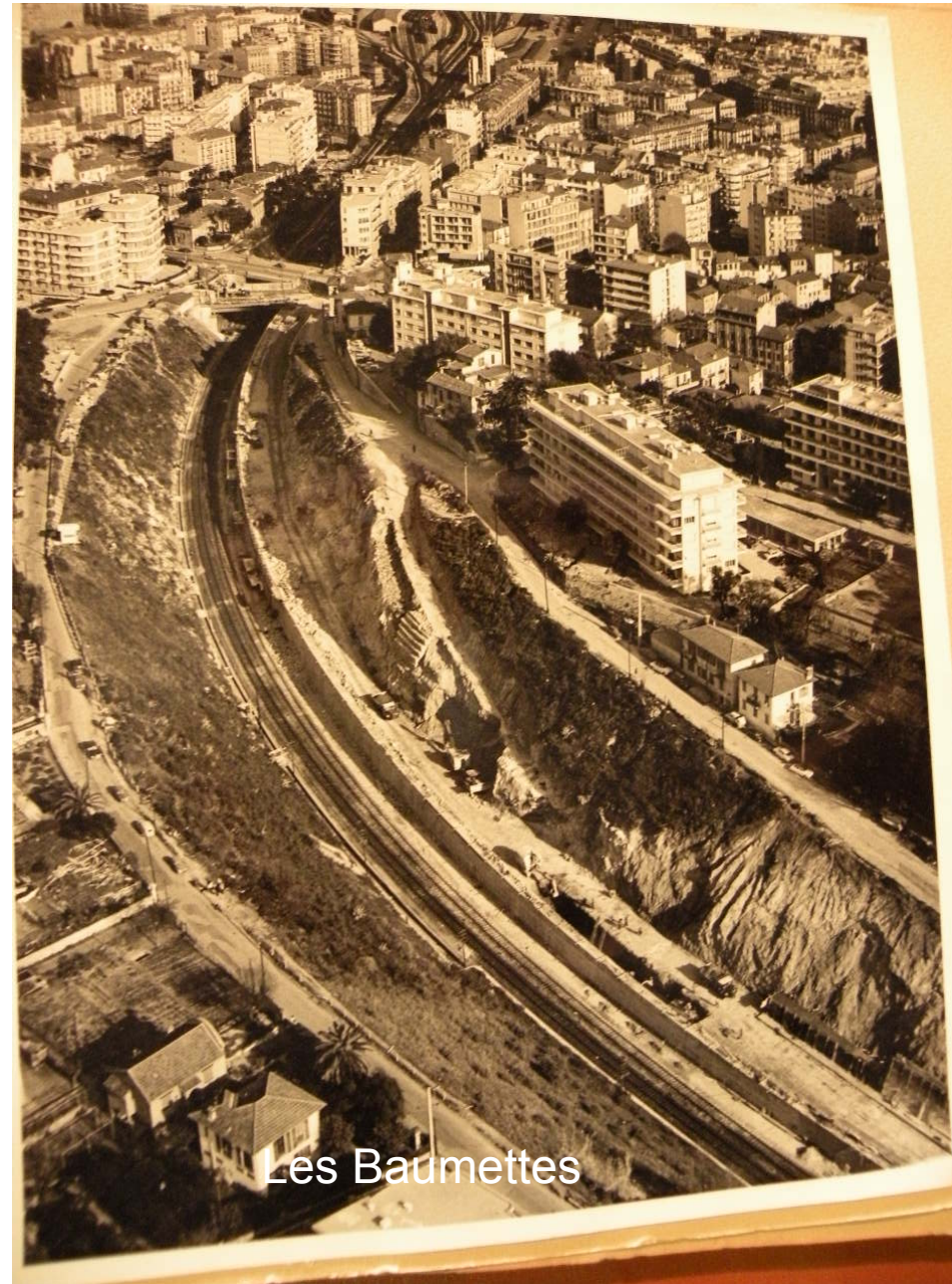


Quartier petit Fabron



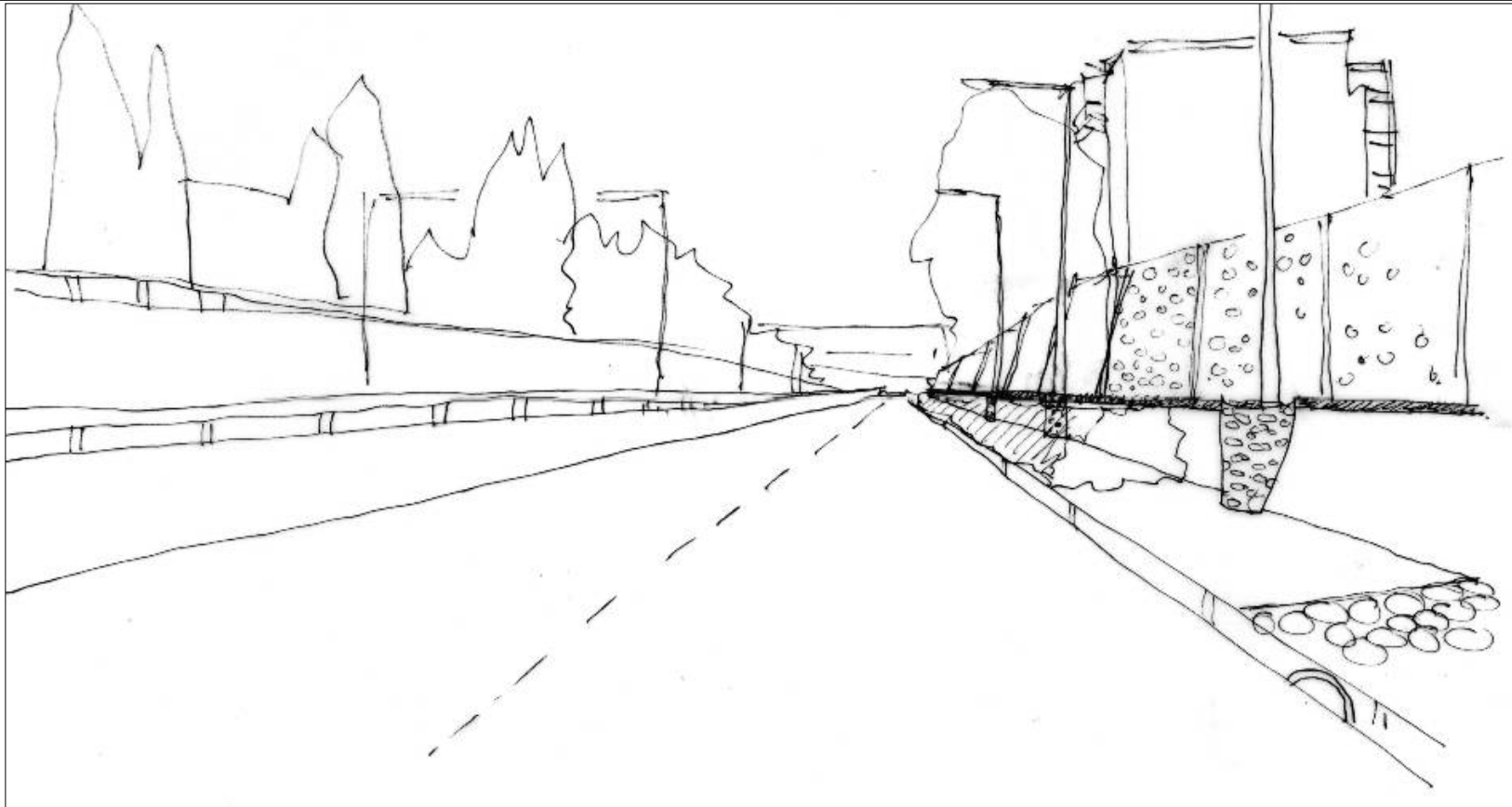
Pont de la Tour à St Augustin

1962



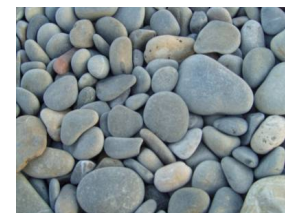
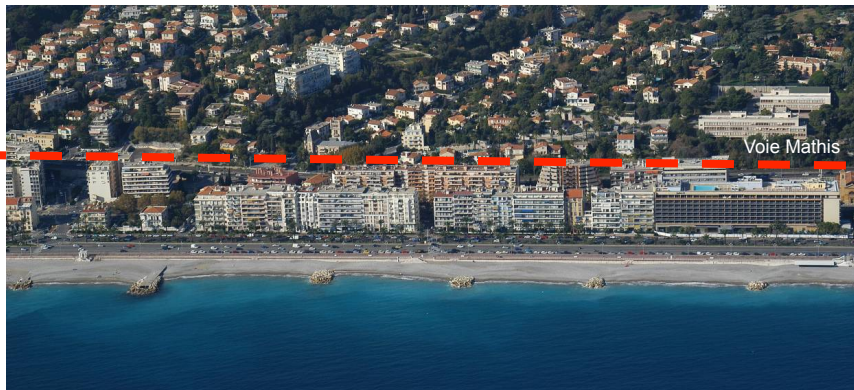
