

PARIS – URY : *L'insertion de l'Autoroute du Sud à travers la Région Parisienne* **1934 – 1964**



SOMMAIRE

<i>Remerciements</i>	<i>p. 5</i>
<i>Abréviations</i>	<i>p. 6</i>
<i>INTRODUCTION</i>	<i>p. 8</i>
<i>Sources</i>	<i>p. 11</i>
<i>Bibliographie</i>	<i>p. 21</i>

PROLOGUE : 1 – L’invention de l’autoroute et ses débuts en France	p. 23
2 – Le processus d’élaboration et de définition d’une autoroute	p. 25
3 – Les hommes de l’Autoroute du Sud	p. 29
4 – Qui sont les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées (des années 50)?	p. 32

CHAPITRE I : Paris-Corbeil : Les tracés à travers la banlieue

<u>A – Genèse et oubli du premier projet (1934-1942)</u>	p. 35
a – L’autoroute contre le chômage	p. 35
b – L’Enquête d’Utilité Publique	p. 45
c – L’enlèvement	p. 56
d – Vichy fera-t-il l’autoroute ?	p. 63
Conclusion	p. 66
 <u>B – 1952 : L’autoroute des Trente Glorieuses</u>	 p. 67
a – Autoroute du Sud : le retour (1947)	p. 68
b – Les études reprennent	p. 72
c – L’approbation du nouveau tracé	p. 79
d – Vers l’autoroute Paris-Lyon	p. 81
Conclusion	p. 92
 <u>C – Les branches adjacentes</u>	 p. 93
a – La « branche Est »	p. 94
b – La « branche RN 20 »	p. 108
c – La « branche d’Orly »	p. 114
d – La « branche RN 5 »	p. 122

CHAPITRE II : Paris-Corbeil : Le difficile passage d’Arcueil

<u>A – A travers la « banlieue rouge »</u>	p. 128
a – Comment traverser Arcueil ?	p. 128
b – « L’autoroute de guerre »	p. 139
c – Arcueil : Etat des lieux avant l’arrivée de l’autoroute	p. 151
 <u>B – Arcueil : Expropriations et relogement</u>	 p. 166
a – La défin° des tâches et leur répartition entre services de l’Etat	p. 166
b – Elus et futurs expulsés se préparent à la résistance	p. 177
c – L’action du « Syndicat de Défense des Expropriés »	p. 184
d – Arcueil, problème national ?	p. 196
e – Expropriations et relogement : la mise en œuvre	p. 201
Conclusion	p. 212
 <u>C – Dernier problème à Arcueil : le viaduc</u>	 p. 215

CHAPITRE III : Paris-Corbeil : Sites en péril, de Paris à Savigny-sur-Orge

<u>A – La pénétrante oubliée</u>	p. 221
a – Il faut faire pénétrer l'autoroute dans Paris	p. 221
b – Naissance de la polémique	p. 228
c – Les élus contre la « pénétrante »	p. 239
d – Un accord, enfin... mais trop tard !	p. 255
Conclusion - Epilogue	p. 261
 <u>B – Entre parcs et châteaux : de Chilly-Mazarin à Savigny-sur-Orge</u>	 p. 264
a – La bataille du nymphée	p. 264
b – Sillery : Atteinte à l'Entente Cordiale ?	p. 275
c – Savigny : entre lotissements et châteaux	p. 283
- La définition du tracé	p. 283
- Le raccordement au CD 25	p. 288
- La réaction du Conseil Municipal	p. 293
- Grand-Vaux, victime collatérale de l'autoroute	p. 295
- Les autres expropriations	p. 301
Conclusion	p. 305
 EPILOGUE Paris-Corbeil : La réalisation	 p. 308
A – De l'argent, du temps et du labeur	p. 308
B – Des expropriations coûteuses	p. 320
C – L'inauguration, enfin !	p. 322

CHAPITRE IV : Corbeil - Ury : A travers la forêt de Fontainebleau

<u>A – Comment aborder la forêt ?</u>	p. 328
a – La résistance victorieuse de Macherin	p. 330
b – Un châtelain influent	p. 339
c – Nouvelle bretelle et nouvelles controverses	p. 344
d – Epilogue : La construction	p. 353
Conclusion	p. 356
 <u>B – Il faut « enjamber » la forêt</u>	 p. 357
a – Phase préparatoire et premières prises de position	p. 357
b – Le rôle du Touring-Club de France	p. 367
c – L'Enquête d'Utilité Publique	p. 370
d – Le rôle de la Presse	p. 379
e – Ultimes tentatives de détournement du tracé	p. 384
Conclusion	p. 386
 <u>C – « Le Général est pressé »</u>	 p. 388
a – L'Institut de France entre en scène	p. 388
b – Vers un « arbitrage au sommet » ?	p. 395
c – Une « offensive en règle »	p. 401
d – Faut-il une sortie à Ury ?	p. 409
Conclusion	p. 414

EPILOGUE Corbeil – Ury : La réalisation	p. 414
--	--------

CONCLUSION	p. 424
Liste des illustrations et documents iconographiques	p. 429
Index patronymique	p. 432
Index thématique	p. 435

REMERCIEMENTS

Je remercie tout d'abord M. Jean-Louis Loubet, professeur d'Histoire Contemporaine à l'Université d'Evry-Val d'Essonne, directeur du département d'Histoire, et M. Nicolas Hatzfeld, maître de conférences à la même université, qui ont suivi ma recherche et m'ont prodigué leurs conseils.

Je remercie également, en premier lieu, M. Georges Reverdy, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées Honoraire, grand acteur de cette Autoroute du Sud devenu historien de la route française, et qui a bien voulu assurer une relecture attentive de mes écrits de non-spécialiste;

M. Henri Cyna, ingénieur d'arrondissement à Fontainebleau de 1957 à 1964, Président d'Honneur de Cofiroute, pour sa relecture du chapitre IV et les précisions du plus haut intérêt qu'il a bien voulu me fournir ;

M. Philippe Oulmont, professeur agrégé d'Histoire, spécialiste (notamment) de la route en Essonne, pour sa relecture du chapitre « De Chilly-Mazarin à Savigny-sur-Orge », et ses remarques pertinentes;

M. Michel Caillard, professeur agrégé d'Histoire retraité (IUFM d'Etioilles), « vieux complice » dont je n'ai pas toujours suivi les conseils pourtant avisés ;

Mme Madeleine Leveau-Fernandez, spécialiste d'urbanisme et d'histoire sociale, qui a bien voulu relire les deux chapitres consacrés à Arcueil ;

le personnel du Centre d'Archives Contemporaines, à Fontainebleau, en compagnie duquel j'ai passé les belles journées du printemps 2008 ;

les archivistes municipaux d'Arcueil (Mmes Bogers et Lizée), Chevilly-Larue (M. Ellenberger), Savigny-sur-Orge (Mme Deprince), et tous les autres, souvent faisant fonction, mais toujours avec dévouement ;

M. Guillaume Saquet, bibliothécaire à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, qui a facilité mes recherches en préparant les documents à l'avance ;

mais aussi, pour les compléments d'informations qu'ils m'ont fournis,

M. Bertrand de Buffévent, qui m'a fourni quelques renseignements sur son père Michel de Buffévent, et M. Antoine d'Aboville, son neveu ;

M. Dominique Pennacchioni ;

M. Lebarq, maire de Chailly-en-Bière, et M. Bigot, maire honoraire ;

Mme Simone F., d'Arcueil ;

Mme Yvonne Garnier, ancien maire d'Ury ;

M. Jean-Paul Tavenot, DIRIF, ancien de la DDE 77 ;

pour leur aide précieuse en informatique, Gérard Frot et Daniel Mercier ;

pour leur relecture partielle de leur « œil innocent », Jean-Marie Faye et Jean-Paul Fontaine.

ABREVIATIONS

Les plus fréquentes :

AN-CAC	: Archives Nationales-Centre d'Archives Contemporaines (<i>Fontainebleau</i>)
AS	: Autoroute du Sud
BP	: Boulevard Périphérique
DM	: décision ministérielle
DUP	: Décret / Déclaration d'Utilité Publique
DR	: Direction des Routes / Directeur des Routes (<i>Service du MTP</i>)
I-P&C	: Ingénieur des Ponts et Chaussées
IC-P&C	: Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées (+ n°: 75= <i>Seine</i> , 78= <i>Seine et Oise</i>)
MTP	: Ministère des Travaux Publics (+, éventuellement, des Transports, du Tourisme...)
P&C	: Ponts et Chaussées
SSA	: Service Spécial des Autoroutes

ACF	: Automobile-Club de France
AD	: Archives Départementales (+ n° du département)
AdP	: Aéroport de Paris
ARISO	: Autoroute Interurbaine de Seine et Oise
Arrt	: Arrondissement
AVP	: Avant-projet
bld	: boulevard
BMO	: Bulletin Municipal Officiel (<i>de la Ville de Paris</i>)
CAC	: Centre d'Archives Contemporaines (<i>Fontainebleau</i>)
CARP	: Comité d'Aménagement de la Région Parisienne
CCOI	: Commission de Contrôle des Opérations Immobilières
CCP	: Chambre de Commerce de Paris
CD	: chemin (= route) départemental + n°
CGPC	: Conseil Général des Ponts et Chaussées
Cité U.	: Cité Universitaire (<i>de Paris</i>)
CM	: Conseil Municipal
CMP	: Conseil Municipal de Paris
CR	: compte-rendu
CSS	: Commission Supérieure des Sites
DG E&F	: Direction Générale des Eaux et Forêts

E&F	: Eaux et Forêts
ENPC	: Ecole Nationale des Ponts et Chaussées
EUP	: Enquête d'Utilité Publique
IG-P&C	: Inspecteur Général des P&C (<i>= membre du CGPC</i>)
I-TPE	: Ingénieur des Travaux Publics de l'Etat
IGN	: Institut Géographique National
MRU / MRL	: Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme / et du Logement
OPIHLM	: Office Public Intercommunal d'HLM (<i>Habitations à Loyer Modéré</i>)
PARP	: Projet d'Aménagement de la Région Parisienne (« <i>Plan PROST</i> »)
PCF	: Parti Communiste Français
PN	: passage à niveau
PS	: passage supérieur
PV	: Procès-verbal
RGR	: Revue Générale des Routes (« <i>et de la Circulation Routière</i> » jusqu'en 1940 » ; après 1946 : <i>et des Aérodrômes</i>)
RN	: Route Nationale
RP	: Région Parisienne
SARP	: Service d'Aménagement de la Région Parisienne (<i>dépend du MRU</i>)
SEANF	: Société d'Etudes de l'Autoroute du Nord de la France
SFIO	: Section Française de l'Internationale Ouvrière (<i>=Parti Socialiste, jusqu'en 1969</i>)
SO	: Service Ordinaire
STVP	: Services Techniques de la Ville de Paris
TCF	: Touring-Club de France
URF	: Union Routière de France
VdL	: Adductions d'eau des « Vals de Loire »
VP	: Ville de Paris
X	: Ecole Polytechnique

INTRODUCTION

J'ai depuis longtemps une passion pour l'histoire du chemin de fer, non pas pour les machines ou le matériel, mais pour le réseau lui-même ; aujourd'hui, la découverte sur une carte de l'IGN ou au hasard d'une randonnée de vestiges oubliés - talus, pont, tunnel, maisonnette... - me remplit de joie et de nostalgie. La contemplation de la toile d'araignée qui naguère quadrillait intimement notre pays est pour moi une source de rêverie.

Cette passion est partagée par beaucoup : le monde ferrovipathe a ses clubs, sa presse, ses grands prêtres... et nombreux sont les ouvrages retraçant l'histoire du réseau ferroviaire français, depuis l'importation du concept –et des techniciens– dans les années 1820 jusqu'aux dernières ouvertures de lignes, dans l'entre-deux-guerres : dernières ouvertures presque contemporaines des premières fermetures.

J'aurais donc pu me tourner vers le domaine ferroviaire pour choisir le thème de ce mémoire de mastère : mais il m'a semblé difficile de trouver là un sujet nouveau et original, tant est grande la production historique. De plus, les archives des anciennes compagnies et de la SNCF sont au Mans.

Conservant l'idée de travailler sur un réseau, ce qui me permettait de satisfaire mon goût pour la cartographie, mais aussi pour la géographie et l'histoire locales, je me suis tourné vers la concurrence... à savoir l'automobile, et le seul axe qui a été construit spécifiquement pour elle, l'autoroute. J'ai choisi de m'intéresser à celle que je connaissais le mieux, l'Autoroute du Sud, sans trop savoir, a priori, ce que j'allais trouver comme documentation, ni jusqu'où cela allait me mener ; mais j'avais le sentiment que j'abordais un domaine relativement nouveau en histoire, et que par conséquent j'allais pouvoir faire là œuvre originale.

L'Autoroute du Sud fait partie pour ainsi dire « de toute éternité » de l'univers quotidien des habitants de la banlieue du même nom : en ce qui me concerne, si je n'ai pas le souvenir de sa construction –ni, a fortiori, de sa gestation–, je l'ai empruntée tout au long de ma jeunesse et de ma vie d'adulte : j'avais dix ans lorsque fut inauguré son premier tronçon, voici bientôt un demi-siècle...

L'évidence de sa présence dans le paysage, comme dans la vie des Franciliens, pourrait conduire à considérer comme paradoxale, voire saugrenue, l'idée de travailler sur son histoire. Quelqu'un m'a même dit : « Mais ce n'est pas de l'Histoire ! » L'Autoroute du Sud serait-elle trop récente, ou trop évidente, ou bien un tel équipement ne serait-il pas digne de devenir « objet historique » ?

J'ai sans doute été influencé dans mon choix par deux ouvrages, que j'avais beaucoup appréciés : l'« *Atlas historique des routes de France* », de Georges Reverdy (PENPC – 1986), et « *L'Essonne traversée* » de Philippe Oulmont (CDDP 91– 2002). J'ai contacté ces deux spécialistes éminents de l'histoire de la route, qui m'ont confirmé que le sujet était nouveau et que je trouverais de la documentation ; le premier, ancien Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, venait de sortir un ouvrage en deux volumes, « *La Route en France au XX^e siècle* » (PENPC – 2007), que je me suis procuré et qui m'a fourni un socle d'informations sur le contexte routier français, mais aussi sur l'« invention » de l'autoroute –et que j'ai largement utilisé dans le chapitre ainsi dénommé.

Restait à délimiter le sujet. N'ayant aucune compétence technique, il ne pouvait être question pour moi de l'aborder sous cet angle. Par contre, il me semblait intéressant –et répondre davantage à mes compétences et affinités- d'étudier la façon dont le tracé a été défini, en fonction de quelles contraintes, et comment il a été « reçu » -ou combattu- par les habitants et leurs élus ; quelles ont été, au fil des années, ses révisions fondamentales ou rectifications de détail, et pourquoi ; comment, et au prix de quelles expropriations, il est parvenu à s'insérer dans le paysage. Le mot « insertion », qui suggère la souplesse, la discrétion, l'intelligence, s'avérerait-il toujours justifié ?

Il convenait également de délimiter l'autoroute dans l'espace. Si son origine me semblait « forcément » être placée au niveau du Boulevard Périphérique –mais on verra que ce préconçu était erroné-, le terme de l'étude n'allait pas de soi. C'est la collecte des documents d'archives qui m'a fait appréhender l'intérêt historique de la traversée de la forêt de Fontainebleau : celle-ci a constitué, entre 1954 et 1962, un « dossier brûlant » mettant en scène les plus hautes autorités scientifiques, intellectuelles et politiques françaises. J'ai donc décidé de « quitter l'autoroute » juste après cette traversée, c'est-à-dire à l'échangeur d'Ury : je devais ainsi m'intéresser à la traversée par l'autoroute de la quasi-totalité de la Région Parisienne, et pas seulement de la banlieue.

Ce faisant, j'avais à traiter deux tronçons bien distincts, à savoir Paris-Corbeil, dont le tracé a été arrêté le 19 décembre 1952, et Corbeil-Nemours, déclaré d'Utilité Publique le 3 octobre 1958. Mais si le second comprend essentiellement l'approche et la traversée de la forêt de Fontainebleau, le premier présentait de nombreux points de focalisation, confirmés par l'importance relative de la documentation archivistique : un projet des années 30, pendant de l'Autoroute de l'Ouest, mais non réalisé ; de nombreuses branches, aux destins variés ; les aspects politiques et sociaux liés à la traversée de la « banlieue rouge », souvent miséreuse (Arcueil) ; un projet de « pénétrante » dans Paris, en suspens depuis... 1957 ; la traversée de la grande banlieue, encore rurale, mais conservant de nombreux domaines d'origine aristocratique, et déjà des lotissements. C'est pourquoi j'ai été amené à consacrer trois chapitres au premier tronçon et un seul au second.

Les bornes chronologiques se sont imposées d'elles-mêmes : le premier projet, avorté, date de 1934 ; l'échangeur d'Ury a été ouvert au trafic le 24 mai 1964. Ce sont donc les trois décennies centrales du XX^e siècle qui sont concernées par les études, les polémiques, et enfin la réalisation de la fraction francilienne de l'Autoroute du Sud.

Ce sujet d'Histoire Contemporaine couvre donc une période relativement récente, mais plus longue que l'on ne pourrait penser, et qui a laissé d'abondantes archives écrites et iconographiques, d'accès en général facile. La collecte, l'ordonnancement et l'exploitation de ces documents constituent l'essentiel du travail dont ce mémoire est le résultat.

LES SOURCES

1 – Premiers tâtonnements

Lorsque j'ai commencé, en décembre 2007, à me documenter sur le sujet de mémoire que je venais de choisir, j'ai commencé par me rendre dans quelques petites mairies concernées, de près ou de loin, par le passage de l'Autoroute du Sud, pour y consulter les registres des Conseils Municipaux. J'ai constaté avec une certaine surprise de ces communes rurales, et que les seules délibérations sur ce sujet, souvent identiques d'une commune à l'autre –ce qui montrait que des « modèles » avaient été transmis par des organismes de défense- concernaient l'institution du péage : c'est-à-dire la phase finale de la création de l'autoroute. Seule la mairie d'Ury possédait un carton spécifique « Autoroute », mais celui-ci contenait surtout des documents « tardifs » voire postérieurs à l'ouverture.

Je me suis rendu aux Archives Départementales de l'Essonne, à Chamarande, et j'y ai relevé les cotes susceptibles de m'intéresser : il s'agissait d'archives émanant de la DDE 91, « héritière » du service départemental des Ponts et Chaussées de Seine-et-Oise. J'étais cependant assez dubitatif sur l'intérêt de ces archives, peu fournies sur mon sujet. Peut-être la dévolution des archives de l'ancienne Seine-et-Oise n'avait-elle pas été complète ; devrais-je me rendre à Montigny-le-Bretonneux, aux Archives Départementales des Yvelines ?

2 – Archives Nationales : Centre d'Archives Contemporaines (CAC)

En fait, j'ai abandonné (provisoirement) ces pistes locales : je me suis dit qu'il convenait d'aller en premier lieu aux archives de l'administration centrale, conceptrice et décisionnaire du projet, à savoir celle du Ministère des Travaux Publics –et donc au Centre d'Archives Contemporaines, à Fontainebleau.

Là, j'ai commencé par examiner le répertoire^b des dépôts de ce ministère, devenu celui de l'« Equipement » : au nombre de 1500, ils sont systématiques depuis le milieu du XX^e siècle et l'installation de missions permanentes des Archives (1953). J'ai constaté que les cartons susceptibles de m'intéresser émanaient de la Direction des Routes : *« Outre les versements de la DR proprement dite, on trouvera dans ce chapitre ceux, assez nombreux, effectués par le SETRA (...), ancien service central des Ponts et Chaussées. Volumineux, ils sont d'une exploitation difficile et demanderaient à être révisés ; c'est néanmoins dans ces versements que se retrouvent les documents les plus anciens sur les premières autoroutes »*.

Le SETRA, créé en 1967, est en effet, en grande partie, une réincarnation du SSA, Service Spécial des Autoroutes, lui-même créé en 1947/48 en remplacement du Service d'Etudes de l'Autoroute Nord de la France (SEANF). J'étais donc sur la bonne piste...

^b – « Archives de l'Equipement – Etat des versements aux Archives Nationales au 31 .12.1995 » sous la direction de Vincent MAROTEAUX – La Documentation Française – Paris - 1997

J'ai relevé les cotes (CAC) avec les intitulés correspondants, souvent sommaires, mais qui pouvaient laisser espérer des documents intéressants. Comme annoncé sur le « Répertoire », les lieux et les années, très approximatifs, sont le plus souvent mêlés sans aucune logique. Puis j'ai commencé le dépouillement, avec un usage intensif de la photocopieuse afin de pouvoir exploiter les documents à mon domicile.

C'est ainsi que j'ai exploré, sur une durée d'environ trois mois (mars-juin 2008) :

- 19 articles du fonds **780154**, déposés par la Direction des Routes ;
- 12 articles du fonds **770633** et 7 articles du fonds **771464**, déposés par le SSA (Secrétariat Général);

mais aussi 5 articles du fonds **770911** émanant du SARP (Service d'Aménagement de la Région Parisienne), dépendant du Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme (MRU). (On voit que les archives de la DR et celles du SSA se trouvent avoir été sollicitées de façon équilibrée).

Voici un aperçu du contenu des articles exploités :

- | | | |
|--------------|----|---|
| 780154 (DR) | 21 | <u>Premier projet</u> (1934-40) – avant-projet - rapport du CGPC – plans au 1/500 ^e , au 1 / 2 000 ^e
(Base transatlantique de Brétigny s/Orge – non exploité)
Eaux des Vals de Loire
Rapport sur Enquête Publique 1936 – courriers divers (entre services et particuliers) |
| « | 22 | Eaux des Vals de Loire (52-54)
Modificatif du PARP concernant AS (mai 1952)
Pénétration dans Paris : courriers, AVP (1957)
Courriers 49/50 sur prévisions de trafic AS et divers
Courriers Sillery
Etude du SEANF sur AS (31.01.49) |
| « | 23 | APS 1955 (de Morsang à la forêt de Fbleau) : plans au 1/ 1000 ^e , rapport SSA, estimations, courriers divers
Branche RN 20 (plans)
APS Corbeil-Nemours (59-60): estimations, rapports |
| « | 25 | AVP détaillé Corbeil-Nemours (60-61) – rapports divers
Plan au 1 / 200 000 ^e : différents tracés autour forêt Fbleau
Echange de lettres Buron – Caquot - Albert-Buisson (forêt) |
| « | 30 | Rapport Cyna (I-PC Fbleau) sur largeur emprise
Nouveau tracé de l'AS (50-51) |
| « | 31 | Courriers s/ branche RN 5 |

- « 32 DUP Corbeil-Nemours : intégration du contournement Corbeil
Dossier 1° Enquête (fin 56)
Dossier Enquête complémentaire s/ modif° tracé (02-58) :
Avis Commission – IGPC Mitault - préfet
- « 34 Dossier EUP premier projet (36-37) : registres par communes
Affiches – réclamations
- « 35 Premier tracé (37) – plans intégraux
- « 37 Dossier « tronc commun et br. RN 20 » pour CCOI (53) :
dossier parcellaire, décret, avis préfet, plans 1 / 500^e, etc
Etats parcellaires /communes : Gentilly, Arcueil, Cachan, Vjuif
- « 38 Echangeur d'Ury (62) – modification bretelle de Chailly
Raccordement au BP (58)
Dossier « tronc commun et br. RN 20 » pour CCOI (53)
Etats parcellaires, plans, notice : Ch.-Larue, L'Haÿ-les-
R., Fresnes, Antony - réclamations (briqueteries)
- « 43 Visites de chantiers (59-62)
Mises en service Corbeil-Nemours
- « 44 Inauguration Paris-Corbeil (12.04.60)
Sabotage sur chantier (mars 62)
- « 46 Concession de l'AS : création SAPL – péages – protestations
- « 47 Expropriations autour Corbeil : Tribunal
Dépenses 52/57
- « 48 Enquête parcellaire premier tracé de Wissous à Plessis-Pâté
« « 2^e tracé de Chilly-M. à Morsang (52-54)
- « 49 Relogements – acquisitions de terrains (Arcueil et environs)
Lettre Domaines 28.09.61 : point sur acquis° foncières Corbeil /
Nemours
Avis Domaines 24.03.54 acquis° Wissous / Massy
- « 54 Dossier « traversée forêt de Fbleau » (gros dossier, exclusif)
nombreux courriers, notes manuscrites, coupures journaux, etc...

770633 (SSA) 5 Programme décennal d'équipement (41)
Programme Lévêque (41-42)

- « 6 Programme Lainé-Pigelet (29-53)
Programme des 2000 km d'autoroutes (55)
Programme du FSIR (52-66)

- « 11 Plan Marquet

- « 44 Premier tracé (1935)
Premières études sur le 2° tracé (47-49) : plans, courriers...
Traversée de Savigny s/Orge : cartes
AVP 13.01.51 carte 1 / 10 000^e rapport, lettres, notes...
Branche RN 5

- « 45 Branche RN 7 : AVP 55 Raccordements
« Déviation de Corbeil »
Traversée Chilly-M. : nymphée

- « 45 Plannings travaux (53-59)
Modif° du PARP (décret 19.12.52) -plans-

- « 46 Vals de Loire
Enquête mixte Paris-Corbeil 52-57
DUP 51-62
Branche Est

- « 47 Correspondances avec P&C 78 (49-64):
raccordements, Sillery, Lgjumeau, Chilly-M., etc...
Correspondances avec SO 75 (50-64):
VdL, relogt Arcueil + enquêtes parcellaires (plans)

- « 48 Consolidations de carrières (Paris, Arcueil) – sondages -
levers de plans

- « 49 Stade Arcueil – Dossier « Chaperon Vert »
Exprop^o Savigny : rapport Domaines
Hospice K-B - Pennacchioni– Sillery – réclam° diverses
Correspdcés avec municipalités
Branche Est

- « 50 Dossier raccordt BP et pénétrante D-R (52-59) - exclusif-
AVP « pénétrante » 57

- « 51 Dossier « branche Est » -exclusif-

- « 52 Aéroport d'Orly : plan-masse 54 et accès routiers

- 771464 (SSA) 31 Corbeil-Nemours : échangeur Ury – plannings – cartes
Etude paysagère (traversée forêt)
- « 35 Etudes STVP et RATP pour pénétrante D-R (56/57)
- « 41 Corbeil-Nemours : correspdcnes avec SO
Dossier De Ganay – courriers divers avec particuliers
Traversée forêt : courriers d’assoc°, Institut, E&F, Sites
- « 44 Paris-Corbeil : profils en travers – estimations des ouvrages
péages
« *Collection de plans conservés par l’IC jusqu’à la fin des
travaux* »
- « 52 Corbeil-Nemours : AVP général (25.06.60)
AVP d’exécution - estimations - plans anciens
- « 116 « Pénétration dans Paris » : correspdcne avec CM, C.Gal, préfet
nbreux extraits du BMO, études, notes, courriers
Interv° diverses ‘Cité U.) – plans aménagts place D-R
- « 117 « Pénétration / Paris » : étude STVP « diverses solutions » (54)
- 770911 (SARP) 05 Préparation du PARP (Plan Prost) 34-35
- « 21 PV réunions d’études du SARP (une petite chemise : « AS »)
- « 22 -id- + PV réunions du CARP 48/49
- « 24 Réunions du CARP 54/56
- « 75 Rapport sous-commission sur nouveau tracé AS et aménagts
abords

Ces cartons d’archives ont très certainement été constitués par les archivistes du ministère ; ils sont d’aspects très divers, et n’ont pas été modifiés ou reclassés depuis leur arrivée au CAC (ainsi que le signale M. Maroteaux dans le « Répertoire... » : « (...) *exploitation difficile, demanderaient à être révisés* ». En effet !)

La plupart n’avaient sans doute pas été ouverts depuis leur dépôt aux Archives Nationales, voire même avant, ainsi que l’atteste l’état des trombones, épingles, sangles et crochets divers... sans parler de la poussière... ce qui est particulièrement gratifiant pour l’historien, ainsi que l’a relevé Arlette Farge.

Il convient également de signaler que la Direction des Routes et le Service Spécial des Autoroutes, qui dépend de la précédente, travaillent ici de façon étroite sur le même projet, et que les échanges de documents entre ces deux services du même ministère (courriers, notes, avant-projets, etc...) sont permanents. Il n'est donc pas surprenant que l'on retrouve fréquemment des exemplaires du même document dans différents cartons ; de même, on peut aussi trouver un document dans les archives du destinataire, et le double (la « pelure ») dans celles de l'expéditeur.

Ces documents sont le plus souvent dactylographiés, et parfois ronéotés. On trouve aussi des « copies » qui ne sont pas des photocopies, mais des « expéditions » dactylographiées d'un document original. Parfois, la date fait défaut sur les doubles, car elle a sans doute été ajoutée au tampon sur l'original. La découverte de notes ou billets manuscrits, ou d'ajouts en marge, est toujours appréciée : rédigés dans l'urgence ou sur un mouvement d'humeur, ils donnent de la « chair » à ces documents d'une sécheresse tout administrative.

Les documents cartographiques ont été conservés en grand nombre, soit dans le contenu de « dossiers » tels qu'avant-projets, enquêtes publiques, plans d'exécution... ou de façon « dépareillée », et dans ce cas, quel qu'en soit l'intérêt, il n'est pas toujours facile de les dater, ni même de connaître leur origine. Ils sont de toutes échelles et de formats divers, le plus souvent de grande qualité esthétique (emploi des couleurs), et relèvent de techniques aujourd'hui oubliées ; mais les esquisses, brouillons et « documents d'étude », parfois frustes, présentent également un grand intérêt pour l'historien, car ils témoignent des hésitations et « remords » des concepteurs.

Enfin, le troisième intervenant dans le processus d'étude et de définition du tracé de l'autoroute est également très présent dans ces archives ministérielles : il s'agit du « Service Ordinaire », en l'occurrence celui de Seine-et-Oise et celui de Seine-et-Marne ; ces services départementaux des Ponts et Chaussées sont au contact direct des populations, et en première ligne pour recevoir doléances et réclamations, qu'ils font suivre au ministère ; mais ils produisent aussi plans d'exécution, plannings, et contrôlent la construction. Leurs ingénieurs en chef – de Buffévent, puis Mothe, à Versailles, Arribehaute à Melun- interviennent même parfois, avec plus ou moins de succès, dans la conception du tracé.

L'exploitation des documents trouvés au CAC représente environ 95% du travail de ce mémoire.

C – Archives Départementales

Ayant « épuisé » les ressources du CAC relatives à la création de l'Auto-route du Sud, je suis ensuite retourné vers les archives départementales.

* A Chamarande (Archives de l'Essonne), sur les 19 articles repérés mais dont un certain nombre faisaient double emploi avec les documents trouvés au CAC ou n'intéressaient pas mon sujet, j'en ai consulté 13 avec profit:

- 1502 W 1 Dépliant : « *La circulation pendant la première année d'exploit°* »
1961 (Bideau – Mothe)
- 1502 W 7 Terrassements - Plans d'exécution (53-56)
- 1502 W 10 Corbeil-Nemours : affaires foncières – Enquête parcellaire (59-60)
Réclamations -
- 1502 W 11 -gros dossier- Contournement de Corbeil: Contentieux (55-65)
- 1502 W 12 Contournt Corbeil : affaires foncières (55-56) Grigny/Coudray Mcx
Dossier DUP plan 1 / 5 000^e (55) carte Michelin avec prolongt
vers Fbleau
- 1502 W 13 Contournt Corbeil : affaires foncières enquêtes parcellaires (55-56)
- 1502 W 61 Paris-Corbeil : Etudes / Conférences entre services (47-53)
- 1502 W 99 Etudes de tracés – Plans et divers (49-61)
Plan au 1/10 000^e Janvier 50 + qqques photos chantier (57-58)
- 1502 W 124 Branche RN 5 (43/59)
- 1502 W 225 Péage du Plessis-Chenet (58-63)
- 1502 W 227 -gros dossier- Réclamations (57-67) -un tiers sur Savigny-
- 1502 W 1138 Savigny : affaires foncières (acquis° - exprop°) 54-66
- 953 W 117 origine : Préfecture S&O (DAC) Affiche officielle 1951 (création AS)

J'ai pu également prendre des copies de documents photographiques contenus dans les articles suivants (qui correspondent chacun à de simples enveloppes, non classées chronologiquement –entre 1957 et 1961-, ni par thèmes – il s'agit en règle générale de clichés du chantier de construction de l'autoroute) :

1236 W 39 – 40 – 41 – 42 – 43 – 44 – 45 – 46 – 47 – 48 – 49 – 50 – 51 – 53 – 55

* A Dammarie-les-Lys (Archives de Seine-et-Marne), l'exploitation a été rapide, puisque les archives des Ponts-et-Chaussées n'ont pas été reversées, et que

l'on ne sait même pas ce qu'elles sont devenues... (témoignage de M. Tavenot, DIRIF, ancien de la DDE).

J'ai cependant pu consulter deux cartons intéressants :
3344 W 167 (*déposé par les Eaux et Forêts*)
nombreux articles de journaux, brochure P&C 77 « *Autoroute Corbeil-Nemours* »
68 J 23 (*déposé par les « Amis de la Forêt »*)
nombreux doubles de courriers, articles de journaux, dessins...

Fort heureusement, ainsi que je l'ai précisé ci-dessus, les échanges des SO avec la DR et le SSA sont constants, et beaucoup de documents émanant des P&C 77 ont pu être consultés dans les archives déposées au CAC.

4 – Archives Municipales

Avec le sentiment d'avoir exploité l'essentiel de ce qui était disponible aux Archives Nationales, à savoir les archives laissées par les services de l'Etat concepteurs du projet, j'ai voulu ensuite examiner la façon dont celui-ci avait été appréhendé au niveau local par les communes traversées. J'ai donc repris le tour des mairies : j'en ai visité 17. (J'ai négligé, je l'avoue, certaines mairies de communes rurales –à l'époque-, telles que Rungis et Wissous).

Une seule mairie, parmi toutes celles visitées, possède des archives spécifiques « *Autoroute du Sud* » : il s'agit d'Arcueil^c (plusieurs cartons, pas tous accessibles). J'ai trouvé là, à ma grande joie, les comptes-rendus des réunions « officielles » du CM, mais aussi du Syndicat de Défense des Expropriés. Ces documents confirmaient le sentiment qui s'était forgé au vu de ceux trouvés au CAC : Arcueil avait été, pour plusieurs raisons, le point de passage le plus problématique.

Outre les 21 délibérations du CM entre 1950 et 1959, photographiées sur le registre, j'ai pu explorer les cartons suivants :

25 W 23 nombreuses coupures de journaux
registre d'enquête publique août 1951 (pétitions...)
Bulletins municipaux

40 W 59 acquisition de terrains pour remplacement du stade

O1 219 (deux cartons) comptes-rendus du Syndicat de Défense

+ hors-cote : photographies de maisons expropriées

^c – il me faut saluer deux archivistes particulièrement serviables et compétentes : Mmes Lizée et Bogers, avec qui je suis resté longtemps en relations et que je remercie encore une fois ici.

Dans les autres mairies visitées, mes investigations, par la force des choses, se sont limitées à l'examen des registres du Conseil Municipal entre 1950 ou 55 et 1960 ou 65 (selon l'endroit) :

GENTILLY (presque rien sur « branche Ouest » -400 m sur Gentilly-, mais beaucoup de documents sur « branche Est »)

LE KREMLIN-BICETRE quasiment rien sur l'AS

VILLEJUIF quasiment rien, mais un service d'archives exceptionnel !

L'HAY-les-ROSES qqques délib° (50-53) mais pas de service d'archives et incendie de la mairie en septembre 2002...

CHEVILLY-LARUE qqques délib°

CHILLY-MAZARIN « accueil dans un couloir...

SAVIGNY-sur-ORGE « essentiellt sur le pb de Grand-Vaux

CORBEIL-ESSONNES une délibération en 1955 !

CHAILLY-en-BIERE qqques délib°

BARBIZON «

FLEURY-en-BIERE «

MILLY-la-FORET une délib° en 1962 ! (pb du péage...)

ARBONNE nombreuses délib° (expropr° de terrains communaux, dégâts du chantier, nuisances...)

ACHERES-la-FORET « (remembrement, création aire de service, chemins coupés...)

URY « (remembrement, pb du péage, nuisances...)

La CHAPELLE-la-REINE rien !

Bien entendu cette « quasi-absence » de l'autoroute dans la plupart des registres des CM lors de sa phase d'étude et de création est signifiante, de même que, a contrario, l'existence d'une importante collection d'archives à Arcueil.

5 – DIVERS

J'ai passé trois journées à l'Ecole des Ponts et Chaussées, à Champs-sur-Marne ; j'ai pu y trouver quelques ouvrages sur les ingénieurs des P&C, et j'ai compulsé deux périodiques sur une longue durée -il en sera question dans la « Bibliographie ».

5 – TEMOIGNAGES

J'ai eu la chance de pouvoir joindre un « grand témoin », M. Georges REVERDY, ingénieur d'arrondissement à Corbeil de 1955 à 1961, puis à Melun de 1961 à 1965, et qui a donc participé de près à la construction de l'autoroute en grande banlieue. Il a bien voulu répondre à mes questions lors d'une rencontre à Angers en septembre 2008, puis par écrit, et assurer une relecture régulière de mes écrits.

J'ai pu également, grâce à lui, contacter et rencontrer l'ancien ingénieur de l'arrondissement de Fontainebleau entre 1957 et 1964, M. Henri Cyna, qui m'a fourni des précisions extrêmement intéressantes sur les personnels des P&C de Seine-et-Marne et sur la construction de l'autoroute dans ce département.

Le Service Communication de la mairie d'Arcueil a bien voulu insérer mon

Il était une fois l'autoroute

■ Jean-Luc France Barbou prépare un mémoire de mastère intitulé « Paris - Ury : l'insertion de l'autoroute du sud à travers la banlieue parisienne (1934-1964) » et cherche à recueillir des témoignages de riverains arcueillais expropriés ou simplement de personnes qui ont vu construire l'autoroute.
Contacts : Jean-Luc France Barbou,
01 64 24 10 47,
jlucfb@aliceadsl.fr ;
communication@mairie-arcueil.fr.

Arcueil notre cité n° 194 • février 2009 • 9

« appel à témoignages » dans son bulletin municipal de février 2009 – résultat mitigé, puisque je n'ai pu rencontrer qu'une personne, Mme Simone F. Ma requête est certainement venue quelques années trop tard...

J'ai retrouvé le fils du général Pennacchioni, exproprié à Savigny (voir p. 290-291), qui a eu grand plaisir à parler de sa maison d'enfance, cernée aujourd'hui par les talus de l'échangeur.

Après avoir écrit mon troisième chapitre, j'ai souhaité le présenter aux « Amis de la Forêt » à Fontainebleau, mais cette association, si active contre le projet de tracé à travers la forêt, n'a plus d'adhérent ayant connu ces événements.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages généraux

DUBY Georges *Histoire de la France urbaine* T. IV Seuil 1985
 SIRINELLI J.-F. (dir°) *La France de 1914 à nos jours* PUF 1993
 Who's who 71/72 et 92/93

Ouvrages spécialisés sur l'histoire de la route et des transports

DARMON Olivier *La route autrefois* Hoëbeke 2004 (ouvrage grand public, très illustré)
 NEIERTZ Nicolas *La coordination des transports en France*
 CHEFF / Imprimerie Nationale 1993
 REVERDY Georges *La route en France au XX^e siècle* PENPC 2007
 (T. I : 1900-1951 / T. II : 1952/2000)
 REVERDY Georges *Atlas historique des routes de France* PENPC 1986
 REVERDY Georges *Histoire des routes de France* Que sais-je ? PUF 1995
 WINGHART Jean-Antoine *L'Europe des autoroutes* Que sais-je ? PUF 1997

Ouvrages spécialisés sur le corps des Ponts et Chaussées

Annuaire des Ponts et Chaussées 1968
 BRUNOT A. et COQUAND R. *Le corps des Ponts-et-Chaussées* Editions du CNRS 1982
 CORONIO Guy (sous dir° de) *250 ans de l'Ecole des Ponts en cent portraits* PENPC 1997

Ouvrages spécialisés sur l'aménagement du territoire et de la Région Parisienne

BASTIE Jean *La croissance de la banlieue parisienne* PUF 1964
 DESPORTES Marc et PICON Antoine *De l'espace au territoire : L'aménagement en France*
 XVI^e / XIX^e siècles PENPC 1997
 FOURCAUT Annie *La banlieue en morceaux* Créaphis 2000
 IAURIF (sous dir° Fouad AWADA) *40 ans en Ile-de-France* 2001
 LABORIE J.-P., LANGUMIER J.-F., de ROS P. *La politique française d'aménagement du*
territoire de 1950 à 1985 La Documentation Française 1985

Ouvrages spécialisées divers

FAUVET Jacques *Histoire du Parti Communiste Français* (t. II : 1939/1965) Fayard 1966
 FOURASTIE Jean *Les Trente Glorieuses* Livre de Poche (Pluriel) 1980
 GAILLARD Marc *L'eau de Paris* Martelle Editions 1995
 KERISEL Jean *Albert Caquot Savant, soldat et bâtisseur* PENPC 2001
 SARRE C.-A. *Les Panhard et Levassor : Une aventure collective* ETAI 2000

Monographies locales

DREYFUS Amélie (sous dir° de) *Silhouette : Arcueil – Portrait de ville* Ville d'Arcueil 1996
 ELLENBERGER Marc *Chevilly-Larue* Alan Sutton 2003
 ESCODA Carlos *Nouvelles chroniques de Villejuif* Escalier D 2008
 FLOHIC J.-L. (sous dir° de) *Patrimoine des communes de l'Essonne* Flohic 2001
 de GANAY Valentine, LE BON Laurent (sous dir° de) *Courances* Flammarion 2003

LEVEAU-FERNANDEZ Madeleine *OPI-HLM Arcueil-Gentilly : 50 ans d'engagement*
 OPI-HLM A-G 1999
 LEVEAU-FERNANDEZ M. *Le Kremlin-Bicêtre : Identité d'une ville* Ville du K-B 1997
 x *Savigny 2000* Ville de Savigny-sur-Orge 1999
 MALCHERE Bernard *Le Coudray-Montceaux* Ville du Coudray-Mcx 1989
 MANGEANT Yvette *Il était une fois... Chevilly-Larue* Ville de Chevilly-L. 1997
 TOUCHET Robert *Arcueil: rues d'hier et d'aujourd'hui* Centre Culturel Erik Satie 2006
 VARIN Jacques *Mémoires d'Arcueil* Temps Actuels 1982

Mémoires de DES

HUDOWICZ Simone *Le remodellement de la banlieue parisienne en fonction de
 l'arrivée de l'Autoroute du Sud* IGUP 1961 (cote D 22)
 MICHELON Eve-Laure *Etude physionomique d'une commune de banlieue : Arcueil*
 IGUP 1966 (cote D 1005)

Périodiques

Bulletin du PCM (revue de l'Association Professionnelle des Ponts et Chaussées et des Mines)
 de 1950 à 1975
Pour mémoire (revue du Comité d'Histoire du MEEDDAT) N° 1 à 5
Revue Générale des Routes (RGR) de 1936 à 1961 (collection incomplète à l'ENPC)

Brochures diverses

COQUAND Roger *Routes* Eyrolles 1956
 DREYFUS G., MONNERET Y., REVERDY G. *Examen de quelques problèmes posés par
 l'exécution des travaux dans le département de la Seine* Supplément aux « Annales de
 l'ITBTP » Juin 1960
 Supplément Bulletin du PCM *Autoroutes françaises an VI* 1967
 URF (UNION ROUTIERE DE FRANCE) *Les autoroutes et l'avenir de la circulation routière
 internationale* mars 1958

Documents audiovisuels (à l'INAthèque – Paris)

RTF (diffusé le 9 juin 1959 au JT) *Visite par le préfet de la Seine du chantier du
 raccordement de l'Autoroute du Sud au Boulevard Périphérique* (1 mn)
 Cote INA : CAF 97501317
 ORTF (diffusé le 5 avril 1960 / « Les grandes réalisations françaises »)
L'Autoroute du Sud (avant inauguration) - interviews de G. Dreyfus et G. Reverdy
 Cote INA : CPF 86622730

PROLOGUE

I - L'invention de l'autoroute et ses débuts en France

L'automobile, dont l'industrie apparaît en France à la fin du XIX^e siècle, compte 3 000 véhicules en circulation en 1900, 100 000 en 1919, un million en 1928, deux en 1939, six en 1960 (et 24 en 1995)¹. Elle utilise à ses débuts un réseau routier réservé jusque-là au trafic hippomobile, trafic lent et d'« intérêt local », les transports à longue distance s'effectuant alors par chemin de fer, pour les hommes comme pour les marchandises.