Les Baumettes

LA VOIE PIERRE MATHIS – Boulevard Urbain





# UNE DEMARCHE





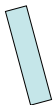
# UN PROJET



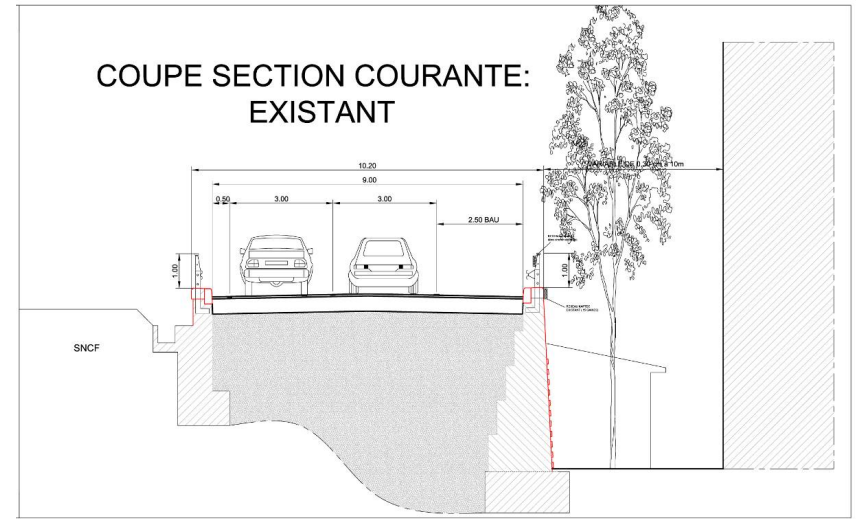
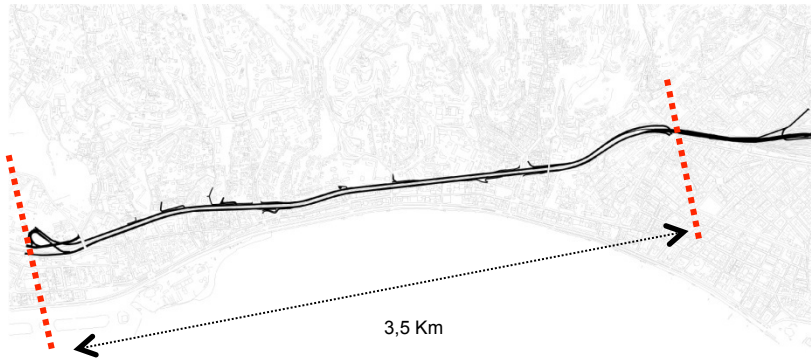
L'axe



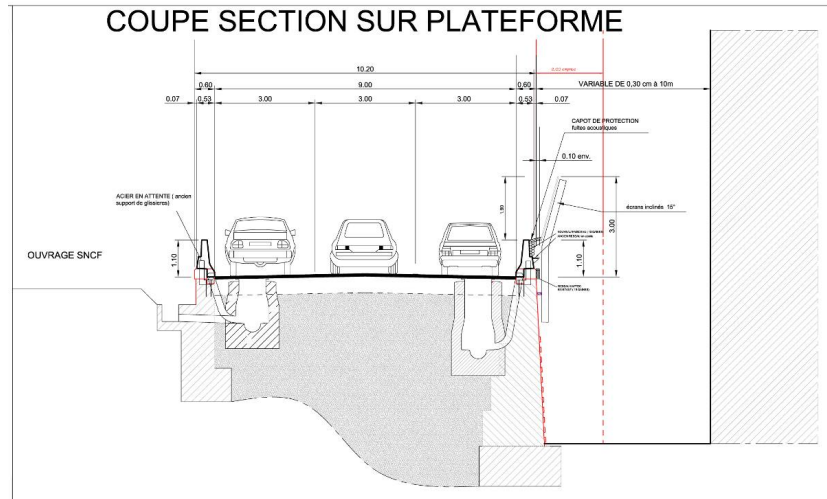
Les échangeurs



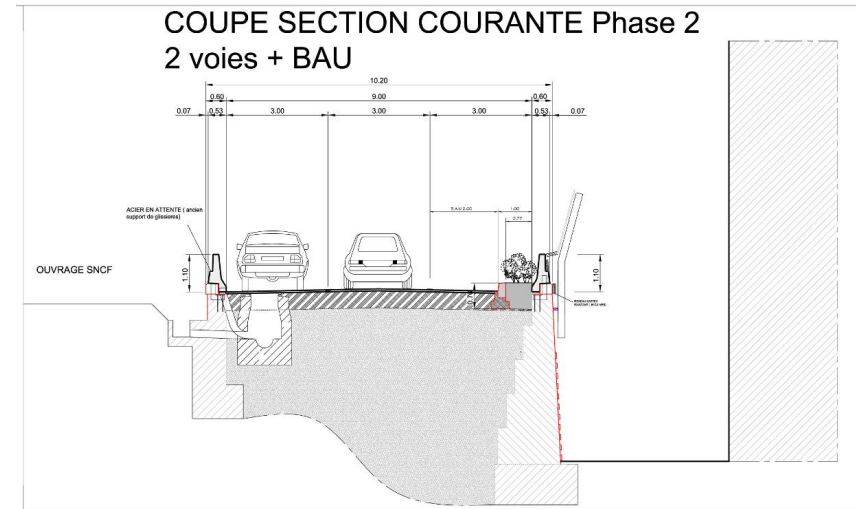
Les ouvrages d'arts



Phase 1



Phase 2







Phase 1

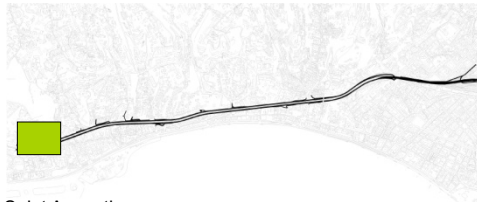


Phase 2

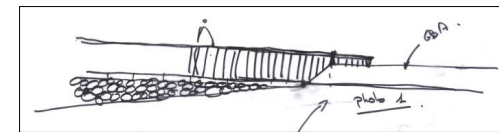
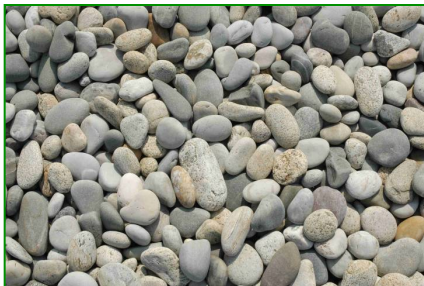
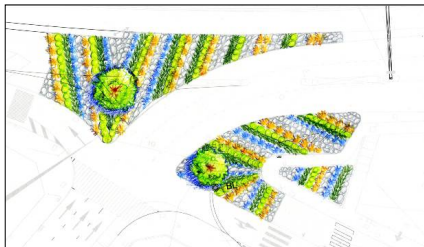
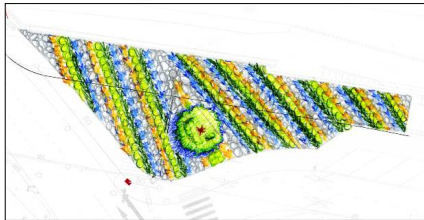
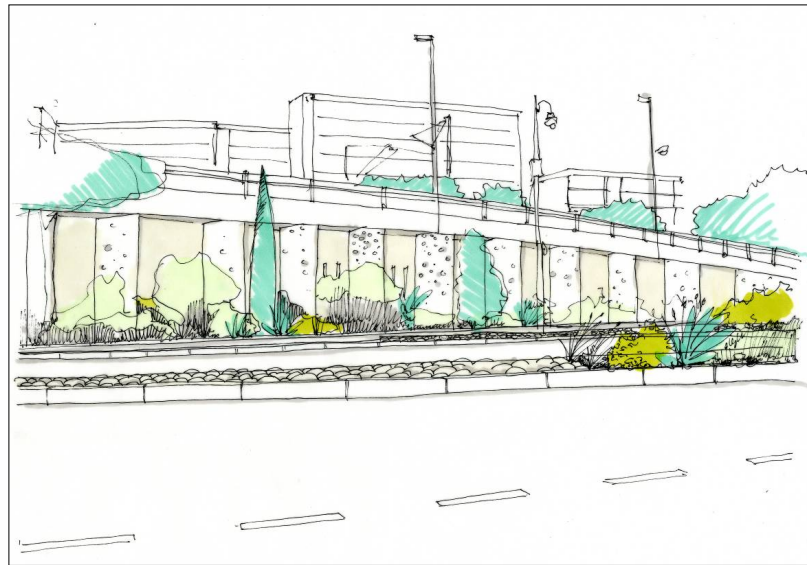
Etat des Lieux