Ce réseau routier « en pleine déchéance » à la fin du XIX^e siècle (le Plan Freycinet de 1878 lui consacre 3 % des crédits alloués aux chemins de fer et aux canaux) est progressivement adapté, surtout après la Première Guerre mondiale, aux besoins de l'automobile : goudronnages, rectifications de tracés, élargissements, suppressions de bombements et de passages à niveau, etc... Dans les années 30, des programmes d'équipement routier successifs attribuent la priorité à quelques « grands itinéraires internationaux », qui bénéficient également des programmes de grands travaux contre le chômage. Renouant ainsi avec la glorieuse tradition de Trudaine et de l'Ecole des Ponts et Chaussées, la France se targue, dans les années 30, d'avoir « le plus beau réseau routier au monde ».

Cependant, la difficulté à améliorer la traversée des agglomérations, notamment la banlieue parisienne où l'on construit quelques déviations bienvenues mais insuffisantes (ex : Villejuif, Maisons-Alfort...) conduit quelques « visionnaires » à préconiser la construction d'axes réservés au trafic automobile.

C'est en Allemagne, en 1909, qu'apparaît le concept autoroutier : la société AVUS construit à l'Ouest de Berlin une chaussée à voies séparées sur 10 km et à péage. Elle ne sera mise en service qu'en 1921, et c'est donc aux Etats-Unis, sur l'île de Long Island, qu'est ouverte au trafic, en 1914, la première voie de type autoroutier.

Cependant, la notion de croisement à niveaux séparés n'apparaît qu'en 1923 en Italie, avec Puricelli, qui construit entre Milan et Varese (85 km) la première autoroute digne de ce nom : elle sera rapidement suivie d'autres « autostrades » reliant les plus grandes villes italiennes. Exemple suivi aux Pays-Bas et en Allemagne (Cologne-Bonn, 1932). Lors du congrès de l'AIPCR² à Milan en septembre 1926, les ingénieurs italiens obtiennent la reconnaissance internationale de leur concept (c'est ce que l'on appelle la « charte de Milan ») de « routes spéciales

¹ – G. REVERDY : « *Histoire des Routes en France* » Que sais-je ? PUF 1995 (p. 91)

² – « Association Internationale pour le Progrès de la Circulation Routière », qui organise des congrès mondiaux sur la route depuis le début du XX^e siècle.

réservées aux automobiles », concédées par les pouvoirs publics, soumises à péage, fermées et gardées aux extrémités, exemptes de croisements à niveau et d'accès pour les riverains.

En France apparaît la même année la « Revue Générale des Routes et de la Circulation Routière » (RGR), qui fait rapidement figure d'organe officiel de la route, de sa technique, de ses problèmes et de son avenir : « *La voirie routière ou urbaine pose l'un des problèmes les plus urgents de l'heure actuelle. L'intensité de la circulation automobile augmente depuis quelques années dans des proportions formidables* »³. La revue fait une large publicité aux réalisations italiennes et des autres pays. Des ingénieurs français établissent alors les premiers projets d'auto-
routes : dès 1927, les Ponts et Chaussées de Seine-et-Oise étudient un projet pour dégager les sorties Ouest de Paris, traversant le parc de Saint-Cloud et éclatant en deux branches vers les RN 10 et 13 : cette préfiguration de l'Autoroute de l'Ouest reçoit un refus catégorique des Beaux-Arts⁴ ; une commission ministérielle le juge cependant indispensable, et il pourra être déclaré d'utilité publique quelques années plus tard (1935) dans le cadre du « plan Marquet » (voir p. 37).

De même, un premier avant-projet d'autoroute Paris-Lille est présenté en 1929 au Conseil Supérieur des Travaux Publics par l'ingénieur Pigelet –sans succès. Avec l'industriel Lainé, il a créé une « Compagnie des Autoroutes », et il sera à l'origine de la création à Genève, en 1931, d'un « Bureau International des Autoroutes » ; il organisera même un « congrès international » en vue d'obtenir un plan d'ensemble européen.

De fait, au début de 1933, le CSTP examine un projet de réseau autoroutier couvrant tout le territoire : mais les hypothèses de trafic sont jugées absurdes, et le Touring-Club de France, dont on verra dans ce mémoire l'influence et le rôle qu'il sait jouer auprès du ministère, proclame son indifférence : « *L'autoroute n'intéresse pas le tourisme* ». C'est l'apparition de la lancinante « question des autoroutes », en suspens pendant trois décennies : sont-elles indispensables et facteurs de développement, ou bien inutiles et ruineuses, compte tenu de « *l'excellent réseau routier* » disponible, et de la situation financière du pays ? Les déclarations ministérielles donnent la priorité à l'amélioration du réseau existant :

« *Il faudra y arriver un jour, mais pour le moment, grâce à l'amélioration sans cesse poursuivie de notre admirable réseau routier, ce serait du superflu que nos crédits ne nous permettent pas* ». (Gaston Gérard, septembre 1931)

« *Pas de routes de munificence, pas d'autoroutes ; il faut améliorer d'abord ce qui existe ; pour le reste, on verra plus tard* ». (Albert Bedouce, 1936)

Il faut l'ardente nécessité de maintenir des emplois pour que soit ouvert, dès 1935, le chantier de l'Autoroute de l'Ouest. Celle-ci figure dans le PARP (Projet d'Aménagement de la Région Parisienne, dit « Plan Prost » - 1934), comme celles

³ - RGR n° 1 (janvier 1926)

⁴ – en raison surtout de l'atteinte au parc de Saint-Cloud, et accessoirement à la forêt de Marly.

du Nord, de l'Est et du Sud ; mais il ne s'agit là que de courtes « autoroutes de dégagement », ne traversant que la banlieue, de même que celles prévues au Sud de Lille et au Nord de Marseille. Du fait de la situation financière de la France à la fin des années 30, puis de la guerre, tous ces projets restent dans les cartons jusqu'aux années 50, à l'image de l'Autoroute du Sud, sujet de ce mémoire.

Pendant ce temps l'Italie de Mussolini poursuit son programme national d'équipement autoroutier, reliant les principales villes : il s'agit là de réelles « autoroutes de liaison » ; l'Allemagne réalise les projets conçus sous la république de Weimar (1929) : 7 000 km d'autoroutes, à raison de 1000 par an à partir de 1937 -soit 250 000 hommes mobilisés, ce qui contribue fortement à la résorption du chômage. (Le fait que l'autoroute soit promue par ces deux pays totalitaires justifiera les réticences d'une partie de l'opinion française.)

Cet effort gigantesque n'est d'ailleurs pas sans inquiéter le monde politique français, ainsi que le montrent les débats de janvier 1937 à la Chambre : « *L'Allemagne construit un réseau formidable d'autoroutes qui, il faut bien le craindre, n'est pas destiné à la seule satisfaction de son trafic en temps de paix*⁵ ». Mais la nécessité de l'imiter ne s'impose pas pour autant : « *Le réseau français est suffisamment dense pour rendre superflue la création d'un réseau complet d'autoroutes*⁵ ».

La « question des autoroutes » est donc pendante lorsque survient la guerre, mais ressurgira la paix revenue ; elle bénéficiera alors de la réflexion menée par les Pont et Chaussées et divers organismes sous l'Occupation (voir p. 67-69). Le chantier de l'Autoroute du Sud sera lancé avant même que la loi ne donne enfin aux autoroutes un « statut légal » (18 avril 1955).

II - LE PROCESSUS D'ELABORATION ET DE DEFINITION D'UNE AUTOROUTE (dans les années 50, d'après l'exemple de l'Autoroute du Sud)

La décision de construire une autoroute est bien évidemment du ressort des plus hautes autorités de l'Etat : ainsi, c'est le Gouvernement Provisoire qui, dès 1944, décide de faire le « grand Orly » et de le raccorder à Paris par une autoroute. Mais une fois le tracé arrêté –ce qui, on le verra, peut prendre plusieurs années– le gouvernement en place n'intervient plus guère sur le projet en-dehors des attributions budgétaires, qui à partir de 1952 sont facilitées par la création du FSIR

⁵ – RGR février 1937 p. 30/32

(Fonds Spécial d'Investissement Routier) mais restent tributaires de la situation financière du pays (« impasse budgétaire » de 1957).

Dans la grande tradition de leur corps, les ingénieurs des Ponts et Chaussées jouent un rôle essentiel dans le processus d'élaboration et de définition d'une autoroute dans les années 50. Ils dirigent à la fois les services ministériels (Direction des Routes, -DR- et Service Spécial des Autoroutes –SSA-, qui en dépend directement) et les « services ordinaires » (SO), services départementaux des Ponts et Chaussées.

La Direction des Routes du Ministère des Travaux Publics, composée de deux bureaux jusqu'en 1936, « *n'a commencé à se développer qu'avec l'accroissement de la circulation automobile et la création des premières autoroutes : 3 bureaux en 1936, 4 après la guerre, 6 en 1966*¹ ». Elle a le même directeur, André Rumpler, de 1945 à 1958, c'est-à-dire pendant l'essentiel de la période qui nous intéresse ici ; mais celui-ci connaît onze ministres...

Le SSA remplace en 1948 le SEANF (Service d'Etude de l'Autoroute Nord de la France), créé en 1942 sans doute sous l'impulsion de l'occupant (relier Paris aux autoroutes allemandes ?). Selon G. Reverdy², ce service, qui dispose alors de moyens limités, est « *méprisé* » par les ingénieurs en chef, ceux-ci « *très jaloux de leurs prérogatives* » et désireux de ne pas le voir « *empiéter* » sur elles. Il est dirigé jusqu'en novembre 1958 par Pierre Moch (devenu Mothe en mars 1954) ; il est successivement installé dans les locaux du ministère, 24, rue de l'Université, puis 244, bld St Germain, et enfin, à partir de 1958, rue Liancourt (14^e arrt), « *dans des locaux convenables* ». Il va alors s'étoffer, sous la direction de André Thiébault, jusqu'à compter une centaine d'ingénieurs et de techniciens au début des années 60, dont un ingénieur-paysagiste (voir p. 412-413 et 424). Il se fondera avec le Service Central d'Etudes Techniques dans le SETRA en 1968.

Dans le cas de l'Autoroute du Sud (premier tronçon : Paris-Corbeil), comme on va le voir plus loin, c'est le chef du SSA qui conduit les études préparatoires. Il fait approuver son projet par le ministre (août 1948) ; il est alors autorisé à dresser l'avant-projet sommaire (APS), « *en liaison avec les services ordinaires de la Seine et de la Seine-et-Oise* ».

Celui-ci est prêt en janvier 1949 ; il est, comme de règle, examiné par le CGPC (Conseil Général des Ponts et Chaussées), formé d'anciens ingénieurs en chef. Ce Conseil est l'héritier de l' « Assemblée des P&C », réunie à partir de 1747 par Trudaine. Il est officialisé sous la Révolution, et organisé par un décret de 1804. Il est alors « *chargé de donner son avis sur les projets et plans de travaux et sur toutes les questions d'art et de comptabilité qui lui seront soumises* »³. Ses attributions seront étendues progressivement à tous les secteurs d'intervention du MTP, lui-même créé en 1830 : donc bien après le corps des Ponts et Chaussées...

En 1945/46 est fixée la compétence des 22 IG (Ingénieurs Généraux), chacun responsable d'une circonscription régionale. En 1953, les directeurs du

¹ – « Archives de l'Equipement » p. 45

² – témoignage oral 26 septembre 2008

³ – « Archives de l'Equipement » p. 38

MTP sont intégrés au CGPC, qui en 1956 comprend 46 ingénieurs. (Cette institution se trouvera fortement modifiée après 1960).

Le projet ayant reçu un « avis favorable » du CGPC, il est « pris en considération » par le ministre (DM de novembre 1949). La seconde phase menant à la DUP peut alors commencer. Dans le cas du tronçon Paris-Corbeil, comme on le verra dans le chapitre I-B, celui-ci était prévu dans le cadre du PARP approuvé en juin 1939 ; mais le nouveau tracé est sensiblement différent de celui alors envisagé, et la procédure nécessaire est donc celle d'un modificatif de ce PARP.

Dans ce but, le projet est d'abord examiné par le CARP (« Comité d'Aménagement de la Région Parisienne »), organisme consultatif créé en mai 1941 ; le SARP est son service technique. « *Le CARP et le SARP sont d'une certaine manière les « gardiens du Temple » de l'aménagement urbain en Région Parisienne ; ils ont pour mission de mettre en application le PARP, document d'urbanisme opposable aux tiers* ⁴ ». Tous deux sont rattachés au MRU entre 1944 et 1955, date à laquelle ils sont mis à la disposition du Commissaire à la Construction et à l'Urbanisme de la RP, fonction nouvelle, occupée par Pierre Sudreau (voir p.102). Le SARP sera rattaché en 1962 au Délégué Général au District de la RP.

Ayant obtenu l'avis favorable du CARP, l'avant-projet de l'autoroute Paris-Corbeil est officiellement approuvé par DM du 2 juillet 1951, qui fixe également la dépense autorisée et demande aux préfets d'ouvrir l'EUP. Celle-ci a lieu dès le mois suivant, et à son issue fait l'objet de rapports des deux commissaires-enquêteurs, qui apprécient les observations et réclamations déposées par les particuliers (voire les collectivités) ; ces rapports sont eux-mêmes suivis d'un « avis technique » de l'IC-P&C du département. Le CARP, ayant pris connaissance de ces divers rapports, donne un avis favorable à la modification du PARP, et le MRU peut alors établir un projet de décret, soumis au Conseil d'Etat et signé le 19 décembre 1952 par le Président du Conseil.

Il revient maintenant aux SO de prendre en charge « l'exécution » du projet. Le « service ordinaire » (terme aujourd'hui désuet...) comprend alors en Seine-et-Oise, par exemple, un Ingénieur en Chef installé à Versailles, et plusieurs « Ingénieurs d'Arrondissement », dont celui de Corbeil qui aura directement en charge la construction de l'autoroute dans sa partie Seine-et-Oise (c'est le futur département de l'Essonne). En 1955, cet arrondissement comporte cinq subdivisions territoriales, dirigées par des I-TPE (« Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat »), et cinq subdivisions d'études et de travaux, dont deux affectées à la construction de l'Autoroute du Sud.⁵

Première étape : les longues et toujours difficiles procédures d'acquisition et d'expropriation (ce que, dans leur jargon, les hommes du métier nomment « *dégagement des emprises* »). Cette tâche commence par l'établissement d'un « plan par-

⁴ – IAURIF : « 40 ans en Ile-de-France - Rétrospective 1960-2000 » p. 29

⁵ – G. REVERDY : « Mémoires d'un ingénieur ordinaire » texte dactylographié, non daté

cellaire » sur la base d'un « avant-projet détaillé » (APD), figurant très exactement les parcelles ou fractions de parcelles visées, et d'un « Etat » dressant la liste des propriétaires. Ceux-ci sont invités par l'Administration à négocier « à l'amiable », ce qui est un gain de temps pour celle-ci, sur la base de l'estimation fournie par le Service des Domaines, et après autorisation de la « Commission de Contrôle des Opérations Immobilières » (CCOI). Dans le pire des cas, après recours aux « Commissions Arbitrales d'Evaluation », le différend peut être soumis au Tribunal de Grande Instance (voir p. 320-322).

Une fois cette étape franchie –ce qui peut prendre plusieurs années, surtout s'il s'ajoute les obligations du relogement, comme à Arcueil, les Services Ordinaires peuvent établir les « plans d'exécution », à partir de l'avant-projet dressé par le SSA ; ils peuvent lancer les marchés, et il leur reviendra de contrôler l'activité des entreprises retenues.

TABLEAU CHRONOLOGIQUE RECAPITULATIF

	Premier tracé	Paris-Corbeil	Corbeil-Macherin / Chailly (RN 7)	St Germain – Nemours
<i>Etude préliminaire</i>		12.09.1947	30.12.1953	fin 1954
<i>DM</i>	20.07.1934	18.08.1948	6.12.1954	
<i>APS</i>	Seine : 15.01.1935 S&O : sept. 1935	30.01.1949	25.06.1956	
<i>Approb° APS</i>	29.11.1935	2.07.1951	10.09.1956	<i>id</i>
<i>EUP</i>	Seine: 15/30.06.36 S&O: sept. 36	20.08/22.09.51	18.02/12.03.57	<i>id</i>
<i>DUP</i>	Néant	(modif° PARP): 19.12.1952	3.10.58	<i>Id</i>
<i>Début des travaux</i>	/	début 1953	été 1961	novembre 1961
<i>Ouverture au trafic</i>	/	13.04.1960	22.12.62	St G. /Ury : 29.05.64 Ury/Nemours: 8.04.1965
<i>Remarques</i>		+ <i>Intégr° contournt Corbeil :</i> Etude : 22.06.54 DM : 6.12.54 DUP : 7.12.55 et 10.08.56	<i>Substit° Macherin/Chailly:</i> DM : 15.10.57 <i>EUP complémentaire : déc. 57</i>	

III - Les hommes de l'Autoroute du Sud

Le 12 avril 1960, lors de l'inauguration du tronçon Paris-Corbeil (voir p. 322-328), tous les anciens Ministres des Travaux Publics, qui ont connu de plus ou moins près cette difficile gestation, sont invités. Ils sont encore seize de ce monde... L'instabilité ministérielle des deux républiques déchues, et, par suite, la brièveté de leur présence dans cette fonction, justifiera qu'on ne s'arrête pas sur leurs noms –pourtant parfois restés dans l'Histoire, mais rarement pour leur rôle à la tête du MTP : Daladier, Pinay, Chaban-Delmas...

Il est manifeste en revanche que pour la période qui nous intéresse ici une stabilité parfaite marque la Direction des Routes, qui, au sein du MTP, a la haute main sur les projets autoroutiers. André Rumpler, qui a été à partir d'octobre 1940 l'adjoint de Jacques Boulloche, le remplace après sa déportation (6 août 1944) et restera en fonction jusqu'à sa retraite, en 1959, soit près de deux décennies à la tête de cette DR –et onze ministres... On verra dans les pages qui suivent qu'il tient le plus souvent la plume du ministre, dont la tâche se borne à signer.

Né en 1894, polytechnicien, il était sorti de l'ENP&C en 1922 et avait été entre les deux guerres détaché aux travaux des aérodromes d'Orly et du Bourget². En tant que président du PCM¹, il écrit en janvier 1944 au ministre Bichelonne pour s'élever énergiquement contre les réquisitions de personnels des P&C au bénéfice de l'Organisation Todt, et contre plusieurs mesures qui lui apparaissent « entachées d'irrégularité » : langage courageux cette année-là... Il sera président de l'AIPCR (voir p. 23) de 1953 à 1969, et décède en 1976.

En 1959, son remplaçant est son adjoint depuis 1952 Roger Coquand (ENP&C 1934), titulaire du cours de Routes dans cette école depuis 1953 ; il quittera la DR en 1967.

Cependant le vrai « père » de l'Autoroute du Sud et par conséquent l'ingénieur le plus « présent » dans ce mémoire est Pierre Moch / Mothe (modification du nom en mars 1954³).

Pierre Mothe a été, entre 1954 et 1957, président du PCM ; à la suite de son élection, il s'est présenté en quelques lignes dans le bulletin de l'association⁴. Né en 1906, ENP&C 1931, affecté dans plusieurs villes de l'Est, puis à Versailles ; guerre 39-40, Dunkerque, « dont (il est) peut-être le dernier parti, en barque et à la rame, au matin du 4 juin 1940 ». « Atteint par les lois raciales dictées par l'occupant (sic), la solidarité professionnelle intervint pour moi : le Corps même des P&C m'étant interdit, je suis reclassé dans le Cadre latéral, et à ce titre attaché au Commissariat aux Sports où je réussis, sans dommages irrémediables, à attendre

² – RGR Février 1960

¹ – PCM : Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

³ – cette modification est sans doute due à la raison qu'il évoque lui-même quelques lignes plus loin, mais aussi au fait qu'il s'agit aussi du nom d'un ministre de l'Intérieur socialiste (1947-48), Jules Moch, avec lequel il ne semble pas avoir de lien de parenté proche, mais qui a laissé le souvenir, notamment dans les milieux communistes, de « fusilleur des ouvriers » (voir p. 179 et 190)

⁴ – Bulletin du PCM Mai 1954 p. 7

la Libération ». Il dirige le SSA de 1947 à 1958 ; il remplace Michel de Buffévent, « père de l'Autoroute de l'Ouest » à Versailles le 1^{er} décembre 1958, puis devient IGP&C en 1968. Il décède en 1992.

En juillet 1954, il prenait position dans le bulletin du PCM dans une controverse au sujet de la construction d'un pont dans le Maine-et-Loire –mais on peut sans doute comprendre qu'il s'appliquait à lui-même la contrainte:

« L'Ingénieur se doit de faire « œuvre belle », fût-ce en consentant une dépense supplémentaire. Je ne saurais que me réjouir de constater que les Ingénieurs en Chef sont sensibles à ces questions d'esthétique ».

A la tête du SSA, il a pour « premier adjoint » Yves Monneret, IC-P&C, qui conçoit tous les ouvrages d'art de l'autoroute ; nommé à ce poste en 1950, il y est encore en 1960. Il poursuivra sa carrière au sein du SETRA, toujours dans le domaine des ouvrages d'art, et décèdera en 1971. Les autres adjoints pour des durées que je n'ai pu définir sont G. Riant, Georges Fréchède, Chanau, Alain Lagier, Pierre Armengaud, qui assurera l'interim entre le départ de Mothe en décembre 1958 et la nomination de son remplaçant André Thiébault ⁵.

Le SO de la Seine est dirigé de 1947 à 1955, soit pendant toute la période d'études de l'Autoroute du Sud, par Louis-Alexandre Lévy, ENP&C 1922 ; il a participé à la Résistance sous le nom de Colonel Leprince. En mai 1950 il est nommé membre de la Commission Centrale d'Etudes pour le Plan d'Aménagement National au MRU. Devenu IG, il prend sa retraite en avril 1968. De 1955 à 1960 ce service est dirigé par Jean Lapébie (ENP&C 1922) ; en 1960 celui-ci devient IG et est remplacé par son adjoint Emile Bideau (ENP&C 1933).

L'ingénieur de l'arrondissement Sud du département de la Seine, donc directement impliqué dans l'étude et la réalisation de l'autoroute, est Gilbert Dreyfus, en place de 1950 à 1960. Né en 1916, polytechnicien, ingénieur de l'Armement, il travaille à Tarbes en 1942/43, puis s'évade de France et s'engage dans la France Libre ; il fait l'ENP&C à son retour. Après son « décennat » parisien, il sera IC à Lille, puis DR de 1967 à 1971, directeur général d'Aéroport de Paris jusqu'en 1981 et enfin président de la SEANF (Autoroutes du Nord de la France).

Il convient de préciser que le SO de la Seine n'est pas compétent à l'intérieur de la Ville de Paris, « fief » des Services Techniques de la Ville (STVP), dirigés par l'IC Vanneufville pour toute la période qui nous intéresse.

Le SO de la Seine-et-Oise est dirigé de 1947 à 1958 par l'IC Michel de Buffévent, né en 1900, ENP&C 1924. En poste à Caen, puis à Versailles de 1927 à 1941, il conçoit l'Autoroute de l'Ouest, première autoroute française : parmi les innovations, d'abord le tunnel sous le parc de Saint-Cloud, tunnel à grande section pour une circulation urbaine intense, d'où d'énormes problèmes de ventilation ; ensuite, le revêtement bétonné, dont de Buffévent se fera l'ardent défenseur pour les autres autoroutes. (Du fait de la guerre, seule la branche Nord sera partiellement

⁵ – tous ces renseignements sont déduits de l'examen approfondi des entêtes et signatures sur les documents d'archives exploités, et d'avis de nominations dans le Bulletin du PCM

mise en service en juillet 1941, et la totalité de l'autoroute, jusqu'aux RN 10 et 13, en juillet 1950). Après six années dans le Loir-et-Cher, il revient à Versailles comme IC, succédant à Léon Stahl, et fait bénéficier de son expérience le nouveau projet de l'Autoroute du Sud. Il décède en 1983.⁶

Mais l'ingénieur qui, en Seine-et-Oise, suit au plus près ce projet est l'ingénieur d'arrondissement de Corbeil : à Henri Monnier, parti IC à Alençon, succède en novembre 1955 –au moment où s'ouvrent les premiers chantiers- Georges Reverdy, qui restera à Corbeil jusqu'à la fin de 1961. Né en 1925, ENP&C 1949, il a d'abord été ingénieur à Angers de 1949 à 1955. Il « suivra » (sans l'avoir prémédité) la progression de l'Autoroute du Sud en partant pour Melun (arrondissement Centre de la Seine-et-Marne), puis comme IC de l'Yonne de 1965 à 1968, avant de poursuivre sa carrière en Loire-Atlantique, puis dans le Rhône. Il a rédigé à l'époque de nombreux articles techniques –son domaine de prédilection- sur les difficultés et innovations du chantier de l'autoroute, puis s'est reconverti, la retraite venue, en « historien de la route française »⁷.

Enfin, le SO de Seine-et-Marne est dirigé entre 1951 et 1964 par Pierre Arribehaute (ENP&C 1932), qui a été précédemment ingénieur d'arrondissement à Fontainebleau ; ces dates découlent de sa signature au bas de documents d'archives, et cette période peut donc être légèrement extensive. Mais cette durée est déjà assez exceptionnelle, pour un personnage haut en couleurs, fantasque et peu procédurier... Il est décédé en 1996. (Sa photographie figure sur le document 146, p. 422).

Deux arrondissements sont concernés en Seine-et-Marne par le tracé de l'autoroute : l'arrondissement Centre (Melun et environs), dirigé par Martin, puis Reverdy ; l'arrondissement Sud (Fontainebleau/Nemours), dirigé par Henri Cyna (ENP&C 1951); celui-ci était ingénieur à Nantes de 1951 à 1957 ; en 1964 il prend une disponibilité, et poursuivra sa carrière dans le secteur privé -notamment Cofiroute, dont il est aujourd'hui président d'honneur :

« Les décisions définitives prises et les enquêtes parcellaires menées, les études, les appels d'offre et la construction ont été laissées entièrement à l'initiative des ingénieurs d'arrondissement. M. Arribehaute m'avait chargé des études pour toute la traversée de la Seine-et-Marne, ainsi que de la coordination des travaux d'Arbonne à Egreville. Les travaux de la section entre Le Plessis-Chenet et Arbonne ont été menés par François Martin, puis Georges Reverdy »⁸.

⁶ – témoignage de son fils Bertrand + G. REVERDY « Histoire des routes en France au XXe siècle » tome 1 p. 190-191

⁷ – témoignage oral + notice biographique de l'auteur en tête de son ouvrage « Atlas historique des routes de France »

⁸ – témoignage écrit de H. Cyna (11 mai 2009)

IV - QUI SONT LES INGENIEURS DES PONTS-et-CHAUSSEES des années 50 ?

Quitte à répéter une lapalissade aux yeux des « gens du métier », je relèverai tout d'abord que la conception et la construction de l'Autoroute du Sud (mais c'est certainement vrai pour tous les projets de cette importance) ont été intégralement prises en charge –voir ci-dessus- par des ingénieurs des Ponts et Chaussées, qu'ils exercent leur activité dans les bureaux ministériels ou dans les services départementaux. Il convient de rappeler aux profanes –dont j'étais avant de m'intéresser à ce sujet- qu'un ingénieur des Ponts et Chaussées, dans le cas alors le plus fréquent, est sorti de l'Ecole Polytechnique avant d'intégrer l'ENP&C⁸, et ceci dans les premiers rangs : ce « corps » constitue donc l'« élite » de la haute administration française, et ses membres en ont parfaitement conscience.

D'où viennent-ils ? Il se trouve qu'en mars 1957, le Bulletin du PCM publie une étude de quatre pages, intitulée : « *Origines sociales des I-P&C issus de l'X* » : cette étude porte donc sur 507 dossiers individuels des I-P&C en activité ou en détachement au mois d'octobre 1956 : 70% d'entre eux environ sont en service auprès du MTP, et 30% sont détachés auprès d'autres administrations. Elle concerne donc, notamment, tous les ingénieurs sus-mentionnés. Le critère retenu est la profession du père, figurant sur l'extrait de naissance fourni à l'entrée à l'X :

- <i>Fonctionnaires de l'Etat</i>	:	210
<i>dont P&C</i>		26
<i>Educ° Nationale</i>		68
<i>Autres</i>		64
<i>Officiers</i>		52
- <i>Fonctionnaires déptaux et communaux</i>		7
- <i>Ingénieurs et agents des chemins de fer</i>		29
- <i>Professions libérales (médecins, notaires...)</i>		55
- <i>Agriculteurs, ingénieurs agronomes</i>		9
- <i>Industrie</i>	:	88
<i>dont Industriels</i>		15
<i>Ingénieurs civils</i>		40
<i>Artisans divers</i>		21
<i>Agents de maîtrise, employés, ouvriers</i>		12
- <i>Commerce</i>	:	90
<i>dont Négociants</i>		43
<i>Employés, comptables</i>		21

⁸ – depuis 1907, les 2/3 des I-P&C –au moment où ils intègrent l'ENP&C- sont recrutés à la sortie de l'X, le dernier tiers à l'issue de concours ouverts aux I-TPE, corps annexe créé en 1920.

L'auteur de l'étude relève que

« tous les milieux sont représentés dans le corps. Le fils du haut-fonctionnaire ou du grand chef d'industrie y côtoie le fils de l'employé de bureau ou de l'ouvrier. (...) Le recrutement des I-P&C par l'X est éminemment démocratique : tout en maintenant une sélection sévère, il est fait appel effectivement à tous les milieux sociaux du pays ».

Mais ne se donne-t-il pas bonne conscience un peu rapidement –cette « bonne conscience » que précisément leurs détracteurs reprochent aux ingénieurs des Ponts et Chaussées ? Car enfin, il n'a relevé que sept fils de « cultivateurs » - alors que l'exode rural, lorsque les ingénieurs étudiés ont été recrutés, n'avait pas encore dépeuplé les campagnes- et trois fils d'« ouvriers »... mais 26 fils de médecins, et 18 fils d'I-P&C ! (bel exemple de reproduction professionnelle...)

En tant que président du PCM, Pierre Mothe livre dans chaque bulletin de l'association, entre 1954 et 1957, une « Page du Président ». Ce qui est tout à fait intéressant pour nous, puisqu'il est aussi la principale « cheville ouvrière » de l'Autoroute du Sud.

En juillet 1954, il cite André Siegfried⁹, qui vient justement de rendre hommage à la haute administration :

« Le dévouement à l'intérêt général a longtemps survécu chez nous sous la forme d'une tradition du service de l'Etat. Cette tradition existe toujours, sans doute davantage dans la haute administration que dans la politique proprement dite. Si j'avais à chercher la stabilité, l'efficacité qui nous manquent à l'étage gouvernemental, je la trouverais plutôt, je crois, dans une administration qui a conservé le sens de l'intérêt public. Peut-être est-ce en administrant bien que l'on fait le plus effectivement de politique utile ».

(dans un article paru dans le Figaro le 11 août 1955, le même Siegfried parlera d'« aristocratie de la compétence technique »).

Bien entendu, il convient de replacer ce discours dans le contexte de la IV^e République ; nous avons vu en effet la grande stabilité des hauts responsables du MTP, par-delà l'instabilité ministérielle.

Mothe commente :

« (...) Nous pouvons légitimement et en toute modestie prendre notre part de cet hommage général rendu aux hauts fonctionnaires. Certes, nous avons bien la certitude de travailler à l'intérêt public, et c'est cette foi qui nous permet (...) de continuer avec passion notre tâche ; il n'est pas désagréable cependant que la valeur du travail de la haute administration soit proclamée par des personnalités particulièrement qualifiées pour la constater.

⁹ - André Siegfried (1875-1959) économiste, politologue, historien, géographe, et éditorialiste au Figaro.

(Toutefois) (...) « pour lutter continûment contre les intérêts privés de groupes ou de clans, pour réaliser trop bien notre impuissance à faire triompher ce que nous savons être les intérêts permanents de l'Etat, pour assister trop souvent à la dilapidation de sommes importantes alors que nous économisons au maximum les crédits qui nous sont octroyés, nous ne pouvons nous leurrer sur les limites de notre action ; elles ne peuvent embrasser qu'une partie des intérêts généraux du Pays ».

« la certitude de travailler à l'intérêt public », « ce que nous savons être les intérêts permanents de l'Etat » : on voit que Mothe se fait une haute idée de sa mission, comme certainement la quasi-totalité de ses collègues. On pourra trouver des manifestations de cette certitude dans son comportement professionnel, par exemple dans le projet de « pénétrante Denfert-Rochereau » (chapitre III-A) ou dans « l'affaire du nymphée » (tracé de l'autoroute à travers le parc de Chilly-Mazarin - III-B).

Mais cette compétence technique unanimement reconnue, qui s'accompagne, on le voit, de la certitude de travailler pour le bien général, n'est pas sans susciter des critiques, et de longue date. Ainsi, dès le XVIII^e siècle, selon Marc Desportes et Antoine Picon⁹,

« les ingénieurs des Ponts s'identifient volontiers à des juges chargés de statuer sur le bonheur de leurs semblables grâce à l'impartialité de leur jugement, mais aussi en raison de la bonté profonde qui les anime ».

Selon ces deux auteurs, cet « outillage mental », pour utiliser un terme d'aujourd'hui, s'est pérennisé à travers les siècles, et leur analyse constitue une sorte de réponse au discours de Mothe en 1954 :

« Utilité, impartialité, mais aussi générosité, telles doivent être les lignes directrices de l'action de l'ingénieur. Ce qui s'esquisse du même coup, ce sont les valeurs et l'idéologie dont vont constamment se réclamer les administrations techniques françaises des XIX^e et XX^e siècles, quitte à verser parfois dans la tentation technocratique. Car l'utilité publique n'est jamais donnée d'emblée ; elle doit être découverte, ou plutôt construite, en se démarquant souvent de l'écheveau complexe des intérêts particuliers ».

De ce délicat travail de recherche de l'« intérêt général » et de « l'utilité publique » par-delà les exigences des intérêts particuliers, souvent légitimes et parfois même vitaux, l'histoire de l'insertion de l'Autoroute du Sud à travers la Région Parisienne fournit assurément une illustration en grand format...

⁹ – M. D. et A. P. : *De l'espace au territoire* PENPC 1997 (p. 45)

Chapitre I

PARIS - CORBEIL (1934 – 1960) :

LES TRACES A TRAVERS LA BANLIEUE

Le développement de l'automobile après la Première Guerre Mondiale conduit les pouvoirs publics à envisager la création d'axes routiers réservés à cette circulation : dès la fin des années 20 est envisagée en France –par quelques visionnaires- la construction d'autoroutes, venant compléter « le plus beau réseau routier du monde », alors si peu adapté à l'automobile.

L'Autoroute du Sud, dont le principe est admis au début des années 30, connaîtra deux décennies de gestation, et les variations de son tracé, minimes ou fondamentales, sont autant de signes de ses difficultés d'insertion dans la banlieue Sud –difficultés d'ordre technique, politique... ou tout simplement humain.

A – Genèse et oubli du premier projet (1934 – 1942)

Le croissance importante du parc automobile, mais aussi sans doute le souci de faire « aussi bien » en ce domaine que l'Allemagne et l'Italie, et en 1934 l'idée de résorber le chômage par les « grands travaux » sont à l'origine d'un premier projet d'Autoroute du Sud.

a – L'autoroute contre le chômage

Par une loi du 14 mai 1932 est prescrite l'élaboration d'un « Projet d'Aménagement de la Région Parisienne » (PARP). Un Comité regroupe architectes, ingénieurs et juristes ; il s'assure la collaboration de nombreux services publics, dont il coordonne les travaux dans tous les domaines concernant l'état et l'avenir de la Région. Ce PARP, qu'on appelle communément Plan PROST -du nom de l'architecte auquel avait été confiée la haute responsabilité du projet- est remis au Ministre de l'Intérieur Albert Sarraut le 14 mai 1934 en vue de son approbation par le Parlement, ce qui ne sera acquis qu'en juin 1939 ; cependant, ses dispositions sont prises en compte dès 1934.

En ce qui concerne les routes, qui ne constituent qu'un des aspects de ce PARP, voici ce qu'en dit la note de présentation du Plan ¹ :

« S'il s'agit des routes, chacun a pu constater combien les sorties de Paris ont besoin d'être améliorées ; elles s'allongent bien souvent entre des murailles de pierres rétrécies au droit des agglomérations importantes, et sont coupées de carrefours qui ralentissent les usagers de la route et diminuent le débit de ces artères, tout comme un robinet qu'on fermerait sur une conduite d'eau (d'où nécessité d'élargissements, de déviations, pas toujours possibles en proche banlieue)

Le projet régional a donc complété ces améliorations en prévoyant un réseau de cinq radiales nouvelles reliant Paris aux RN là où elles sont suffisamment dégagées pour qu'on y circule facilement, et permettant d'atteindre ces RN par un parcours ne comportant aucun croisement à niveau. Les extrémités de ces radiales sont réunies par une grande rocade qui permet d'éviter l'agglomération parisienne en longeant ou en traversant les forêts les plus intéressantes du voisinage de Paris ».



Document 1

*Le Projet d'Aménagement de la Région Parisienne (PARP)
L'Illustration, - 28 mai 1938*

On voit combien cette première idée d'autoroutes –qu'on appelle ici « radiales »- est conçue dans une optique strictement parisienne : il ne s'agit que d'améliorer les « sorties de Paris » (c'est la notion d' « autoroute de dégagement »), et pour cela élargir ou dévier les routes nationales ; mais comme cela ne sera pas suffisant, ou possible, en proche banlieue, on apportera des « amélio-

¹ - Note dactylographiée, non datée - AN-CAC – 770911-5

ractions aux routes actuelles » grâce à des radiales qui s'arrêteront aux limites de l'agglomération. (L'idée de « *traverser les forêts les plus intéressantes du voisinage de Paris* » sera mise en pratique dès l'année suivante, avec le passage de l'Autoroute de l'Ouest à travers la forêt de Marly. La « *grande rocade* », quant à elle, recevra l'appellation courante de « *rocade forestière* »).

Presque simultanément intervient une autre initiative gouvernementale qui va permettre d'entrevoir la réalisation rapide de ces travaux : le Ministre du Travail du Gouvernement Doumergue (en place depuis le 6 février 1934), Adrien Marquet², lance un « Programme de Grands Travaux contre le chômage ». Il peut sembler paradoxal que l'impulsion décisive concernant les autoroutes vienne du Ministre du Travail ; sans doute celui-ci, en ce moment périlleux pour la République, s'inspire-t-il du tout récent « New Deal » de Roosevelt, voire d'autres exemples européens... mais c'est aussi la continuité de la politique d'« outillage national » de André Tardieu (1929-1930). En fait la notion de « grands travaux contre le chômage » est dans l'air du temps, celui de l'après-crise de 1929.

La note déjà citée¹ montre comment s'est opérée cette prise en charge de certains travaux prévus au même moment dans le cadre du PARP :

« Les études relatives au PARP étaient suffisamment avancées lorsque a été élaboré le Programme de Grands Travaux contre le chômage pour qu'on y inscrive certaines des opérations figurant au PARP. C'est ainsi que les radiales automobiles de l'Ouest, reliant la région de St Cloud aux routes de Mantes et de Rambouillet, du Sud, reliant la Porte d'Italie aux routes d'Orléans et d'Arpajon (sic : lire Fontainebleau), et du Bourget, qui améliore la liaison de la partie Ouest de l'agglomération parisienne avec l'aéroport d'intérêt national qu'est Le Bourget, ont été dotées sur le Plan de Grands Travaux. Un crédit de 500 millions a été prévu à cet effet ; un crédit d'à-peu-près égale importance a été réservé pour améliorer les routes actuelles. Lorsque ces travaux auront été effectués, on peut dire que la Région Parisienne aura changé radicalement au point de vue de la circulation routière. »

Sur les cinq radiales prévues au PARP, ne figurent donc plus que trois sur le Programme de Grands Travaux ; on remarquera que si l'Ouest est bien servi, l'Est est oublié.

Dès le 15 mai 1934, Marquet crée par décret un « Fonds Commun de Travail » au moyen des disponibilités des Caisses d'Assurances Sociales, qui allaient ainsi assurer le financement de ces Grands Travaux ; le 29 juin un autre décret « *modifie la procédure en vigueur afin que celle-ci soit exceptionnellement hâtée et simplifiée* »³ ; en juillet, deux arrêtés fixent « *les conditions de travail des ouvriers et l'emploi des matériaux et du matériel pour l'exécution du programme*

² - Adrien MARQUET (1884 - 1955) maire de Bordeaux de 1925 à 1944 – socialiste indépendant

³ - Lettre du Ministre du Travail au Ministre des TP (Cabinet) 27.07.34 - (copie : AN-CAC – 770633-5)

en cause », et un autre précise la répartition des subventions de l'Etat. Enfin, la liste des Grands Travaux est arrêtée le 20 juillet 1934.

« Il importe que les premières réalisations interviennent dans le délai le plus rapproché. Je vous prie (...) de donner aux Administrations et Services qui dépendent de votre département les instructions les plus pressantes pour que, dans la limite des dotations inscrites au tableau ci-annexé, les projets actuels reçoivent sans plus tarder un commencement d'exécution.

Pour ces projets, les approbations administratives nécessaires devront être données dans le courant du mois d'Août pour que les marchés soient passés dès le début de septembre et que les travaux commencent effectivement avant le début d'octobre.

Si cette échéance était dépassée sans qu'aucun chantier fût ouvert, le Gouvernement n'obtiendrait pas l'effet psychologique sur l'économie nationale qu'il attend de la mise en œuvre d'un plan de grands travaux et la déception qui en résulterait dans l'opinion publique serait particulièrement profonde et dangereuse. (...) (Je souhaite) attirer l'attention des collectivités appelées à exécuter les travaux sur la nécessité d'utiliser un nombre aussi élevé que possible de chômeurs (...) »

Ce texte nous permet de comprendre le raisonnement du ministre : des travaux démarrant très rapidement et donnant du travail à un grand nombre de chômeurs, auront un « effet psychologique sur l'économie », et éviteront « une déception profonde et dangereuse » (politiquement, s'entend : on est peu de temps après le 6 février 1934).

Les mesures déjà prises ainsi que le calendrier proposé peuvent apparaître comme un bel exemple d'efficacité gouvernementale. Il est cependant manifeste qu'il y a là une part de précipitation –ou d' « effet d'annonce »-, car on voit mal des travaux de cette importance, décidés en juillet, commencer en octobre ; comme on le verra plus loin il faut quelques années à un projet tel qu'une autoroute pour connaître un début de réalisation⁴.