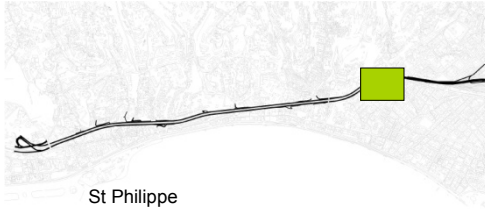




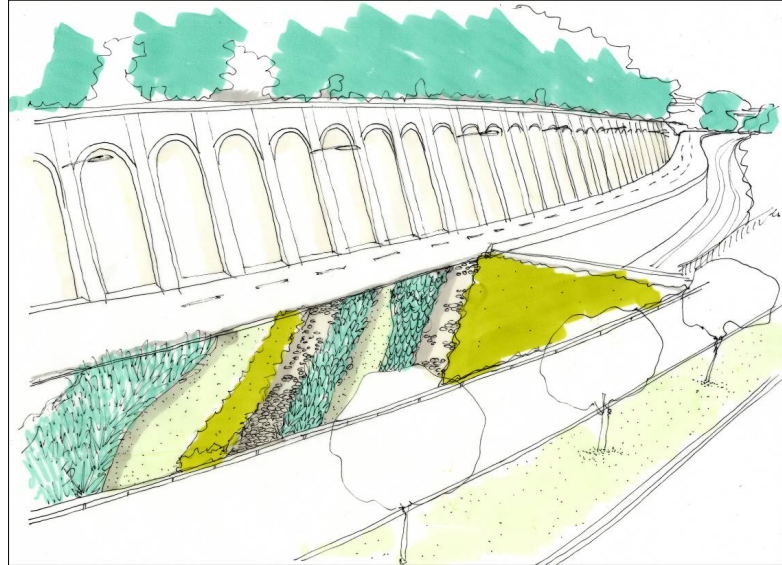
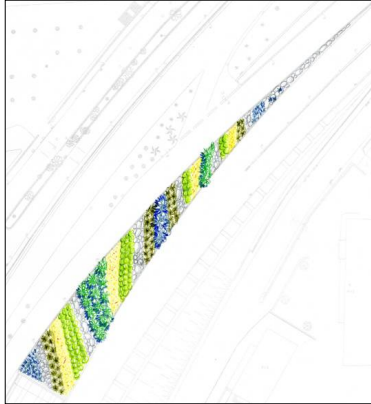
Saint Augustin





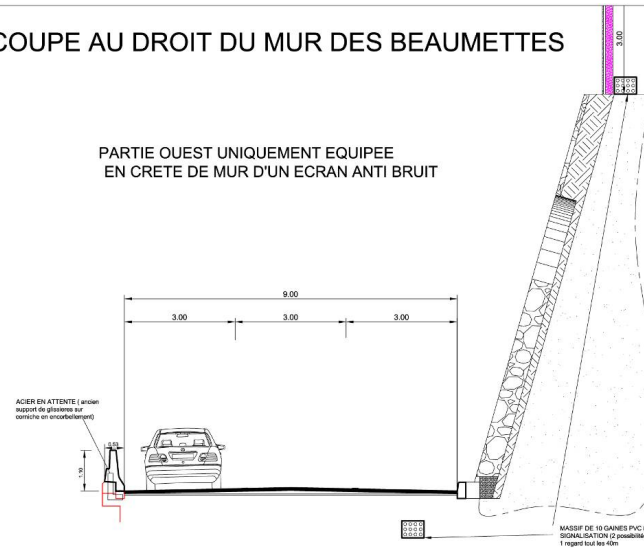


St Philippe

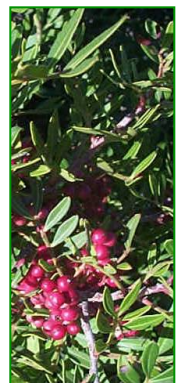
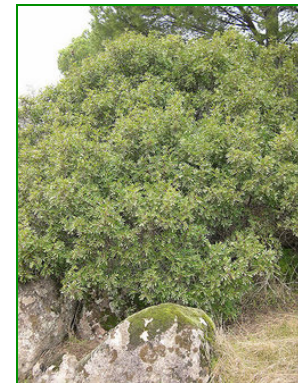


## COUPE AU DROIT DU MUR DES BEAUMETTES

PARTIE OUEST UNIQUEMENT EQUIPEE EN CRETE DE MUR D'UN ECRAN ANTI BRUIT



- Corps BETON**
  - Assemblé naturel et contemporain.
  - Béton sablé avec agrégats de quartz et basalte.
  - Circulation d'air pour le refroidissement du projecteur.
  - Poids : 40 kg.
- Socle BETON**
  - Socle de scellement en béton gris.
  - Ouverture pour le passage des câbles.
  - Support de projecteur réglable.
  - Poids : 40 kg.



## traiter les bruits à la source.

Les techniques d'absorption du bruit sur les ouvrages routiers (murs antibruit, enrobés acoustiques ou drainants) savent traiter les bruits de roulement pour un véhicule roulant à 70km/h et légèrement plus (contact pneu/route, frottement de l'air). En dessous jusqu'à l'arrêt, les bruits moteurs sont prépondérants difficiles à traiter.

Pour ces derniers, les solutions sont notamment: de fluidifier la circulation, contrôler les vitesses (radars), évolution des moteurs (électriques ou autres...)

Les techniques mises en œuvre sur la voie Mathis depuis maintenant +15 ans concernent :

- Suppressions des ouvrages métalliques (VMD – pont ferroviaires)
- La pose de revêtements acoustiques très absorbant sur les murs de soutènement,
- Des murets opaques typa GBA ou Californien,
- Des enrobés drainants ou acoustiques,
- Des écrans antibruit en verre feuilleté
- Des écrans absorbants (30% de porosité minimum)
- Des murs de soutènements non lisses (parois brisées - Galets) afin d'éviter les rebonds.



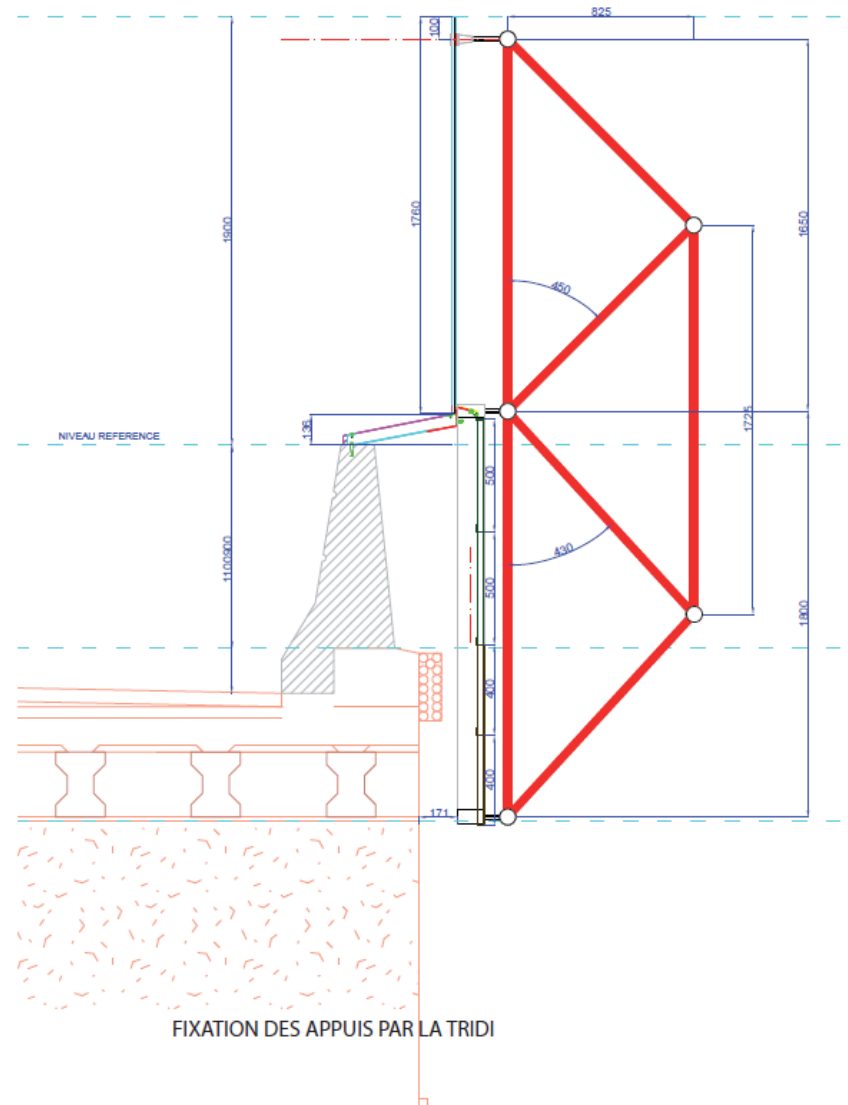
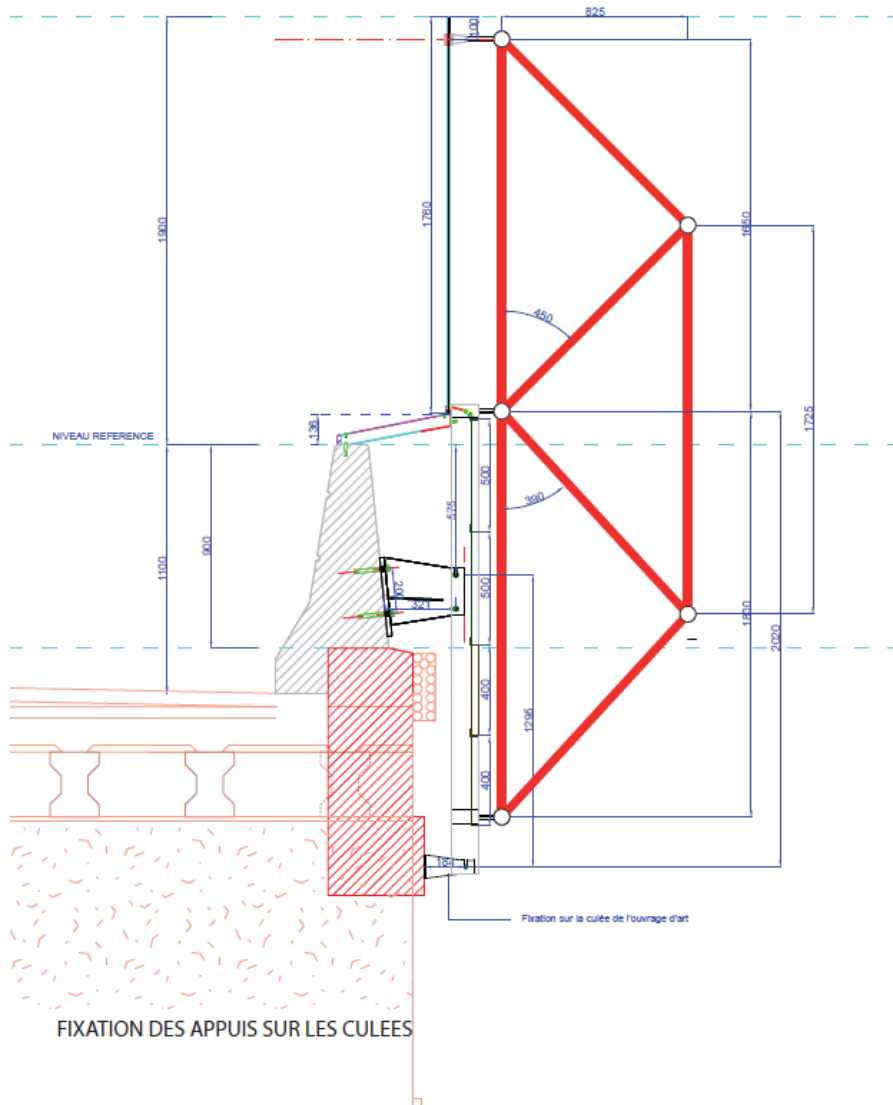
# La réalisation