Quoi qu'il en soit, le MTP a répondu au souhait de Marquet puisque dans le compte rendu⁵ d'une réunion du Comité d'Aménagement de la Région Parisienne (CARP), fin 1934, on peut lire :

« Le Plan des Grands Travaux contre le chômage est venu donner une actualité pressante à certains des projets élaborés par le Comité (...) En ce qui concerne les trois autoroutes prévues au Plan, des études détaillées ont été poursuivies. M. Boutet⁶ a parlé, à la dernière séance du Comité, de l'état d'avancement des projets correspondants, étudiés, chacun en ce qui le

⁴ - encore qu'en ce qui concerne l'Autoroute de l'Ouest, « les travaux de terrassements et d'ouvrages d'art sur les terrains domaniaux de la forêt de Marly furent adjugés (au début de 1935), avant même la déclaration d'utilité publique (mai 1935) » (G. REVERDY – Histoire des Routes de France p. 103)

⁵ - Note dactylographiée : « Les Travaux du Comité d'Aménagement (Projet) » - non daté (fin 34 ?) - AN-CAC 770911-5

⁶ - Daniel BOUTET : Directeur des Routes de 1933 à 1937

concerne, par les Services des P&C des départements de la Seine et de la Seine et Oise, en liaison avec les services techniques du Comité (...). »

Ce sont donc les « *services ordinaires* » des Ponts et Chaussées qui prennent intégralement en charge ces études, « *en liaison avec les services techniques du Comité* » (clause de style ?). Un service spécialisé, placé directement sous l'autorité directe de la Direction des Routes, le « *Service Spécial des Autoroutes* », n'apparaîtra qu'après la guerre.

Si le « *Plan PROST* » a prévu, de façon assez approximative (voir document 1), une « *radiale* » Sud, il revient en effet aux P&C d'effectuer les études nécessaires, et même la définition du tracé. Dès le 15 janvier 1935, les P&C 75 sont en mesure de présenter l'avant-projet en ce qui concerne leur département ⁷ (10 km) -on voit que le calendrier annoncé par Marquet en juillet 1934 est déjà dépassé. M. Giguet, ingénieur de l'Arrondissement Sud, l'a commenté dans une note du 29 décembre 1934 ⁸:

« On a suivi les indications du service technique du CARP, qui estime nécessaire d'entourer ce grand accès à Paris d'espaces plantés dans toute la région de Villejuif, qui n'est pas encore urbanisée »



Document 2

Le plateau de Villejuif (début années 50)

AM Arcueil

On distingue la Tour Eiffel dans le lointain ; à gauche l'aqueduc d'Arcueil ; le pentagone au milieu est la Redoute des Hautes Bruyères. A droite, le terroir de Villejuif. L'autoroute doit traverser cette zone agricole, percée de carrières.

⁷ - La limite Seine / Seine-et-Oise passe alors entre Rungis et Wissous, comme aujourd'hui celle entre Essonne et Val-de-Marne.

⁸ - Note dactylographiée (14 pages) – AN-CAC 780154-21

Cette note nous permet de constater que dès décembre 1934, le projet a pris corps de façon très poussée : volume des déblais/remblais, importance des emprises, raccordements à la voirie pré-existante... et même l'estimation : 93 millions de F (pour la Seine).

Les P&C 78, qui ont à étudier un tronçon nettement plus long (37 km), remettent leur avant-projet quelques mois plus tard, en septembre 1935 ; les deux dossiers sont étudiés par la 1^o section du Conseil Général des Ponts et Chaussées (CGPC) le 31 octobre. Le rapport de cette séance⁹ présente une synthèse de ces deux études distinctes sur un même projet :

« Les Ingénieurs de la Seine et de la Seine-et-Oise présentent l'Avant-projet de construction d'une route spéciale pour automobiles vers le Sud de Paris, appelée, pour abrégé, Autoroute-Sud.

Cette route est indiquée au PARP actuellement à l'enquête, et son exécution est prévue au Programme de Grands Travaux contre le chômage.

Elle prend son origine à la Porte d'Italie, très largement accessible des divers quartiers de Paris, se dirige vers le Sud entre la RN 7 et la RN 20 ; puis, à hauteur de Montlhéry-Corbeil, se divise en deux branches qui rejoignent l'une la route d'Antibes, au-delà de Corbeil, l'autre la route de Toulouse, au-delà d'Arpajon.

Conçue sur le type « chemin de fer », c'est-à-dire close et sans rive-rains, elle permettra de traverser rapidement la zone de banlieue, où les routes anciennes sont encombrées par des traverses longues et étroites ; elle assurera un facile débouché de Paris vers un large secteur en direction du Sud, s'étalant de Chartres à Fontainebleau.

Sur une partie de la branche principale, qui n'est pas précisée au projet, les conduites d'eau des Vals de Loire seront établies le long de la route.

Dépenses évaluées :

	<u>Expropriations</u>	<u>Travaux</u>	<u>TOTAL</u>
<i>Seine</i>	38,5 M	54,5 M	93 M
<i>Seine-et-Oise</i>	<u>38 M</u>	<u>112 M</u>	<u>150 M</u>
<i>T =</i>	76,5 M	166,5 M	243 M

Voilà donc l'Autoroute-Sud, ou Autostrade-Sud, ou Auto-route Sud, ou encore Auto-route-Sud de Paris : son appellation définitive sera tardive... de même que son genre grammatical !

- « *Elle prend son origine à la Porte d'Italie* » : il n'est pas question encore de Boulevard Périphérique : l'autoroute part réellement de la RN 7, ou avenue de la Porte d'Italie, au niveau des anciennes fortifications, détruites dans les années 20. Voici deux extraits du plan-carte joint au dossier d'EUP, établi en 1937 :

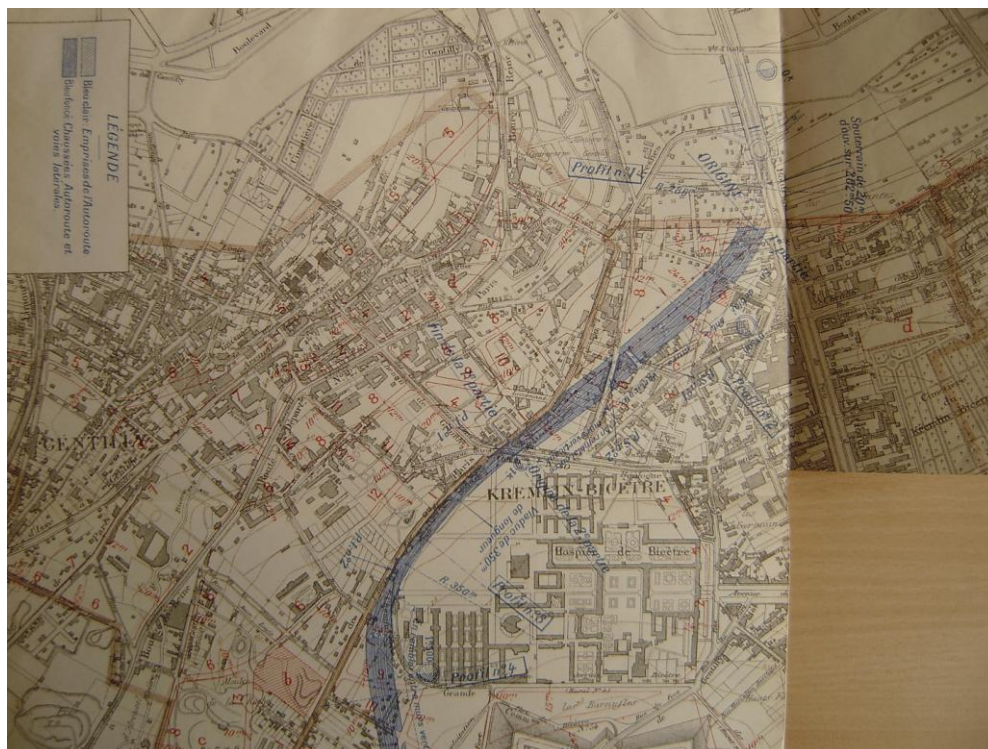
⁹ - Rapport dactylographié AN-CAC 780154-21

Document 3

Extrait du dossier d'EUP 1936 (original au 1/ 20 000^e) P&C 75 (AN-CAC 780154 - 34)

En haut, le trait jaune est la limite de Paris (au-dessus) ; en-dessous, Gentilly et le Kremlin-Bicêtre (limites en brun).

On voit le tracé de l'AS (en bleu) se détacher de la RN 7 à la limite de Paris, contourner l'Hôpital et le Fort de Bicêtre (tout à fait en bas) et commencer sa longue ligne droite Nord-Sud.



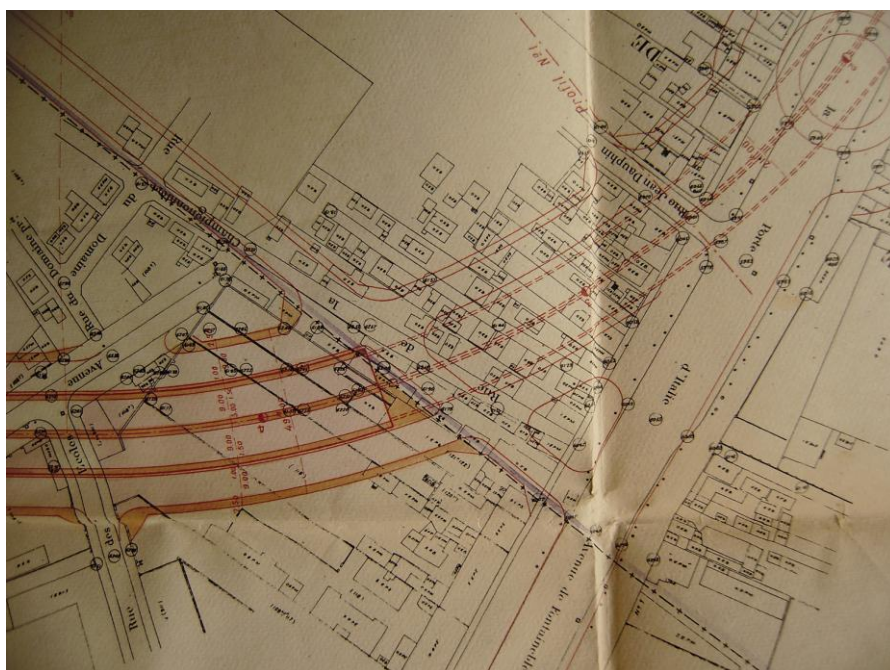
Document 4

Extrait du Plan parcellaire 1937 – Original au 1/2000^e P&C 75 (AN-CAC 780154 - 34)

Le document original a le Nord en bas ; il a été ici retourné, afin qu'il soit orienté comme le plan ci-dessus .

Le trait transversal mauve est la limite communale Paris/ Kremlin-Bicêtre (emplacement du Boulevard Périphérique actuel)

A droite , la RN 7

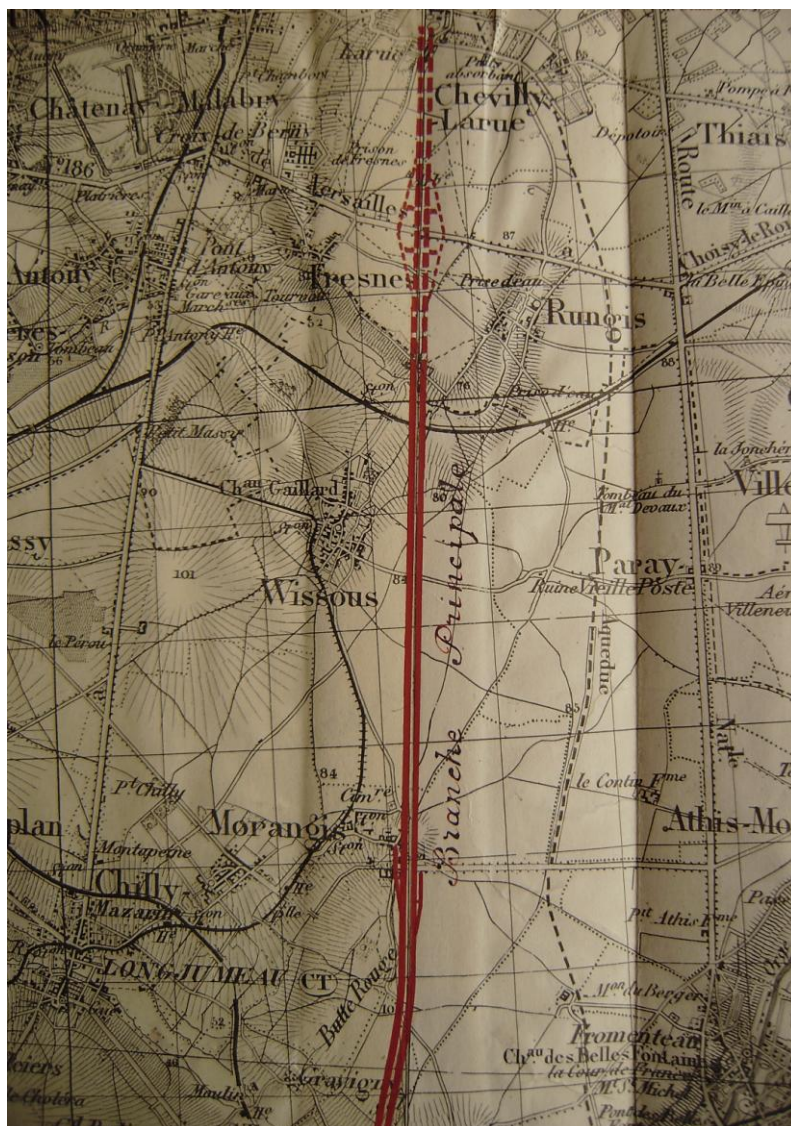


Ce deuxième document est un « gros plan » sur le raccordement avec la RN7 : il peut nous paraître fruste, car on voit mal comment l'échange des trafics peut s'effectuer dans de bonnes conditions : aucune « bretelle » n'étant prévue, un automobiliste venant de Paris (en haut à droite) est contraint d'emprunter la trémie de l'autoroute, et un autre venant de l'autoroute ne peut prendre la direction du Kremlin-Bicêtre (en bas) ; sans doute cela aurait-il été ultérieurement modifié et amélioré. Mais on est également frappé par ce tracé par-dessus un bâti extrêmement rudimentaire : on est là dans l'ancienne « zone » (non aedificandi), envahie de masures. Mais comme l'a dit M. Joyant (I-PC 75), devant le CGPC¹⁰, le 30 octobre, au sujet d'un lotissement (non désigné) menacé par le tracé :

« Peut-être y aura-t-il en ce point quelques expropriations un peu difficiles, mais on aura surtout à exproprier de petites maisons peu importantes, comme on en rencontre dans beaucoup de lotissements, sur la zone des anciennes fortifications de Paris ».

¹⁰ - CR séance CGPC 31.10.35 (AN-CAC 780154-21)

- « vers le Sud, entre la RN 7 et la RN 20 » : c'est-à-dire, par une verticale parfaite, à travers un plateau resté agricole jusqu'aux (tout récents) lotissements du Plateau de Savigny s/Orge, ce qui permettra après-guerre l'extension de l'aéroport d'Orly : Chevilly-Larue, Rungis, Wissous, Morangis sont encore des villages. Ce document¹⁰ montre cette parfaite rectitude, à équidistance de la RN 20 (à gauche) et de la RN 7 (à droite), à l'Est de laquelle on distingue le « premier » Orly, aérodrome militaire datant de la Première Guerre mondiale :



Document 5

Plan au 20 000^e établi par les P&C 78 (Arrondissement de Corbeil) Mars 1936

AN-CAC 780154.21

Le fond de carte est un type 1900 (avant les lotissements).

On voit que l'autoroute constitue en quelque sorte la « bissectrice » entre la RN 20 (à gauche) et la RN 7 (à droite). A sa gauche, le chemin de fer de l'« Arpajonnais », faisant une boucle entre Longjumeau, Chilly-Mazarin, Morangis, Wissous ; à sa droite, l'aqueduc de la Vanne (tireté), enterré à cet endroit.

- « à hauteur de Montlhéry-Corbeil » : c'est-à-dire au Sud de Ste Geneviève des-Bois, à l'emplacement de l'actuelle zone commerciale de la Croix-Blanche ;

- « ... se divise en deux branches qui rejoignent, l'une la route d'Antibes au-delà de Corbeil, l'autre la route de Toulouse au-delà d'Arpajon ». (Il convient de rappeler que feu la RN 7 était officiellement « la route de Paris à Antibes » ; mais alors, se dira-t-on, pourquoi ne pas avoir désigné la RN 20, de la même façon, comme « la route de Paris à Bourg-Madame » ?). Ces deux branches apparaissent nettement sur ce document :



Document 6
Plan d'ensemble au 1/50 000^e P&C 78- 7.09.35 AN-CAC 7 780154-21

On atteint donc, au Sud d'Arpajon et de Corbeil, les points où « les routes nationales sont suffisamment dégagées pour qu'on y circule facilement ». Ce « Y » renversé, raccordé à deux importantes routes nationales au sortir de l'agglomération parisienne, se retrouve presque identique, mais à l'horizontale, à l'Ouest de Paris, l'autoroute rejoignant, par-delà le triangle de Rocquencourt, la RN 23 au-delà de Poissy et la RN 10 au-delà de Versailles. Il est vrai que ces deux « triangles » étaient déjà prévus au PARP (voir document 1).

Dans les deux cas, on voit combien ces « radiales » sont conçues d'abord de façon à éviter la banlieue et ses nombreux « étranglements », et pour faciliter le trafic à longue distance.

- « les conduites des Vals de Loire »

Apparaît ici, pour la première fois dans l'histoire de l'Autoroute du Sud, un projet parallèle que l'on peut réellement qualifier de « serpent de mer », puisqu'on en trouvera des mentions dans les documents jusqu'en 1958, sans qu'il ait jamais connu, au fil de trois décennies, le moindre début de réalisation.

Le « décret déclarant d'utilité publique les travaux de captage et d'adduction d'eaux d'alluvions des Vals de Loire »¹¹ -d'où le nom usuel abrégé : « Vals de Loire » -on écrira « VdL »- a été signé le 11 septembre... 1928 ! Ses considérants

¹¹ - AN-CAC 780154-21

permettent de retracer les balbutiements du projet : délibérations du Conseil Municipal de Paris des 13 et 14 avril 1927, avant-projet dressé le 12 juillet 1928 par les Services Techniques de la Ville de Paris :

« en vue de compléter l'alimentation en eau de cette ville, et tendant

- à la réalisation des dispositifs de captage et au captage d'eaux d'alluvions des Vals de Loire, sur le territoire des départements du Cher, de la Nièvre et du Loiret ;
- à l'exécution des travaux nécessaires pour dériver et amener à Paris les eaux de ces captages (...) ;
- à l'établissement, dans les vallées supérieures de la Loire, d'un barrage-réservoir et de ses ouvrages annexes, en vue de la restitution à la Loire d'un débit suffisant pour que les prélèvements envisagés n'aient pas d'influence préjudiciable sur les débits normaux de ce fleuve (...) »

L'EUP a eu lieu en octobre 1928 dans pas moins de NEUF départements concernés par ce projet pharaonique.

On y trouve également allusion en 1934 dans la note de présentation du Plan Prost¹ :

« Le projet de dérivation des eaux du Val de Loire (...), aujourd'hui entièrement au point, n'avait été conçu à l'origine qu'en vue de l'alimentation de la seule Ville de Paris. Dans le but de mettre les eaux (...) à la disposition des différentes parties de l'agglomération parisienne a été décidée la formation du Syndicat Général pour l'Alimentation en Eau de la Région Parisienne (...) ». Les eaux devaient ainsi être partagées à 50% entre la Ville de Paris et sa banlieue.

En 1934, il pouvait sembler logique de « faire suivre aux conduite des VdL le même tracé que celui de l'autoroute, de manière à éviter de ce fait des expropriations trop importantes, les ouvrages projetés nécessitant une emprise inférieure à la somme des emprises qui auraient été nécessaires pour chacun d'eux séparément ¹² ».

Cet avant-projet de l'Autoroute du Sud est « pris en considération » tel quel (c'est-à-dire accepté) par le MTP Laurent-Eynac le 29 novembre 1935, pour un montant total de dépenses de 243 millions¹³. Le PARP n'étant pas encore homologué, une Enquête d'Utilité Publique est nécessaire, et le ministre invite le préfet à l'ouvrir dans son département : « La notice d'enquête devra préciser le caractère spécial de cette autoroute, en reprenant exactement les termes du décret du 4 mai 1935 qui a déclaré d'utilité publique l'autoroute de Saint-Cloud ». Celle-ci a en effet six mois d'avance dans le processus... ce qui est vraisemblablement dû au fait que son étude relevait uniquement des P&C 78 (St Cloud, point de départ de

¹² - Lettre du Directeur Général des Services Techniques de la Préfecture de la Seine à M. Moch, IPC chargé du Service Spécial des Autoroutes (22 mai 1951) (AN-CAC 780154-21)

¹³ - Lettre MTP au Préfet de la Seine 29.11.1935 (AN-CAC 770633.44)

l'autoroute, étant déjà en Seine-et-Oise), mais aussi que le tracé, essentiellement en forêt domaniale, était particulièrement facile à définir. Mais cette référence à la « grande sœur » sera une constante de l'histoire de la création de l'Autoroute du Sud : pour s'en inspirer, ou au contraire pour en éviter les défauts.

b – L'Enquête d'Utilité Publique (EUP)

Les services des P&C de Seine et Seine-et-Oise doivent donc maintenant enclencher la procédure de « mise à l'Enquête d'Utilité Publique ».

La notice¹⁴ établie à cet effet par l'I-P&C de la Seine Pierre Cosmi, le 15 février 1936, présente le projet (côté Seine) de façon approfondie :

« Il s'agit d'une voie spéciale qui (...) ne sera pas ouverte à la circulation générale, mais sera exclusivement réservée à la circulation automobile, dans les conditions spécifiées par le décret. Elle ne sera accessible que par les points spécialement aménagés à cet effet ; ses emprises seront bornées et pourront être munies de clôtures ; les propriétés limitrophes ne jouiront d'aucun des droits reconnus aux riverains des voies publiques.

Les conduites d'adduction à Paris des eaux des Vals de Loire (...) suivront le tracé de l'autoroute depuis leur entrée dans le département jusqu'aux réservoirs prévus sur la Commune de L'Hay-les-Roses (...) ; les conduites de distribution en suivront également le tracé entre les réservoirs et Paris. (...) »

On retrouve ici le lien étroit, dès l'origine, entre les deux projets : autoroute et VdL.

Suivent les caractéristiques techniques : profils, largeurs des emprises (24 m pour la partie proche de Paris –en souterrain, puis en tranchée, puis en viaduc-, 53 m maximum pour la seconde partie, entre Villejuif et Rungis) ; nature des chaussées (« constituées, afin d'intéresser plusieurs catégories d'industries, avec des revêtements de diverses natures : pavage mosaïque, béton de ciment et béton asphaltique ») ; ouvrages d'art, plantations, clôtures, croisements , etc...

Paragraphe important : « Expropriations : La surface de l'emprise de l'autoroute (...) est, en-dehors du territoire de Paris, de 445 000 m² environ, dont 31 000 m² construits (...) ; sur le territoire de Paris, cette surface est d'environ 12 000 m² ; il s'agit de terrains de l'ancienne zone des fortifications. » Ce manque de précision quant aux constructions menacées peut sans doute être imputé au fait que l'enquête parcellaire constituera l'étape suivante du processus –mais aussi, comme on l'a vu¹⁰, qu'il s'agit d'un bâti très modeste, certainement « sans titres » pour une bonne part¹⁵.

¹⁴ - P&C Seine : « Autoroute du Sud entre la Porte d'Italie et la limite du département de la Seine à Rungis - Instruction mixte – Notice » 15.02.36 (9 pages) (AN-CAC 780154-21)

Un document analogue¹⁵ avait été joint par les P&C 78 à leur dossier d'avant-projet. Les cinq premières pages nous intéressent particulièrement, et les suivantes reprennent les caractéristiques techniques déjà vues dans le document de la Seine.

Les « Considérations générales » constituent en effet un long développement (3 pages) sur l'alternative Autoroute + branche RN 20 ou déviations de Longjumeau, Linas et Arpajon, d'une part ; et l'alternative Autoroute + branche RN 7 ou déviations de Ris-Orangis et Essonnes, d'autre part ; toutes ces agglomérations, « *longues, étroites et sinueuses, constituent autant d'obstacles à la circulation générale* ». Mais si la construction des déviations de la RN 20 est déclarée relativement facile, en revanche, sur la RN 7,

*« la configuration des lieux est telle que ces déviations seraient elles-mêmes difficilement réalisables et que le problème ne pourrait être résolu qu'en adoptant à l'Est (sic : lire Ouest ?) de la route actuelle des tracés très longs qui conduiraient à des opérations très importantes. Il est possible de dire que l'étude des déviations à Ris-Orangis et à Essonnes conduirait à substituer une nouvelle route à la RN 7 sur presque toute la distance comprise entre l'amont de Ris-Orangis et les au-delà d'Essonnes »*¹⁷.

Dans le deuxième chapitre, « Choix du tracé », les P&C 78 reconnaissent qu'ils doivent naturellement se raccorder au tracé élaboré par les P&C 75, et font état de leurs contraintes propres : « *éviter les régions qui ont été urbanisées ces dernières années dans différentes communes où les lotissements se sont multipliés* » (on pense, sur le tracé envisagé, à Paray-Vieille-Poste, Morangis, Savigny s/Orge, Morsang s/Orge, Ste Geneviève-des-Bois, lotissements des années 20 essentiellement) ; « *la traversée des vallées de l'Yvette et de l'Orge, compliquée de celle des lignes de chemin de fer*¹⁸, était particulièrement délicate et n'aurait pu être envisagée ailleurs qu'à l'emplacement qui a été choisi » (on verra plus loin que le second tracé –1952–, retenant en effet ce même site de Savigny pour la traversée de la vallée de l'Orge, l'appréhendera de telle façon que le problème du passage des lignes de chemins de fer n'en sera plus un –au prix du parc du château de Grand-Vaux).

¹⁵ - Un tableau dactylographié, sans entête, signature ni date (AN-CAC 780154-49) indique : « *Nombre de logements expropriés par l'ancien tracé de l'Autoroute du Sud dans la Seine (projet 1935) : Kremlin-Bicêtre : 203 – Villejuif : 65 – L'Hay-les-Roses : 10* »

¹⁶ - P&C 78 « *Construction d'une autoroute au Sud de Paris – Mémoire récapitulatif sommaire* » (13 pages) 7.09.35 (AN-CAC 780154-21)

¹⁷ - Cette dernière phrase préfigure le dilemme qui se présentera autour de 1950 lors de l'étude du second tracé : voir p. 87 et suivantes

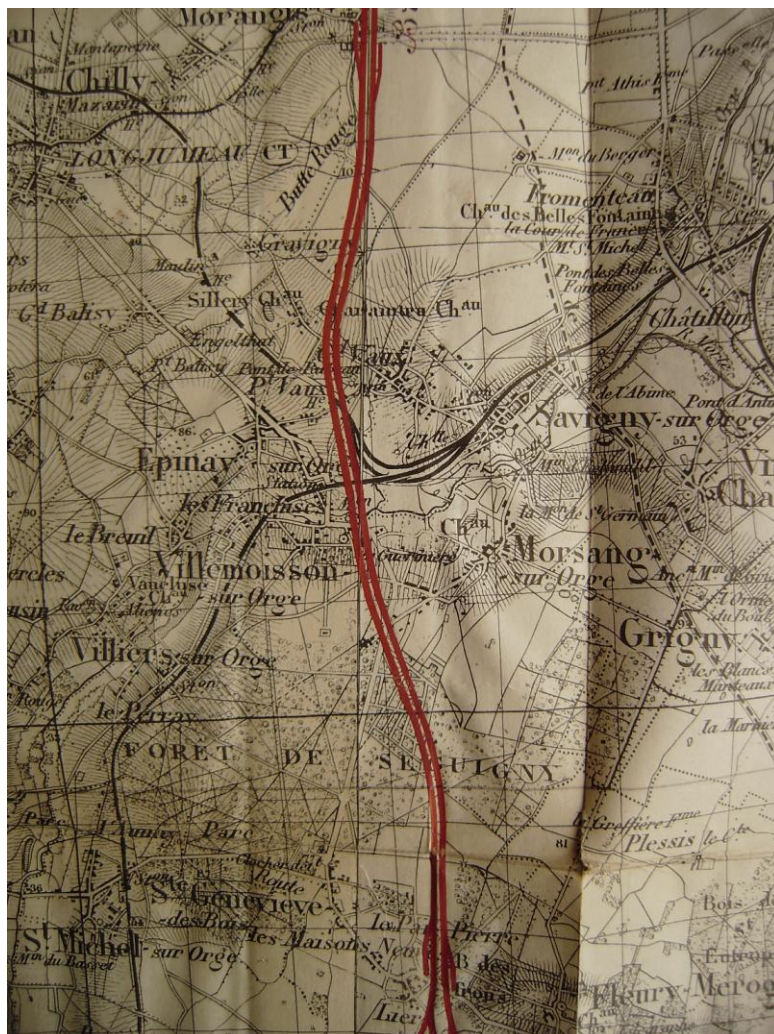
¹⁸ - A Savigny confluent en effet l'Yvette et l'Orge, et en même temps les lignes de chemin de fer de Paris-Orléans et de la Grande Ceinture, celle-ci venant de Massy-Palaiseau par la vallée de l'Yvette.

Document 7

Extrait du dossier d'EUP – carte
1/20 000e (mars 1936)
P&C 78 Arrondissement de Corbeil
AN-CAC 780154-21

Le fond de carte est la « carte d'Etat-Major », d'une édition antérieure à la Première Guerre mondiale : les lotissements ne figurent pas encore, notamment sur le Plateau de Savigny et à l'emplacement de la « Forêt de Séquigny », futur lotissement de Ste Geneviève-des-Bois.

En bas : le début du « triangle »



Répondant à la volonté ministérielle exprimée en juillet 1934 (« que les projets actuellement étudiés reçoivent sans plus tarder un commencement d'exécution ») -et ceci, bien que le ministre en question ait déjà connu, depuis deux ans, plusieurs successeurs : continuité de l'Etat oblige-, par un rapport du 28 avril 1936, l'IC 75 informe la Direction des Routes que, « afin que les travaux puissent être entrepris aussitôt que sera intervenue la DUP (il a fait commencer) l'étude des ouvrages d'art et entamé l'établissement des pièces nécessaires à l'acquisition des terrains »¹⁹. Mais, vu l'ampleur de la tâche –19 ponts, 2 viaducs, 3000 parcelles visées par l'expropriation totale ou partielle- il sollicite l'autorisation d'embaucher des auxiliaires et l'ouverture d'un crédit d'études (ce qui est accordé, comme l'indique une mention manuscrite en marge).

- En Seine-et-Oise

L'enquête a lieu en Seine-et-Oise du 27 avril au 27 mai 1936.

Un certain nombre de documents, manuscrits ou parfois dactylographiés, réclamations contre le projet, ont été conservés au CAC. Ainsi, Hippolyte

¹⁹ - Rapport P&C 75 28.04.36 (AN-CAC 780154-21)

Panhard²⁰, propriétaire –avec sa famille- de deux fermes sur la commune du Coudray-Montceaux (lettre du 15 mai 1936 ²¹) :

*«...le tracé prévu coupe les terres à tort et à travers, laissant des pièces étroites et en pointe qui deviennent impossibles à cultiver»
« destinées à l'abandon » « gêne excessive dans la culture de ma propriété, car la ferme se trouve d'un côté de la nouvelle route et la plus grande partie des terres de l'autre côté. Cette gêne est telle que je ne suis pas sûr de conserver mon fermier» « chasse impossible sur une centaine d'hectares »
« ma propriété perdra une grande partie de sa valeur »*

protestations qu'il accompagne d'une proposition de modification du tracé.

Situation bien délicate pour M. Panhard, qui s'oppose à la construction d'une autoroute sur laquelle rouleront les véhicules qu'il fabrique ! Aussi se fait-il appuyer²¹ par l'un de ses fermiers, René Malchère (Ferme de l'Ecu et de la Roche, au Plessis-Chenet) :

«le projet ne semble pas tenir compte de la propriété, de la culture et des cultivateurs » « détours longs et ennuyeux, écoulement difficile des attelages, troupeaux, difficultés de charroi et renforcement des attelages par le surcroît de traction que nécessiteront les montées, modification du matériel de culture au point de vue freinage, ce matériel étant construit pour une exploitation actuellement en terrain plat » « problème de l'écoulement des eaux, drains » « Je m'associe pleinement à la protestation du propriétaire M. Hippolyte Panhard »

(On voit que cette exploitation de 220 hectares –chiffre remarquable pour l'époque- fonctionne encore « à l'ancienne », et ne s'est pas mécanisée. A l'image des usines Panhard et Levassor ?)

Autre protestation²² du monde agricole, celle de M. Melin à Villoison (commune de Villabé), qui exploite un élevage avicole :

« aucun avantage, que de graves inconvénients : incommodité considérable pendant les travaux, dévaluation foncière, pas la contre-partie des avantages habituels des riverains des voies nouvelles » « amputation de 25 à 30 % de la surface utile de la propriété » demande « légère variante »

ou encore²³ M. Lesage, de Brétigny, qui intervient deux fois : en tant que président de l'Association Syndicale de Drainage, et en son nom propre. Ses protestations vont au-delà de celles déjà citées, mêlant attaque en règle des procédés de l'Administration et difficultés de l'exploitant agricole :

²⁰ - Hippolyte PANHARD (1870-1957), fils de René Panhard – président de la SAPL (Panhard et Levassor) de 1915 à 1941. Ces terres du Coudray-Montceaux, comme celles de Thiais (dont René, puis Hippolyte, ont été maires de 1870 à 1935), ont vraisemblablement été acquises par la famille Panhard vers 1860/70 (source : C.-A. SARRE : « Les Panhard et Levassor – Une aventure collective » ETAI Boulogne 2000)

²¹ - AN-CAC 780154-34

²² - AN-CAC 780154-34

²³ - AN-CAC 780154-34

« insuffisance inadmissible du projet en matière d'écoulement des eaux » (longs développements) « le secret et le mystère ont été respectés en ce qui concerne l'emplacement des fondations de l'autoroute jusqu'au moment de l'exposition d'urbanisme, où le voile a été levé» « évitons les erreurs de 1850 » (construction du chemin de fer Paris-Orléans !)

« « contre les procédés ultra-modernes de l'Administration » qui dit « on ne passera plus, vous avez des pièces rectangulaires favorables à la culture mécanique, au nom du progrès je vous ferai des triangles, d'un angle accessible je vous ferai deux angles en épingles à cheveux où chiendent, ronces et doryphores croîtront à volonté ; aux paysans les angles aigus, aux citadins les angles obtus » « l'administration fournira-t-elle un cheval de renfort pour monter les rampes ? » problème des bœufs sur les ponts (horreur du vide...) « Mes arguments sont ceux du Président de l'Association Syndicale, dont je connais la protestation » (et pour cause !)

S'agit-il là de toutes les protestations du monde agricole, ou seulement d'un échantillon ? Nous avons là des réactions de personnes qui, par leur position sociale ou leurs relations, ont eu l'information nécessaire quant à cette enquête²⁴. On peut s'étonner de ne pas en trouver davantage : peut-être le moment (élections de mai 36) n'était-il pas favorable pour que les paysans –et il y en avait encore beaucoup autour de Corbeil dans les années 30- s'intéressent à un projet qui pouvait leur paraître bien lointain.

On peut cependant adjoindre à ces protestations du monde agricole la délibération²⁵ du Conseil Municipal du Plessis-Pâté (petite commune près de Brétigny, concernée par la branche RN 20) qui, bien qu'on n'ait pas sollicité l'avis des communes, donne le sien dans le cadre de l'enquête : arguant d'un « territoire agricole déjà suffisamment divisé, (ce qui) rend la culture à tout le moins difficile, sinon impossible », il sollicite un remembrement (aux frais de l'Administration) et demande que « les cultivateurs soient avertis de la date probable de commencement des travaux assez tôt pour leur éviter des frais de cultures et d'ensemencement (inutiles). »

Les réactions ne sont pas plus nombreuses en zone urbaine, ce qui est d'autant plus surprenant qu'il s'agirait là d'expropriations d'habitations : l'enjeu serait alors crucial pour les personnes concernées. Or, le « registre d'enquête »²⁶ ouvert en sous-préfecture de Corbeil et à la préfecture à Versailles ne comporte que deux pages comprenant deux observations écrites, la mention de la délibération du Conseil Municipal du Plessis-Pâté et d'une déclaration (non jointe) de « M. Louis Debarnot, propriétaire à Coudray-Montceaux ». Ce peu de consistance est une confirmation du manque de publicité, peut-être limitée à une simple affiche dans chaque mairie ; mais il est également permis de supposer qu'en ce printemps 1936 l'enquête a pu pâtir de l'intense actualité politique et sociale.

²⁴ - H. Panhard avait déposé une protestation en Mairie du Coudray-Montceaux dès le 26 octobre 1935.

²⁵ - AN-CAC 780154-34

²⁶ - AN-CAC 780154-34

La première observation est celle de Victor Delaselle, 71 rue de Charaintru à Savigny s/Orge :

“le tracé (...) exproprie beaucoup de propriétés neuves, munies du confort moderne, et dont les jardins sont en plein rapport. Ne pourrait-on modifier le tracé de manière à causer le moins possible de démolitions ? Il serait certainement facile, en empruntant des champs et au besoin une faible partie du parc de grandes propriétés, d’éviter la destruction des maisons. »

En 1936, les maisons des lotissements de Savigny ont en effet tout au plus deux décennies d’âge ; ces habitations d’anciens « mal lotis »²⁷ ont enfin été raccordées aux réseaux d’eau et d’électricité, ce qui à l’époque est le critère d’un « confort moderne ». Les jardins fournissent par ailleurs une part importante de l’alimentation des familles. Quant à l’idée d’ « emprunter les champs », il faut bien reconnaître qu’elle a largement été utilisée entre Villejuif et Savigny. Enfin, lorsque M. Delaselle suggère le passage à travers « le parc de grandes propriétés », il pense bien évidemment aux quelques grands parcs de châteaux qui subsistent encore²⁸ autour de Savigny : Sillery, Charaintru, Grand-Vaux (voir chapitre III- B) sans oublier celui de Savigny, ancienne propriété du Maréchal Davout²⁹. Ce regard peut-être un peu « sans-culotte » sur des parcs aristocratiques que l’on pourrait écorner sans regret est une constante de l’urbanisation « à la française » de ces derniers siècles.

La seconde observation est portée par le maire de Morangis, qui demande un léger déplacement de l’accès à l’autoroute sur sa commune, ce qui « éviterait la destruction de maisons » et l’éloignerait des écoles.

La Commission d’Enquête, composée de neuf élus de la région concernée (mais dont cinq seulement sont présents), se réunit à la préfecture de Versailles le 4 juin en présence de M. Gazet, IC-P&C 78. Elle constate³⁰ que les observations formulées « consistent essentiellement en protestations de propriétaires lésés dans leurs intérêts particuliers ». Elle « entend M. Panhard, propriétaire intéressé par le projet, qui avait demandé à fournir des explications à la Commission » : c’est le seul propriétaire à avoir voulu –et pu- se déplacer jusqu’à Versailles pour cette occasion. Elle « donne un avis favorable à la Déclaration d’Utilité Publique », mais « émet le vœu que l’Administration examine avec la plus grande bienveillance les réclamations formulées à l’enquête et à en tenir compte, dans toute la mesure compatible avec les possibilités techniques ». Formule bien balancée, peut-être de rigueur, ménageant à la fois, si c’est possible, l’intérêt général et les intérêts particuliers.

Il convient encore de faire état d’un courrier³¹ adressé le 25 mai par une agence immobilière de Savigny « à M. le Préfet de Seine-et-Oise, à Corbeil », qui concluait par une demande d’audition par la Commission d’Enquête le 4 juin :

²⁷ - voir Annie FOURCAUT – *La banlieue en morceaux* – Créaphis – Grâne – 1996 (340 p.) – sur le problème des lotissements dans l’ensemble de la Région Parisienne, et plus particulièrement Vitry et Goussainville

²⁸ - voir chapitre II-B (p. 74 à 79) : Jean BASTIE : *La croissance de la Banlieue Parisienne* – Paris – PUF - 1964

²⁹ - et actuel Lycée J.-B. Corot

³⁰ - PV des opérations de la Commission d’Enquête (AN-CAC 780154-34)

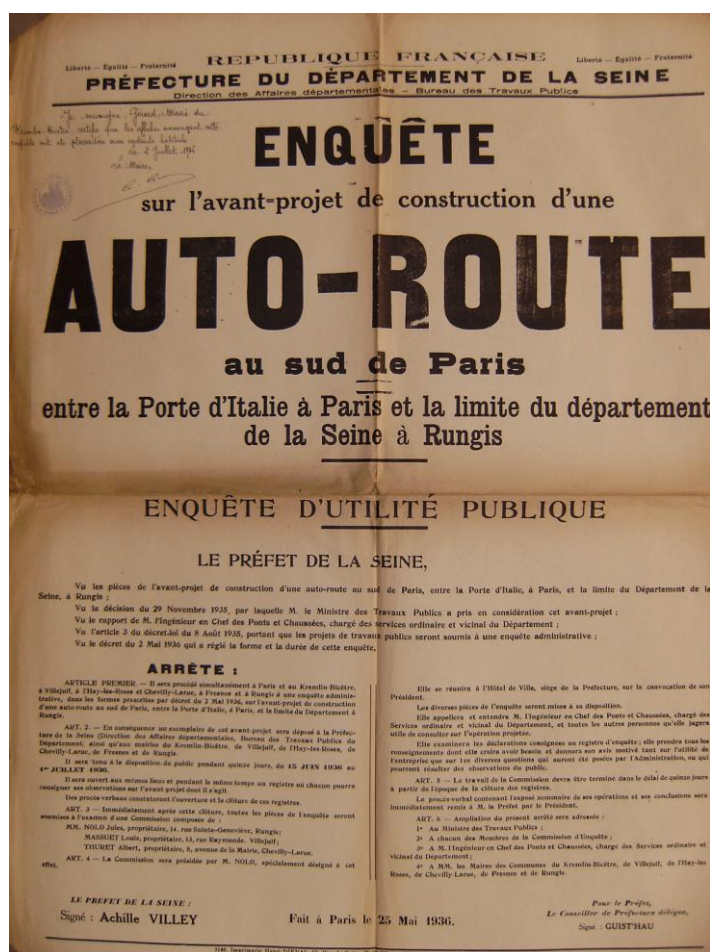
³¹ - AN-CAC 780154-34

comme il n'en est pas fait mention dans le procès-verbal ci-dessus, on peut penser qu'elle n'est pas parvenue à temps à qui de droit. Cette agence, propriétaire de terrains à proximité du tracé projeté de l'autoroute du Sud, « *renouvelle (sa) protestation contre le projet d'auto-route et l'adduction des eaux du Val de la Loire, (ce qui) ne permet pas de construction sur (ses) terrains (...), et fait toutes réserves sur les préjudices que peut (lui) causer l'aménagement de l'auto-route* ». Il est bien certain que l'irruption de ce projet d'intérêt national devait çà et là compromettre certaines idées de spéculation immobilière...

- Dans la Seine

L'enquête a lieu du 15 au 30 juin 1936 dans le département de la Seine.

Le CAC ne détient que le procès-verbal d'enquête de la commune de Villejuif³² : en effet, à la différence de la Seine-et-Oise, chaque mairie concernée -mais il n'y en a que six- dispose d'un cahier de « déclarations », avec deux colonnes : « *En faveur du projet* » et « *Contre le projet* ». Ce qui permet au maire de Villejuif, à la clôture du cahier le 1^{er} juillet, de constater qu'il n'y a aucune déclaration en faveur du projet (ce qui n'est pas pour nous surprendre), et « *huit déclarations contraires* ».



Document 8

AN-CAC 780154-34

Parmi ces huit déclarations écrites, deux émanent de particuliers demandant « *l'expropriation complète* » de leur propriété ; deux autres –de voisins : 15 et 17, impasse de Gentilly-, « *se trouvant sans débouché* », demandent « *une sortie et la viabilité complète* » ; les quatre autres sont des déclarations de dépôt de courriers annexés au registre. L'un émane de la Compagnie des Eaux, qui prend date dans le processus des futurs travaux ; les trois autres, d'un plus grand intérêt, de deux entreprises industrielles menacées par l'autoroute.

³² - AN-CAC 780154-34

Voici l'entête de la première de ces lettres³³

Sablières des Hautes-Bruyères, Villejuif (Seine) ---- Autres Carrières en Province

SABLES à MOULER et à Noyaux
pour **FONDERIES**
DE FER. ACIER. CUIVRE.
BRONZE ET ALUMINIUM
.....
Pisé et Terres Réfractaires
..... Silex concassés
SABLES pour Emplois Divers
BRIQUETTERIES - INJECTIONS
JOINTS - PAVAGE - CYLINDRAGE
- TENNIS - JARDINS, ETC. -

Maurice Bervialle
37, Rue Jean-Jaurès, 37
VILLEJUIF (Seine)
R. C. de la Seine, N° 149.808

Livraisons par Camions Automobiles
Expéditions par wagons
-- et par péniches --
.....
EXPORTATION
.....
Terre à Four - Terre Végétale
Enlèvement de Gravats
DÉCHARGE PUBLIQUE
Transports en tous Genres

MÉDAILLE d'ARGENT, Exposition Internat^{le} de Fonderie, Paris 1927
DIPLOME d'HONNEUR, Exposition Internat^{le} de Fonderie, Paris 1932

TÉL. : ITALIE 10-96

Document n° 9 - AN-CAC 780154-34

M. Bervialle fait valoir que le projet « coupe deux de ses carrières de sables pour fonderies en exploitation ³⁴(...) Ce sable très rare n'existe qu'à cet endroit et (il) en expédie aux arsenaux, aux grandes fabriques d'automobiles et de moteurs d'avions, aux fonderies travaillant pour la Défense Nationale et même à l'étranger (...). Tous les travaux sont faits à la main, et on va, en (lui) prenant une partie importante de (sa) masse de sable, préparer le chômage d'une trentaine d'ouvriers et employés (...) (Il) demande que l'on renonce provisoirement à la construction de cet autostrade ou que, si possible, l'on en dévie le tracé ». Suit un ajout manuscrit : « Si cette expropriation a lieu, mon commerce ne sera plus viable. Je proteste en outre contre les servitudes exagérées ». (signature)



Document n°10
(AM Arcueil)

Cette photo aérienne du début des années 50 montre les sablières Bervialle, et permet de mesurer l'importance des carrières sur le plateau de Villejuif avant son urbanisation intégrale
En haut, la vallée urbanisée de la Bièvre ; le trait blanc transversal est l'aqueduc d'Arcueil

³³ - AN-CAC 780154-34

³⁴ - souligné dans le texte

M. Bervialle, chef d'entreprise, connaît les trois grands sujets d'inquiétude du pays en ce printemps 1936 : le risque d'une guerre (Hitler a réoccupé la Rhénanie le 7 mars), le chômage (425 000 chômeurs secourus en 1935 ; en réalité, vraisemblablement un million) et la situation économique (mauvaise). Il a donc la finesse d'argumenter sur ces trois tableaux : la Défense Nationale, pour laquelle ses sables seraient indispensables puisque uniques ; l'emploi, directement menacé chez lui en cas d'impossibilité de continuer à exploiter (30 personnes), mais aussi et surtout, chez ses clients, grandes entreprises aux milliers de salariés : arsenaux, automobiles, moteurs d'avions, fonderies ; la situation financière du pays, qui sera encore plus compromise s'il ne peut plus exporter et ainsi faire rentrer des devises.

La seconde protestation d'entreprise industrielle émane des Briqueteries Lepage ; M. Lepage dépose en son nom propre la huitième observation (*ces courriers ne figurent plus au dossier conservé au CAC*).

A ce type d'observations, on peut associer celle d'une entreprise de la commune voisine de Chevilly-Larue, qui de plus exerce son activité dans un domaine très proche : il s'agit de la « Société des Produits Céramiques de la Seine – Anciens Ets Bohy », qui dépose une brève –et très modérée– observation le 27 juin ³⁵ (nécessité d'ouvrir « *une nouvelle carrière de glaise, celle actuellement en cours devant être remblayée par le passage de l'Autoroute du Sud* » ; partage de l'exploitation en deux parties : à l'Est les carrières, à l'Ouest les usines ; démolition de six logements ouvriers et d'un pavillon). Mais cette entreprise enverra le 5 août 1937 au MTP (DR) un courrier³⁶ beaucoup plus circonstancié, commençant par une auto-présentation :

« La SPCS est propriétaire à Chevilly-Larue d'un ensemble de terrains dont la surface est de 40 hectares environ, et dont le sous-sol est constitué par des terres propres à la fabrication de briques et autres matériaux de construction. Une carrière a été ouverte et ces terrains sont en exploitation. Une usine importante a été construite au cours des années 1930 et 1931 pour la fabrication de produits céramiques du bâtiment.

En période normale le personnel occupé est de l'ordre de 300 ouvriers. Du fait de la crise qui sévit actuellement dans le bâtiment et dans l'impossibilité qui résulte pour la Société d'écouler ses produits fabriqués et enfin d'un stock important qu'elle a constitué, la Société est dans l'obligation de ralentir la marche de ses usines. Le personnel occupé depuis le début de 1937 était de 206 ouvriers (...) (demande un accord amiable dès à présent au sujet de la future indemnité d'expropriation, afin d'obtenir un financement bancaire pour la reconstruction de l'usine, ce qui permettrait de « réoccuper une partie du personnel actuellement au chômage ».)

Trois cents personnes « *en période normale* » : nous avons ici une entreprise importante, d'un autre gabarit que celle de M. Bervialle. C'est sans doute pourquoi le Conseil Municipal de Chevilly-Larue, réuni le 8 juillet 1936, réagissant –un peu

³⁵ - AN-CAC 780154-34

³⁶ - AN-CAC 780154-21

tard- à la mise à l'enquête publique, après avoir énuméré tous les chemins entravés et servitudes engendrées par l'Autoroute du Sud qui viennent après « *les aqueducs de la Vanne et du Lunain* ³⁷, *la sous-station électrique du P.-O., la perte de 40 hectares remis à la Commune de Rungis pour un projet de Cité Satellite de la Belle-Epine* ³⁸ », déclare

« *que l'usine de la SPCS est entièrement située dans l'emprise de l'autoroute. La disparition de cette usine entraînera pour le budget communal une diminution importante des recettes (impôts fonciers, patente)* » et demande « *qu'il soit imposé à la SPCS la reconstruction de l'usine sur les terrains qu'elle possède encore sur Chevilly-Larue* ».

Ces divers documents permettent d'entrevoir, au milieu des années 30, le paysage économique et humain de ce plateau entre Villejuif, L'Haÿ-les-Roses et Chevilly-Larue : un espace encore agricole certes (mais les paysans sont absents des documents conservés, sauf incidemment dans la délibération de Chevilly-Larue : « *il n'est pas prévu de voies latérales (...), en particulier pour les exploitations agricoles* », « *les cultivateurs ne pourront plus traverser avec leurs véhicules* »), mais fortement mité par des exploitations de carrières (sables, glaise...), matières minérales transformées (ou non) sur place par des usines de produits céramiques et des briqueteries. Lesquelles emploient assurément un personnel sans grande qualification, récemment immigré de lointaines provinces ou de l'étranger (Italie ?) – l'étude des « tableaux de recensement » de ces communes, qui serait hors-sujet ici, serait à cet égard du plus grand intérêt. On peut supposer que dans ce secteur entièrement dépourvu de transports en commun, ces ouvriers logent à proximité de leurs usines dans des habitations très modestes en parpaings de mâchefer ou en bois, sur des petites parcelles desservies par une voirie déficiente.

Une société fragile, car soumise aux aléas du chômage (la SPCS, qui déclare employer 300 personnes « *en temps normal* », n'en a plus que 206 au début de 1937) : on conçoit combien ce projet d'autoroute, mutilant les quelques entreprises du secteur, peut être accueilli avec appréhension, voire angoisse.

A l'automne 1936, le dossier de l'Autoroute du Sud semble encore suivre normalement son cours : l'avant-projet établi par les services des P&C de la Seine et de la Seine-et-Oise a été « *pris en considération* », et l'Enquête d'Utilité Publique s'est déroulée sans grande réaction des populations concernées. Les choses s'annoncent d'autant mieux qu'un décret du 7 septembre permet une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) sans enquête en ce qui concerne les Grands Travaux contre le chômage, ce qui est le cas de l'Autoroute du Sud ; celle-ci venant pourtant d'avoir lieu au printemps, les I-P&C des deux départements en présentent une synthèse.

³⁷ - le premier construit entre 1867 et 1874, le second entre 1897 et 1900 (voir : Marc GAILLARD *L'Eau de Paris* Martelle Editions – Amiens - 1995)

³⁸ - ces terrains permettront en fait l'installation des Halles « de Rungis », à la fin des années 60

Celui de la Seine (arrondissement Sud) se contente d'en dresser un bilan succinct³⁹ sans réunir une Commission d'Enquête, avant de demander la transmission urgente du dossier à l'Administration supérieure en vue d'obtenir la DUP dans les délais les plus brefs.

Il répond (indirectement) aux Briqueteries Lepage par la formule de rigueur (*« il appartiendra à la Société d'exposer à la Commission Arbitrale d'Evaluation le préjudice que la construction de la voie lui fera subir et la gêne qui en résultera ultérieurement »*) ; à M. Bervialle (*« le Service des Fabrications de guerre, consulté, a fait connaître que les exploitations de M. Bervialle faciliteraient grandement, en période d'hostilités, le ravitaillement en sable des fonderies de la Région Parisienne, mais à leur défaut, cette fabrication ne serait pas compromise »*) ; au Conseil Municipal de Chevilly-Larue, sur les différents points soulevés dans sa délibération du 8 juillet (maintien de la voirie existante, franchissements, et en ce qui concerne la SPCS : *« l'Etat ne dispose d'aucun moyen pour imposer (à cette société) la reconstruction de son usine sur le territoire de la Commune de Chevilly-Larue »*).

Pour sa part, l'I-P&C 78 (arrondissement Sud), M. Gazet, dispose pour son rapport⁴⁰ similaire des conclusions de la Commission d'Enquête (voir ci-dessus : document ³⁰), des avis de la Chambre de Commerce –favorable- et de la Chambre d'Agriculture (celle-ci s'inquiétant des nuisances apportées par l'autoroute aux liaisons rurales et aux systèmes de drainage, il lui est répondu que des mesures particulières seront étudiées avec les intéressés lors de la mise au point définitive du projet). Il répond également à chacune des observations déposées lors de l'Enquête publique (voir ci-dessus, p. 47-55), après ce préliminaire désabusé : *« C'est une règle bien connue que toutes les fois qu'un projet d'aménagement ou de construction de route est soumis à l'EUP, les propriétaires (...) touchés par le tracé s'élèvent contre (celui-ci) et préconisent une solution évitant leur propriété, (ce qui ne peut qu') affecter d'autres propriétés »*. Mais il constate que *« dans le cas présent, en égard à la longueur de l'autoroute, le nombre de réclamants a été relativement faible »* (ce que nous avons aussi remarqué).

Si la plupart des observations sont évacuées en quelques mots, la réponse à M. Panhard (et à son fermier) occupe trois pages du rapport, qui n'en compte que onze, soit plus du quart. Peut-être parce qu'il s'agit là d' *« une très importante propriété »* ? M. Gazet justifie le choix de son tracé et le raccordement à la RN 7 au Plessis-Chenet, précisément à travers les terres de M. Panhard. Seule objection sérieuse acceptée : *« la ferme se trouvera séparée de la plus grande partie de ses terres »*.

Enfin, M. Gazet rappelle que la Commission d'Enquête a donné un avis favorable à la DUP, et conclut que *« rien, au cours de l'Enquête en Seine-et-Oise, ne s'est révélé qui paraisse de nature à faire échec à la DUP, et qu'(il) ne peut que*

³⁹ - Rapport IC 75 22.09.36 (5 pages) (AN-CAC 780154-21)

⁴⁰ - Rapport IC 78 14.10.36 (11 pages) (AN-CAC 780154-21)

proposer de renvoyer le dossier d'Avant-projet à M. le Ministre des Travaux Publics avec le présent rapport en vue de la DUP ».

Par dépêche du 31 octobre 1936, le MTP Albert Bedouce accuse réception des rapports des deux IC-P&C, leur fait connaître « *qu'il est disposé à poursuivre la DUP de l'autoroute du Sud, en application du décret du 7 septembre 1936* » et les prie « *de lui adresser d'urgence une estimation sommaire des dépenses, tenant compte des nouvelles augmentations de prix et en particulier de l'application de la semaine de 40 heures* » (Ces éléments figurent sur le rapport en réponse de l'I'P&C arrondissement Sud-Seine en date du 21 novembre ⁴¹).

En ce qui concerne les terrains, estimés à 38 millions en novembre 1935 (voir doct ¹⁴) « *les récentes mesures d'ordre monétaire⁴² doivent conduire à une revalorisation de la propriété foncière (...) il semble prudent d'envisager une hausse de 10% (...) soit 42 millions* ». Les travaux, quant à eux, sont à majorer de 35% compte tenu de l'application de la semaine de 40 heures ; ils étaient estimés à 93 millions en novembre 1935, ils se trouvent « *ainsi portés à un chiffre rond de 126 millions* ». L'Ingénieur prévoit également une « *somme à valoir* » de 22 millions pour répondre aux « *aléas qui subsistent en raison des circonstances présentes* ». Ce qui fait au total, pour le tronçon en Seine-et-Oise, un montant « *d'un ordre de grandeur de 200 millions* ».

Par le même rapport, l'I-P&C fait savoir que « *les plans parcellaires au 1/500^e sont levés* ». Ils seront visés par l'Ingénieur en Chef de la Seine-et-Oise en avril 1937.

On voit que si les bureaux des Ponts et Chaussées continuent à travailler d'arrache-pied et établissent des plans de plus en plus précis en vue des procédures d'expropriations, la plus grande imprécision règne en ce qui concerne le coût de l'opération ; de plus, celle-ci se trouve exposée aux difficultés financières du gouvernement du Front Populaire à l'automne 1936.

c– L'enlèvement

Sans doute les P&C de la Seine ont-ils transmis au MTP un rapport analogue à celui de la Seine-et-Oise : nous ne l'avons pas trouvé. Un projet de décret de DUP, avec les montants réévalués à concurrence de 320 millions –sur lesquels les seuls 242 millions du montant d'origine peuvent être imputés au Programme de Grands Travaux contre le chômage : faudra-t-il trouver un autre financement pour le dépassement ?- est transmis au « Contrôle des dépenses engagées », service interne du MTP. Celui-ci, par un avis du 30 novembre 1936⁴³, indique que le décret du 7 septembre 1936 dispense de l'autorisation de la DUP par le Ministère

⁴¹ - AN-CAC 780154-21

⁴² - c'est-à-dire la dévaluation « Auriol » (25/34%) du 26.09.1936

⁴³ - AN –CAC 780154-21

des Finances, mais fait part en même temps de ses interrogations en ce qui concerne le financement du projet :

« Je relève (...) l'importance des majorations de dépenses prévues du fait des mesures sociales (35%). Ce taux reste très supérieur à celui dont le Gouvernement a fait état pour l'établissement du budget de 1937. Je me contente de signaler le fait, mais je ne suis pas compétent pour en discuter.

J'observe d'autre part l'importance exceptionnelle des expropriations prévues (87 millions). L'imputation d'une telle dépense sur des crédits ouverts pour la lutte contre le chômage est-elle possible ? Il ne ressort pas du dossier que la question ait été examinée et résolue (...) »

Il faut bien admettre que ces doutes émanant des services financiers du MTP constituent autant de réserves fondamentales à l'égard du projet : mais cela n'est certainement pas connu des « services ordinaires ». Ainsi, le 9 janvier 1937, l'I-P&C de la Seine (Arrondissement Sud) fait le point⁴⁴ : *« Tout en poursuivant les études proprement dites, nous avons poussé très activement la préparation des dossiers d'expropriations afin de réserver la possibilité d'entamer sans délai, lorsque la création de l'autoroute sera décidée, la procédure d'urgence »*... et demande à cette fin un supplément de crédits de 200 000 F.

Dans son numéro de février 1937, la « Revue Générale des Routes », sous la signature de son directeur et rédacteur en chef Jacques Thomas (I-PC), publie un long article intitulé « Les autoroutes et la défense nationale ». Point de départ de l'article : *« L'Allemagne construit un formidable réseau d'autoroutes qui, il faut bien le craindre, n'est pas destiné à la seule satisfaction de son trafic en temps de paix »*. Ce problème vient d'être évoqué à la Chambre par André Beauguitte, député de la Meuse (et maire de Verdun):

« Le plan initial est de 7000 km (...), plus de 7 milliards ont déjà été dépensés(...), bientôt 400 000 hommes travailleront sur ces routes de guerre⁴⁵ ».

« En regard de cela, que fait la France ? (...) On pourrait envisager un ordre d'urgence tenant uniquement compte, pour l'instant, des liaisons rapides stratégiques de première urgence, entre les centres où nous avons des effectifs appelés ». En conclusion, il *« demande au gouvernement de prendre toutes mesures opportunes pour doter la France de grandes et larges voies, gardiennes de notre destin »*.

Pour un autre député, *« il est des réalisations plus pressantes (que les autoroutes), et nous possédons un réseau de routes nationales que n'ont pas les Allemands »*. *« D'ailleurs, en temps de guerre, ces « autobahnen » offriraient une cible admirable pour l'aviation »*.

Réponse du Ministre de la Défense Nationale, E. Daladier :

« Nous avons décidé la création, non d'un réseau d'autoroutes qui

⁴⁴ - AN-CAC 780154-21

⁴⁵ - la même formulation (« l'autoroute de guerre ») sera utilisée quinze ans plus tard par le PCF dans sa campagne contre le second tracé (voir p.141 et suivantes)

n'est pas utile en France, mais de voies de rocade parallèles à la frontière et d'itinéraires à grand débit allant de l'intérieur vers les zones françaises (sic – lire « frontalières » ?) »

Conclusion du journaliste :

« Puisque l'on accomplit actuellement un gros effort pour l'aménagement de certains itinéraires, nous estimons regrettable de limiter son efficacité en adoptant des largeurs qui font bien pauvre figure en regard de celles des « autobahnen » du Reich ».

De son côté, le MTP transmet un projet de décret de DUP au Conseil d'Etat, qui l'examine⁴⁶ lors de sa séance du 17 juin 1937 : ce décret concerne « *la construction d'une route spéciale pour automobiles à ouvrir au Sud de Paris, et dite Autoroute du Sud* ». Parmi les 13 « VU » figure notamment le décret du 11 septembre 1931, prorogé pour cinq ans en 1936, relatif aux eaux des Vals de Loire, et ceux concernant le Programme de Grands Travaux contre le chômage. L'article premier proclame : « *Est déclarée d'Utilité Publique la construction par l'Etat d'une voie spéciale...* » (suit une nouvelle description du tracé). L'article 3 stipule : « *Les expropriations devront être réalisées avant le 11 septembre 1941* », ainsi que « *sont déclarés urgents les travaux* » (de deux tronçons du projet). L'Etat est autorisé à se substituer à la Ville de Paris en ce qui concerne les expropriations nécessaires aux VdL. La dépense, évaluée à 330 millions, « *sera imputée sur les ressources mises à disposition du MTP au titre des lois (...) relatives au financement des Grands Travaux contre le chômage* » ; celles nécessaires aux VdL seront remboursées par la Ville de Paris.

Ainsi, contrairement à ce qui était annoncé précédemment (voir ci-dessus), le MTP entend imputer le montant réévalué au Programme de Grands Travaux contre le chômage. Mais celui-ci a-t-il encore les fonds nécessaires ?

« Adopté » par le Conseil d'Etat, ce projet de décret de DUP est transmis immédiatement, le 26 juin, par le MTP au Ministère des Finances. Il faut croire que celui-ci n'est pas aussi pressé de voir le projet aboutir... puisque le 12 janvier 1938, le MTP du moment (Henri Queuille) doit relancer son collègue. Mais les termes de sa lettre⁴⁷ confirment la situation bien compromise du dossier :

« Par lettre du 26.06.37, j'ai eu l'honneur de vous communiquer un projet de décret qui a pour objet de déclarer d'UP et l'urgence des travaux de construction de l'Autoroute du Sud (...)

Je vous serais très obligé de vouloir bien me le retourner, revêtu de votre contreseing. En effet, bien qu'actuellement les dotations dont je dispose au titre des Grands Travaux contre le chômage ne me permettent plus d'entreprendre immédiatement cette opération, j'estime qu'en raison de son grand intérêt il importe que le Gouvernement prenne à cet égard une position de principe en le déclarant d'UP dès maintenant.

⁴⁶ - Extrait du registre des délibérations du Conseil d'Etat (Section Travaux Publics, etc...) (AN-CAC 780154-21)

⁴⁷ - AN-CAC 780154-21

Il est d'ailleurs bien entendu que, en l'absence des crédits nécessaires, aucune dépense ne sera effectuée, de quelque nature que ce soit, même pour des acquisitions de terrains, de manière que l'Administration ne se laisse pas engager à poursuivre la réalisation du projet sans avoir la totalité des ressources indispensables. Au surplus, je m'engage, si dans l'avenir ces ressources sont mises à ma disposition, à ne pas entreprendre les travaux avant d'avoir obtenu votre adhésion spéciale à ce sujet. »

« les dotations dont je dispose ne me permettent plus d'entreprendre... »
« aucune dépense ne sera effectuée... » *« que l'Administration ne se laisse pas engager... »* : on ne peut pas dire que ce discours soit très incitatif, ni encourageant ; en résumé, le MTP demande au Ministère des Finances un contreseing sur un projet de DUP pour des travaux qu'il sait ne plus pouvoir financer !

Cette fois, le Ministère des Finances (dirigé alors par Georges Bonnet, « *un radical réputé pour ses conceptions orthodoxes* ⁴⁸ ») fait réponse, dès le 17 février ; il ne se prive pas de reprendre les éléments contraires au projet fournis par le MTP lui-même, ajoute que « *les nécessités financières ont contraint (son) Administration à pratiquer une réduction des dépenses de toute nature dont la couverture était assurée à l'aide des ressources de la Trésorerie* », avant de conclure :

« L'approbation que vous me demandez ne me paraît pas présenter un caractère d'urgence particulière, et dans l'état actuel des choses il me semble préférable de différer la DUP des travaux en question ».

Cette lettre essentielle, qui montre le blocage du projet d'Autoroute du Sud pour des raisons financières, n'est certainement pas diffusée par le destinataire (MTP, Direction des Routes) auprès de ses services : il semble bien que celui-ci se refuse à « faire une croix » sur cet important dossier, sur le travail de dizaines de techniciens et ingénieurs depuis plus de trois années, et sur les crédits conséquents qui ont déjà été investis. C'est ainsi que le mois suivant l'IC 78 transmet à la DR ⁴⁹ « *les plans parcellaires des terrains à exproprier pour la construction de l'autoroute et des VdL* », et demande l'autorisation de demander aux Domaines une évaluation de ces terrains.

A la suite de ce rapport, aucun document disponible au CAC pendant plus d'un an... puis, à l'automne 1938, plusieurs rapports ⁵⁰ sont envoyés par l'IC 78 au sujet d'un problème très incident, et fournissent des informations préoccupantes sur l'avancement du dossier.

La Commune de Morangis a en effet l'intention d'aménager un ruisseau, le ru du Bief, comme exutoire des eaux d'un lotissement adjacent ; mais ce ruisseau était également destiné à recevoir les eaux de l'autoroute. L'Ingénieur propose que l'Etat participe dès à présent à concurrence de 85 000 F à ces travaux hydrauliques.

⁴⁸ - J.-F. SIRINELLI (dir°) *La France de 1914 à nos jours* (p. 153) – PUF – Paris - 1993

⁴⁹ - Rapport IC 78 14.03.38 (AN-CAC 780154-21)

⁵⁰ - ces rapports ne sont pas conservés au CAC, ils sont seulement cités au début de la réponse ministérielle dont il sera question plus loin.

ques, en raison de l'usage qu'il en fera une fois l'autoroute construite. Le MTP répond le 24 avril 1939⁵¹ :

« Le projet de l'Autoroute du Sud est susceptible de recevoir certaines modifications lors de son approbation et, en particulier, le profil en long actuel ne saurait être considéré comme définitif.

Par suite, j'estime qu'il n'y a pas lieu de prendre, vis-à-vis de la Commune de Morangis, l'engagement proposé, les conditions d'écoulement des eaux de la future voie ne pouvant encore être déterminées avec certitude, non plus que l'utilité, pour l'Etat, de l'aménagement projeté du Ru du Bief. Ci-joint, en retour, le dossier communiqué. »

S'il est encore ici question de l'« approbation » du projet de cette « future voie », on doit bien reconnaître que celle-ci devient de plus en plus hypothétique, et on peut s'interroger sur ce que comprennent, en lisant entre les lignes, les services destinataires, en charge des études. Et lorsqu'ils reçoivent le dossier aussi cavalièrement retourné, que peuvent-ils encore en faire ?

Cependant, même à l'état de projet bloqué, l'autoroute n'en continue pas moins de peser sur la vie quotidienne des habitants concernés par les « futures » expropriations. Ainsi M. Faye écrit une première fois à son député Lucien Midol (PCF) en février 1937⁵² :

« (...) j'habite à Morsang s/Orge, et me trouve en pleine zone de l'autoroute sud, et par conséquent pour être exproprié ; voici trois ans qu'on nous en parle, et que les travaux ne commencent pas, je voudrais agrandir et améliorer ma maison, (...) pourriez-vous me dire si l'autoroute est pour se faire incessamment, car dans ce cas j'abandonnerais mon projet ».

Le MTP, à qui le député transmet ce courrier, lui répond⁴⁹ aussitôt :

« (...) le projet de décret déclarant d'utilité publique les travaux est actuellement soumis au Conseil d'Etat. Si l'avis de cette assemblée est favorable, les expropriations pourront être entreprises, (...) vraisemblablement dans le courant de la présente année ».

Fin octobre M. Faye revient à la charge⁴⁹ auprès de son député :

« (...) Pourriez-vous me dire si l'avis du Conseil d'Etat est favorable ? et si les expropriations tarderont à se faire ? Voici deux ans (sic) que l'on nous parle de cette fameuse route, et nous ne pouvons faire aucune amélioration ni construction, mes voisins et moi voudrions bien être fixés à ce sujet ».

Là s'arrête malheureusement l'échange de courrier avec M. Faye, du moins pour ce qui en est conservé au CAC. Mais nous avons également la lettre⁵³ –plutôt acide- de « M. Fernand Dot, Ingénieur-Architecte AETP (au Kremlin-Bicêtre) à Monsieur le Citoyen-Ministre des Travaux Publics » en date du 22 mars 1937 :

⁵¹ - AN-CAC 780154-21

⁵² - AN-CAC 780154-21 (liasse)

⁵³ - AN-CAC 780154-21

« (je viens) vous demander à quelle date vous comptez mettre en route les travaux de construction de l'Autoroute Sud (...). Depuis plus d'une année les dossiers ont été constitués en vue de l'expropriation ; or, des renseignements recueillis auprès de l'Administration des P&C, il résulte que nul ne sait –ou ne veut savoir- à quelle date les travaux pourront commencer, ou même s'ils commenceront un jour.

Vous n'êtes pas sans ignorer (sic) les conséquences plutôt malheureuses de cet état de fait. Vraiment, sous le régime républicain, l'on était un peu plus ménager des droits du contribuable (...) »

M. Dot n'est peut-être pas personnellement visé par l'expropriation mais il est vraisemblable que sa profession le confronte chaque jour au projet. Il se peut cependant que le ton employé l'ait privé de réponse, car celle-ci ne figure pas dans les archives... Mais on a là confirmation du climat d'expectative inquiète dans lequel continuent à travailler les services des P&C.

A la fin de cette même année 1937, M. F. Bernot écrit à son tour à son député, L. Midol :

« (...) il m'est absolument interdit par la Mairie d'apporter aucune modification à ma maison, ou d'y édifier un mur et un garage dont j'ai pourtant le plus pressant besoin. Ma propriété se trouve sur le tracé d'une autoroute en projet de construction, conformément au plan de la première tranche des Grands Travaux ; fait confirmé en août 36 par la pose d'une borne dans mon jardin par les agents des P&C de la Ville de Paris⁵¹ (...). Quand prendra fin la situation d'incertitude dans laquelle je me trouve, intolérable autant que préjudiciable ? »

Après transmission au MTP, celui-ci répond le 12 janvier 1938 que

« l'instruction à laquelle est soumis le projet de cette nouvelle voie n'est pas terminée ; (...) la DUP des travaux n'a pas encore pu être prononcée. Il n'est donc pas possible, à l'heure actuelle, de prévoir quand le projet aboutira, et quelles pourront être, pour la propriété de M. Bernot, les conséquences de la réalisation de ce projet ».

Il est intéressant de rapprocher ce discours à l'usage des administrés de celui tenu par le même ministère, le même jour, dans son courrier au Ministère des Finances (voir ci-dessus : document ⁴⁵), dans lequel l'incertitude ci-dessus fait place à un douloureux pessimisme.

Dernière intervention conservée au CAC : celle du maire de Chevilly-Larue, qui, le 13 septembre 1938, écrit⁵² au Conseiller Général Robert Bos pour lui demander d'insister auprès du MTP afin de « faire aboutir les démarches administratives » concernant le projet d'Autoroute du Sud. En effet, celui-ci « donnerait à (la) Commune un essor considérable dont elle a grand besoin (et) intéresse particulièrement ses habitants ». Dans son courrier d'accompagnement du 22 septembre, le Conseiller Général ajoute une considération que l'on se doit de

⁵¹ – il s'agit donc d'un bornage en vue de la future emprise VdL, liée à l'Autoroute du Sud

⁵² - AN-CAC 780154-21 (liasse)

replacer dans le contexte de la crise des Sudètes (les « Accords de Munich » seront signés le 30 septembre) :

« Cette autoroute a une importance très grande du point de vue de la défense passive pour l'évacuation de la partie sud de Paris en cas de guerre. Il y aurait lieu de pousser la procédure administrative et de faire d'urgence déclarer d'Utilité Publique cette voie nouvelle de la Région Parisienne ».

Enfin, la réponse du MTP -signée par le Directeur de Cabinet Jean Berthelot, qu'on retrouvera plus loin- en date du 14 octobre, une fois passée l'alerte de septembre, fait encore une fois état du blocage du dossier :

« (...) le projet de décret (...) a été, après son adoption par le Conseil d'Etat, soumis au contreseing de M. le Ministre des Finances. Mon collègue, qui avait quelques objections auxquelles mon prédécesseur a répondu⁵³, ne l'a pas encore renvoyé. J'insiste à nouveau auprès de lui pour que soit résolue sans retard cette question (...) »

En février 1939 est évoqué à la tribune du Sénat^{53bis} « le problème de l'aménagement des sorties de Paris et des routes nationales ». M. Morizet, sénateur et président du CARP, précise que le Département de la Seine comporte environ 400 000 véhicules automobiles, qui, en cas de conflit, pourraient être appelés à quitter l'agglomération en quelques heures :

« Les boulevards des Maréchaux ont été élargis, et constituent une excellente plate-forme de départ (...). Les grandes voies qui, de là, rayonnent vers les diverses régions de France ont été très améliorées (...). Seule la RN 20 a conservé son gabarit ancien, ses trois traversées de Longjumeau, Montlhéry et Arpajon demeurent anachroniques.

Puisque la construction de l'Autoroute du Sud est ajournée, très provisoirement je l'espère, il faudrait au plus tôt faire disparaître cette ombre du tableau. Quant à l'Autoroute de l'Ouest, sa branche Nord doit être inaugurée au milieu de 1940. Sa capacité de débit, avec une plate-forme de quinze mètres dans chaque sens, sera de 10 000 voitures à l'heure. C'est dire quel rôle elle jouerait lors d'une évacuation brusquée ».

Malheureusement, l'année suivante, l'armée allemande n'attendra pas que cette autoroute soit inaugurée pour envahir la France, et « l'évacuation brusquée », que l'on appréhendait déjà en février 1939, se fera dans les conditions que l'on sait.

Le document suivant que l'on trouve au CAC sur le projet d'autoroute du Sud est daté du... 20 mai 1940 !

Il s'agit d'un courrier⁵⁴ du MTP au Président du Conseil d'Administration de la SNCF : celle-ci avait transmis le 29 août 1939 un dossier de projet de construction de « passage supérieur » (pour l'Autoroute du Sud) au-dessus de la

⁵³ – Ce courrier, on peut le regretter, ne figure pas au CAC.

^{53bis} – CR dans RGR - mars 1939

⁵⁴ – AN-CAC 780154-21

ligne de chemin de fer Corbeil-Malesherbes. Le MTP en accuse réception et précise que

« ce projet doit être remanié, mais les nouvelles dispositions sont subordonnées à la décision –qui ne paraît pouvoir intervenir qu’après la cessation des hostilités- à prendre sur le principe même de la construction de l’autoroute. En conséquence, je vous renvoie le projet susvisé en vue d’une nouvelle présentation quand les circonstances permettront de réaliser un accord sur les dispositions à adopter pour le PS dont il s’agit ».

En effet, le 20 mai 1940, « les circonstances » font que la France a d’autres soucis...

d –Vichy fera-t-il l’autoroute ?

Est-ce une façon d’ « en avoir le cœur net », ou de forcer « les circonstances » ? A la fin de l’année 1940, peut-être dans le cadre de la préparation du budget 1941, le DR⁵⁵ présente au « Contrôle des Dépenses Engagées » un « *Projet de décision comportant engagement de dépenses pour l’avenir* » : sur un formulaire pré-rempli⁵⁶, il propose pour la « *Construction de l’Autoroute du Sud* » l’inscription d’une dépense évaluée en 1937 à 330 millions, montant rayé et remplacé par un montant de 600 millions (ces deux mentions étant de la même écriture).

Le 3 février 1941, sur ce même formulaire-navette, le Contrôleur des Dépenses Engagées appose son « avis » sur cette proposition :

« Il ne m’est pas possible de donner mon adhésion à une décision qui aurait comme conséquence obligatoire l’ouverture à brève échéance de crédits d’engagement en sus des 2 milliards accordés par les lois des 5 octobre et 31 décembre 1940. Le Ministère des Finances estime en effet ne pouvoir envisager l’engagement de dépenses de Grands Travaux au-delà des chiffres admis par ces lois .

En marge, dans la case « *Date de la décision* », la mention manuscrite : « *Ajourné* »

En d’autres termes, il n’y a plus d’argent pour l’autoroute du Sud : ce qui n’est pas vraiment surprenant.

Dans les mêmes moments, et par une lettre⁵⁷ aux préfets de la Seine et de la Seine-et-Oise (dont le double conservé au CAC ne porte malheureusement pas de date, mais l’année commence par 194..), ce même DR, décidément tenace, fait savoir (« *par autorisation* ») qu’il a « *décidé, en principe, de poursuivre l’exécution des travaux de construction de l’Autoroute du Sud (...), dont l’avant-projet a été pris en considération par décision ministérielle du 29 novembre 1935. (Il) poursuit la déclaration d’Utilité Publique et d’urgence des travaux, qui ont fait l’objet au cours des années 1936 et 1937 d’une EUP* ». (On peut voir là le souci de

⁵⁵ - Il s’agit alors de Jacques Boulloche, en place depuis 1937, et qui mourra en déportation en 1944.

⁵⁶ – AN-CAC 780154-21

⁵⁷ – AN-CAC 780154-21

Vichy de placer son action dans la continuité du régime déchu –ou bien la volonté opiniâtre d'un haut fonctionnaire maintenu dans ses fonctions, mais désireux de voir enfin aboutir un dossier « en souffrance » depuis trop longtemps).

Peut-être met-il encore quelque espoir⁵⁸ dans le « Programme général d'équipement routier », défini par la circulaire du 11 avril 1941, « *faisant suite aux divers programmes en cours d'exécution avant la guerre* » : mais c'est « *à l'exception des autoroutes* », et d'ailleurs « *les travaux que le montant des crédits alloués a permis d'y inscrire sont loin de permettre l'achèvement du programme que le Secrétariat d'Etat⁵⁹ s'est assigné* ». Fort heureusement, les travaux non encore retenus « *trouveront leur place dans le futur Plan décennal d'Equipement projeté par le Gouvernement* ».

Ces atermoiements au niveau gouvernemental, depuis maintenant quatre années, ne font pas l'affaire des services ordinaires des P&C de Seine et Seine-et-Oise. C'est pourquoi, le 2 octobre 1941, l'IC 78 pose la question⁶⁰ de façon abrupte :

« Notre service est fréquemment invité à formuler un avis sur des demandes de Permis de Construire dont l'octroi serait de nature à rendre plus onéreuse la réalisation du Projet d'Aménagement de la Région Parisienne. Il a été notamment amené à veiller à l'application des mesures destinées à ne pas nuire à l'exécution éventuelle de l'Autoroute du Sud, et tout récemment nous avons dû nous prononcer sur la demande d'ouverture d'un chemin privé destiné à desservir une exploitation industrielle située au voisinage immédiat de l'Autoroute du Sud.

Le tracé définitif de cette autoroute n'a pas été approuvé. (...) Son classement futur n'est plus prévu dans la dépêche ministérielle du 14.08.41 (...) et son tracé ne figure plus sur les cartes annexées à ce document que comme route future non-nationale comprise dans le PARP.

De fait, l'Administration Supérieure a décidé l'aménagement de la RN 20 (élargissement à 9 m, déviations de Longjumeau, Linas, Arpajon, Etampes, déjà décidées ; d'Etréchy, Monnerville, Angerville, projetées) ainsi que celui de la RN7 : élargissement à 12 m de la chaussée entre le département de la Seine et la Pyramide de Juvisy, et en prévoyant pour l'avenir la déviation de Ris-Orangis ; ces deux routes sont sensiblement parallèles au tracé de l'Autoroute du Sud et à faible distance de celle-ci. Nous sommes donc conduits à nous demander si le principe de l'autoroute ne doit pas être abandonné malgré son insertion au Plan approuvé d'Aménagement de la Région Parisienne

S'il était décidé que le projet d'autoroute dût être maintenu, il conviendrait à notre avis d'en poursuivre les études afin que le service soit en

⁵⁸ – Lettre-circulaire du Secrétariat d'Etat aux Communications (DR) à tous les IC-P&C - 9 Juillet 1941 (AN-CAC 770633-5)

⁵⁹ – Le « Secrétaire d'Etat aux Communications » en question est Jean Berthelot, déjà rencontré en octobre 1938 en tant que directeur de cabinet du MTP Anatole de Monzie.

⁶⁰ – Rapport IC 78 (AN-CAC 780154-21)

mesure de statuer de façon précise sur les demandes d'alignement dont il est saisi, car il peut paraître arbitraire de mettre obstacle à la réalisation d'installations privées intéressant l'économie du pays pour la seule raison de réserver l'avenir en vue de l'exécution d'un projet hypothétique.

Nous avons donc l'honneur de demander à M. le Préfet de bien vouloir transmettre le présent rapport à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, afin qu'il soit statué sur le maintien ou l'abandon du projet d'Autoroute du Sud. »

Voilà qui est clair... Mais l'IC 78 a-t-il reçu satisfaction ? Ce n'est pas certain : pourtant, un double de réponse ministérielle⁶¹ est conservé au CAC. Mais elle porte la mention manuscrite : « *Lettre restée en attente. Attention : Ne pas faire partir cette lettre, bien qu'elle soit signée du Ministre. Attendre la réponse de l'Equipement* ». A ce document est joint le double d'un courrier du même jour (9 janvier 1942) de Berthelot au Délégué Général à l'Equipement National :

« (...) Ce projet intéressant également celui de l'adduction des eaux des VdL à Paris, puisque leurs tracés coïncideraient, je ne me sens pas autorisé à prendre la décision sans que vous m'ayez au préalable donné votre accord. Si vous jugiez utile d'en entreprendre les travaux, je serais tout à fait disposé à en faire poursuivre les études. Mais comme le projet d'autoroute ne figure pas au Plan décennal d'Equipement, il appartiendrait soit au Commissariat aux Travaux de la Région Parisienne, soit au Commissariat Général à la Lutte contre le Chômage de mettre à disposition les crédits nécessaires à sa réalisation ».

Le fameux projet-serpent de mer des VdL allait-il, en 1942, sauver celui de l'Autoroute du Sud ? On ignore la réponse du Délégué Général à l'Equipement National, mais on se doute qu'il n'a guère plus de ressources que le Secrétaire aux Communications. Quoi qu'il en soit, les termes de celui-ci dans son courrier « retenu in extremis » ne souffrent d'aucune ambiguïté :

« (...) j'ai l'honneur de vous informer que je n'ai pas l'intention de faire exécuter l'autoroute en question, car la nécessité de cette nouvelle voie ne me paraît pas justifiée. En effet, le tracé envisagé serait sensiblement parallèle aux RN 7 et 20, qu'il doublerait à la sortie de Paris ; or, après les aménagements importants en cours d'exécution ou projetés, ces deux grandes routes seront susceptibles de répondre à tous les besoins d'une circulation rapide et intense. En conséquence, j'ai décidé de ne pas poursuivre la mise à exécution du projet d'Autoroute du Sud ».

Il n'est pas sans intérêt de relever qu'à la fin de cette même année 1942 est également supprimé, avec l'accord du CARP (19 octobre) et du Délégué Général à l'Equipement (30 octobre)⁶² le projet d'autoroute-Est (Paris-Champigny-Lognes-

⁶¹ - AN-CAC 780154-21

⁶² - Lettre du Secrétaire d'Etat aux Commun^o au Chef du Gouvernement 27.11.42 (AN-CAC 781464-119)

Torcy), ainsi que d'autres projets anciens : décidément, en 1942, un « vent mauvais » souffle aussi sur les autoroutes françaises...

Conclusion

Ce tracé de 1934, dont le dossier n'a pu être mené jusqu'à la DUP, n'a guère soulevé de polémiques, et le nombre de réclamations déposées lors de l'enquête de mai-juin 1936 est resté très limité. Les élus des communes traversées n'ont pas pris de délibérations hostiles a priori au projet, ne se sont jamais élevés contre les perturbations que le chantier, puis le trafic, allaient provoquer, ni contre les démolitions inévitables –mais peu nombreuses, il est vrai, dans cette banlieue Sud encore essentiellement rurale. Tout au plus a-t-on vu un Conseil Municipal s'inquiéter du départ forcé d'une entreprise, et conséquemment de la baisse des ressources communales.

Pourtant, ce projet initié en tant que cause d'intérêt national (la lutte contre le chômage) et doté de crédits en conséquence ne tarde pas à « battre de l'aile », du fait des difficultés financières de la France dans la seconde moitié des années 30, et qui culminent au moment du Front Populaire. Son abandon officiel (ou seulement officieux ?) par le gouvernement de Vichy, apôtre proclamé de « l'Équipement national », relève d'une situation encore plus dramatique –bien que tue- des finances nationales, du fait de l'occupation ; mais aussi, il faut bien le reconnaître, de l'incapacité du pays à trouver à ce moment précis les forces nécessaires pour s'engager dans un projet de cette importance.