La réalisation écran sur ouvrage de franchissement



# La réalisation écran sur ouvrage de franchissement

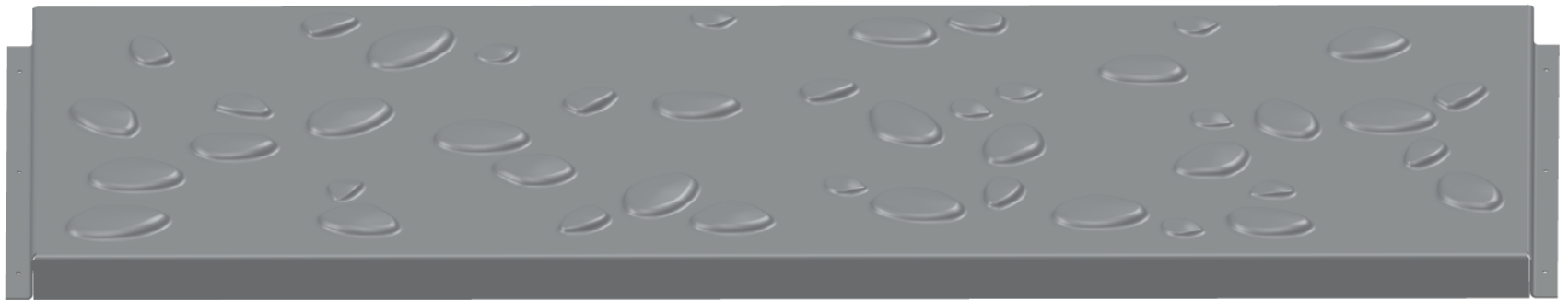
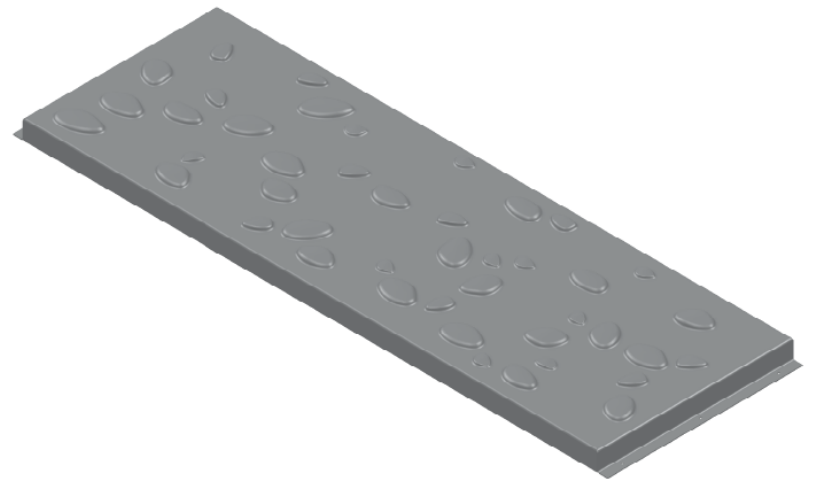
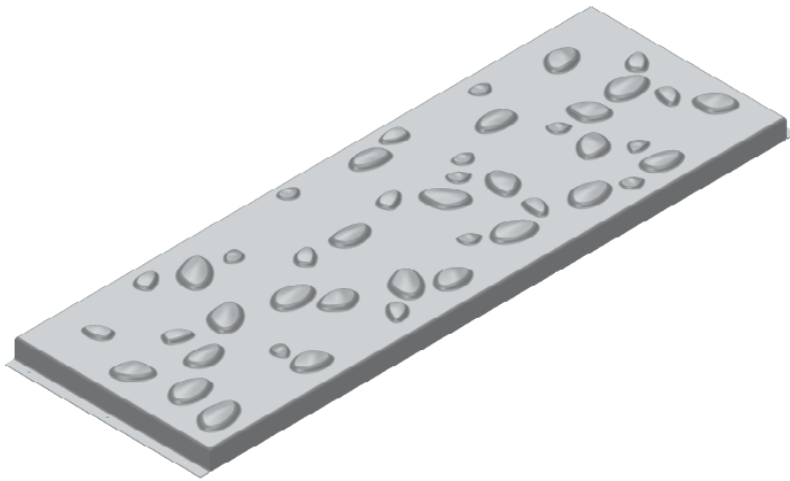