B – 1952 : L'autoroute des Trente Glorieuses

En 1942 disparaît le premier projet d'Autoroute du Sud, en même temps que d'autres projets similaires. Il est bien évident que « *les circonstances* » obligent, à ce moment-là, à ce choix-là... Pourtant, la même année, la Chambre de Commerce de Paris conduit une réflexion sur les « *Futures autostrades en France* » : le rapport de Jean Truille¹ est adopté par elle le 25 novembre 1942.

S'il se place d'emblée dans le cadre de l'action menée par le Secrétaire d'Etat aux Communications en vue de la réfection du réseau routier, il entend aborder la question des autoroutes d'abord du point de vue économique (« *commercial* »), et a le mérite de dépasser les « *circonstances* » pour réfléchir à l'après-guerre : « *Le point de vue commercial est lui-même conditionné par la question préalable qui se pose de savoir si le trafic routier prendra après la guerre une extension considérable* ». Il se réfère pour répondre à cette interrogation à la précédente après-guerre, lors de laquelle de nombreux camions militaires devenus disponibles ont suppléé à la carence de la voie ferrée : « *de cette période date la concurrence de la route* ». A l'issue de la présente guerre, « *on doit s'attendre à une reprise accrue du trafic routier, d'autant plus (...) qu'il faudra reconstituer les stocks (...), afin de rendre au pays une vie économique normale* », ce qui milite en faveur des « *autostrades* » ; même si « *les vues sur une création de cette ampleur ne peuvent être limitées aux années qui suivront immédiatement l'après-guerre, mais doivent pénétrer plus profondément dans l'avenir, puisque la réalisation de ces grandes voies terrestres ne pourra commencer qu'après la fin des hostilités et nécessitera certainement plusieurs années* ».

Des considérations prospectives sur le caractère économique de la voie d'eau, sur le développement prévisible du transport aérien (« *l'avion-cargo n'est qu'à l'état de projet* »), conduisent le rapporteur à envisager « *un système de coordination* » entre les quatre moyens de transport ; mais « *le commerce accordera toujours, dans les cas courants, sa préférence marquée pour la voie ferrée* », « *il serait téméraire d'imaginer que la route prendra ultérieurement, dans les échanges, une part prépondérante* ». Ce qui, certes, minimise l'intérêt des « *autostrades* », mais ne leur enlève pas leurs avantages par rapport au réseau routier existant. Il y aurait même lieu

« *de mettre dès à présent à l'étude divers projets, de façon que tous les éléments soient réunis pour, le moment venu, décider sans retard celles des autostrades dont l'inscription devrait être faite au plan des Travaux d'Equipement National.(...) Dès la fin des hostilités, et en coordination avec le perfectionnement du réseau routier existant, certaines amorces d'autostrades pourraient être entreprises à la sortie des grandes villes, surtout de Paris, sur une distance relativement courte ; les aérodromes devraient être immédiatement reliés aux grandes agglomérations voisines.*

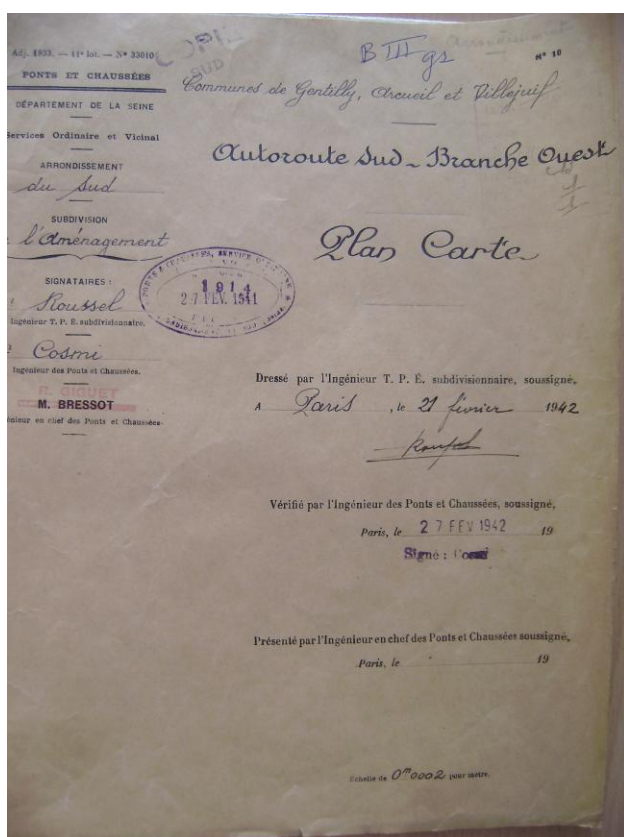
¹ - 8 pages – AN-CAC 780154.104

(...) la politique de construction d'autostrades doit être instituée dès à présent, non pas sur les bases d'un système indépendant, mais de façon à remédier aux insuffisances du réseau routier actuel, pour la réfection et l'amélioration duquel la Chambre de Commerce de Paris réclame actuellement la priorité ».

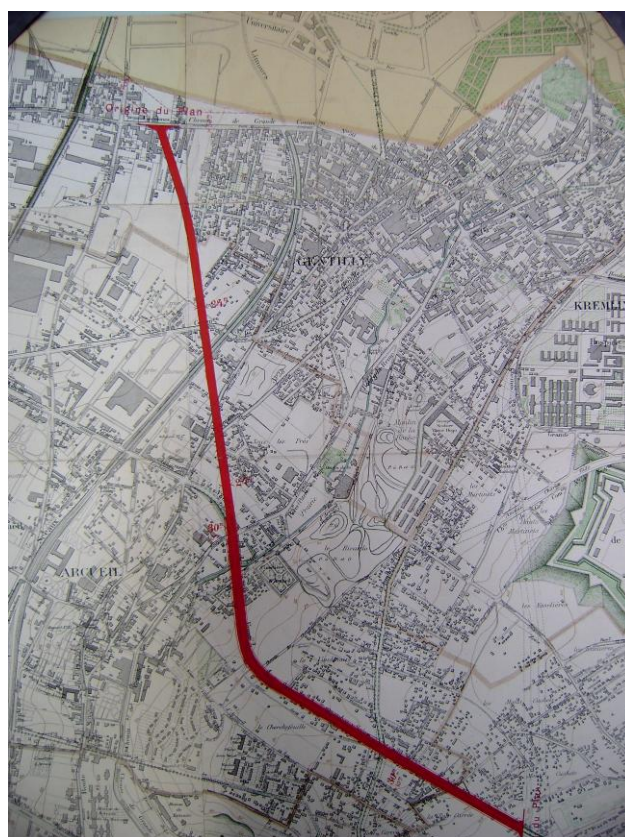
On peut, certes, relever dans ce discours quelques erreurs de diagnostic à long terme, mais également bien des aspects prémonitoires : notamment l'idée de relier « immédiatement » les aérodromes aux agglomérations voisines.

a – Autoroute du Sud : le retour (1947)

Il est vraisemblable que la réflexion d'un organisme aussi influent que la Chambre de Commerce de Paris est prise en compte par le gouvernement en place, et que cette même réflexion est également menée par d'autres instances : on sait le rôle des technocrates sous le régime de Vichy –Jean Berthelot est l'un des plus brillants-, préparant la France nouvelle, dans l'Europe allemande ou libérée du joug nazi. Ce qui est certain, c'est que, malgré la décision du ministre de privilégier l'aménagement des routes nationales, les services des P&C poursuivent leurs études : pour preuve, voici un document daté de février 1942 :



Document 11
Couverture du dossier
AN-CAC 780154-21



Document 12
Détail d'un plan au 1/2000^e issu du dossier
La branche « Ouest » de l'autoroute part quasiment de son futur emplacement (Gentilly), mais le « boulevard périphérique » ne figure pas encore et le tracé à travers Arcueil n'est pas « affiné »

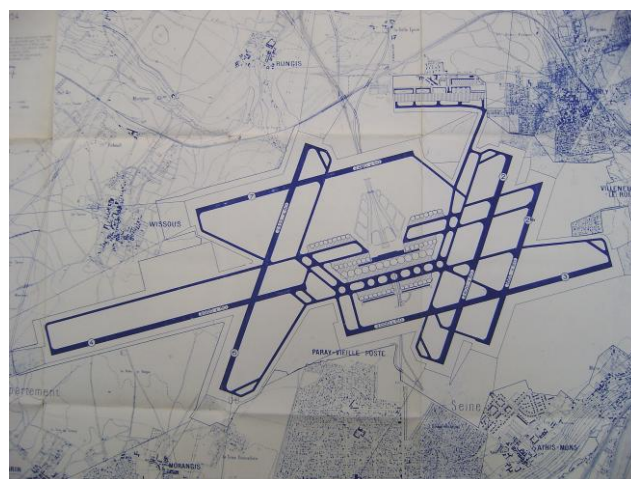
La construction de l'Autoroute du Nord, quant à elle, figure encore comme une priorité dans le « plan d'équipement national » de 1942, et un service d'études² ad hoc est créé auprès de la Direction des Routes (c'est l'embryon du « Service Spécial des Autoroutes » - SSA). On rappellera ici que la 4 CV, voiture-symbole de l'après-guerre, a été conçue clandestinement par le bureau d'études de Renault sous l'Occupation.

Le 20 avril 1944, le Gouvernement Provisoire, encore à Alger, décide la révision du PARP. En novembre de la même année, il décide la création d'un aéroport d'importance mondiale à Orly. Dès l'origine on proclame : « *Il est indispensable de prévoir une desserte par autoroute de cet aéroport* ». C'est la résurrection, pour répondre aux besoins que l'on pressent bientôt immenses de l'aviation civile, du projet d'Autoroute du Sud.

L'aérodrome d'Orly, créé à la fin de la Première Guerre mondiale et agrandi une première fois par l'aviation allemande, était resté jusque-là essentiellement militaire ; il s'agit, à la Libération, d'en faire le grand aéroport de Paris, prenant la relève du Bourget, trop exigu et sans possibilités d'extension. Mais pour cela il faut tripler la surface de l'aérodrome: alors qu'il se limitait jusque-là du côté Est de la RN7, on allait l'étendre aussi loin que possible vers l'Ouest, en supprimant quelques petits lotissements de l'entre-deux-guerres, et même la « Vieille Poste », ancien centre de la commune de Paray-Vieille-Poste.



Document 13 : Le plateau d'Orly en 1933-34
(Carte SGA au 50 000^e, type 1922) IGN



Document 14 : Le plan d'extension de l'aérodrome d'Orly
Plan-masse Décembre 1954 Origine : AdP
AN-CAC 770633-52

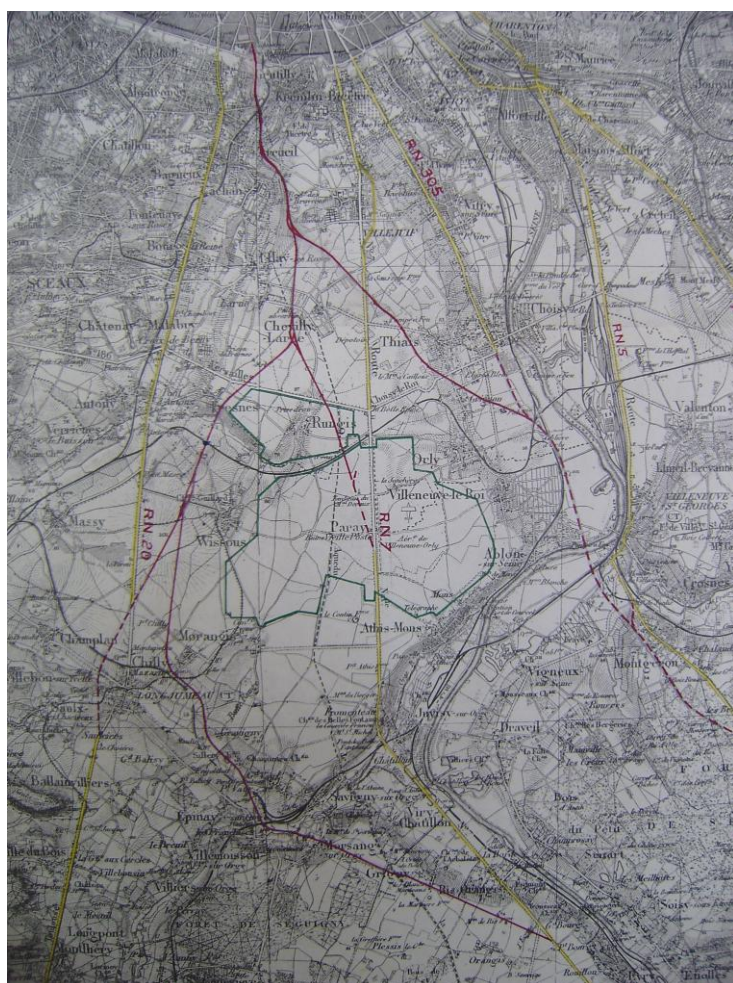
Le rapprochement de ces deux documents à la même échelle, mais de natures différentes (une carte topographique / un document de bureau d'études), permet de saisir l'ampleur du projet « Orly », décidé dès la Libération, commencé en 1954 et achevé en 1960. On distingue nettement, sur la carte de 1934, les lotissements condamnés, ainsi que tout le réseau viaire interrompu par l'implantation du grand aéroport, et la RN 7 (Nord-Sud) déviée sous l'aéroport.

² - Nicolas NEIERTZ *La coordination des transports en France* Comité pour l'Histoire Economique et Financière de la France Paris 1999 (p. 193)

Le 10 Avril 1947 se tient au MRU (Ministère de l'Urbanisme et de la Reconstruction), sous l'égide du SARP qui en dépend, une importante réunion qui rassemble pas moins de 21 personnes : cinq du MRU, dont André Prothin, Directeur Général de l'Urbanisme, et Pierre Gibel, directeur du SARP ; cinq du MTP, dont Louis-Alexandre Lévy, IC-PC de la Seine, Stahl, IC-PC de la Seine-et-Oise, et Pierre Moch, IC-PC, chef du « Service d'Etudes de l'Autoroute du Nord de la France » ; huit de la Préfecture de la Seine –Services d'Architecture et d'Urbanisme, Services Techniques ; un ingénieur du Contrôle de l'Electricité ; enfin, L. Lesieux, I-PC, directeur des Bases Aériennes.

Le compte-rendu³ qui en est fait montre que l'aéroport projeté nécessite la création de l'autoroute. A. Prothin (Directeur Général de l'Urbanisme et de l'Habitat - MRU) : « *Le but de la réunion est d'étudier les problèmes qui se posent dans les environs immédiats de Paris, du fait de l'extension de l'Aéroport d'ORLY, en vue de mener à bien le plus rapidement possible la révision du projet d'aménagement régional (...)* ». Il s'agit bien là d'un « projet global », la création du « grand Orly » entraînant la relance de l'autoroute. Mais il induit également une modification de son tracé par rapport à celui arrêté en 1934, du fait de l'extension maximale de l'aérodrome vers l'Ouest, jusqu'à la limite des zones encore agricoles ; ceci d'autant plus qu'AdP exclut tout passage en tranchée.

Voici ce nouveau tracé, mis à l'étude à partir de 1947 :



Document 15

Carte datée du 31.01.49

Origine : Service d'étude de l'Autoroute Nord de la France

AN-CAC 770633-44

Le fond de carte est le même que celui du document n°7 : la carte type 1900 au 1/20000^e antérieure à 1914.

Les routes nationales (20, 7, 305, 5, 19) ont été repassées en jaune, y compris la déviation de Villejuif construite en 1933 ; les futures limites (très approximatives) de l'aérodrome d'Orly, en vert ; en rouge, l'autoroute du Sud avec ses différentes branches, dont celle de la RN 7 débouchant alors près de Ris-Orangis, et à droite, se terminant en pointillés, la branche rejoignant la RN 5 au sud de Montgeron.

Ces tracés connaîtront encore de nombreuses rectifications. Ce document permet de voir qu'à ce stade des études, seule la branche d'Orly bénéficie d'un tracé rectiligne.

³ - AN-CAC 770633.44

Mais le tracé se trouve également modifié à son départ de Paris :

« Conclusions : 1 - Le MTP a donné son accord pour maintenir au PARP une autoroute dans le secteur Sud de Paris. 2- (concerne Orly) 3 – « L'idée d'ouvrir l'autoroute à son extrémité Nord par deux branches pour assurer une meilleure pénétration vers Paris et en particulier la création d'une branche Ouest en direction du Parc Montsouris. –partie en viaduc au-dessus de la vallée de la Bièvre, partie en souterrain- a été retenue, de préférence à l'idée d'une pénétration unique en souterrain jusqu'aux abords de la Porte d'Italie avec ouverture sur le Boulevard A. Blanqui. 4 – Cette voie nouvelle devrait garder son caractère d'autoroute jusqu'à un point à déterminer, qui devrait être aussi près que possible du nouveau boulevard périphérique de Paris (...) . »

Cette « branche Ouest en direction du Parc Montsouris » -envisagée dès 1942 : voir ci-dessus, doct 11- ne peut se comprendre (pourquoi diriger une autoroute vers un parc urbain ?) si l'on ignore le projet de « pénétrante Denfert-Rochereau », qui est étudiée dans le chapitre III-A. La deuxième branche n'est pas précisée, ce qui montre bien qu'elle est secondaire aux yeux des P&C ; elle ne sera réalisée que bien après la première (1970).

Allusion est faite à l'ancien débouché en souterrain sur l'avenue de la Porte d'Italie (voir chapitre précédent), mais aussi, pour la première fois, au « nouveau boulevard périphérique de Paris », auquel se raccordera l'autoroute, peut-être devenue alors simple « voie rapide ».

Cette réunion d'avril 1947 permet de constater que le projet a bien mûri, mais le fait que soient simplement énumérées les différentes branches de l'autoroute –parmi lesquelles celle « vers la RN 7, Fontainebleau et au-delà » montre que son objet était d'abord la création du « Grand Orly » et de ses accès.

Le MTP⁴ organise aussitôt l'action de ses services, ainsi que le montre une lettre⁵ du 5 mai 1947 à « M. L'IC du Service de l'Autoroute du Nord »⁶ (SEANF) :

« L'aménagement de l'aéroport d'Orly pose d'importants problèmes routiers qui provoquent l'intervention de différents Services du Ministère des Travaux Publics.

En vue de délimiter et de coordonner l'action de ceux-ci, je décide que :

1 – L'étude de l'autoroute Sud et de ses raccordements avec l'aéroport sera conduite par le Service de l'Autoroute du Nord, dans les mêmes conditions de collaboration avec les Services Ordinaires que celles adoptées pour l'établissement des projets de la sortie de Paris de l'autoroute Paris-Lille ;

⁴ - En règle générale, et même si cela n'est pas précisé chaque fois, les documents émanant du MTP et relatifs aux autoroutes portent l'entête de la « Direction des Routes » (DR)

⁵ - AN-CAC 770633-46

⁶ - Rappel : ce service, créé en 1942, se voit alors confier l'étude de l'Autoroute du Sud, et devient alors le « Service Spécial des Autoroutes » (SSA), directement rattaché à la DR. En 1967, il se fonda dans le SETRA.

2 – Les projets relatifs à la réalisation de la correction de la RN 7 dans la traverse de l'aéroport seront dressés par le Service Central d'études Techniques ;

3 – Le Service des P&C de la Seine sera chargé de l'étude du raccordement Nord de la RN 7 avec l'aéroport, qui constituera le moyen de desserte de celui-ci avant la mise en service de l'autoroute Sud (...) ;

4 – Le Service des P&C de Seine-et-Oise sera chargé des mêmes études pour le raccordement Sud et pour la section de la RN 7 située dans ce département.

La complexité et l'importance des opérations envisagées nécessiteront de la part des différents services intéressés une coordination particulièrement attentive (...) »

On voit que la desserte d'Orly bénéficie au niveau ministériel d'une telle priorité que l'on considère comme assurée son ouverture avant celle de l'autoroute.

b – Les études reprennent

Dès le 12 septembre 1947 le SEANF est en mesure de présenter une étude⁷ de neuf pages sur l'Autoroute du Sud, signée de son IC Pierre Moch. Référence est faite au projet d'avant-guerre, et à ses défauts :

« L'intensité, dans la Région Parisienne, de la circulation sur les RN 20 et 7 avait fait envisager avant la guerre la construction d'une autoroute, dite « Autoroute Sud », destinée à permettre une circulation aisée depuis la limite de Paris jusqu'à des points moins encombrés de ces routes 7 et 20.

Le PARP comporte cette autoroute Sud, partant de la Porte d'Italie, et dont une branche rejoint la RN 20 au-delà d'Arpajon, et l'autre branche la RN 7 au-delà d'Essonnes.

Ces points d'arrivée avaient été déterminés à l'époque non par l'importance de la circulation à recueillir à ces points, mais par les difficultés de la circulation sur la RN 20 à partir d'ARPAJON (traverses d'Arpajon, Linas-Montlhéry, Longjumeau, carrefour de la Croix-de-Berny, traverse de Bourg-la-Reine) et par les difficultés sur la RN 7 (traverses d'Essonnes, de Ris-Orangis, carrefour de la Belle-Epine, traverse de Villejuif). Il est à signaler que le départ de l'autoroute à la Porte d'Italie augmentant le trafic à cette porte d'une partie de la circulation de la RN 20 pouvait faire l'objet de réserves sérieuses (que le SO de la Seine a levées en partie en prévoyant un autre départ, dit branche Ouest, entre la Porte d'Orléans et la Poterne des Peupliers). »

A ces défauts s'ajoute, comme on l'a vu, un nouveau paramètre, Orly :

« L'aménagement projeté de l'aérodrome mondial d'ORLY, demandant une liaison rapide entre Paris et l'Aérogare d'une part, et imposant

⁷ - AN-CAC 770633-44

d'autre part, pour l'extension des pistes d'atterrissage, la modification du tracé initialement prévu, repose le problème de l'autoroute Sud. »

mais aussi l'intensification prévisible du trafic routier, pour laquelle les chaussées des routes nationales existantes sont largement insuffisantes :

« Nous avons fait figurer sur le graphique joint les résultats des comptages de 1934-35, pour les RN 20, 7, 305, 5 et 19, abstraction faite des circulations hippomobile, pédestre, cycliste et motocycliste, toutes également importantes (...). La circulation de 1939 est estimée à 1,2 de celle de 1934-35 ; celle de 1947 est estimée à 0,7 de celle de 1934-35.

Le problème de l'Autoroute du Sud doit être étudié en fonction de l'intensité de la circulation future. Nous estimons que celle-ci pourrait dans un temps relativement court –une vingtaine d'années- et la prospérité économique aidant, atteindre un chiffre global triple de celui de 1935, ce qui donnerait encore une densité de véhicules très inférieure à celle des Etats-Unis en 1939 (...) »

On peut, certes, s'étonner que, faute d'éléments plus récents, ces nouvelles études se soient basées sur les résultats des comptages de 1935, arbitrairement multipliés par trois... On juge de l'approximation des calculs ! D'autant plus que l'on table sur une « prospérité » qui, en 1947, année parmi les plus difficiles en ce qui concerne la vie quotidienne des Français, apparaît comme une perspective bien lointaine.

Cependant, un principe est posé d'emblée : il faut « *séparer la circulation de proche banlieue, qui continuera à emprunter (les routes nationales) aux portes de Paris, et qui restera ralentie du fait de son intensité, et la circulation de grande banlieue ou de province, qui s'effectuera à une vitesse convenable sur la nouvelle voie* » -ce que les habitants de la proche banlieue vont longtemps ressentir comme une injustice : ils auront les désagréments de l'autoroute sans y avoir accès.

Le tracé est analysé assez finement (voir document 15) : pénétrante, Boulevard Périphérique, tronc commun, branches vers Orly, vers la RN 20 (Longjumeau), celle rejoignant la RN 7 « *à la sortie de Ris-Orangis* », « *le tracé faisant un grand arc de contournement autour de l'aérodrome d'Orly* ». Une incidente prémonitoire : « *Peut-être serait-il préférable, en raison de la liaison existante d'Orly, de raccorder la branche d'autoroute à la RN 7 au-delà d'Essonne* ». Enfin, une branche vers la RN 5 par Choisy-le-Roi et Villeneuve-St-Georges est prévue, « *quoique moins urgente* » : en effet, elle l'est si peu qu'elle ne sera jamais réalisée (voir I-C-d).

Il convient de s'arrêter sur le paragraphe « h » de ce document, intitulé « *Programme général d'autoroutes* » : « *Sans préjuger de la réalisation d'un programme général d'autoroutes tel que l'a proposé M. l'IG Lévêque⁸, il est nécessaire que l'Autoroute du Sud puisse s'incorporer aisément dans ce program-*

⁸ - LEVEQUE : IG-PC – a remis au CGPC, en juillet 1943, un rapport (300 pages !) sur l'ensemble des projets d'autoroutes (Georges REVERDY, *Les routes de France du XX^e s.*, PENPC Paris 2007 - p. 224-226)

me. La seule autoroute envisagée dans la zone en cause est l'autoroute Paris-Lyon (...) » Mais ne nous méprenons pas : M. Lévêque lui-même a classé cet axe futur en troisième urgence.

Enfin, pour conclure, *« si l'aérodrome d'Orly ne peut justifier, par sa seule fréquentation, la construction d'une autoroute, cette construction sera cependant éminemment favorable à la bonne exploitation de cette importante réalisation française »*. Un argument tout à fait dans le ton de ces années de la Reconstruction !

Le 18 août 1948, le Ministre des Travaux Publics (Christian Pineau) approuve ce projet, et l'IG-P&C Genet, par une lettre⁹ du 6 octobre, indique à P. Moch qu' *« il y a lieu de poursuivre les études (...) dans le sens indiqué par (sa) note du 12 septembre 1947 »* ; il maintient par ailleurs le raccordement avec la RN 7 à la sortie de Ris-Orangis.

Trois mois plus tard, P. Moch est en mesure de présenter l'avant-projet, *« mené en liaison avec les services ordinaires de la Seine et de la Seine-et-Oise, et avec le Service d'Etudes de l'AdP »* : c'est l'objet de son rapport¹⁰ du 31 janvier 1949. Il reprend là l'essentiel de son étude du 12 septembre précédent (voir ci-dessus). Seul élément nouveau :

« tous les franchissements nécessaires de voies existantes ont été reconnus possibles et aisés, et finalement ce tracé se présente dans des conditions exceptionnellement favorables tant par ses caractéristiques générales que par l'importance assez réduite des dépenses à envisager. C'est ainsi que le tronc commun, dans la zone fortement urbanisée, se développe à travers des terrains libres et des zones de verdure, en ne nécessitant qu'un nombre restreint de démolitions d'immeubles d'habitation, d'ailleurs peu importants »

ce qui témoigne, comme on le verra plus loin, d'un optimisme pour le moins excessif.

En conclusion, il demande au MTP la prise en considération de cet avant-projet et l'autorisation de *« provoquer les modifications correspondantes au PARP »*. En effet, ce nouveau tracé diffère notablement de l'ancien, prévu au PARP approuvé en 1939, et la modification du PARP vaudra Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

Ce rapport est examiné par le CGPC¹¹ le 26 avril ; celui-ci en approuve les propositions et conclusions, non sans avoir observé, au sujet des raccordements : *« Il y aura certainement des pressions exercées pour que les usagers de banlieue y aient le plus large accès possible »*. Par lettre du 18 novembre 1949 à l'IC-SSA Moch, le MTP *« adopte le tracé nouveau, et (l')invite à poursuivre les études »*. Le même jour, il demande à son collègue Ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme (MRU) *« de tenir compte de ce nouveau tracé dans la révision en*

⁹ - AN-CAC 770633-44

¹⁰ - AN-CAC 780154-22

¹¹ - Rapport de la 1^o section du CGPC : AN-CAC 770154-22

cours du PARP » : il souhaite que cette procédure, qui conditionne la DUP, soit menée à son terme le plus rapidement possible.

Le 6 février 1950, le MTP avise l'IC-SSA que « *le budget prévoit l'engagement de l'opération pour un montant de 9,5 milliards réparti en tranches jusqu'en 1956* » (ce montant comprenant la pénétration dans Paris et l'ensemble des branches), et définit clairement les rôles :

« *L'exécution est confiée aux IC des Services Ordinaires de la Seine et de la Seine-et-Oise. Vous avez la mission d'effectuer toutes les études et de préparer les projets, avec l'aide et en liaison étroite avec les deux IC précités, d'établir les programmes d'échelonnement des travaux, d'assurer l'unité de vues indispensable dans la conduite de ceux-ci, de promouvoir les formalités générales et de m'adresser toutes propositions utiles pour me permettre de prendre mes décisions et d'ouvrir les crédits.* »

Les IC des Services Ordinaires, outre leur participation aux études et à la préparation des projets, auront pour tâches d'assurer les contacts nécessaires avec les représentants des collectivités locales, les mises à l'enquête, de passer les marchés de travaux, d'en diriger l'exécution et d'en effectuer le règlement. »

On voit qu'une part importante du travail est confiée aux « Services Ordinaires », et à leurs chefs, les IC-P&C : ils « *participent aux études* », mais ont également en charge toute « *l'exécution* » des travaux, jusqu'au règlement des entreprises.

Dans son avis du 5 avril¹² sur la « *détermination des profils en travers* » (c'est-à-dire la largeur des chaussées, et le nombre de voies) proposée par P. Moch, l'IG Genet porte l'appréciation suivante :

« *Les prévisions relatives au trafic à prévoir paraissent justifiées dans l'ensemble. Toutefois, si l'on se réfère au trafic réalisé sur l'Autoroute de l'Ouest, il semble que ces prévisions sont plutôt un peu justes, et surtout, que le triplement du trafic par rapport aux chiffres de 1935 ne doit pas être considéré comme une perspective lointaine, mais au contraire comme un résultat susceptible d'être obtenu à assez brève échéance.* »

En effet, pour l'Autoroute de l'Ouest, l'analyse du trafic à prévoir avait été faite au moyen de prévisions analogues (...). Or, à l'heure actuelle, et bien que la branche Sud ne soit pas encore livrée à la circulation^{12bis}, le trafic se rapproche rapidement du trafic maximum escompté. Cette progression a été extrêmement rapide de 1949 sur 1948 et de 1950 sur 1949, ce qui s'explique sans doute par la suppression des restrictions sur l'essence et les pneumatiques. Mais ce qui est caractéristique, c'est que la progression est notablement plus accentuée que sur les autres routes du département. Il semble donc que l'Autoroute crée réellement des circulations nouvelles.

¹² - AN-CAC 770154-22

^{12bis} - elle le sera le 5 juillet 1950 (G. REVERDY, ouv. cité)

Dans ces conditions, les chiffres (présentés) seront vraisemblablement assez rapidement atteints, et semblent même un peu faibles pour la branche vers la RN 7, qui est nettement la route la plus importante au Sud de Paris, et qui dessert la région touristique de Fontainebleau. (...) »

On voit combien l'exemple de l'Autoroute de l'Ouest, dont la conception date de 1934, sert aux études préparatoires de l'Autoroute du Sud, quinze ans plus tard. On voit également ici les premiers effets de la « prospérité » invoquée trois ans plus tôt : les « Trente Glorieuses » sont engagées, et l'on appréhende déjà l'insuffisance de cette autoroute dont le chantier n'est pas encore ouvert. Aussi, en prévision des besoins futurs, la plate-forme de l'Autoroute du Sud est-elle fixée par le MTP à 31 m de largeur, ce qui permettra le premier élargissement lorsque la nécessité s'en fera sentir.

Le CARP examine une première fois ce nouveau tracé, en vue de la révision partielle du PARP, dans sa séance du 15 mai 1950¹³. P. Gibel, directeur du SARP, indique qu'il a été arrêté par le MTP « *compte tenu des données nouvelles* » -aéroport d'Orly, augmentation du trafic- et de l'expérience acquise sur l'Autoroute de l'Ouest (voir ci-dessus) ; il se félicite que « *les diverses branches (aient) été implantées le plus possible dans la nature, sans cependant que le caractère verdoyant que présente l'Autoroute de l'Ouest puisse être réalisé, la région n'offrant pas les mêmes possibilités* » ; il « *estime également souhaitable de prévoir la construction d'un deuxième débouché en direction de la Place d'Italie* ». (Ce deuxième « débouché », qui aurait éventré Gentilly pour pénétrer dans Paris par la Poterne des Peupliers et rejoindre la place d'Italie, pendant de la « pénétrante Denfert-Rochereau », est envisagé depuis la reprise des études, sous Vichy ; la mobilisation des élus et de la population de Gentilly –voir chapitre I-C-a- empêchera sa réalisation).

M. Vibert (STVP) fait le point sur le projet « Vals de Loire » :

« Il serait souhaitable que l'opération d'aménée des eaux des Vals de Loire soit bientôt réalisée. La conception des ouvrages a déjà été modifiée en raison de l'agrandissement de l'Aéroport d'Orly ; le tracé de l'autoroute ne gênera pas les opérations prévues, et les conduites seront placées sous les accotements. Je demande en conséquence que lors de l'enquête sur le projet de tracé de l'autoroute, les réserves nécessaires au passage des canalisations soient prévues ».

Après que P. Moch eut présenté la philosophie et les détails du projet, la parole est donnée à Emile Bougard, maire-adjoint d'Arcueil, pour une longue intervention (3 pages sur les 7 du compte-rendu) –mais cela sera étudié dans le chapitre II-A.

Cette réunion laisse apparemment insatisfaits les élus présents, comme le montre la lettre^{13bis} du maire de Chevilly-Larue, en date du 17 mai, au président du CARP :

¹³ - CR : AN-CAC 770633-46

^{13bis} – AM Chevilly-Larue - sans cote

« (...) Comme mes collègues présents à cette réunion, je n'ai eu aucun document me permettant d'étudier ce projet et de présenter, le cas échéant, les observations qui pourraient être faites.

Je m'étonne de cette façon de procéder, et vous prie de m'adresser les documents relatifs au nouveau projet d'auto-route : plans, description technique, servitudes envisagées, afin que le CM puisse être mis au courant de la question (...) »

Lors de sa séance suivante (12 juin 1950), marquée par des attaques de E. Bougard contre *« un projet d'autoroute inspiré, non par des considérations d'ordre technique, mais par des considérations politiques et militaires »* (voir II-B), le CARP donne un avis favorable au projet de l'autoroute ; il précise que *« le relogement des expropriés sera assuré, et les crédits nécessaires seront accordés à cet effet aux OPHLM des communes intéressées »*.

Au même moment, le Préfet de la Seine est interpellé par des conseillers généraux sur *« les projets de constructions d'autoroutes »*. Il ne semble pas en effet que jusque-là les assemblées élues aient eu à délibérer sur ce sujet. L'IC-PC 75 (L.-A. Lévy) lui fournit donc une note¹⁴ avec des éléments de réponse : il refait l'historique du projet, en présente le tracé, et propose les arguments aptes à calmer les inquiétudes des élus :

« Le tracé de l'Autoroute ménage le passage, sur ou sous celle-ci, de toutes les voies existantes de quelque importance et en particulier de tous les chemins départementaux. Il a été étudié également avec le souci de perturber au minimum la vie propre des Collectivités traversées, et se situe plutôt aux limites du territoire des Communes^{15bis}.

Les abords de l'Autoroute seront aménagés de façon à donner à la voie un cadre agréable, et à faire bénéficier les banlieues traversées d'espaces verts, de parcs et de promenades.

Les dommages causés à la propriété bâtie du fait de la construction envisagée seront relativement réduits ; ils n'atteignent en général que des constructions de faible importance. Il y a au total, sur les diverses branches de l'Autoroute, 160 logements qui seront touchés, faisant 8000 m² de plancher ; c'est principalement la commune d'ARCUEIL, avec une centaine de logements et 6 000 m² de plancher, qui présente le plus grand nombre d'immeubles atteints par le projet, et des mesures de relogement, par construction de HLM notamment, devront nécessairement être envisagées préalablement aux travaux de l'Autoroute (...).

Il y aura intérêt à rechercher la possibilité de conjuguer l'ouverture de l'Autoroute du Sud avec le passage des conduites maîtresses des Vals de Loire. Mais, indépendamment de cette possibilité, la seule opération routière projetée, menée aux frais de l'Etat, apportera des facilités importantes

¹⁴ - Note du 27.06.50 (AN-CAC 770633-47)

^{15bis} – c'est effectivement le cas, pour le dépt 75, entre Cachan et Villejuif, entre Rungis et Fresnes (exclusivement)

à la circulation, tant générale que locale, dans le Département de la Seine, et doit être envisagée à ce titre avec faveur par le Conseil Général ».

Respect des voies existantes, éloignement des centres urbains, création de nouveaux espaces verts, amélioration générale de la circulation : comment les élus pourraient-ils s'opposer à un projet si bénéfique ? D'autant plus que l'Etat ne leur demande aucune participation financière... Certes, il apporte bien quelque désagrément à Arcueil (les trois quarts des logements touchés par le projet), mais les mesures préalables de relogement devraient facilement régler le problème. Nous avons là un exemple des effets de la « bonne conscience » fréquemment reprochée au Corps des Ponts et Chaussées, persuadés d'être dépositaires de l'intérêt général.

Dans le même ordre d'idées, pour ce qui est des « *facilités importantes à la circulation* », il ne peut s'agir, on l'a vu, d'accès à l'autoroute pour les habitants des communes traversées par elle. S'il fallait à cet égard une preuve supplémentaire, on la trouverait dans la lettre¹⁵ adressée le même jour par P. Moch à L.-A. Lévy, au sujet justement du raccordement avec la RN 186 au niveau de Fresnes : « (...) *il n'y a pas d'intérêt à prévoir un raccordement vers Paris, qui amènerait sur l'autoroute, et pour un court trajet, la circulation de petite banlieue (Fresnes, Rungis)...* »

En grande banlieue –autrement dit, en Seine-et-Oise-, le tracé de la « *branche RN 7* » –qui, à ce moment des études, n'est que l'une des quatre branches de la future autoroute, parmi lesquelles celle d'Orly semble posséder la prééminence- est imposé, d'une part, par le large contournement de l'aéroport d'Orly, et d'autre part par la présence d'importants lotissements à Chilly-Mazarin, Savigny s/Orge, Morsang s/Orge et Ris-Orangis. On verra plus loin (chapitre III-B) les difficultés rencontrées dans ce secteur, difficultés tenant essentiellement à la protection des sites (nymphée de Chilly-Mazarin, préventorium de Sillery). Mais si le passage à Chilly-Mazarin ne sera définitivement arrêté qu'après l'EUP –et un bras de fer avec les « *Beaux-Arts* »-, c'est dès mars 1950 qu'une importante rectification –en termes d'impact et de coût- est décidée au niveau de Savigny s/Orge, afin de « *négocier* » au mieux la double contrainte des deux rivières et des deux lignes de chemin de fer (voir ci-dessous, III-B, p. 283-287).

Si le problème des raccordements, comme on l'a vu, ne se pose guère dans le département de la Seine, il n'en est pas de même en Seine-et-Oise. Quatre raccordements sont prévus¹⁷:

- à Chilly-Mazarin, avec le CD 18, avec suppression du passage à niveau (PN) de la Grande Ceinture et « *utilisation des délaissés de l'ancien Arpajonnais*¹⁸ » pour aménagement d'un passage supérieur (PS);
- à Savigny (Petit-Vaux) avec le CD 25, avec là aussi suppression du PN « *extrêmement défectueux* », « *ainsi qu'un bon aménagement des déclivités* » ;

¹⁵ - AN-CAC 770633-44

¹⁷ - Lettre I-P&C Corbeil à IC-SSA 29.07.50 (AN-CAC 770633-45)

¹⁸ - « *L'Arpajonnais* », chemin de fer de Paris à Arpajon, avait été supprimé en 1936, et aussitôt défermé.

- à Morsang, avec le CD 77, « *ce qui permettrait l'accès à l'autoroute des habitants de Viry-Châtillon, Villemoisson et Ste Geneviève-des-Bois* » ; ce raccordement serait installé en partie basse de Morsang –en fait, dans la vallée marécageuse de l'Orge ; « *aucune maison ne serait touchée, et les terrains à cet endroit sont de faible valeur* » ; « *objection : peu de distance de celui de Petit-Vaux (1200 m environ)* » (c'est assurément la raison pour laquelle il ne sera pas construit ;

- à Ris-Orangis, avec le CD 31, peu avant la jonction avec la RN 7.

(Le raccordement de Viry-Châtillon, non prévu à l'origine, sera construit vers 1967, à la demande et aux frais du Ministère de la Justice, en raison de la création du centre pénitentiaire de Fleury-Mérogis).

c– L'approbation du nouveau tracé

Cet avant-projet du nouveau tracé de l'Autoroute du Sud, lié intrinsèquement à la modification en cours du PARP, est approuvé par DM (décision ministérielle) du 2 juillet 1951. Par une lettre¹⁹ à P. Moch, IC-SSA, le MTP (c'est alors Antoine Pinay, mais la lettre est signée « *par autorisation* » par André Rumpler, Directeur des Routes), celui-ci précise qu' il « *a accepté la construction d'un deuxième débouché vers la Place d'Italie* » (voir ci-dessus), « *à condition toutefois que le premier, aboutissant au Parc Montsouris, soit construit en premier* ».

En attendant, « *l'ancien tracé est abandonné (de façon à supprimer les servitudes dont ce tracé aurait grevé les propriétés privées), à l'exception de la section comprise entre la Porte d'Italie et la Redoute des Hautes Bruyères, provisoirement maintenue en attendant que soit fixé le tracé vers la Place d'Italie* ».

Par ailleurs, le montant de la « *dépense autorisée* » est fixé à 6,7 milliards de F (sans pénétration dans Paris ni « *branche RN 5* »).

L'Enquête d'Utilité Publique (EUP) a lieu, dans les deux départements, du 20 août au 22 septembre 1951.

Dès le 18 octobre, le commissaire-enquêteur –M. Colomine, Ingénieur des TPE retraité- nommé par le préfet de Seine-et-Oise rend son rapport²⁰. Il examine, commune par commune et du Sud au Nord, toutes les observations présentées par les Conseils Municipaux et les habitants. Comme il est de règle en pareille circonstance, se sont déplacées -ou ont écrit- des personnes qui craignent d'être lésées dans leurs biens, leur activité ou leur vie quotidienne ; c'est ce que nous avons déjà constaté lors de l'enquête de 1936. Ainsi des habitants de Viry-Châtillon et Morsang qui déposent des pétitions (au total, 125 noms) ; à Grigny, les cultivateurs de la Ferme de la Marnière ; six commerçants de Morangis –boulangier, boucher, épicier, charcutier, débit de boissons, hôtel-restaurant : le « *petit commerce* » est alors florissant dans ces anciens villages en voie d'urbanisation- qui s'inquiètent de

¹⁹ - Lettre du MTP 2.07.51 à IC-SSA (AN-CAC 770633-44)

²⁰ - AN-CAC 770633-46

l'élargissement du CD 118, menant à l'autoroute ; ou encore, à Ris-Orangis, « Mme Vve Paillard, (qui) exploite un poste distributeur de carburant en bordure de la RN 7, (et qui) demande soit un autre emplacement pour installer un poste et conserver ainsi sa clientèle, soit une indemnité ».

Plus surprenant : à Morsang, M. Vadechard « demande la reconstruction d'un pavillon en cours d'achèvement (Permis de Construire délivré en février 1950) », et M. Fixot « proteste contre l'expropriation d'une maison acquise en avril 1951 sur le vu d'un certificat spécifiant qu'elle n'était grevée d'aucune servitude du fait du PARP ». On voit là les effets pervers d'une planification non suivie de réalisation: tandis que, depuis 1934 et la « prise en considération » du premier tracé de l'autoroute dans le cadre du PARP, certaines propriétés sont « gelées » et ne peuvent connaître aucune modification, d'où une dépréciation vraisemblable, d'autres qui se croyaient à l'abri sont maintenant concernées –et très inopinément- par un nouveau tracé non encore officiel puisqu'il ne le sera qu'après modification de ce même PARP.

Sur le projet lui-même, on trouve une allusion à la lettre d'un expert-comptable de Villemoisson s/Orge et aux délibérations de Paray-Vieille-Poste et Viry-Châtillon²¹ demandant « l'emploi de l'argent à des choses plus utiles », à savoir –thème récurrent- le grand besoin en logements de ces années d'après-guerre (voir II-B).

La réponse du commissaire-enquêteur est parfaitement tranchée, mais aussi argumentée :

« Au point de vue général, l'autoroute est nécessaire.

La RN 7 est actuellement saturée par le trafic constaté. Cette sortie Sud de Paris supporte une circulation régionale PARIS-FONTAINEBLEAU importante (touristique, exploitation de ports et carrières, industrielle, commerciale) à laquelle vient se superposer une circulation à longue distance PARIS-LYON-MARSEILLE. La circulation sur la RN 7 est la plus importante des 57 routes de la Seine et Oise.

Des comptages faits en 1950 en ont démontré l'intensité : moyennes sur 10 jours : 1300 véhicules, pointes : 21 000 véhicules, c'est-à-dire qu'il y a autant de voitures sur la RN 7 que sur l'Autoroute de Ouest.

Dans l'état actuel, la circulation constatée sur la RN 7, qui ne peut que s'accroître avec les progrès de l'automobile, présente un danger permanent pour les habitants de la région traversée. Un aménagement sur place de la voie en vue de répondre aux exigences du trafic routier ne supprimera pas ce danger. (...)

La création de l'autoroute se justifie donc pleinement, et il n'y a pas eu à ce point de vue d'avis contraire à l'enquête. (...)

Que deviendront les expropriés des habitations à démolir ?

Nous sommes d'avis que préalablement à toute démolition des mesures soient prises pour le financement des acquisitions de terrains et la

²¹ - deux municipalités alors communistes

reconstruction proprement dite. C'est le MRU qui serait chargé de l'ensemble de ces constructions, puisqu'il s'agit d'une opération d'urbanisme, dans le cadre de la Région Parisienne.

De ce qui précède, nous pouvons conclure que rien ne s'oppose à la DUP et à l'acquisition des terrains nécessaires, et nous émettons un avis favorable à l'ouverture de l'Autoroute du Sud.

COLOMINE, Ingénieur honoraire »

(En ce qui concerne le relogement, on verra plus loin que s'il est, selon la loi, à la charge du MRU, le MTP, soucieux du bon avancement des travaux, y prendra une part active).

Ce rapport du commissaire-enquêteur, comme il est de règle dans l'administration des Ponts et Chaussées, fait l'objet d'un « *Avis technique* » de la part de l'ingénieur en chef du département, en l'occurrence, pour la Seine-et-Oise, M. de Buffévent ; le dossier lui est donc communiqué le 2 janvier 1952. Mais cinq jours plus tard, le préfet l'informe²² qu'« *en raison des difficultés que le projet soulè(ve) pour sa partie située dans le département de la Seine, les résultats de l'enquête devraient être soumis au CARP avant le 22 janvier* ». On verra plus loin, dans le rapport du commissaire-enquêteur de la Seine, de quelles « *difficultés* » il peut s'agir. Ce « *délai très court* » (en effet) ne permettra à l'IC-P&C de ne présenter qu'une « *analyse sommaire* » des observations présentées, et des réponses succinctes ; mais il ne s'agit pour le moment que d'« *obtenir la DUP d'une modification d'un plan d'aménagement (le PARP) pour laquelle il importe exclusivement de fixer le principe d'une opération de voirie, et non les détails d'exécution* ».

A partir d'un « *tableau récapitulatif* » portant l'entête de la sous-préfecture de Corbeil –mais qui a peut-être été établi par le commissaire-enquêteur- et joint à son rapport²², l'IC-PC établit un classement en quatre « *catégories* » des observations présentées :

1- celles mettant en cause le principe même de l'autoroute, ou la subordonnant à « *certaines conditions préalables, telles que la construction de bâtiments d'habitation en vue de remédier à la crise du logement* » ;

2- celles demandant modification du tracé ou raccordements supplémentaires ;

3- celles demandant le rétablissement de communications routières interrompues et franchissements nouveaux ;

4 – celles « *relatives à la sauvegarde des intérêts particuliers* ».

En ce qui concerne les observations de la 1^o catégorie, l'IC déclare : « *Nous pensons qu'il n'appartient pas à notre Service d'émettre un avis à ce sujet* », qui relève de « *l'Administration supérieure* ». Celles des 2^o et 3^o catégories « *s'appliquent à des points particuliers* », et donc du projet d'exécution de l'autoroute,

²² - ce courrier est repris dans l'entête du rapport de l'IC-PC 78 (AN-CAC 770633-46)

phase ultérieure des études : cependant, il en sera « éventuellement » tenu compte lors de cette phase. Ne restent donc soumises à l'examen par l'IC que celles de la 2^o catégorie, relatives à des demandes de modifications du tracé et de raccordements supplémentaires.

Principale modification de tracé demandée : celle du propriétaire du « *domaine historique de Chilly-Mazarin* » -il en sera largement question dans le chapitre III-B-a. En janvier 1952, « le torchon brûle » à ce sujet entre P&C et Beaux-Arts, et l'IC affiche une position toute de diplomatie : « *Nous pensons qu'il y aurait lieu de prêter une attention particulière à cette demande* ».

Une « *légère modification du tracé* » entre Morsang et Viry-Châtillon est acceptée par l'IC, « *ceci afin d'éviter l'expropriation d'une dizaine de pavillons* » (dont celui de M. Fixot —voir ci-dessus, p. 80) ; elle présente également l'avantage d'éloigner l'autoroute de la ferme de la Marnière, sur Grigny.

Enfin, au conseil municipal de Wissous qui avait demandé un accès à l'autoroute, et malgré l'avis favorable du commissaire-enquêteur, il est répondu : « *La faible importance de la Commune de Wissous (1500 habitants) ne semble pas devoir justifier l'aménagement d'un accès supplémentaire à l'Autoroute* ». Ce qui n'est pas pour nous surprendre.

En conclusion, l'IC propose au Préfet de Seine-et-Oise de transmettre l'ensemble du dossier d'EP —observations et avis technique- au Préfet de la Seine, « *chargé de centraliser les résultats de l'enquête dans les deux départements* », avant transmission au MRU pour examen par le CARP.

Dans le département de la Seine, les résultats de l'EUP sont examinés par le commissaire-enquêteur, Docteur A. Thouvenel, dans un rapport²³ du 19 novembre 1951, encore plus circonstancié.

Si aucune observation n'a été recueillie à Antony, Rungis, Fresnes, Orly et Choisy-le-Roi —ces deux communes étant touchées par l'éventuelle « *branche RN 5* »-, une seule à Cachan et trois à Chevilly-Larue et Vitry s/Seine, il n'en est pas de même dans les communes les plus touchées par le projet :

15 observations défavorables	à L'Haÿ-les-Roses
53 «	« à Villejuif
97 «	« à Thiais (branche RN 5)
1 917 «	« à Gentilly
et 4 127 «	« à Arcueil (sous forme de pétitions.)

auxquelles s'ajoutent délibérations des conseils municipaux, avis défavorables des Commissaires-Enquêteurs/Adjointes (au niveau de chaque commune). Ce qui est commenté en ces termes, pleins de clairvoyance et d'humanité, par le Dr Thouvenel, et qui méritent d'être largement retranscrits ici :

« *Au total, 6 216 citoyens ont exprimé leur hostilité au projet, soutenus par quatre municipalités. (...) A l'inverse des autres communes, qui ont*

²³ - AN-CAC 770633-46

gardé un caractère rural, les quatre communes protestataires appartiennent à une zone fortement urbanisée et des emprises en faveur de travaux d'intérêt général ne peuvent se faire, quelles que soient les précautions qu'on y mette, sans détruire des habitations, réduire la superficie des espaces libres déjà restreints, amputer un parc ou un stade. Il n'y a pas lieu de s'étonner que RUNGIS, très petite commune rurale, accepte sans protester une diminution de 8 ha de son territoire, et que GENTILLY déplore une diminution de 2,2 ha.

Il faut tenir compte aussi du fait que la protestation appelle la protestation. Dans les communes où des intérêts collectifs et particuliers risquaient d'être lésés par le projet, une campagne a été ouverte par affiches et par pétitions à domicile ; il est bien probable qu'elle a amené beaucoup d'habitants de ces communes à signer par sympathie pour les promoteurs du mouvement de protestation ou par simple entraînement plutôt que par une vue claire des inconvénients du projet.

D'autre part, il semble que les habitants de ces communes aient été mal renseignés sur l'importance exacte de l'opération et les retentissements qu'elle risquait d'entraîner sur leur vie. Tant d'habitants de GENTILLY auraient-ils motivé leur protestation par le souci du relogement des expropriés s'ils avaient su que le projet n'envisage pour leur Commune que la démolition de deux pavillons d'une surface habitable de 60 m² en tout ?

(Le commissaire-enquêteur répond à l'ensemble des objections d'ordre général, technique et local).

La destruction d'espaces verts déplorée par ARCUEIL et GENTILLY est certes regrettable. Il y a lieu d'observer toutefois que l'Autoroute constituera, dans cette zone très urbanisée, un vaste espace découvert, réserve permanente d'air, qui contre-balancera dans une certaine mesure les disparitions mentionnées. (Il faut) parer l'Autoroute d'une végétation suffisante pour en faire un double ruban de verdure. L'esthétique comme l'hygiène y trouveraient leur compte. (...)

« La gêne dans la vie administrative et locale, redoutée par GENTILLY, ne pourra être que minime ; la diminution du commerce local, donc des ressources communales, invoquée par ARCUEIL, est heureusement douteuse.

Observations d'ordre particulier : destruction de 180 pavillons (8 610 m²)

« Il s'agit en général de pavillons modestes, parfois très modestes. La plupart ne sont occupés que par une seule famille ; ils sont habituellement dotés d'un jardin. » Le problème est différent selon le statut de l'occupant, mais « il ne m'a pas été possible de savoir le nombre d'intéressés de chaque catégorie ». (...)

En ce qui concerne les propriétaires résidants et les locataires, leur vœu, qui s'exprime avec une poignante ardeur tout au long des registres d'enquête, est d'être relogés aussi près que possible de la maison qu'ils devront quitter, et dans des conditions aussi semblables que possible de

celles qui sont actuellement les leurs. Beaucoup de ces occupants sont âgés, parfois très âgés, d'autres sont malades, il y a un devoir d'humanité certain à limiter le plus possible l'ébranlement que va causer dans leur vie leur déménagement forcé.

La Loi de 1948, qui contraint les administrations à assurer préalablement le relogement des expropriés, n'est pas assez explicite pour leur apporter tout apaisement. Il ne doit pas être question d'imposer à ces gens qui habitent depuis toujours un pavillon le relogement dans un HLM. Il faut prévoir d'ailleurs que certains locataires ne pourront pas payer les loyers : l'Administration Préfectorale devra peut-être les y recevoir dans des conditions spéciales. Personne ne comprendrait qu'une opération qui va s'inscrire pour 9 Milliards au budget ne puisse fournir les crédits nécessaires au relogement de tous les expulsés. Il ne serait pas acceptable que l'amélioration de la circulation ait une contre-partie anti-sociale. »

Il est facile aujourd'hui de contester cette vision de la future autoroute comme un « vaste espace découvert, une réserve permanente d'air, un double ruban de verdure » ; mais on ne peut nier le souci de ce médecin de comprendre la position de chacun, notamment des habitants menacés, et de faire œuvre utile en proposant à l'Administration d'utiliser des méthodes plus convaincantes –et, pour employer un mot sans doute anachronique, plus « transparentes ».

Ce rapport est ainsi résumé par le préfet de la Seine dans sa lettre ²⁴ au MRU (CARP) du 4 mars 1952, jointe à l'envoi des deux dossiers Seine et Seine-et-Oise :

« Ce rapport fait ressortir que le projet de modification de tracé de l'autoroute Sud a été accueilli avec indifférence par les communes les plus éloignées de Paris, et avec des réserves par les communes voisines de Paris. Parmi les observations, un grand nombre ont trait plutôt aux circonstances de réalisation qu'au tracé soumis à l'enquête ; certaines même s'écartent complètement de l'objet de l'enquête, notamment celles qui ont trait à tel ou tel autre emploi qui pourrait être fait des crédits affectés à la réalisation de l'autoroute. (...) »

Dans ces conditions, (...) je donne, pour ma part, un avis favorable à l'adoption du projet de modification du PARP, qui vient d'être soumis à l'enquête ».

A ces deux dossiers d'EP est jointe également une « Notice » ²⁵ reprenant l'historique et la « philosophie » du projet, et en présentant les caractéristiques techniques (tracé, différentes branches, profils en long et en travers, emprise des Vals-de-Loire, ouvrages d'art –57 !). Précisions importantes :

« Il est prévu de commencer l'exécution des travaux dès que les

²⁴ - AN-CAC 770633-46

²⁵ - AN-CAC 770633.46

formalités administratives préalables seront terminées, et qu'il aura pu être pris possession des terrains nécessaires. (...) Les travaux seront exécutés par les Services Ordinaires des P&C des départements 75 et 78, en liaison avec le SSA et avec le concours de la SNCF pour les seuls ouvrages ferroviaires (...). Les travaux seront financés par l'Etat. »

Dès réception, le CARP nomme en son sein une sous-commission afin d'examiner le double dossier. Celle-ci est présidée par M. de Segogne²⁶, conseiller d'Etat, et comprend MM. Cazes (IG-P&C), Derode (vice-président de la Chambre de Commerce de Paris) et Sébille (I-P&C retraité). Elle remet son rapport²⁷ en vue de la réunion plénière du 12 mai 1952 : celui-ci présente –une nouvelle fois– l'historique du projet et des consultations ouvertes à l'occasion de cette modification du PARP, ainsi qu'une synthèse des deux rapports d'EP, en citant longuement les conclusions du Dr Thouvenel, commissaire-enquêteur pour la Seine : « *Nous ne pouvons que faire nôtres ces conclusions* ».

Enfin, la sous-commission propose au CARP de donner un avis favorable à l'approbation de ce modificatif du PARP, mais aussi « *d'attirer l'attention de M. le Ministre sur les (six) points suivants* » dont :

- relogement à assurer « *avant toute mesure d'éviction* » ;
- nécessité de construire « *à bref délai* » la branche Est (vers Poterne des Peupliers et place d'Italie) ;
- pénétrante Denfert-Rochereau et raccordement au Boulevard Périphérique à remettre au CARP « *dès que possible* » ;
- nécessité d'aménager le BP « *à temps* » pour permettre le « *débouché convenable* » de l'Autoroute du Sud dès sa mise en service.

Le 12 Mai 1952, comme il est de coutume, le CARP suit les recommandations de sa sous-commission. Le MRU (Eugène Claudius-Petit) établit alors un projet de décret, qui est remis au Conseil d'Etat pour examen et qui est finalement signé le 19 décembre 1952 par Antoine Pinay, Président du Conseil, et quatre ministres :

« Article 1 – Est approuvée la modification du Plan d'Aménagement de la Région Parisienne relative au tracé de l'Autoroute du Sud et à l'aménagement de ses abords, figurés aux plans annexés au présent arrêté. »

Par ce biais tout administratif d'une « *modification du PARP* » est enfin lancé ce projet d'Autoroute du Sud, dans sa seconde version : il aura fallu quatre années entre l'approbation ministérielle de l'avant-projet (18 août 1948) et le décret valant DUP (19 décembre 1952). Le chantier peut s'ouvrir... Lui faudra-t-il moins de temps que les préliminaires ? Et d'ailleurs, le tracé arrêté l'est-il définitivement ?

²⁶ - M. de SEGOGNE est alors également Président de la « Fédération des Amis de la Plus Belle France »

²⁷ - AN-CAC 770911-75

d – Vers l'autoroute Paris-Lyon

Comme on l'a vu, l'Autoroute du Sud dans sa version 48/52 comporte un tronc commun et une branche principale débouchant sur la RN 7, entre Ris-Orangis et Evry-Petit-Bourg²⁸. Selon ce projet, l'automobiliste se dirigeant vers Fontainebleau –ou plus loin, par exemple vers Lyon- doit ensuite emprunter la RN 7 sur quelques km (à l'emplacement de la ville nouvelle d'Evry), puis la «déviation d'Essonnes»²⁹, qui rejoint la RN 7 après le Plessis-Chenet (commune du Coudray-Montceaux).

Cette « déviation d'Essonnes » était prévue de longue date, et notamment dès le plan d'équipement national de Vichy (1942) ; elle palliait en quelque sorte l'annulation du premier projet d'Autoroute du Sud, qui rejoignait la RN 7 au même endroit. La décision de construire de nombreuses déviations sur les routes nationales, notamment en grande banlieue (voir ci-dessus, p. 64), permettra après-guerre, lorsque les projets d'autoroutes ressurgiront des cartons, de raccourcir les différentes branches : ainsi, la courte « branche RN 20 » est-elle suivie des déviations successives de Longjumeau, Linas et Arpajon. La « déviation d'Essonnes », quant à elle, est approuvée par décision ministérielle du 27 mai 1948.



Document 17 :
Extrait du plan au 1/50
000° : « Modifications
au PARP »
Origine : SARP
Décembre 1952
AN-CAC 770633-45

A gauche, le trait brun rayé de croix rouges est l'ancien tracé de l'AS prévu au PARP (grande rocade –se prolongeant sur la rive droite de la Seine-, triangle de Ste Geneviève-des-Bois...). En haut, le trait rouge est le nouveau tracé, avec le raccordement de Ris-Orangis ; à droite, le trait pointillé est la «déviation d'Essonnes».

²⁸ - cette commune s'appellera « Evry » à partir de 1964, et son choix comme préfecture de l'Essonne

²⁹ - les deux communes de Corbeil et Essonnes ont fusionné en 1951. La RN 7 traverse l'ancienne commune d'Essonnes, mais on peut trouver couramment des confusions avec Corbeil, plus proche de la Seine



Document 18

*Plan au 1/20 000^e de la déviation d'Essonne
SSA (IC MOTHE) 28.01.52*

*Issu du dossier "Branche vers RN 7 AVP 55"
AN-CAC 770633-45*

Document de travail, portant surimpositions à l'encre et au crayon de couleur. Le fond de carte est la vieille « type 1900 » (reproduction de qualité médiocre). On distingue nettement les deux centres anciens de Corbeil et Essonne, celui-ci de part et d'autre de la RN 7 ; entre les deux, lotissements et industries.

Le tracé de la déviation approuvé en 1948 ne semble pas tout à fait arrêté : le trait définitif ne serait certainement pas aussi rectiligne, et une hésitation subsiste au niveau du Plessis-Chenet (en bas).

A gauche, en bleu, quelques tracés éventuels de l'AS, en cas de son prolongement par « intégration » de la déviation d'Essonne (c'est le tracé bleu, le plus à l'ouest, qui sera retenu, en moins rectiligne)

Malgré cette approbation au plus haut niveau et le fait que la modification du PARP intervenue en 1952 en ait tenu compte, il semble que les services des P&C en aient très tôt perçu les inconvénients. Le « brouillon » ci-dessus porte la date du 28 janvier 1952 ; le 26 février G. Riant, I-TPE au SSA, envoie une brève note³⁰ à M. Chavoutier, ingénieur-topographe chargé des levés :

« Au cas où vous n'auriez pas encore entrepris le lever de la branche vers la RN7 de l'Autoroute du Sud, j'ai l'honneur de vous prier de ne pas lever la partie comprise entre le Chemin rural dit « Voie aux Anes » à Morsang s/Orge et la RN7 à Evry-Petit-Bourg, un changement éventuel de tracé étant à l'étude dans cette région. »

Au début de 1952, il est trop tôt pour y voir plus clair. Mais dès l'année suivante, alors que le chantier n'est même pas encore ouvert, il se confirme que la formule « raccordement à Ris-Orangis + déviation d'Essonne » est remise en question.

Le 15 septembre 1953, l'IC-P&C de Seine-et-Marne Pierre Arribehaute—qui restera en poste à Melun jusqu'en 1964 - écrit une longue lettre³¹ de huit pages à Pierre Moch (IC-SSA) :

« Objet : Aménagement de la RN 7 en Seine-et-Marne

³⁰ - AN-CAC 770633-48

³¹ - AN-CAC 771464-31

(...) Il me paraît indispensable de revoir dès maintenant ce qui avait été prévu en Seine et Marne, de la limite de la Seine et Oise jusqu'à Fontainebleau (route améliorée, doublée, déviations à Ponthierry et Chailly-en-Bière), la déviation de Corbeil (lire : Essonne) devant faire la transition entre l'autoroute et cette route améliorée ».

Suit une analyse très fine de récents comptages de circulation effectués sur la RN 7 au carrefour de Perthes, entre Ponthierry et Chailly : « *complète saturation aux heures de pointe* », « *forte progression du nombre d'accidents* », « *intense trafic local et touristique* » (forêt de Fontainebleau), « *encombrement dû aux deux-roues, lents, instables, particulièrement dangereux* ».

« Je ne crois plus qu'en 1958 la section Corbeil-Fontainebleau (de la RN 7), même élargie et déviée comme prévu, soit suffisante pour les besoins à assurer à cette date, et ceci sans aucune marge d'avenir³² (...) Dès l'ouverture de l'Autoroute du Sud, il est évident que la route actuelle, à trois voies³², même élargie et déviée hors des agglomérations, sera insuffisante et dangereuse ».

D'où la nécessité d'une « *route nouvelle, indépendante (...). Route ordinaire à sens unique à deux voies, ou première chaussée de l'autoroute de Fontainebleau*³² ? Je préfère la deuxième solution. Il ne faut pas oublier que l'Autoroute créera du trafic supplémentaire³² (...) ».

« Reste la grave question de Corbeil (...). Y aurait-il inconvénient à dire que le point d'aboutissement de l'autoroute est reporté de l'amont de Corbeil à l'aval de Corbeil³³ par intégration de la déviation projetée de cette ville ? »

Nous y voilà : le souci de l'IC-P&C de 77 d'anticiper l'inévitable prolongement de la future autoroute le conduit à envisager –ou plutôt, à suggérer, car il n'est pas sur « son domaine »- ce qui est déjà, depuis l'année précédente, à l'étude au niveau du SSA. Il faut la considérer, selon P. Arribehaute, « *du point de vue de l'homogénéité de l'itinéraire Paris-Fontainebleau, davantage que du point de vue local* ».

« Je suis sûr que dans 10 ans environ, et peut-être avant, la nécessité de cette première section d'autoroute apparaîtra de façon impérative. D'où l'intérêt de ne pas commettre d'erreur d'appréciation à Corbeil (...). Que dire d'HAUSSMANN s'il avait prévu ses percées pour la circulation de son époque ! »

Suit une proposition de tracé entre le Sud de Corbeil –au cas où l'autoroute serait, dans un premier temps, prolongée jusque-là- et la forêt de Fontainebleau : « *Le terrain est très facile, et l'itinéraire tout indiqué passe au Nord de Macherin pour arriver à Fontainebleau par la N 837, (ce qui) ne semble pas devoir soulever*

³² - souligné dans le texte originel

³³ – comprendre : « amont » plus près du point de départ de l'AS (Paris), « aval » : plus loin

d'objection des diverses sociétés amies de la Forêt ». Il faut croire que P. Arribehaute est meilleur devin à long terme qu'à court terme, car en l'occurrence, comme on le verra dans le chapitre IV, il manque singulièrement de prescience.

Nous venons donc de voir l'IC-P&C 77 s'inquiéter du futur et inévitable prolongement de l'autoroute dans son département, et ainsi suggérer une modification importante de sa conception dans le département voisin. Ce qui, étant donné la forte susceptibilité des « services ordinaires » en ce qui concerne leurs territoires respectifs³⁴, risquerait d'être fort mal perçu par son collègue de Seine-et-Oise, lui aussi doté d'une forte personnalité (de plus, « père » de l'Autoroute de l'Ouest), M. de Buffévent. Aussi le Directeur des Routes A. Rumpler, faisant sienne l'idée de P. Arribehaute, demande-t-il par lettre³⁵ du 23 septembre 1953 –on voit que « les choses ne traînent pas »- à l'IG-P&C Cazes (déjà rencontré p. 85) de l'examiner « dans une conférence préparatoire qui pourrait réunir MM. les IC de Buffévent, Arribehaute, Moch et Coquand³⁶ ».

Cette conférence a lieu le 6 novembre 1953, et donne lieu à un compte-rendu³⁷ « confidentiel », signé par l'IG-P&C Cazes (il s'agit d'un relevé de résolutions, les termes de la discussion n'apparaissent pas dans ce document.) :

« On doit considérer que dans l'avenir –une dizaine d'années, pour fixer les idées- l'Autoroute devra être prolongée de Petit-Bourg jusqu'à Fontainebleau ; ce prolongement sera imposé à la fois par l'accroissement du trafic et par les facilités que la circulation automobile exigera de plus en plus, en France comme ailleurs.

Parallèlement, la RN7 restera utilisée au maximum de ses possibilités qui devront être maintenues et même augmentées.(...)

En Seine-et-Oise, le contournement de Corbeil-Essonnes, projeté par M. de Buffévent, par une déviation de 10,5 km (...) se situe dans cette perspective, si elle peut être plus tard incorporée à l'Autoroute du Sud. Cela suppose que cette déviation soit construite sur un tracé et avec des caractéristiques convenables (...). M. de Buffévent mettra au point ce tracé et ces caractéristiques en liaison avec M. Moch. Il examinera s'il ne serait pas possible d'éloigner vers l'Ouest la déviation et de la prolonger jusqu'à l'autoroute, dont la longueur pourrait être en contre-partie diminuée.

En Seine-et-Marne, les travaux à faire sur la RN7 seront réduits à l'aménagement dans leur assiette actuelle des traverses de Ponthierry et Chailly (...). Les projets de contournement seront abandonnés. M. Arribehaute étudiera la possibilité de construire une voie de 7,5 m allant du Plessis-Cheneuil (sic) (où elle devra se raccorder à la déviation de Corbeil-Essonnes) à la RN 837, en passant à l'Ouest de Perthes. Le tracé de cette

³⁴ – témoignage écrit G. Reverdy

³⁵ - AN-CAC 780154-22

³⁶ – adjoint de Rumpler (DR)

³⁷ – AN-CAC 780154-22

voie et ses caractéristiques devront être tels qu'elle puisse être ultérieurement incorporée à l'autoroute (...)

Cette formulation pour le moins alambiquée, et assurément peu claire pour les non-initiés, témoigne du souci de ménager l'amour-propre d'un IC-P&C prestigieux : car c'est bien la proposition de son collègue de Seine-et-Marne qui est retenue, même si on continuera longtemps, dans le langage officiel, à faire état de la « *déviatiion de Corbeil* » -mais celle-ci n'aura plus rien de commun avec le projet mis au point par M. de Buffévent, approuvé en 1948, et chacun ne verra là que le prolongement de l'Autoroute du Sud.

On peut également trouver dans cet épisode une illustration du rôle d'initiative des « services ordinaires » et de leurs chefs, les IC-P&C : les services centraux, au niveau ministériel (DR), se bornant à la coordination de ces services.

Enfin, il convient de le noter, la prévision « à dix ans » est, cette fois-ci, parfaitement exacte : exprimée ici en novembre 1953, elle deviendra réalité pour la Noël 1963 !

Le rapport³⁸ de l'IC-SSA P. Mothe³⁹ en date du 22 juin 1954 reprend les données fournies par P. Arribehaute en ce qui concerne l'augmentation du trafic et la nécessité d'une « *route nouvelle* » -pas forcément une autoroute- doublant la RN 7, ce qui dispenserait de la construction des déviations (coûteuses) prévues. Mais il précise également : « *Notre collègue de Seine-et-Oise, s'il n'est pas opposé à modifier son projet de déviation de Corbeil-Essonnes, insiste, à juste titre, sur la nécessité de cette déviation et sur l'urgence de sa réalisation, cette traverse constituant actuellement un goulot de jour en jour plus gênant avec l'accroissement de la circulation.* » Mothe propose donc au MTP de prolonger l'autoroute « *jusqu'au-delà de Corbeil-Essonnes* », ce qui constituerait une déviation de cette agglomération, et ceci, éventuellement, dès avant la construction du premier tronçon.

Suit une « *description sommaire du projet* » :

« L'autoroute, au lieu d'obliquer vers l'Est après le CD 20 à Viry-Châtillon, continue en direction générale Sud. Le tracé, à l'exception de la traversée de la vallée de l'Essonne, se situe en terrain plat. (...) Aucune expropriation d'immeuble bâti n'est nécessaire (...). Le tracé a été volontairement rendu assez souple par de légères sinuosités, de façon à éviter les longues lignes droites ».

Ce prolongement de l'autoroute, non prévu lors de la -toute récente- modification du PARP, devra faire l'objet d'une nouvelle modification du PARP, d'autant plus que sont supprimées, d'une part la section entre Viry-Châtillon et Evry-Petit-Bourg, et d'autre part plusieurs déviations de la RN 7.

Une note manuscrite⁴⁰ à entête du MTP, sans autre précision et à la signature illisible, et datée du 26 juin 1954, fournit un éclairage intéressant à ces tractations

³⁸ - AN-CAC 780154-23

³⁹ - Pierre Moch devient Pierre Mothe en mars 1954

⁴⁰ - AN-CAC 771464-41

autour de ce premier prolongement de l'Autoroute du Sud par intégration de la déviation de Corbeil-Essonnes :

« Note pour M. le Directeur (des Routes)

« Le rapport de M. Mothe ne me paraît pas mettre suffisamment en lumière le raisonnement suivant, qui est d'importance essentielle à mon avis.

1- On s'est aperçu que l'aménagement de la RN7 entre Ris-Orangis et Fontainebleau allait coûter très cher (liste des déviations) 2- Il n'est pas absurde de penser à lancer progressivement une autoroute de jonction en direction de Lyon (...) 3- Dans ces conditions, il était logique, au lieu d'aménager une route existante qui devra être probablement doublée par une autoroute, de construire, pour un prix équivalent, une route nouvelle susceptible d'être incorporée à l'autoroute. 4- Il est sans intérêt de raccorder à la fois la RN 20, la RN 7 et la RN 5 à l'Autoroute du Sud. Aux heures de pointe, on serait obligé d'interdire un des raccordements. Les urbanistes⁴¹ peuvent nous reprocher d'avoir opté pour la N 7, sans les consulter ; mais il est facile de justifier cette option.

De toutes façons, on doit envisager qu'une autoroute de jonction pourra être poussée en direction de Lyon ; cette autoroute devra évidemment être raccordée à l'Autoroute du Sud. Or, c'est incontestablement le tracé Paris-Fontainebleau, parallèle à la RN 7, qui est le plus recommandable pour cette autoroute de jonction ».

Voilà qui dépasse singulièrement le projet de l'Autoroute du Sud / simple dégagement de l'agglomération parisienne ; jusque-là, il pouvait sembler ambitieux d'espérer atteindre Fontainebleau, comme le suggérait P. Arribehaute (mais on a compris qu'il ne s'agissait là, à ses yeux, qu'une première étape). Grâce à cette petite note manuscrite, vraisemblablement écrite par un haut responsable du MTP, on assiste à une mutation de l'autoroute.

Enfin –ironie de l'Histoire- on peut remarquer (et cela a été fait à l'époque par des personnes averties) que ce prolongement de l'Autoroute du Sud jusqu'au Plessis-Chenet –à travers les terres de la famille Panhard- revient à reprendre, en ce qui concerne le raccordement à la RN 7, les dispositions du premier tracé (voir chapitre I-1, p. 43), mis au point en 1934 et enterré en 1942.

Après avis favorable du CGPC (séance du 3 novembre 1954)⁴² le MTP J. Chaban-Delmas, par lettre⁴³ à l'IC-SSA du 6 décembre 1954, « prend en considération le principe du prolongement de l'Autoroute du Sud en direction de Fontainebleau, selon le tracé que (l'IC-SSA) a étudié, et (l') invite à dresser et à (lui) soumettre l'avant-projet de la section d'autoroute entre le CD 29 et le Plessis-Chenet ».

Mais le ministre fait également siennes les prévisions de ses services :

⁴¹ – allusion à l'insistance du MRU (« Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme ») pour la priorité à un aménagement de la RN 5 jusqu'à Fbleau, et non au prolongement de la « branche RN 7 » de l'AS

⁴² - PV et avis : AN-CAC 780154-22

⁴³ - AN-CAC 780154-22

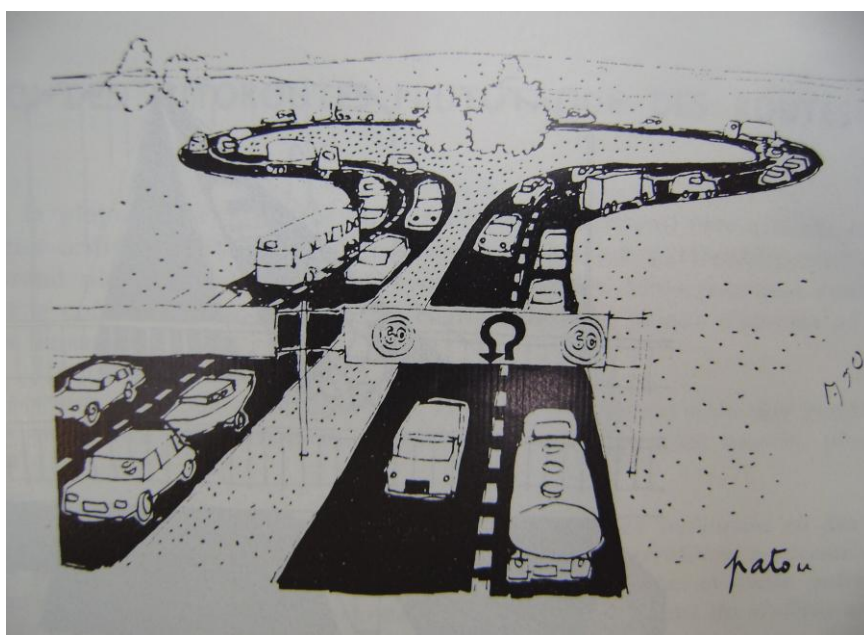
« L'augmentation de la circulation générale permet de supposer que la construction par tronçons successifs d'une autoroute, débordant largement la banlieue parisienne en direction de Lyon, pourra s'imposer dans l'avenir. Il est logique de prévoir que cette autoroute passerait par Fontainebleau ».

On peut supposer que les services du MTP « planchent » déjà, en cette fin d'année 1954, sur les projets de dispositions législatives concernant les autoroutes, qui seront votées le 18 avril 1955, et peut-être également sur le futur « plan des 2 000 km d'autoroutes », qui sera arrêté en décembre 1955.

Enfin, par lettre⁴⁴ du 22 décembre, le MTP demande à son collègue le MRU (SARP) « d'introduire ce prolongement dans le PARP, par le moyen d'un nouveau plan modificatif, complétant et modifiant le plan approuvé le 19 décembre 1952 ». La « déviation de Corbeil » est déclarée d'Utilité Publique par arrêté du 7 décembre 1955, et la construction d'une jonction entre le tracé initial de l'autoroute (à partir du CD 29) et cette déviation, par arrêté du 10 août 1956.

Conclusion

En décembre 1952, par une manipulation très administrative, est approuvé le tracé d'une autoroute « à quatre branches » parmi lesquelles celle d'Orly, qui a permis de ressortir le projet des oubliettes, semble tenir la première place. Deux ans plus tard, l'élévation du niveau de vie dont témoigne la progression tangible de la circulation –et, déjà, la « saturation aux heures de pointe » !- ouvre de nouveaux horizons. L'autoroute « de dégagement » de 1952, qui se bornait aux limites de l'agglomération parisienne, se mue en autoroute « de jonction » entre deux métropoles : on passe alors à une autre conception de l'autoroute, et il est possible, au vu des documents, de dater ce « tournant » de l'histoire autoroutière française de 1953-54.



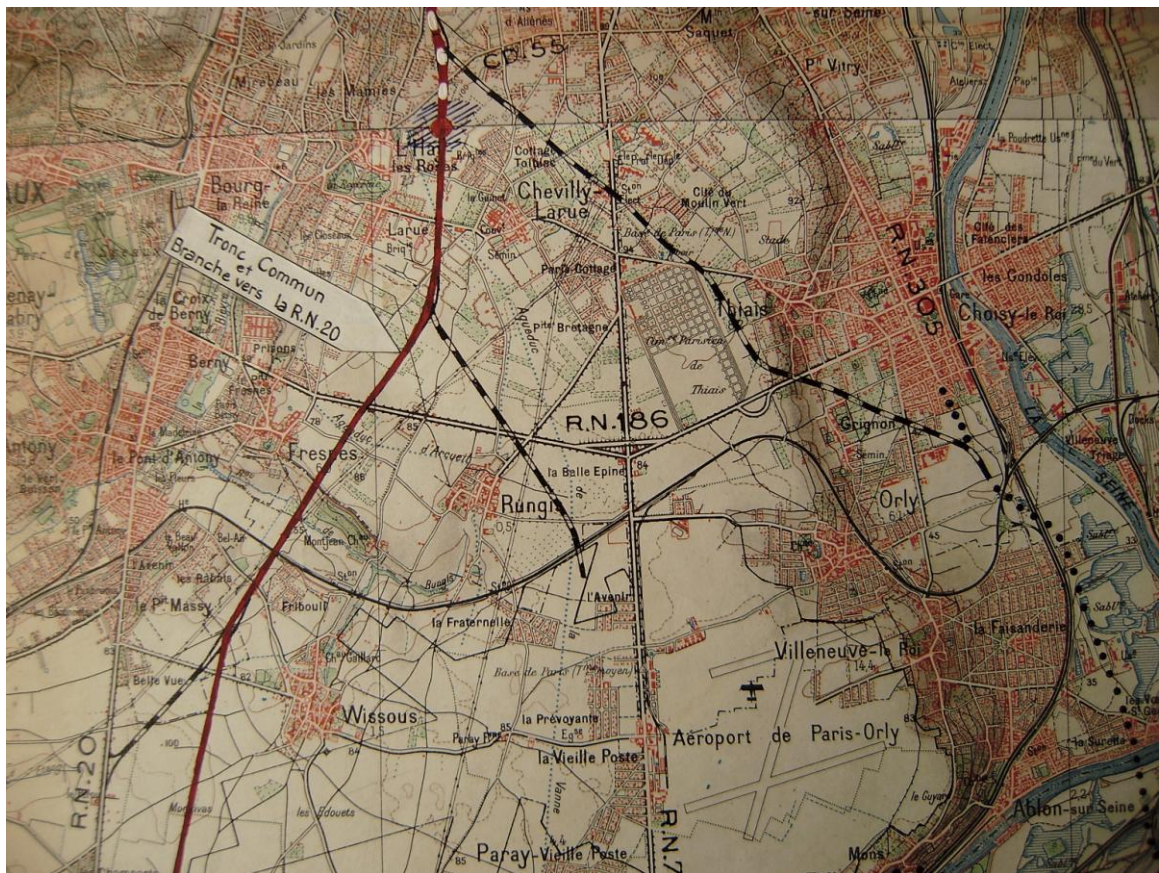
Document 19

Dessin de Patou – Bulletin du PCM

⁴⁴ - AN-CAC 780154-30

C – Les branches adjacentes

Nous avons vu que le second projet d'Autoroute du Sud, mis à l'étude en 1947 et arrêté en 1952, comprend plusieurs branches (voir document 15) parmi lesquelles celle se dirigeant vers la RN 7, à Ris-Orangis, n'est à l'origine que la plus longue. Entre la RN 20 et la RN 5, c'est toute la banlieue Sud/Sud-Est qui doit être irriguée par cet axe multiple ; mais c'est aussi, dans les années 50, une banlieue déjà bien urbanisée, et les branches prévues auront des destins contrastés, en fonction des difficultés d'insertion que leurs tracés rencontreront.



Document 20

AN-CAC 780154- 35

Tracé de l'Autoroute du Sud et de ses différentes branches (sauf la « branche Est », au Nord en limite de Paris, hors cliché). Fond de carte de France SGA au 50 000^e type 1922, révisée en 1932-33

En rouge, le « tronc commun » et la « branche RN 7 » (et non « RN 20 » comme indiqué) ; en noir et blanc : en bas à gauche, la « branche RN 20 » ; au milieu, la « branche Orly », s'arrêtant à la « ligne stratégique », l'extrémité sud devant être prise en charge par AdP ; en haut, contournant Thiais et Choisy-le-Roi, la « branche RN 5 » (non réalisée). En pointillés noirs : le prolongement de la RN 305 en direction de Montgeron.

a – La « branche Est » (Porte d'Italie)

Remarque préalable : Il convient de ne pas confondre cette branche (« deuxième accès à Paris ») avec la « branche RN 5 », en direction de la banlieue Sud-Est (voir plus loin).

Cet accès à Paris, contournant le fort et l'Hospice de Bicêtre, suivant approximativement la limite communale Gentilly/Kremlin-Bicêtre et rejoignant la RN 7 à la Porte d'Italie, était prévue lors du premier projet. Mais en 1947 un autre accès à Paris, dit « branche Ouest », est décidé par le MTP (réunion au MRU du 10 avril 1947 : voir p.70), ce qui est justifié ainsi par l'IC-SSA dans son étude¹ du 12 septembre 1947 :

« (...) le départ de l'autoroute à la Porte d'Italie, augmentant le trafic à cette Porte d'une partie de la circulation de la RN 20, pouvait faire l'objet de réserves sérieuses, que le SO de la Seine a levées en partie en prévoyant ultérieurement^{1bis} un autre départ, dit « branche Ouest », entre la Porte d'Orléans et la Poterne des Peupliers ».



Document 21
Extrait du Dossier d'EUP 1936
Original au 1/20 000^e
P&C 75
(AN-CAC 780154-34)

Ce plan de 1936, relatif au premier tracé de l'autoroute du Sud – en bleu, avec arrivée à la Porte d'Italie, en haut à droite- permet de deviner le futur tracé de la « Branche Est », sur la limite –en brun- des deux communes de Gentilly et Kremlin-Bicêtre ; cette limite communale suit la « route de L'Hajj », qui deviendra après la Libération « rue Gabriel Péri ».

En haut, au centre, le cimetière de Gentilly, sur le territoire de Paris depuis l'annexion de la « zone » (années 20) ; à sa droite, la « Poterne des Peupliers », au-dessus de la Bièvre canalisée.

On peut remarquer les importantes emprises, sur le Kremlin-Bicêtre, du fort et de l'Hospice, ainsi que les voiries nouvelles projetées dans leurs abords.

¹ - AN-CAC 770633-44

^{1bis} – allusion aux études menées sous l'Occupation (non documentées)

Ce nouveau tracé étudié à partir de 1942 par les P&C ne prévoit qu'un accès à Paris par cette « branche Ouest », aboutissant à la Cité Universitaire (et prolongée, comme on le verra dans le chapitre III-A, jusqu'à la place Denfert-Rochereau). Ce qui ne convient pas au SARP, dépendant du MRU : c'est l'objet de sa lettre^{1er} du 11 mai 1950 :

« (...) on peut, compte tenu de l'évolution de la construction automobile et des comptages récents sur l'Autoroute de l'Ouest, estimer dès maintenant que pour l'entrée Sud de l'autoroute dans Paris, un seul débouché se révélera insuffisant dans un court délai. Aussi, j'estime indispensable de réserver l'avenir et d'inscrire au PARP une solution qui tienne compte de raccordements largement traités avec le BP et le boulevard Jourdan d'une part, et d'autre part ces deux points importants de répartition dans Paris que constituent les places d'Italie et Denfert-Rochereau. Cette solution devrait comporter deux branches : une branche Ouest, en direction de la place Denfert-Rochereau, correspondant au tracé que vous proposez ; l'autre Est, en direction générale de la place d'Italie et de la Poterne des Peupliers. (Il convient donc) de laisser subsister, à titre provisoire, le tronçon compris entre la Porte d'Italie et la Redoute des Hautes Bruyères ».