La réalisation écran en bordure de GBA

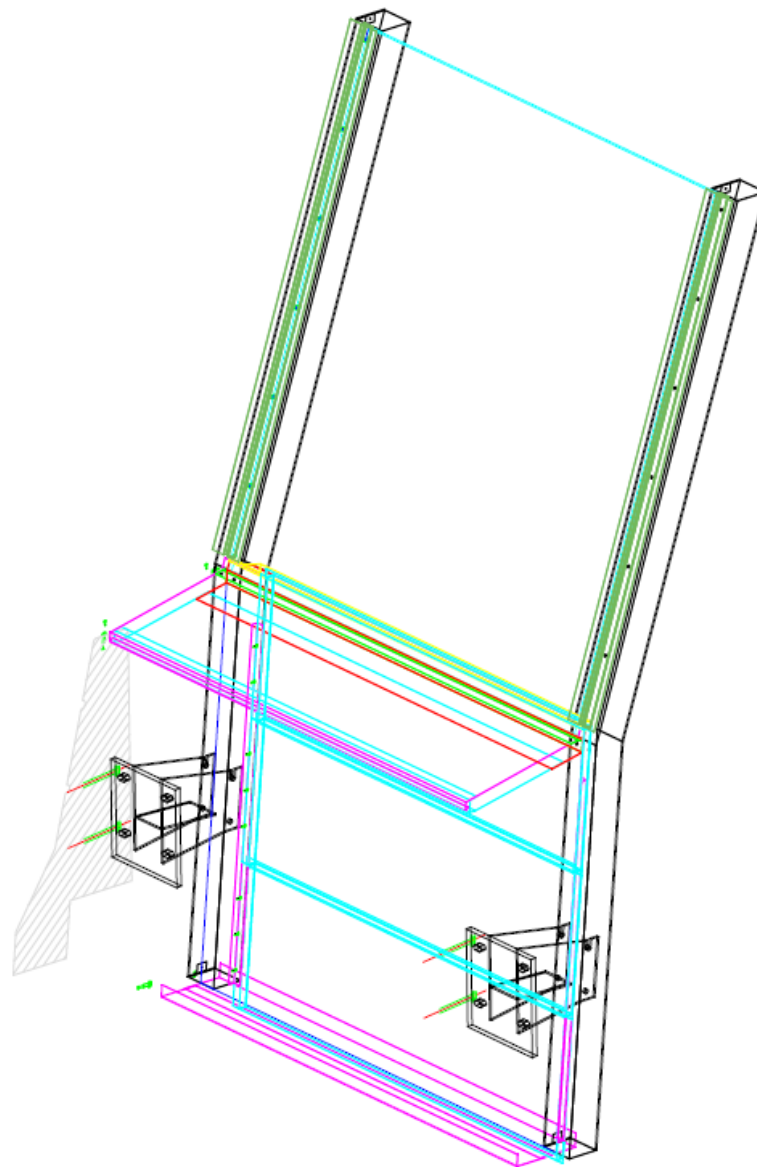


Le coté extérieur des écrans





# La réalisation écran en bordure de GBA



La réalisation



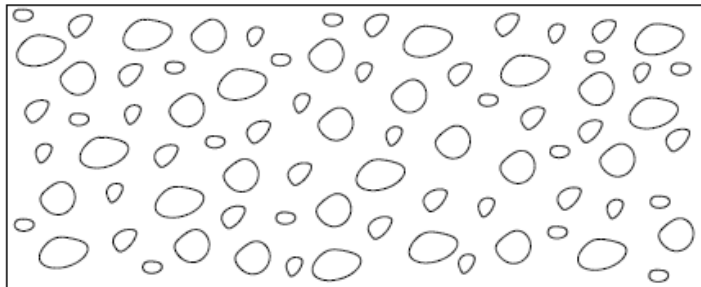


Les écrans verticaux lors des réductions d' emprises

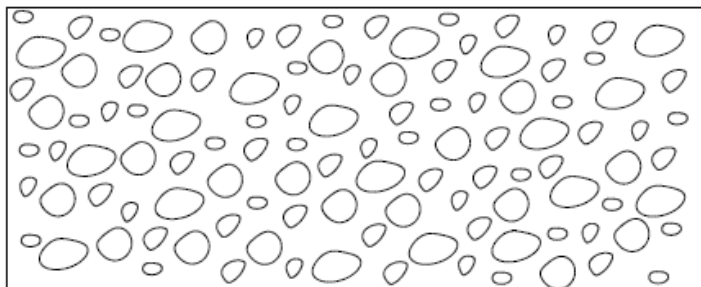


## Le principe d'écran absorbant

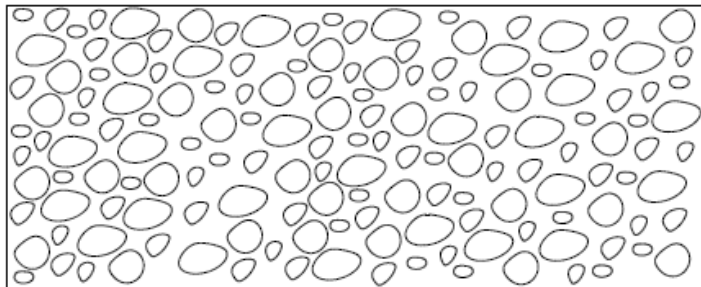
REP : P1 vide 20%



REP : P2 vide 30%



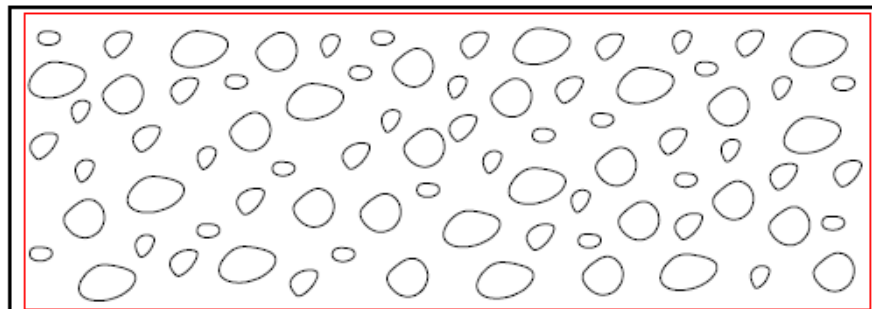
REP : P3 vide 40%



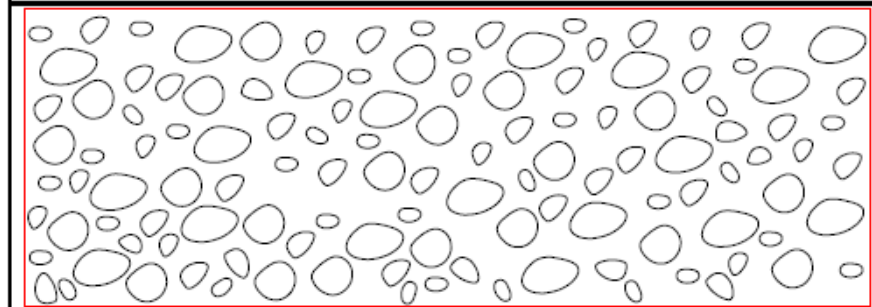
## le calepinage de pose

**HAUT**

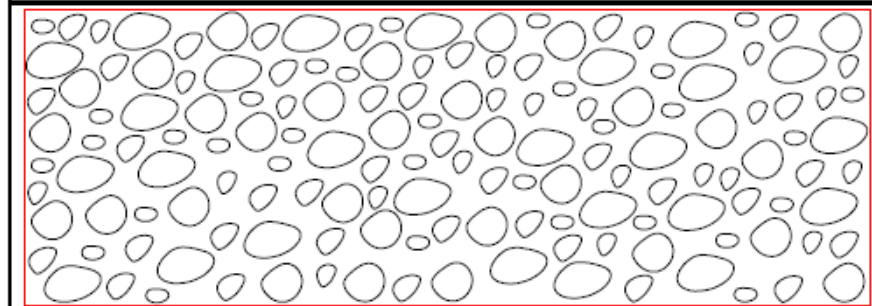
**P1**



**P2**



**P3**



**BAS**



La réalisation





La réalisation





# LES ACTIONS CONTRE LES NUISANCES SONORES

Il faut se souvenir des conditions de circulation en 1962 jusqu' au début des années 1980 où le transit des poids lourds traversait la Ville par la « voie rapide » puis de la rue Reine Jeanne vers le Boulevard Carabacel reliant par la moyenne ou la grande corniche, l' Italie.

La saturation rapide de cet axe entrant et les nombreux bouchons contribuaient à occasionner des nuisances sonores et de la pollution due aux arrêts et redémarrages des véhicules. En raison de l' absence de séparation des voies, des chocs frontaux ont fait plusieurs accidents mortels.

- le tronçon **Magnan-Fabron** de la chaussée Nord