Le MTP accepte immédiatement² le principe du maintien de la «branche Est », en espérant « que la conjoncture financière permettra, en temps voulu, l'exécution de cette deuxième branche », et autorise ses services à procéder à une étude « aussi poussée que possible », afin de « préciser et limiter l'hypothèque qu'une telle inscription fera peser sur la propriété privée ».

Suivant les recommandations de la sous-commission présidée par le conseiller d'Etat de Segogne (le même qui, deux ans plus tard, présentera une synthèse des résultats des EUP en vue de la modification du PARP : voir ci-dessus, p. 85), le CARP entérine cette proposition par lettre du 12 juin 1950³ :

« Il est entendu qu'une branche Est en direction générale de la Porte d'Italie sera étudiée ultérieurement ; les dispositions du projet d'aménagement régional de 1939 (le PARP) concernant l'autoroute étant maintenues provisoirement entre la Redoute des Hautes-Bruyères et la Porte d'Italie ».

Cette « mise en réserve » de la branche Est signifie accessoirement le maintien des contraintes urbanistiques pour les propriétés concernées par le tracé de 1934, ce dont pâtissent également les projets communaux⁴ :

« Le Dr LACROIX, Maire du Kremlin-Bicêtre, voudrait être fixé très rapidement au sujet du tracé de la branche Est de l'autoroute, car ses projets de construction d'habitations sont bloqués par l'incertitude du tracé.

Il insiste beaucoup pour que cette branche passe à la limite de Gentilly et de Bicêtre, là où il y a des maisons vétustes que nous connaissons bien.

^{1er} – AN-CAC 780154-30

² – Lettre du MTP au MRU 13 juin 1950 (AN-CAC 780154-30)

³ – citée dans lettre du chef du SARP (Gibel) au maire du Kremlin-Bicêtre 20.07.50 (AN-CAC 770633-51)

⁴ – Lettre chef du SARP (Gibel) à IC-SSA (Moch) 18.11.50 (AN-CAC 770633-51)

Je suis, bien entendu, obligé de faire toutes réserves sur les projets de réalisation d'HLM tant que le tracé n'est pas arrêté, d'accord entre nous et les services parisiens. Je vous demande donc de faire hâter les études que vous avez entreprises (...) »

Pour le Dr Lacroix, grand maire bâtisseur pendant 35 ans (SFIO), le passage d'une branche d'autoroute n'est pas une calamité, si cela se fait aux confins du territoire communal, sur l'emplacement de « *maisons vétustes* », qui de toutes façons sont condamnées ; il voit même là une occasion d'assainissement urbain. Quant aux « *services parisiens* », il s'agit des « *Services Techniques de la Ville de Paris* » (STVP), en charge du projet de Boulevard Périphérique, nouveau projet étroitement lié à celui de l'Autoroute du Sud et de ses débouchés.

Mais cette « *branche Est* », qui, pense-t-on, doit traverser le Kremlin-Bicêtre, inquiète également la Direction de l'Assistance Publique, dont dépend l'Hôpital-Hospice de Bicêtre : c'est pourquoi le directeur général de cette Administration, Dr Leclainche, écrit⁵ au MRU, le 20 mars 1950 –donc, très tôt-, avec copie au MTP :

« (...) je vous signale l'intérêt primordial que j'attache, dans la situation sanitaire actuelle, à ce qu'il ne soit porté aucune atteinte à l'équipement hospitalier parisien en général et à l'Hospice de BICETRE en particulier.

Je dois en effet garder intact cet établissement-clef et le transformer en vue de poursuivre une politique dictée par les nécessités de caractère impérieux résultant de l'accroissement de la natalité et de la tuberculose dans la Région Parisienne. Il ne saurait donc, dans ces conditions, être question de consentir à amputer l'Hospice de BICETRE de façon catastrophique (...)

« L'un des tracés de l'autoroute possibles aurait, s'il était retenu, les plus graves conséquences pour l'Hospice de Bicêtre. Je crois donc devoir vous faire connaître pour quelles impérieuses raisons je ne saurais souscrire à un projet de tracé qui aurait pour effet de provoquer la démolition de près de la moitié des bâtiments de l'un des plus grands établissements de mon Administration.

L'Hôpital-Hospice de Bicêtre comprend 3 290 lits :

<i>chroniques</i>	<i>970</i>
<i>administrés</i>	<i>1 378</i>
<i>médecine générale</i>	<i>adultes 426</i>
	<i>enfants 150</i>
<i>chirurgie générale</i>	<i>316</i>
<i>crèche</i>	<i>50</i>

et 1 284 agents y sont employés, dont 421 sont logés sur place.

Certes, l'établissement n'est pas des plus modernes et d'importantes améliorations doivent y être apportées. Mais, au moment même où, pour

⁵ - AN-CAC Fbleau 770633-49

répondre à la crise permanente de lits de pédiatrie en Région Parisienne, le Ministère de la Santé Publique et les Assemblées parisiennes me pressent de transformer certains services à l'effet d'y soigner les nombreux nourrissons dont l'admission est chaque hiver refusée faute de place dans les hôpitaux existants ; au moment où, sous l'empire de la nécessité, je suis dans l'obligation de transformer certains autres services de l'hospice en sanatorium pour recevoir les tuberculeux qui, faute de place, attendent leur hospitalisation pendant des mois, avec tous les risques de contamination que vous connaissez, je ne pourrais consentir à amputer l'hospice de Bicêtre.

C'est en effet dans cet établissement que vont être incessamment entrepris les travaux devant permettre d'ouvrir pour l'hiver prochain un service de pédiatrie de 156 lits, travaux qui nécessiteront une dépense de 200 millions de F. (...)

... ce choix (...) aurait des conséquences d'une exceptionnelle gravité ».

« *L'accroissement de la natalité et de la tuberculose...* » : l'association ici de ces deux « fléaux » pourrait faire sourire, si l'on ne trouvait là un tableau saisissant de la détresse hospitalière au sortir de la guerre : persistance de cette tuberculose si mortifère, et en même temps, irruption du « baby-boom » dont les « nombreux nourrissons » (les « *beaux bébés* » de De Gaulle) demandent des soins difficilement conciliables avec ceux à fournir aux tuberculeux. Le manque de moyens, conjugué avec l'urgence des besoins, conduit alors à exploiter au maximum l'équipement existant, même s'« *il n'est pas des plus modernes* » (on veut bien le croire : l'Hospice de Bicêtre, construit au milieu du XVII^e s. pour le « grand renfermement des pauvres », a déjà près de trois siècles.⁶)

La réponse du SARP se veut rassurante : après avoir rappelé que ce tracé était déjà prévu au PARP approuvé en 1939, elle précise :

« la solution qui affecte l'hospice ne provoque en aucune façon « la démolition de près de la moitié des bâtiments », tout au plus la disparition de petits bâtiments à rez-de-chaussée de part et d'autre de la porte du Marais (...). Aucune décision ne sera prise sans que les Administrations intéressées n'aient été consultées ». Il l'invite cependant à « surseoir à l'exécution de travaux dans ces bâtiments ».

Les services des P&C commencent donc leurs études, ce qui ne va pas sans difficultés techniques, comme le montre cette note⁷ du 21 février 1951 envoyée par l'IC-SSA Moch à l'I-P&C (Arrondissement Sud de la Seine) Dreyfus :

« Autoroute du Sud / Branche Est-Porte d'Italie : Je vous adresse ci-joint un schéma de ce que nous avons pu tirer de la suggestion présentée

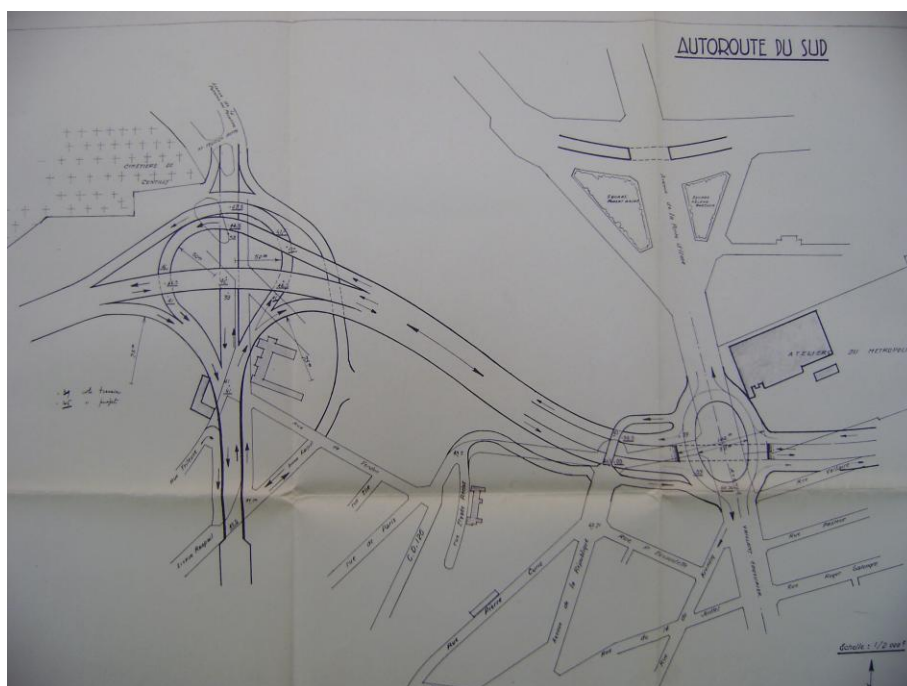
⁶ - cf : Madeleine LEVEAU-FERNANDEZ *Histoire du Kremlin-Bicêtre – L'identité d'une ville* Ville du K-B 1997 (p. 30 à 36, p. 153)

⁷ - AN-CAC 770633-51

(...). Le résultat est loin d'être bon, ni guère acceptable comme tracé d'autoroute; mais le reste est aussi très mauvais.

Voyez-vous un moyen d'aménager (croisement BP / Avenue d'Italie, trémies RN7, niveaux différents de circulation, juxtaposition des trafics, etc...)

(nous n'avons pas la réponse de Dreyfus, mais nous savons que la solution retenue sera celle d'un passage du BP en tranchée, ce qui dispense des « trémies RN 7 »).



Document 22
AN-CAC 770633-51

Ce document d'étude date vraisemblablement de 1951-52. Il montre une des hypothèses de travail envisagée : arrivée de la « branche Est » au niveau de la Poterne des Peupliers (en haut à gauche), et simple échangeur au niveau de la Porte d'Italie.

Comme nous l'avons vu dans le chapitre précédent, en 1951, il s'agit d'abord d'obtenir la modification du PARP, valant DUP pour le nouveau tracé de l'Autoroute du Sud. Le « Mémoire descriptif »⁸ établi à cet effet par le SARP en avril 1951 fait le point sur les deux accès à Paris prévus :

« L'intensité de la circulation qui empruntera l'autoroute, la nécessité de diffuser cette circulation, non seulement par les boulevards situés à la limite de Paris, mais aussi en tenant compte des deux pôles importants que constituent les places Denfert-Rochereau et d'Italie, conduisent à prévoir pour son arrivée à Paris deux branches correspondant sensiblement à ces deux directions générales.

La réalisation immédiatement envisagée est celle de la « branche Ouest », en direction de la place Denfert-Rochereau ; aussi le modificatif soumis à l'enquête ne concerne-t-il que cette branche.

La « branche Est », en direction de la place d'Italie fera l'objet d'une enquête ultérieure ; à titre provisoire, le projet prévoit le maintien de la partie du tracé approuvé comprise entre le CD 61 (Nord de la Redoute des

⁸ - reçu aux P&C 78 le 25.04.51 (AD 91 1502 W 61)

Hautes-Bruyères) et la Porte d'Italie, en attendant que les études en cours (...) puissent être soumises à l'enquête ».

A première vue, on a ici une illustration du cartésianisme et du goût français pour la symétrie : deux accès à Paris, c'est-à-dire deux « pénétrantes » amenant le trafic jusqu'à deux places (« deux pôles importants ») situées à égale distance des limites de la Ville, et d'où rayonnent de nombreux axes permettant une diffusion satisfaisante de ce trafic. Mais ce n'est qu'une illusion: tandis que la réalisation de l'une est « immédiatement envisagée », la conception de l'autre se borne à un « maintien (partiel) du tracé approuvé » (en 1939), dans l'attente d'une « enquête ultérieure ».

Le CARP a certes obtenu le maintien de ce projet de Branche Est, mais il semble bien qu'il ne se fasse guère d'illusions quant à sa réalisation à court ou moyen terme. Cependant, lors de sa réunion du 12 mai 1952, il décide de faire procéder aux études –que le MTP a déjà ordonnées en mai 1950 (voir ci-dessus) ; l'IC-SSA Mothe est en mesure de les présenter¹⁰ à la fin de l'année. Elles ont porté sur « deux tracés, l'un se dirigeant vers la Porte d'Italie, l'autre vers la Poterne des Peupliers » ; ce second supposant « des aménagements à l'intérieur même de la Ville de Paris », l'avis des STVP devra être sollicité en cas de choix. Mais rien sur Gentilly : et pourtant...

Document 23

Dessin d'étude sur fond de carte 1/2 000^e
AN-CAC 770633-50

En rouge, le prolongement à travers Gentilly de la branche Est vers la Poterne des Peupliers (en bleu sur le document précédent).

Ce document est issu d'un dossier relatif à l'aménagement du Boulevard Périphérique (18.12.52), c'est pourquoi figure ici, en jaune, une ébauche de « carrefour » avec celui-ci, à l'angle du cimetière de Gentilly.



¹⁰ - Lettre IC-SSA à Chef du SARP 15.12.52 (AN-CAC 770633-51)



Document 24

Dessin d'étude sur fond de carte
1/2000^e

AN-CAC 770633-49

En bleu : déboîtement de la
branche Est vers la Poterne des
Peupliers : en rouge : vers la
Porte d'Italie

En bas : l'Hospice de Bicêtre – à
droite : la Mairie du K-B – à
gauche : Gentilly - entre les
deux tracés de couleurs : la rue
Gabriel Péri, limite des deux
communes et futur emplacement
de l'A6 B

On ne peut que constater la grande brutalité de ces tracés, notamment celui de gauche, vers la Poterne des Peupliers, qui éventre sans ménagement le centre de Gentilly, ville limitrophe de Paris et déjà très dense.

Il n'est pas certain que ces documents d'études aient été sérieusement pris en considération par les responsables des P&C. Le climat, au même moment, dans la commune voisine d'Arcueil incite à penser qu'ils ne peuvent envisager la solution « Poterne des Peupliers », dont on mesure la brutalité, d'un cœur léger. On peut même penser que ces documents n'ont pas, à l'époque, été portés à la connaissance des élus de Gentilly, qui justement réclament un minimum d'informations de la part des P&C.

Ainsi, le maire de Gentilly Charles Frérot (PCF) écrit⁹ le 24 novembre 1952 à l'IC-SSA :

« (...) le rapport qui a été adopté au cours de cette séance (du SARP) indique, concernant cette Branche Est, que « sa mise au point doit être poussée d'autant plus activement qu'elle permettra de lever les incertitudes qui pèsent actuellement sur ce secteur où des programmes importants de construction sont envisagés » (allusion vraisemblable aux projets sur le Kremlin-Bicêtre – voir ci-dessus).

(Or, la Préfecture) m'a, au cours de ces derniers mois, transmis un certain nombre de demandes émanant de pétitionnaires de ma commune pour des opérations projetées dans le secteur présumé intéressé par le passage de la Branche Est de l'Autoroute du Sud.

Je serais désireux d'être mis au courant des premiers résultats de ces études et je vous demande de me faire parvenir à très bref délai des informations utiles sur cette affaire. Je vous prie d'agréer... »

⁹ - AN-CAC 770633-51

Le ton est pressant, et l'on peut trouver normal que l'élu se fasse l'interprète de ses administrés et souhaite être en mesure de répondre à leurs demandes : leur inquiétude se nourrit des « incertitudes » inhérentes à ce projet étudié dans le secret des bureaux des P&C, et ceux-ci, par fonction, ne peuvent étaler sur la place publique ce qui n'est qu'études, donc provisoire. Mais le plus souvent, lorsque le dossier en arrive au stade de l'enquête publique, et que le public le découvre enfin, il est trop bien « ficelé » pour qu'on le remette fondamentalement en question. Ce problème de la « transparence » existait déjà en 1952, et il perdure encore aujourd'hui (sauf indiscretions de presse !)

Un an plus tard le conseil municipal de Gentilly n'a toujours pas reçu les informations sollicitées, comme le montre sa délibération¹¹ du 6 novembre 1953 :

«(...) de nombreux refus ont été opposés, à des industriels notamment (...). Ces refus ont été accompagnés de considérations concernant le tracé de la branche Est de l'Autoroute du Sud. Or, malgré diverses demandes de renseignements (auprès du SARP ou du SSA), la Municipalité de Gentilly n'a, à ce jour, pu obtenir aucune précision quant à l'avancement des études.

Cependant, il est avéré que ces études se poursuivent sans que les représentants qualifiés des collectivités concernées soient consultés. Il est à craindre que cette consultation, si elle n'a lieu qu'une fois le projet définitivement dressé, ne prenne un caractère purement formel, et que les observations des collectivités locales ne soient alors écartées sans discussion (...)

Le CM, à l'unanimité, revendique le droit de connaître, dans le plus bref délai possible, l'état des études effectuées à ce jour et de pouvoir apporter sur celles-ci les observations qu'il jugera utile de présenter (...) »

Sans doute insatisfait de la réponse¹² de l'IC-SSA en date du 29 janvier 1954 l'informant que « les travaux (comprendre : les études) concernant la branche Est sont loin d'être terminés, et que l'IC 75 continuera à (le) tenir au courant dès que leur avancement lui permettra de le faire utilement », le maire de Gentilly rappelle la position maintes fois exprimée par les élus de sa commune :

« (...) étant donné les répercussions possibles de cette Branche Est pour la commune de Gentilly, il est tout à fait naturel que ses administrateurs ne soient pas laissés à l'écart des études préliminaires ; par cela, le Conseil Municipal veut éviter que les informations ne lui soient données que lorsque le projet pratiquement au point ne pourrait comporter aucune modification.

L'exemple récent du projet de la canalisation de transport de gaz, qui a été soumis à l'enquête publique et qui a fait l'objet du décret d'UP dans un temps record, sans que les observations de divers Conseils Municipaux aient été seulement examinées, nous incite en effet à être circonspects (...) »

¹¹ - AN-CAC 770633-51

¹² - reprise dans la lettre du maire de Gentilly à l'IC-SSA (5.02.54) (AN-CAC 770633-51)

Le dossier de la Branche Est est soumis le 31 décembre 1954 au Conseil Général de la Seine, qui émet un vœu demandant son abandon. Cet appui a certainement été apprécié par les élus de Gentilly.

Mais le projet n'est pas enterré pour autant : en mai 1955, l'IC-SSA écrit à un pétitionnaire¹³ :

« (...) l'état d'avancement des études de cette branche Est n'est pas encore tel que l'Administration ait pris une décision définitive à son sujet ; plusieurs tracés sont envisagés dont l'un pourrait affecter le terrain en cause, mais je ne suis pas en mesure de vous préciser si c'est ce tracé qui sera retenu ou tout autre (...), et à plus forte raison de vous en adresser le plan (...) »

On voit que la règle du secret continue à s'imposer dans les relations de l'Administration avec les administrés comme avec les élus.

En 1955, tandis que la branche Ouest connaît un début de travaux, rien n'est encore décidé pour la Branche Est ; afin d'être enfin fixés sur le sort de leur commune, les élus de Gentilly obtiennent la tenue d'une « conférence » sur les « *Problèmes d'urbanisme à Gentilly* », le 13 octobre 1955 au MRU¹⁵. Cette réunion est présidée par le préfet Pierre Sudreau¹⁶, Commissaire à la Construction et à l'Urbanisme pour la Région Parisienne⁵⁴ ; y participent, outre le maire-adjoint de Gentilly Lafond-Pujo, le directeur de l'Urbanisme à la Préfecture de la Seine, un représentant du SARP et l'adjoint de l'IC-P&C 75, Emile Bideau. Le problème épineux de la Branche Est est examiné d'emblée (mais ce n'est pas le seul à l'ordre du jour) : « *la Commune de Gentilly souhaite l'abandon de cette opération* » ;

« (...) la conférence constate que cette opération peut présenter un certain intérêt, si elle est suffisamment écartée de la branche principale, ce qui n'est pas le cas (estime M. Sudreau) si elle aboutit seulement à la Poterne des Peupliers. Quoi qu'il en soit, le bien-fondé des appréhensions de la Commune est reconnu. »

En conclusion, « *il est reconnu souhaitable que le territoire de Gentilly soit épargné par l'éventualité d'une branche Est de l'autoroute* ».

Lors de la réunion du Conseil Municipal de Gentilly du 7 avril 1956 (voir plus loin), Lafond-Pujo fera état de propositions ne figurant pas dans ce compte-rendu : « *(...) au cours de cette conférence, il a été indiqué par les techniciens qualifiés des P&C qu'il existait d'autres moyens de résoudre le problème de la circulation, et notamment par l'élargissement à 24 m du CD 126 (rue Gabriel Péri* » (en réalité, cet élargissement est « dans l'air » depuis 1932, il figure depuis cette date dans le « plan d'aménagement » du Kremlin-Bicêtre).

Cependant, le MTP, on l'a vu, n'est pas à l'origine du maintien du projet de Branche Est ; pour lui, la Branche Ouest aurait suffi, et il ne voit pas l'utilité de

¹³ - lettre à M. Robert Lieury 14 mai 1955 (AN-CAC 770633-49)

¹⁵ - CR : AN-CAC 770633-49

¹⁶ - Pierre SUDREAU (né en 1919), futur ministre de la Construction de De Gaulle (1958-62)

⁵⁴ - la fonction vient d'être créée

conserver un projet de tracé lié à la première Autoroute du Sud, abandonnée en 1942. C'est pourquoi, par une lettre¹⁴ du 9 janvier 1956 –soit quelques semaines après la conférence ci-dessus-, il rappelle son collègue le MRU à ses responsabilités :

“En ce qui concerne la voie de raccordement vers l'Est de l'Autoroute avec le boulevard périphérique, qui ne figure pas dans les programmes de mon Département ministériel, je ne fais pas d'objection à son maintien au PARP ; il conviendrait cependant de lever l'incertitude quant à son tracé ; j'estime qu'il vous appartient de proposer, en utilisant au besoin les études déjà faites par les Ingénieurs (des P&C) de la Seine, celui qui répond le mieux aux besoins dont vous avez la charge (...) »

Fort des prises de position plus que réservées du Conseil Général de la Seine et de Pierre Sudreau, mais aussi de la proposition des P&C de se borner à un élargissement à 24 m du CD 126, le conseil municipal de Gentilly, lors de sa séance du 7 avril 1956¹⁷, s'étonne

« (...) que le SARP ait poursuivi l'étude de son projet de Branche Est et notamment de la traversée de Gentilly par cet ouvrage ; qu'il en découle les refus opposés à diverses demandes de permis de construire et le maintien rigoureux de servitudes qui paralysent l'activité communale ; que par ailleurs, ce Service n'ait pas cru devoir, malgré les demandes répétées, communiquer à la Municipalité de Gentilly les documents relatifs à ce projet » et par conséquent « à l'unanimité, proteste contre l'attitude du SARP » ;

suit l'énumération (sur une page entière) des préjudices qu'apporterait à la commune la réalisation de cette branche d'autoroute (destruction d'un quartier, cisaillement de la commune, suppression d'usines et de « nombreux ateliers artisanaux », suppression ou impossibilité de construire plusieurs établissements scolaires...) ;

« dit que les répercussions de la traversée de Gentilly par une éventuelle Branche Est de l'Autoroute sont incalculables, et que la gestion déjà difficile de la Commune deviendrait impossible ; (rappel des amputations successives, depuis un siècle, du territoire de Gentilly)

réclame, en conséquence, l'abandon immédiat, officiel et définitif du projet sus-visé » ; demande du seul élargissement à 24 m du CD 126, comme l'ont proposé les P&C. »

Quelques jours plus tard, le 16 avril, le maire envoie une longue lettre¹⁸ au préfet de la Seine dans laquelle il reprend les termes de la délibération ci-dessus : il souhaite obtenir « une décision officielle, rapide et définitive portant sur le choix d'une des hypothèses prévues pour résoudre les problèmes de la circulation dans la Banlieue-Sud, en liaison avec la création de l'Autoroute » (on remarquera qu'il évite d'employer le terme de « branche Est »).

¹⁴ - AN-CAC 770633-51

¹⁷ - Extrait de délibération : AN-CAC 770633-51

¹⁸ - AN-CAC 770633-51

Il fait état du fait que « *les services placés sous (l') autorité (du préfet) sont divisés sur cette importante question* », ce qui est un bon argument pour faire réagir celui-ci, et rappelle les trois solutions soutenues par les uns et les autres ; « *de ces positions contradictoires s'ensuivent des complications gênantes, (ainsi, en ce qui concerne l'urbanisme) il est fait application des réserves touchant les trois hypothèses* ». Il rappelle la position du conseil municipal de Gentilly et de la plupart des communes de la banlieue Sud, ainsi que les conclusions de la conférence du 13 octobre 1955.

Enfin, il précise :

« *Si le Conseil Municipal que je préside a pu enfin avoir connaissance du tracé exact de ce projet, ce n'est pas faute au service de l'Aménagement Régional (le SARP) qui, malgré mes demandes réitérées, a toujours évité de me le communiquer, prétextant que les Assemblées élues ne devaient avoir connaissance de tels documents que lorsque le projet a fait l'accord total des Services Administratifs et Techniques de l'Autorité Supérieure* (sic).

J'ai une opinion différente sur la question. Je pense, en effet, qu'à moins de traiter les assemblées élues en quantité négligeable, tout juste bonnes à entériner, il convient d'associer étroitement leurs représentants qualifiés à la discussion avant qu'une décision soit prise ».

Mais contrairement à ce que souhaitent les élus de Gentilly, les études relatives à la branche Est se poursuivent, ponctuées de notes entre l'IC-P&C 75, le SSA et le SARP. Ainsi, en avril 1956, suite aux observations présentées par les STVP concernant le raccordement au BP « *aux abords de la Poterne des Peupliers* », l'IC 75 demande son avis à l'IC-SSA, qui répond¹⁹ que

« *l'arrivée d'une antenne Est à la Poterne des Peupliers a été prônée par le SARP, mais cette solution n'a de valeur que si l'antenne d'Autoroute est prolongée dans Paris en direction de la Place d'Italie* »

(cet argument correspond aux conclusions de la conférence du 13 octobre 1955 – voir ci-dessus) ce qui reste bien hypothétique –et Mothe pense certainement à l'autre « *pénétrante* », celle de Denfert-Rochereau, très discutée au même moment (voir chapitre III-A). Ce prolongement dans Paris à partir de la Poterne des Peupliers eût certainement été encore plus brutal, les rues en direction de la Place d'Italie, à travers le quartier de la Butte aux Cailles, se prêtant encore moins au passage d'une antenne autoroutière...

Cependant, la lettre du maire de Gentilly au préfet de la Seine produit l'effet escompté, puisque le 18 juin 1956²⁰ le directeur du SARP –dont les services, on l'a vu, sont directement mis en cause par Frérot- après avoir rappelé que « *le principe de deux débouchés à Paris avait été adopté par le MTP* » et que le modificatif du PARP approuvé le 19 décembre 1952 avait maintenu le tracé en direction de la Porte d'Italie, admet que

¹⁹ - Note du 19.04.56 AN-CAC (770633-51)

²⁰ - Lettre MRL/SARP au MTP AN-CAC (770633-51)

« cette question de l'antenne Est n'est pas sans soulever de très nombreuses objections sur le plan local » (...)

mais aussi : « Dans une lettre du 16 avril 1956, adressée par M. le Maire de Gentilly à M. le Préfet de la Seine, il est fait état d'avis émis par des représentants de divers Services ou Techniciens qui laissent à penser que les différentes Administrations n'ont pas un point de vue commun sur cette affaire qui déborde, par ses conséquences, le seul aspect local sous lequel le placent les représentants de la ville de Gentilly ».

Dans le but d'arriver à une position unique des différents Services sur cette affaire, le chef du SARP organise une réunion le 6 juillet 1956. Il faut en effet « crever l'abcès » : l'Administration, hydre à plusieurs têtes, n'aime pas être prise en défaut, ce qu'a bien su faire le maire de Gentilly.

Cette réunion décisive du 6 juillet 1956 « relative à l'arrivée Est de l'Autoroute du Sud à Paris » est présidée par André Prothin²¹ ; elle rassemble onze responsables de la Préfecture de la Seine, des P&C et du SARP.

« M. Prothin, en ouvrant la séance, rappelle qu'en présence des oppositions formulées par certains élus locaux et du fait que ceux-ci font état de divergences qui sembleraient se rencontrer au sein des différentes Administrations intéressées, il est indispensable qu'une position commune et ferme soit prise sur la question de la branche Est de l'Autoroute du Sud.

(historique du problème par P. Gibel) Le maintien du principe de ce tracé a provoqué une certaine émotion dans les communes de Gentilly et du Kremlin-Bicêtre. A la demande de M. le Maire du Kremlin, une réunion à laquelle participait M. Sudreau a eu lieu le 6 juin 1956 à la Mairie du K-B²². Après visite sur place, un accord s'est dégagé pour écarter un tracé ayant le caractère d'autoroute et lui substituer l'aménagement d'une grande voie urbaine, largement traitée et empruntant sensiblement le CD 126.

M. Prothin continue à penser que l'éclatement en deux branches de l'arrivée à Paris de l'autoroute est la seule solution réservant suffisamment l'avenir, et que ce n'est pas un élément de sécurité pour les populations riveraines que de remplacer l'autoroute par une grande voie urbaine. (...)

Au cours de la discussion générale qui suit, il est précisé que le débouché sur la Porte d'Italie même est pratiquement irréalisable (...) ; qu'un débouché plus à l'Est, souhaitable du point de vue routier, est inconcevable quant à sa réalisation ; que l'arrivée à la Poterne des Peupliers, où les espaces libres sont importants, aurait présenté des difficultés techniques – donc des dépenses très élevées- en raison de la nature du sous-sol.

En conclusion, « tous les anciens tracés envisagés pour l'antenne Est ser(ont) définitivement abandonnés, et l'élargissement du CD 126 avec une largeur minimum de 40 m ser(a), par substitution, inscrit au PARP . »

²¹ - André Prothin (1902-1971), directeur de l'Aménagement du Territoire de 1943 à 1958, puis directeur de l'EPAD (La Défense)

²² - Nous n'en avons pas retrouvé d'autre trace que cette mention, mais on voit que ses conclusions sont identiques à celles de la réunion du 13 octobre 1955 (voir ci-dessus)

On notera que si l'arrivée à la Poterne des Peupliers est écartée, c'est à cause de « *difficultés techniques, en raison de la nature du sous-sol* » (en effet : c'est le lit de la Bièvre), et non dans le but d'épargner Gentilly...

L'IC-P&C 75 avise le maire d'Arcueil de ces nouvelles dispositions par lettre^{22A} du 3 décembre 1956. Celui-ci, après avoir regretté de ne pas avoir été invité à la réunion en mairie du Kremlin-Bicêtre, et rappelé les conséquences « *catastrophiques* » pour sa commune du passage de la branche Ouest, annonce :

« L'emprise de 40 m envisagée pour l'aménagement du CD 126 va créer sur notre localité de nouvelles conditions de désordre et de désagrégation. (...) Une fois de plus, la Ville, les habitants et commerçants d'Arcueil vont se trouver profondément lésés dans leurs intérêts légitimes, et faire seuls les frais d'une opération dont nous ne pensons pas qu'elle puisse être la seule solution à retenir. (...) Je suis au regret de vous donner un avis extrêmement défavorable au principe du projet que vous me soumettez ».

Cependant, une deuxième réunion^{22B} a lieu le 20 décembre 1956, regroupant à peu près les mêmes responsables ; à l'ordre du jour, l'examen de l'étude faite par les P&C 75 en vue de l'élargissement du CD 126 à 40 m.

« (...) L'opération intéresse cinq petites usines près de Paris et nécessite le relogement de 320 foyers (locaux vétustes) ; son prix de revient total peut être estimé à 2 400 millions, soit près d'un milliard au kilomètre.

Des contacts officiels ont été pris auprès des Maires ; celui du Kremlin-Bicêtre est favorable, celui d'Arcueil fait des réserves. A priori, Gentilly, non directement intéressé par le nouveau tracé, devrait être favorable.(...)

Le raccordement du CD 126 sur la rocade périphérique (lire : Boulevard Périphérique) nécessite une étude approfondie. (...) La création d'un croisement à niveaux différents avec la RN 7 est indispensable (...) »

En conclusion, contact sera pris avec le maire d'Arcueil –dont on a vu ci-dessus qu'il fait plus que des « réserves » sur ce projet !- et le Conseil Général sera saisi de la demande de modification du PARP.

La « branche Est » est donc, à la fin de 1956, remplacée par un projet d'élargissement de route départementale : en raison d'une « *certaine émotion* », et suite à l'habileté manœuvrière du maire de Gentilly qui a su mettre à profit les « *divergences entre Services* », on a renoncé à éventrer Gentilly et le Sud du XIII^e arrondissement pour l'amener à la place d'Italie. En 1956 le choix qui est fait paraît être celui de la raison et de l'apaisement. Même si, accessoirement, 320 foyers seront à reloger.

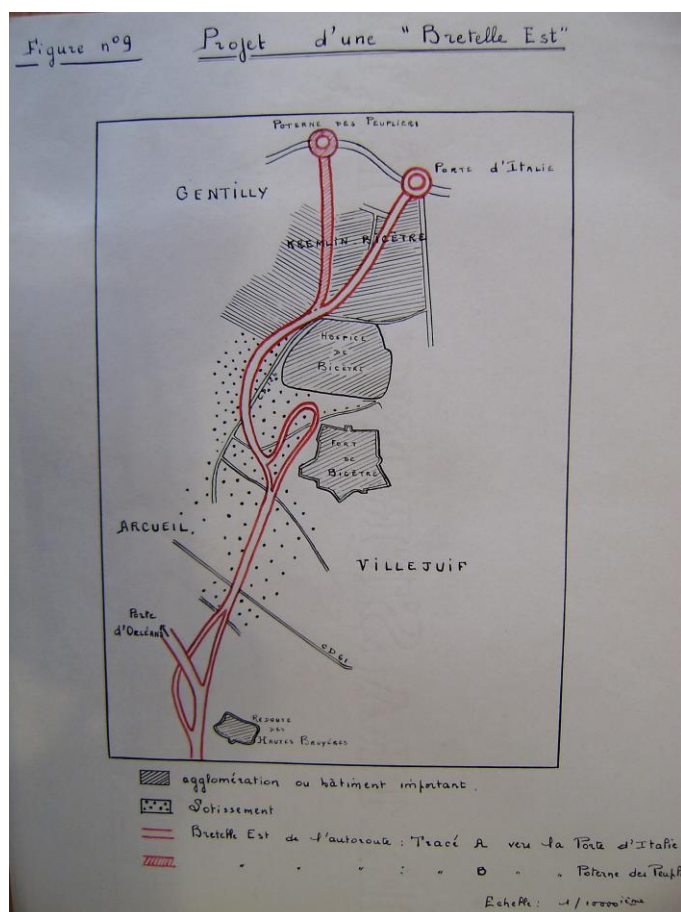
Cependant, le chantier du Boulevard Périphérique va incessamment s'ouvrir, et il semble que dès ce moment-là on ait réservé le raccordement d'une « antenne

^{22A} – AM Arcueil 25 A 23

^{22B} – AN-CAC 770633-51

de l'Autoroute du Sud » plus importante que cette simple route élargie : de fait, lorsqu'en 1970 –donc bien plus tard- l'autoroute sera doublée, on créera en même temps l'A6-B vers la porte d'Italie, véritable branche d'autoroute semi-enterrée. Mais cela dépasse le cadre chronologique de cette étude.

Prévue dès 1934, abandonnée en 1947 par les P&C au profit de la branche vers la Cité Universitaire, ressuscitée sur l'insistance du SARP, la Branche Est fut une pomme de discorde entre plusieurs services officiels, ce qui permit aux élus locaux d'en atténuer les aspects les plus dévastateurs.



Document 25

Mémoire de DES de Simone HUDOWICZ (1961) : « Le remodellement de la Banlieue Parisienne en fonction de l'arrivée de l'Autoroute du Sud »
 (Bibliothèque IGUP – D 22)

Ce schéma manuscrit, figurant deux « bretelles », laisserait penser qu'en 1961 les choses ne sont toujours pas aussi arrêtées qu'on pouvait le croire en 1956...



Document 26

Le creusement de l'A6-B

Bulletin du PCM, décembre 1969 – p. 53

A gauche, Le Kremlin-Bicêtre ; à droite, Gentilly ; on aperçoit au fond le viaduc d'Arcueil. L'installation de cette « branche autoroutière » semi-enterrée permettra le rétablissement, en encorbellement, de la voirie latérale.

b– La « branche RN 20 »

On se rappelle que le tracé de 1934 (voir ci-dessus, I-A et Plan PROST p. 36) prévoyait un raccordement de l'autoroute à la RN 20 au Sud d'Arpajon. La décision, en 1941, de construire des déviations de la RN 20 à Longjumeau, à Linas et à Arpajon, puis après-guerre de faire le « grand Orly », ce qui déporte le tracé de l'autoroute vers l'Ouest, a réduit la « branche RN 20 » à un appendice de 2,1 km.

L'« *Etude sur l'Autoroute du Sud* »^{22C} de septembre 1947, signée de l'IC-chef de la « *Société d'Etudes de l'Autoroute du Nord de la France* » Pierre Moch (voir ci-dessus, p. 72 et suivantes), qui marque la résurrection du projet, mentionne simplement : « *Une branche rejoint la RN 20 immédiatement à l'origine de la déviation de Longjumeau* » ; dans ses conclusions, il propose de la réaliser « *en 1° urgence* », en même temps que celle « *desservant la future aérogare d'Orly* » (celle rejoignant la RN 7 à Ris-Orangis étant alors prévue « *en 2° urgence* »). Il est vrai que cette courte branche de 2 km devait être établie en rase campagne, entre Wissous et Longjumeau, sans aucune expropriation de bâti. Mais il précise également : « *Ce programme suppose exécutées les déviations de la RN 20 (...)* » ; en effet, seule la déviation de Longjumeau a, à ce moment précis, connu un semblant de commencement de travaux.

Le nouveau tracé de l'Autoroute du Sud, on l'a vu, est adopté par décision ministérielle (DM) du 18 novembre 1949. Dans son rapport²³ du 2 mars 1950, P. Moch en dit un peu plus sur la justification et l'intérêt de cette « branche RN 20 » :

« *Le poste de comptage de 1935 de la section (de la RN 20), accusant un chiffre de 3 084 véhicules, était au Nord d'Arpajon. La circulation au Nord de Longjumeau est plus importante et peut être estimée à 4 000, ce qui fait comme circulation future : $4\,000 \times \frac{2}{3} \times 3 = 8\,000$.*

Il convient d'ajouter la circulation en provenance ou à destination de la vallée de Chevreuse (...) et la circulation de la Rocade interurbaine de Seine et Oise (cette dernière assez faible). On peut penser que la vallée de Chevreuse est une région dont l'urbanisation, du fait de l'autoroute et surtout du fait de l'électrification, relativement récente, du chemin de fer, doit augmenter notablement –et nous adoptons un chiffre de 10 000 véhicules comme débit journalier pour la branche vers la RN 20. »

On sait que les études du second tracé de l'autoroute reposent sur les comptages de 1935 ; on juge de l'approximation encore plus grande des chiffres si le comptage était alors effectué 15 km en aval (ici, à Arpajon). Ce chiffre, arrondi à 4 000 véhicules/jour sur la RN 20 à Longjumeau, est réduit aux 2/3 parce que, comme l'indique Moch dans le même document, « *nous avons admis que l'autoroute à ses extrémités recueillerait les 2/3 du trafic des RN* » ; puis il est multiplié par trois pour « actualiser » les données de 1935...

^{22C} – AN-CAC 770633-44

²³ – AN-CAC 780154-22

L'ingénieur prévoit que la branche RN 20 recevra le trafic de la vallée de Chevreuse : le « tronc commun » de l'autoroute, entre L'Haÿ et Paris, desservirait ainsi la banlieue Sud dans sa plus grande largeur, d'Orsay à Brunoy. Mais il convient de relever un argument étrange : « *l'électrification, relativement récente, du chemin de fer, doit augmenter notablement l'urbanisation* », et donc le trafic autoroutier : en clair, la ligne de Sceaux (futur RER B), électrifiée en effet en 1938, doit attirer de nouveaux habitants qui, forcément, utiliseront l'automobile. On peut penser qu'il s'agit là d'un raisonnement caractéristique de l'époque.

Quant à la « Rocade interurbaine de Seine-et-Oise » (ARISO), qui devait passer notamment par Longjumeau et Athis-Mons, elle était en quelque sorte pensée comme un succédané de la « grande rocade » de 1934 (voir Plan PROST, p. 36), qui passait nettement plus au Sud ; après avoir figuré longtemps dans les cartons, elle sera elle-même remplacée par la « Francilienne ».

Un an plus tard, lorsque P. Moch, dans son rapport ²⁴ du 13 janvier 1951, fait le point sur l'avant-projet d'Autoroute du Sud en vue du modificatif du PARP, l'aspect de la « branche RN 20 » se précise et son tracé est légèrement modifié :

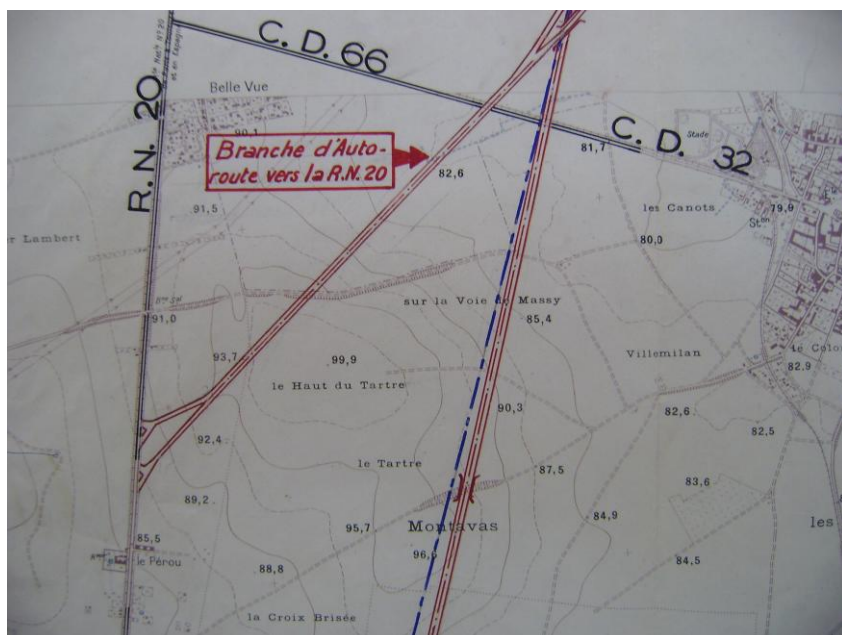
« L'aboutissement des différentes branches sur les Routes Nationales a été projeté comme de simples raccordements à niveau, analogues à ceux existant pour l'Autoroute de l'Ouest avec les RN 10 et 13. Nous avons cependant réservé la possibilité de substituer ultérieurement à ces raccordements à niveau avec les RN 7 et 20 des raccordements évitant le cisaillement de circulation, par un saut-de-mouton si la nécessité s'en fait sentir ; le premier carrefour dénivelé à aménager ainsi serait, sans doute, celui avec la RN 20 ; le carrefour avec cette route se trouve, en effet, très proche de la région urbaine entre Petit-Massy et Longjumeau, et n'est plus à l'origine même de la déviation de Longjumeau, pour éviter en cette origine un nœud autoroutier trop important (RN 20 - déviation de Longjumeau, Route interurbaine de Seine et Oise et CD 120). »

En 1951, afin d'éviter au Nord de Longjumeau « un nœud routier trop important », on décide de « désolidariser » la « branche RN 20 » de la déviation de Longjumeau : ce qui sera fortement regretté une fois les travaux faits, car on contraint ainsi les automobilistes à emprunter la RN 20 sur une très courte distance. (Dès l'abandon du projet d'ARISO, dans les années 70, on « doublera » la déviation de Longjumeau d'un prolongement de la branche RN 20, ce qui manquera pour le moins de logique et représentera un certain gaspillage des deniers publics.) Il convient de rappeler ici que le même cas de figure était prévu, comme on l'a vu ci-dessus (I-B-d) sur la « branche RN 7 », qui devait, à l'origine, s'arrêter à Ris-Orangis, donc quelques kilomètres avant le début de la « déviation d'Essonne » ; fort heureusement, comme on l'a vu (p. 86 et suivantes), dès 1952, on a envisagé l'intégration de cette déviation à la branche RN 7.