Le mur est recouvert d' un dispositif antibruit type panneaux poreux et laine de roche,

la chaussée un enrobé acoustique.

- Le tronçon **Fabron-Saint Augustin** de la chaussée Nord

Est bordé d' écrans en *béton de bois et verre*,

Le Viaduc Métallique Démontable (VMD) est démoli.

- Le mur de soutènement du tronçon **St Philippe – Magnan** de la chaussée Nord

équipé d' un dispositif antibruit type *béton de bois*

- La requalification **St Augustin – St Philippe** de la chaussée sud

écran antibruit côté Riverains en verre et panneaux absorbants



Suite à la mise en place d' écrans antibruit sur la totalité du tracé entre Saint Philippe et Saint Augustin, les gains acoustiques varient de 3 à 9 dBA en moyenne.

Une estimation de 50% des ouvertures côté chaussée Sud, concernées par les nuisances sonores, ont été traitées par ces moyens.

En raison des grandes hauteurs de façades des immeubles bordant les chaussées, toutes les ouvertures ne bénéficient pas d' un gain important, toutefois l' ambiance sonore s' est trouvée nettement améliorée.

Effets induits positifs:      plus de projections d' eau (100%)  
   plus de projectiles (100%)

Depuis la mise en service en Février 2011 notre Direction n' a plus reçu de courriers de plaintes concernant les nuisances sonores de cet axe.

Merci de votre attention  
**FIN**  
Suite lors de la visite des lieux  
Cet après-midi