²⁴ – AN-CAC 770633-44

Quant à ces « bretelles », elles disparaîtront rapidement des projets : en effet, le 24 juillet 1953, Moch écrit^{24bis} à la DR :

« L'augmentation de l'intensité de la circulation depuis notre rapport du 13 janvier 1951, celle qui doit intervenir jusqu'à la date de l'ouverture de l'autoroute, enfin, l'expérience que donne l'utilisation journalière de l'Autoroute de l'Ouest, permettent de penser qu'il serait désirable de ne plus surseoir à l'exécution de raccordements par sauts-de-mouton ». Il convient de « ne pas exécuter de travaux onéreux et simplement provisoires ».



Document 27
P&C 78 - 1951
Détail d'un plan « Raccordement Longjumeau » sur fond de carte IGN 1/25 000^e
AN-CAC 770633-45
A droite, Wissous

Voilà ce que devaient être ces « simples raccordements à niveau » : on comprend pourquoi le nom de « bretelles » s'est rapidement imposé dans le langage courant...

Remarquer, sur la branche RN 7, le « pont de Montavas », qui sera détruit aussitôt sa construction (voir p. 312-313).

Il faut croire que la solution retenue ne satisfait pas vraiment M. de Buffévent, IC-PC 78, qui, début 1951 envoie une « *Etude complémentaire* »²⁵ portant sur le « *Raccordement avec la RN 20* » de l'Autoroute du Sud.

Faisant valoir le glissement de l'autoroute vers l'Ouest en raison de l'extension d'Orly, de Buffévent se demande

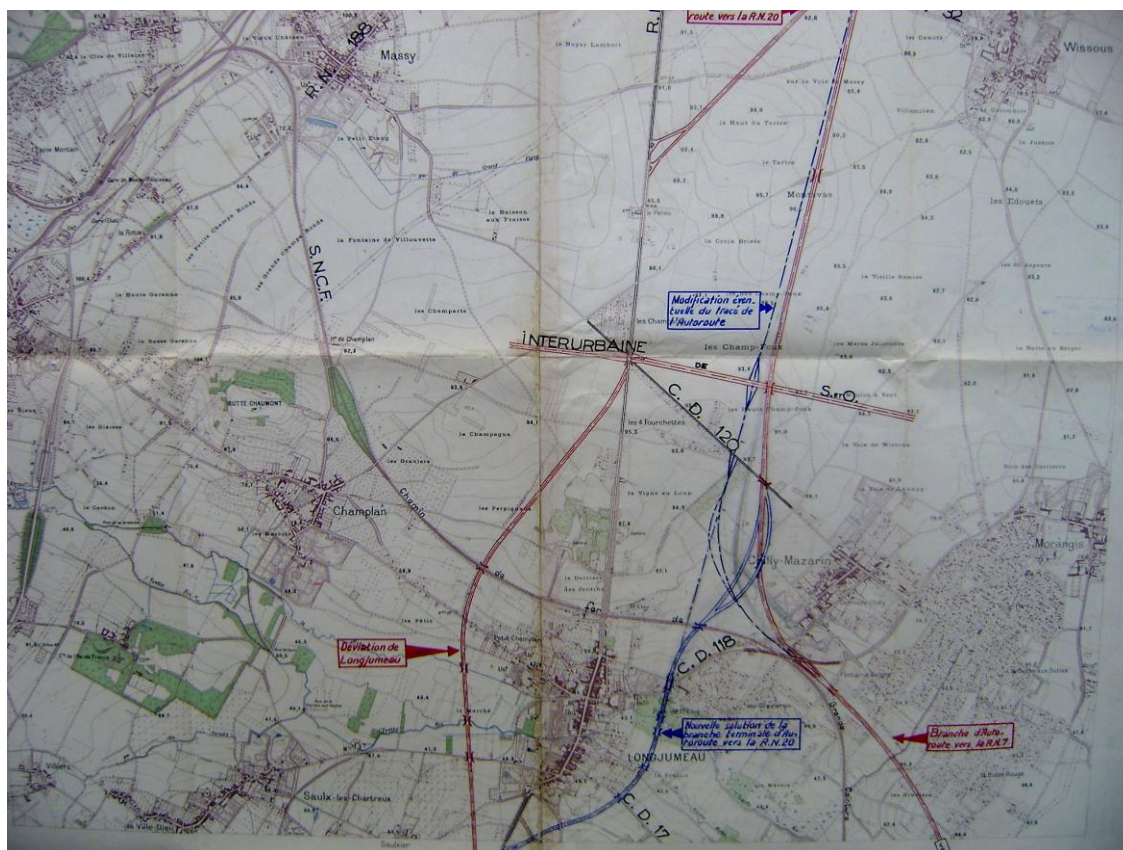
« si, dans ces nouvelles conditions, il ne serait pas préférable de profiter de la proximité de l'Autoroute du Sud, au droit de l'agglomération de Longjumeau, pour assurer sa liaison avec la RN 20 au Sud de cette localité, en différant l'exécution de la déviation dont les travaux à peine commencés sont abandonnés depuis dix ans et n'ont pu jusqu'à ce jour être repris »

ce qui supposerait l'élargissement du tronc commun/branche RN 7 jusqu'à Chilly-Mazarin, et la construction d'une branche de 2,3 km à l'Est de Longjumeau,

^{24bis} – AN-CAC 770633-45

²⁵ – AN-CAC 770633-45 Document de 4 p. et demi, non daté, non signé, mais la note en réponse de P. Moch à l' « Etude complémentaire de M. l'IC de Buffévent » est datée du 12 mai 1951

rejoignant la RN 20 au même point que la déviation prévue, qui ainsi n'aurait plus lieu d'être.



Document 28 : « Etude du raccordement de Longjumeau » P&C 78 – 1951 AN-CAC 770633-45
Fond de carte : IGN 1/25 000^e

Au centre, Nord-Sud, la RN 20 ; en haut, la « branche RN 20 » de l'AS (on voit la non-continuité délibérée avec la déviation Ouest de Longjumeau, à gauche, en rouge) ; au milieu, un tronçon de l'ARISO ; à droite, en rouge, le tracé prévu jusqu'en 1951 pour l'Autoroute du Sud, mais qui va être légèrement décalé vers l'Ouest pour protéger la pièce d'eau de Chilly-Mazarin : d'où la superposition d'un deuxième tracé, en bleu.
En bas, en bleu, la nouvelle « déviation de Longjumeau » proposée par l'IC-PC 78 de Buffévent.

De ses calculs comparatifs, de Buffévent conclut à l'équivalence du coût des deux solutions. Ce n'est donc pas du point de vue financier qu'il justifie sa préférence pour la « branche / déviation Est de Longjumeau », mais du point de vue de l'efficacité :

« Au point de vue de la circulation générale, (cette) solution est, sans contestation possible, celle qui aurait la faveur des automobilistes et qui donnerait à l'Autoroute du Sud, sans augmentation appréciable de la dépense générale, son maximum d'utilisation et d'efficacité. L'expérience que nous avons de l'Autoroute de l'Ouest où, entre Versailles et Paris, les usagers n'hésitent pas à faire un kilométrage supplémentaire pour emprunter sur 4 km seulement la nouvelle voie, ne laisse aucun doute à cet égard.

(...) l'ajournement sine die des travaux de la déviation, déjà abandonnés depuis dix ans, ne paraît pas apporter en soi de sérieuses difficultés, aucun terrassement n'ayant été effectué en amont de la voie ferrée (...) En tout état de cause, il conviendrait, pensons-nous, de conserver la propriété

des terrains expropriés de manière à réserver l'avenir, au cas où le développement sans cesse croissant de la circulation générale conduirait à envisager une extension des programmes d'aménagement routier ».

On peut encore une fois constater ici combien l'expérience toute récente de l'Autoroute de l'Ouest a servi aux concepteurs de l'Autoroute du Sud. On voit également leur souci d'anticiper, dans la mesure du possible –c'est-à-dire avec des moyens financiers restreints-, les futurs besoins du trafic automobile.

Mais s'il exprime clairement sa préférence pour cette nouvelle solution, de Buffévent a l'honnêteté d'exposer aussi les arguments contraires : la déviation de Longjumeau par l'Ouest ferait de la RN 20 « *une radiale indépendante de l'Autoroute du Sud, avec un point d'arrivée sur Paris différent* » ; ce qui « *donnerait des possibilités supplémentaires de répartition du trafic aux heures d'affluence* » ; mais surtout, cette solution

« qui correspond au maintien du statu quo, est celle qui soulèverait le moins de réactions sur le plan local, puisque, pour ce qui concerne les abords de Longjumeau, elle n'entraînerait aucune expropriation nouvelle. Il est toujours délicat, en effet, de revenir sur un projet adopté et de remettre en cause les positions qui peuvent être considérées comme acquises, encore que les inconvénients causés par les expropriations supplémentaires dues à l'allongement du tracé de l'autoroute ne seraient pas sans compensation du fait de la plus-value que donneraient certainement à la région traversée les nouvelles possibilités de desserte apportées. »

Le plan ci-dessus permet en effet de constater que le tracé proposé par de Buffévent à l'Est de Longjumeau traverse une zone très urbanisée (sans doute même davantage que cela n'apparaît sur le fond de carte, datant vraisemblablement d'avant-guerre), à la différence de la déviation à l'Ouest de la ville (zone humide). Par ailleurs, si l'on comprend le souci de l'IC de ne pas « *revenir sur un projet adopté* », on reste réservé, en l'occurrence, sur l'argument de la plus-value : si celle-ci bénéficiera sans doute « *à la région traversée* » du fait des « *nouvelles possibilités de desserte* », elle ne pourra évidemment plus profiter aux « *expropriations supplémentaires* » qui auront été nécessaires, et, du point de vue des habitants, ceci ne compensera pas cela, puisqu'il s'agira de propriétaires différents.

Dans sa réponse²⁶ du 12 mai 1951, l'IC-SSA Moch –après avoir rappelé que le tracé Ouest a déjà été pris en considération par le MTP et le CARP- fait état d'estimations notablement différentes, d'où il résulte un coût supplémentaire de 155 millions de F pour le tracé Est ; il estime que la déviation de Longjumeau prévue devra de toutes façons être construite, de façon de conserver la RN 20 comme une radiale indépendante ; mais surtout, Moch souligne « *les difficultés résultant de la traversée d'une région fortement bâtie (Parc de Saint Eloy, Château de Chambourg, etc...)* » ainsi que celles, « *très vives, que soulèvera le tracé modificatif sur le plan local* ».

²⁶ – AN-CAC 770633-44

« En définitive, et après examen attentif, je suis d'avis de maintenir le tracé que j'ai primitivement proposé ».

C'est ainsi que la branche de l'autoroute rejoignit dans un premier temps la RN 20 à mi-chemin entre « le Petit-Massy » et Longjumeau, en face d'une ferme certainement très ancienne nommée « Le Pérou »...

c – La « branche d'Orly »

Nous avons déjà vu combien le projet d'Autoroute du Sud, dans sa version d'après-guerre, est étroitement lié à la décision de 1944 de faire le « grand Orly ». Une décision du MTP²⁷ en date du 13 Février 1947 *« a fixé les directives suivant lesquelles devait être établi le projet de l'aéroport d'Orly, et a spécifié notamment qu'une liaison routière traversant l'aéroport en tranchée partiellement couverte serait maintenue sur le tracé de la RN 7 »*. Rappelons également les termes de l'étude²⁸ fondamentale de P. Moch en date du 12 septembre 1947 :

« L'aménagement projeté de l'aérodrome mondial d'Orly, demandant une liaison rapide entre Paris et l'aérogare d'une part, et imposant d'autre part, pour l'extension des pistes d'atterrissage, la modification du tracé initialement prévu, repose le problème de l'Autoroute du Sud.»

Moch estime par ailleurs que les 30 000 passagers arrivant chaque jour à Orly (chiffre fourni par les services de l'Aviation Civile) utiliseront 10 000 véhicules en direction de Paris.

« Si l'aérodrome d'Orly ne peut justifier par sa seule fréquentation la construction d'une autoroute, cette construction sera cependant éminemment favorable à la bonne exploitation de cette importante réalisation française ».

Dès 1947, le choix est fait d'une branche se détachant du tronc commun à hauteur de Chevilly-Larue jusqu'à l'aérogare (voir document 20); comme celle de la RN 20, elle doit être construite en première urgence.

La conception et la construction de la branche d'Orly seront le fruit d'une coopération étroite entre les P&C –Service Ordinaire de la Seine et SSA- et le Service Spécial d'Etudes et de Travaux d'Aéroport de Paris (AdP), dont le chef, L. Lesieux, est également IC-P&C (il tutoie Moch). Dès novembre 1947, Lesieux soumet²⁹ à l'approbation ministérielle l'avant-projet de l'aéroport d'Orly :

« (...) l'aéroport est traversé par une route centrale encadrée de deux chaussées latérales. La route centrale constitue la liaison routière que la décision ministérielle a prescrit de maintenir à travers l'aéroport. Elle est destinée à être raccordée, au Nord et au Sud, avec la RN 7 qui se trouvera

²⁷ – citée dans un rapport de l'IC 75 Lévy du 18.11.1947 (AN-CAC 770633-52)

²⁸ – AN-CAC 770633-44

²⁹ – Information fournie dans le rapport du SO 75, cité à la suite.

ainsi déviée, le tracé actuel de cette route à travers l'aéroport étant abandonné. Les chaussées latérales sont, au Nord de l'aérogare, prévues pour assurer la desserte de cette aérogare à partir de l'Autoroute du Sud, lorsque celle-ci sera construite (...) »

Cet avant-projet présenté par AdP fait l'objet d'un rapport ³⁰ du SO 75 (M. Doumenc, I-P&C Arrt Sud), en ce qui concerne la « *Desserte de l'Aéroport d'Orly et la traversée de cet aéroport par la RN 7* ». L'ingénieur n'y va pas par quatre chemins :

« Nous ne pouvons émettre qu'un avis défavorable à la déviation envisagée pour la RN 7. Cette route est en effet, parmi les routes qui convergent sur Paris (...), celle qui présente le plus fort trafic de pointe. Du fait de la construction de l'aéroport, elle restera le seul lien entre le Nord et le Sud (de la banlieue parisienne), et son importance s'en trouvera accrue. Il est donc tout à fait regrettable d'abandonner l'excellent tracé rectiligne actuel qui s'étend depuis Villejuif jusqu'à Juvisy, sur une longueur de 10 km ».

De fait, cet « excellent tracé rectiligne » remonte aux Romains ; il a servi au XVIII^e siècle à établir la triangulation de la France (ce que rappelle la « Pyramide » de Juvisy). On comprend la répulsion des héritiers de Trudaine à y porter atteinte... Ils proposent donc des solutions alternatives permettant le maintien de la RN 7 sur son tracé immémorial, ou, au cas où « *des avantages d'ordre aéronautique (seraient) jugés prépondérants* », deux variantes dont ils ne cachent pas les inconvénients (qui « *disparaissent si l'on maintient la RN 7 sur son tracé actuel, en lui faisant franchir par des souterrains* » les installations de l'aérogare).

Dans son avis accompagnant le précédent rapport, l'IC-P&C Lévy apporte son soutien total aux conclusions de son subordonné. Mais il ajoute quelques considérations intéressantes :

« La réalisation des six premiers kilomètres de l'Autoroute du Sud en partant de Paris (= de Gentilly à L'Haÿ-les-Roses) sera extrêmement onéreuse ; les démolitions d'immeubles qu'elle entraîne se heurtent à une impossibilité légale et sociale ; on ne peut espérer la réalisation de cette nouvelle sortie de Paris avant quelque dizaine (sic) d'années.(...) »

Il n'est pas certain que l'aéroport puisse être entrepris dans son ensemble ; il est certain par ailleurs que l'Autoroute du Sud demeurera pendant longtemps à l'état de projet dans ses six premiers kilomètres. Toute solution doit donc être compatible avec les étapes, quelles qu'elles soient, de réalisation de l'aéroport, et avec l'absence, pendant une durée indéterminée mais certainement très longue, d'une sortie supplémentaire de Paris par l'Autoroute du Sud.

La circulation de tous serait parfaitement assurée sur la RN 7 par la solution que propose le Service (...). La RN 7 demeurera, par-delà la vaste étendue de l'aéroport, la seule grande voie vers le Sud pendant la très longue période où l'Autoroute du Sud ne pourra pas pénétrer dans Paris. Les

³⁰ – AN-CAC 770633-52

facilités données à la circulation sur ce grand itinéraire ne doivent pas être diminuées, surtout de façon importante, sans raison absolue. »

On mesure ici le pessimisme de certains hauts responsables des P&C, en 1947, quant à la réalisation de l'Autoroute du Sud, du moins dans sa partie la plus urbaine: en réalité, il ne faudra que treize années... Certes, en cette fin d'année 1947, il est difficile d'entrevoir les futurs effets de l'aide américaine (le Plan Marshall a été annoncé début juin ; il permettra vraisemblablement le financement des travaux). En ce qui concerne les « *démolitions d'immeubles* » - des petits pavillons-, si celles-ci, comme on le verra dans le chapitre II-B, seront réellement difficiles à Arcueil, elles ne se heurteront nullement à une « *impossibilité légale* ».

On peut remarquer, à travers plusieurs documents, combien pour certains responsables il est inutile de conserver à la fois branche de l'autoroute et RN 7 : ainsi, dans sa lettre³¹ à l'IC-SSA Moch du 11 février 1949, Lesieux (AdP) écrit :

« Je note avec plaisir que tu envisages une liaison entre la branche d'autoroute et la RN 7. Je suis convaincu que cela permettra de surseoir, et peut-être même de renoncer, à la construction de la branche d'autoroute se raccordant à la RN 7 au-delà de Ris-Orangis ».

ce qui confirme l'information donnée par Lévy dans son avis cité ci-dessus :

« Les techniciens de l'Air ont primitivement envisagé de libérer le terrain de toute emprise routière étrangère à son service ; la RN 7 devait être ou bien coupée à la Belle-Epine, ou bien déviée autour de l'aéroport ».

On n'ose imaginer, dans ce cas, les conditions de circulation dans la banlieue Sud : la solution finalement retenue –déviation de la RN 7, passage en souterrain sous l'aérogare et raccordement à la branche de l'Autoroute du Sud- apparaîtrait comme un moindre mal.

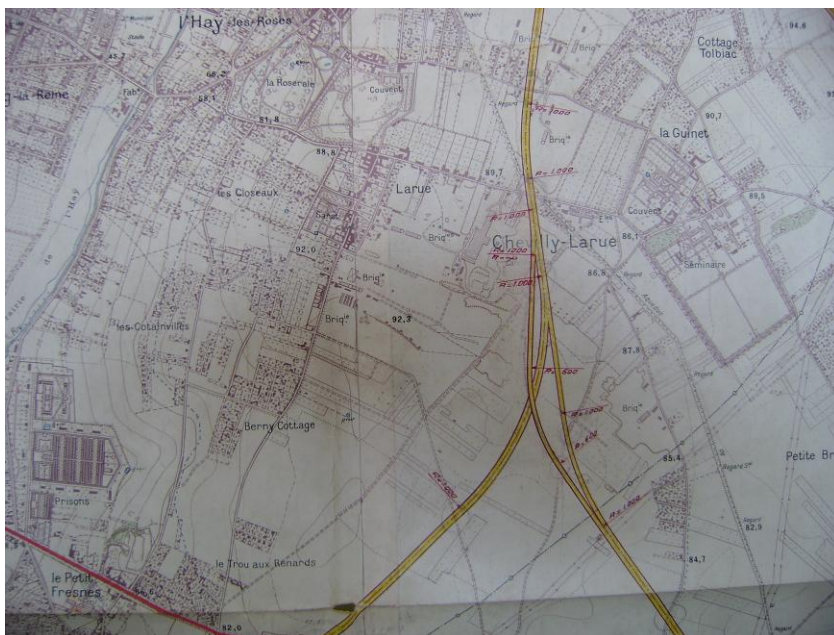
La « branche d'Orly » fait l'objet d'une DM du 18 août 1948. P. Moch y fait référence dans son rapport³² du 13 janvier 1951, relatif au modificatif du PARP ; il précise alors :

« Les dispositions terminales de la branche de l'aéroport d'Orly n'ont pu être définies complètement ; leur étude est liée à celle même de l'Aéroport, aux modifications à intervenir pour la RN 7 par application de la DM du 18 août 1948 , et à la création d'une Cité de l'Air près de Rungis».

(celle-ci ne verra pas le jour, et les terrains qui lui étaient destinés serviront, vingt ans plus tard, au transfert des Halles de Paris).

³¹ – AN-CAC 770633-52

³² – AN-CAC 770633-44



Document 29
Fond de carte : IGN 1/10 000^e
SSA Juin 1950
AN-CAC 770633-44

*Le départ de la branche d'Orly, sur la commune de Chevilley-Larue
En haut, le « tronc commun » ; en bas à gauche, en direction de Fresnes, la branche RN 20 / RN 7 ; à droite, la branche d'Orly*



Document 30
(même document)

En haut, l'arrivée de la branche d'Orly (à gauche, en noir, la « ligne stratégique Choisy-Massy) Trait vertical rouge : la RN 7, traversant la « Vieille-Poste » (emplacement de l'aérogare actuelle) - Plusieurs lotissements condamnés

On voit que le SSA n'a étudié ni la déviation de la RN 7, ni la partie de la branche de l'autoroute à l'intérieur de l'aéroport d'Orly (trait sommaire grisé), laissées à la charge d'AdP

Il demande, en même temps qu'à d'autres instances et organismes, l'avis d'AdP sur ce projet de modificatif du PARP, ce que fait Lesieux par lettre^{32bis} du 20 juin 1951 :

« L'Aéroport de Paris est extrêmement intéressé à ce que la branche de l'Autoroute du Sud qui doit desservir l'Aéroport d'Orly soit réalisée le plus rapidement possible. Cette réalisation mettra l'aéroport mondial d'Orly

^{32bis} - AN-CAC 770633-44

dans une position extrêmement favorable par rapport à de nombreux aéroports internationaux.

Je tiens donc à souligner toute l'importance qu'AdP attache à la réalisation aussi rapide que possible des travaux de construction de (cette branche).

Le tracé a été établi en accord entre nos services et ne donne lieu à aucune observation de ma part. Je pense seulement que le plan général aurait pu souligner la liaison entre la branche desservant l'aérogare d'Orly et la RN 7(...), cette liaison permettant une amélioration certaine de la desserte des populations situées au Sud de l'Aéroport d'Orly ».

(Ce ton volontariste contraste fortement avec celui de l'IC-P&C Lévy (voir ci-dessus), et confirme le rôle d'incitation qu'a joué AdP dans la création de l'Autoroute du Sud, notamment entre Orly et Paris).

Le 9 juillet 1954, le MTP Jacques Chaban-Delmas, en place depuis le 19 juin, effectue une visite de l'aéroport d'Orly. L.-A. Lévy représente à cette occasion le préfet de la Seine, et lui rend compte³³ de la visite ministérielle :

«M. Lesieux (AdP), parlant de la desserte ferroviaire, a rappelé que le problème avait été étudié en 1947 et avait soulevé des objections de la part de la SNCF (...). M. Armand^{33bis} a indiqué que du fait de l'évolution de la technique, les objections faites en 1947 sont maintenant levées ; que la SNCF offre la gare d'Orsay (...) et qu'elle peut assurer la desserte ferroviaire, si on le lui demande, moyennant l'exécution de travaux préalables de l'ordre de 4 milliards ; qu'elle n'est pas qualifiée pour savoir s'il faut pour Orly, à la fois la route et le rail, mais il doute cependant que la route, dans le futur, puisse, en raison du développement de la circulation automobile et du trafic aérien, assurer parfaitement cette desserte.

Le Ministre, après avoir marqué sa satisfaction des projets qui lui ont été présentés à la fois pour l'Autoroute et pour l'Aéroport, indique que (...) pour la desserte d'Orly, il n'est pas question de modifier quoi que ce soit au projet de l'Autoroute et à sa branche vers l'Aéroport ; si la liaison ferroviaire ne s'impose pas, il ne lui paraît pas nécessaire de faire une dépense supplémentaire de 4 milliards ; la question est donc de savoir si la route est capable de répondre aux besoins futurs de l'aéroport, et il demande aux techniciens routiers de lui fournir des éléments d'appréciation complets sur ce point. »

Ce problème de la liaison Paris-Orly par l'autoroute et/sans le rail occupe la moitié de ce compte-rendu, ce qui atteste l'intérêt que lui porte Lévy (le programme joint à ce document montre que bien d'autres problèmes ont été abordés lors de la visite, mais il juge sans doute qu'il n'est pas de sa compétence d'en rendre compte). La réponse de Chaban-Delmas à la proposition Armand confirme

³³ – AN-CAC 770633-52

^{33bis} – Louis Armand (1905-1971), directeur général (48-55), puis président (55-58) de la SNCF

que celle-ci arrive un peu tard, qu'il est difficile de revenir sur les options de 1947... et qu'on ne saurait trouver 4 milliards pour la liaison ferroviaire, l'Autoroute du Sud devant déjà coûter –à l'époque- 6,7 milliards...

Répondant à la demande du ministre, les « *techniciens routiers* » -SSA ?- fournissent, le 19 juillet suivant, donc très rapidement, une « *Note³⁴ relative à la desserte routière d'Orly* ». L'intitulé est clair : il ne s'agit pas d'examiner la « proposition Armand », à savoir une éventuelle desserte ferroviaire, mais la capacité de la route –ou plutôt ici, de l'autoroute- à répondre aux besoins de l'aéroport.

On souligne d'abord l'aspect multidirectionnel du réseau routier proche –RN 7, RN 186...- et les capacités de la future autoroute, « *bien supérieures à celles d'une route ordinaire, en raison de l'absence de tout croisement à niveau et de tout obstacle s'opposant à l'écoulement du flot de véhicules* » ; « *la branche d'Orly ne recevra que la seule circulation en provenance ou à destination de l'aéroport, (...) les chiffres prévisionnels (fournis par AdP) sont très en-deçà de la capacité de cette branche* » ; « *la circulation des véhicules s'y fera toujours avec beaucoup d'aisance et à une vitesse élevée* ».

Quant au trafic sur le « tronc commun » -3 voies-, sur lequel on prévoit pour 1958, date de l'ouverture de l'autoroute, un total de 25 000 véhicules/jour, et 50 000 véhicules vers 1970, pas de problème : sauf pour les « *heures de pointe exceptionnelles (notamment aux heures de rentrée sur Paris, les dimanches de beaux temps)* » ; on pourrait alors « *recourir à un certain contrôle des accès de l'Autoroute du Sud* ». « *Si le développement futur de la circulation dépassait les prévisions ci-dessus, il serait encore possible de porter le tronc commun à quatre voies par chaussée* ».

En conclusion, « *les 9 km du trajet sur autoroute (depuis la sortie de l'aérodrome jusqu'au Boulevard Périphérique) ne devraient ainsi jamais, avec toute la prudence de conduite désirable, demander plus de 10 mn (...)* ; *l'aéroport d'Orly ne peut se dispenser de la branche d'autoroute et celle-ci, d'une longueur de 3 km, ne soulève aucun problème particulier d'exécution ; son coût ne dépassera pas 500 millions* ».

Il serait facile de mettre en regard des prévisions de 1954 les chiffres réels de 1960 (ouverture effective de l'autoroute) et des décennies suivantes, tant en ce qui concerne le trafic que le temps nécessaire pour parcourir le trajet Orly-Paris : il est bien évident que les prévisions seront rapidement dépassées. Mais il est intéressant de voir sur quelles données, et dans quel esprit, a été conçue l'Autoroute du Sud, ainsi que ses différentes branches.

Le MTP de 1954 n'est vraisemblablement pas rassuré par cette note puisque dès sa réception, le 22 juillet, il demande au Secrétariat Général à l'Aviation Civile (SGACC) d'étudier

- le délai possible de saturation de l'Autoroute du Sud, compte tenu du trafic routier d'Orly ;

³⁴ – AN-CAC 770633-52

- les travaux à exécuter pour assurer, après 1970, une « *desserte rapide et sûre* » ;
- les mesures à prendre pour réserver la possibilité de « *liaison complémentaire* ».

Dans sa réponse³⁵ du 17 septembre, le SGACC reprend strictement les prévisions de trafic déjà avancées par les « *techniciens routiers* », qui concluent à une saturation de l'autoroute vers 1970.

En ce qui concerne les liaisons ferroviaires, ce serait 7,4 milliards qu'il faudrait dépenser, entre les travaux d'infrastructure et l'achat de matériel roulant ; ce qui ne dispenserait pas de la liaison autoroutière, ni des services d'autobus Orly-Invalides.

Les mesures à prendre pour pallier, après 1970, l'insuffisance de débit sont celles déjà énoncées : restrictions d'accès, quatrième voie (« *cette opération ne peut être envisagée que si le réseau urbain de la Ville de Paris est amélioré simultanément afin de permettre la diffusion du trafic* » ; allusion au projet de la / des pénétrante(s)).

On voit que le SGACC s'est borné en l'occurrence à « gonfler » encore un peu plus le coût de la liaison par rail –ce qui n'est certainement pas innocent.

La Direction des Etudes et Travaux d'AdP établit le 15 décembre 1954 l'« *Avant-projet*³⁶ *des dispositions générales concernant la desserte routière de l'aéroport d'Orly* », c'est-à-dire l'organisation intérieure du réseau routier, qui est de sa responsabilité, conformément à la DUP du 6 mai 1954. Il s'agit essentiellement d'organiser la convergence de la RN 7, « *considérée dans toute la zone des ouvrages comme une voie spéciale, sans accès ni débouché* », ainsi que l'a souhaité le SO 75 (sauf accès Sud), et de la branche autoroutière, à laquelle est dévolue exclusivement la liaison avec Paris.

Ces dispositions reçoivent l'adhésion du MTP (lettre³⁷ du 26 août 1955, signée par le Directeur des Routes A. Rumpler), qui précise également qu'AdP prendra à sa charge la construction de l'autoroute entre la « *voie ferrée stratégique* » (Choisy-Massy) et l'aérogare, ainsi que la déviation de la RN 7 et tous les travaux situés dans les emprises de l'aéroport : on trouve ici écrit noir sur blanc ce qui était déjà convenu depuis l'origine du projet.

Il est encore précisé que les importants déblais provenant de la mise en souterrain de la RN 7 devront être remis gratuitement aux P&C lors de la construction de la branche autoroutière -ce qui permettra à celle-ci d'être presque entièrement surélevée.

La non-concurrence RN 7 / autoroute pour la desserte d'Orly, telle qu'elle est organisée en 1954, va cependant être remise en question trois ans plus tard. En effet, dans un rapport³⁸ du 13 septembre 1957, le directeur général d'AdP signale

³⁵ – AN-CAC 770633-52

³⁶ – AN-CAC 770633-52

³⁷ – AN-CAC 770633-52

³⁸ – cité dans la réponse ministérielle (AN-CAC 770633-52)

que, la déviation de la RN 7 devant être mise en service au début de 1959, soit plusieurs mois avant l'achèvement de l'autoroute, il a envisagé de créer un raccordement entre la RN 7 et les branches terminales de l'autoroute, « *afin de permettre aux usagers venant de Paris par la RN 7 d'accéder directement à la cour de l'aéroport, et inversement* » ; ce qui est approuvé par le MTP (lettre³⁹ du 5 décembre 1958, soit plus d'un an de délai de réponse ; le fait est exceptionnel, et révèle une réflexion approfondie sur la question posée !)

Mais un nouveau projet d'importance majeure va également, dès 1958, concerner cette « branche d'Orly » : la « gare routière », puis le « Marché-gare » de Rungis –autrement dit, les Halles de Rungis. L'IC-P&C 75 (Lapébie, qui a remplacé Lévy) est invité à examiner l'aspect routier de ce projet, ce qu'il fait par une note⁴⁰ du 23 janvier 1959 : « *l'emplacement de cette gare est correct, puisqu'il se situe à un nœud important constitué par la RN 7, la RN 186 et la branche d'Orly de l'Autoroute du Sud* ». Il n'est pas opposé à un raccordement à la branche de l'autoroute, sous réserve que les accès soient financés par la société responsable de la gare routière (SOGARIS). Il conclut : « *Un avis favorable me paraît pouvoir être donné, en invitant les constructeurs à prendre contact avec notre Service pour l'étude des accès sur le réseau routier, et en particulier sur la branche d'Orly de l'autoroute* ».

La desserte d'Orly, on l'a vu, est l'élément décisif de la reprise du projet d'Autoroute du Sud après la guerre. Si la définition du tracé de cette « branche d'Orly » s'est faite facilement, dans la mesure où celle-ci traversait une zone encore rurale et n'entraînait aucune démolition –ce qui est loin d'avoir été le cas pour l'extension même de l'aéroport-, la difficulté a résidé dans l'organisation du « contact » avec l'antique RN 7, qu'il a fallu dévier et mettre en souterrain ; mais fallait-il aussi la raccorder à la branche autoroutière, ce qui offrait aux habitants des environs la possibilité d'emprunter celle-ci ? On a vu les hésitations sur cette question.

Finalement, ce qui a été décidé de façon très inopinée en 1958 a permis une bonne insertion de cette branche autoroutière dans le tissu urbain environnant, et la desserte de Rungis, à partir de 1969, en a fait un axe économique majeur au sein de la Région Parisienne.

³⁹ – AN-CAC 770633-52

⁴⁰ – AN-CAC 770633-51

d – La « branche RN 5 »

Nous évoquerons cette branche « pour mémoire », car, prévue dès l'origine, elle sera très rapidement « mise de côté » et ne connaîtra aucun début de réalisation.

Le tracé de 1934, « bissectrice » entre RN 20 et RN 7, ne prévoyait pas de raccorder la RN 5 (route de Melun) à l'Autoroute du Sud. Mais dans son « Etude⁴¹ » de septembre 1947, déjà plusieurs fois citée, P. Moch écrit :

« La circulation sur la RN 5 est moyenne, en dépit des relations importantes que cette route pourrait assurer ; cela tient aux difficultés rencontrées par la circulation sur cette route : traverses de Melun, de Montgeron et de Villeneuve-Saint-Georges, Mairie de Charenton, entrée dans Paris par la rue de Charenton. Il en résulte qu'une partie de la circulation en direction de Lyon et Genève, qui pourrait utiliser cette route au départ, commence à emprunter la RN 7, pour ne rejoindre la RN 5 (...) qu'à Fontainebleau ».(...)

« On peut songer à faire bénéficier la circulation lointaine de la RN 5 des avantages de l'autoroute projetée, en raison des difficultés que posera toujours la traversée de Villeneuve-Saint-Georges ».

Or, était prévu au PARP (1934) le prolongement de la RN 305 (route de Paris à Choisy-le-Roi, par Ivry et Vitry, finissant en « cul-de-sac » sur la RN 186) jusqu'au-delà de Montgeron. Moch propose de créer une branche de raccordement entre ce prolongement de la RN 305 et l'Autoroute du Sud :

« Nous estimons cette liaison indispensable pour la facilité de la circulation de la RN 5, où les traverses de Montgeron et de Villeneuve-St-Georges restent de gros obstacles, et pour la mise en valeur de la RN 305. (...) Le tracé indiqué permet la déviation de la traverse de Montgeron dans des conditions intéressantes, sans démolitions d'immeubles bâtis.

La liaison de l'autoroute à cet ensemble RN 5 - RN 305, par une bretelle partant du Fort des Hautes-Bruyères pour aboutir au Sud de Choisy, quoique moins urgente, est très intéressante, les bretelles ou transversales faisant défaut dans la Région Sud ».

On voit, pour Moch, le classement des priorités : d'abord, car « *indispensable* », le prolongement de la RN 305 de Choisy jusqu'au-delà de Montgeron, ce qui du même coup règle le problème de la traversée de Villeneuve-St-Georges ; puis, « *moins urgent* », le raccordement de ce prolongement à l'Autoroute du Sud, qu'il classe d'ailleurs dans ses conclusions en « *3° urgence* ». Il confirme ses intentions en ce qui concerne ce secteur dans sa seconde « *Etude sur l'Autoroute du Sud*⁴² » du 31 janvier 1949 :

« A l'arrivée sur le plateau de Villejuif, une première branche bifurque en direction Sud-Est vers le Sud de Choisy-le-Roi, en bordant au

⁴¹ – AN-CAC 770633-44

⁴² – AN-CAC 780154-22

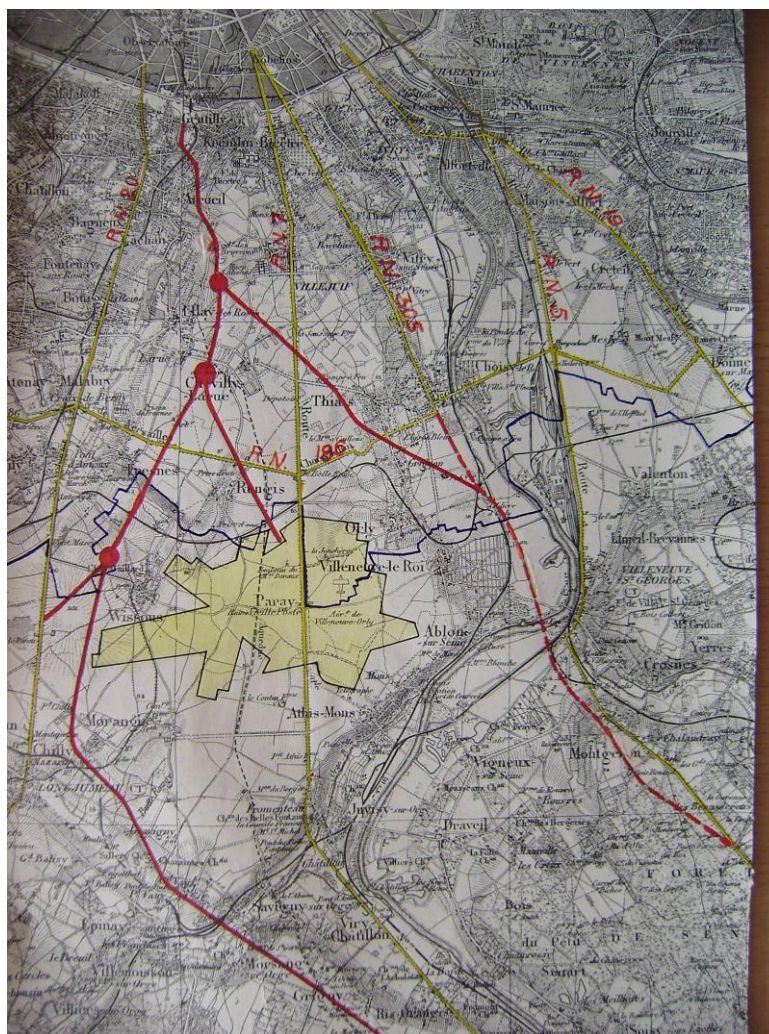
Nord le poste de transformation de Chevilly-Larue et le Cimetière Parisien de Thiais (...) »

Document 31

Dossier « Instruction mixte du 2^e degré »
8 mars 1952

Fond de carte : 1/ 50 000^e type 1900
AN-CAC 770633-46

La « branche RN 5 », quittant le « tronçon commun » à L'Hay-les-Roses, rejoint le prolongement de la RN 305 au Sud de Choisy-le-Roi ; celui-ci passe la Seine à Villeneuve-le-Roi, contourne Montgeron et rejoint la RN 5 près de Brunoy.



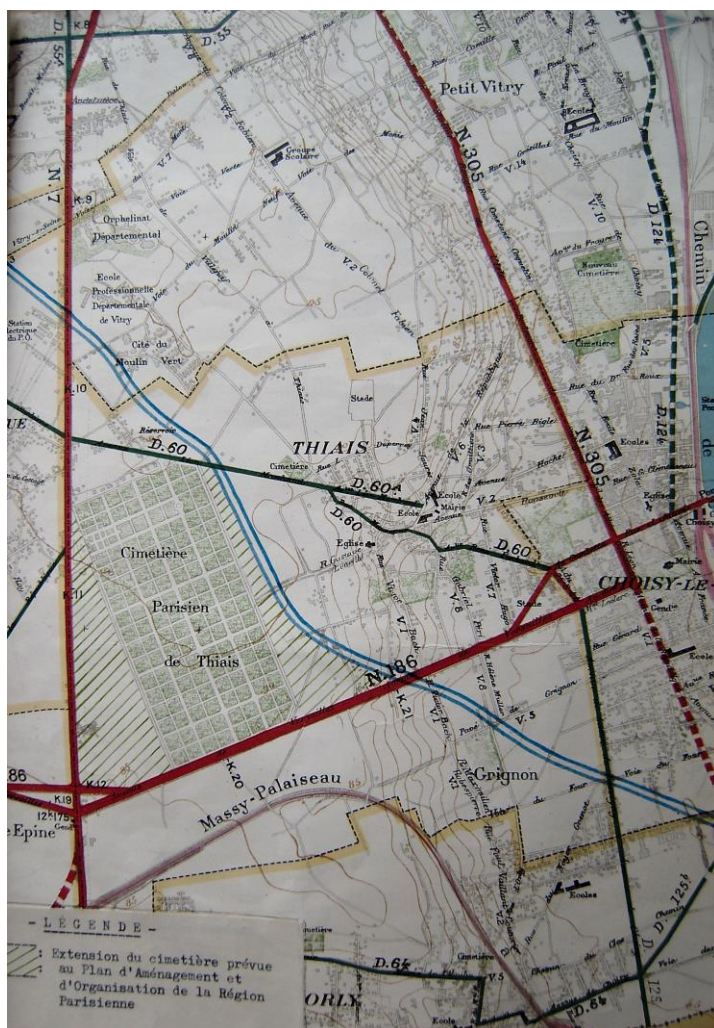
Le projet est décrit dans les mêmes termes –tronçon autoroutier entre Villejuif et le Sud de Choisy, puis prolongement routier de la RN 305 jusqu’au-delà de Montgeron- dans la lettre ministérielle du 18 novembre 1949, valant adoption. Ce qui motive une délimitation précise des compétences entre le SSA et le SO 78, comme le montre la lettre⁴³ de l’IC-P&C 78 de Buffévent à l’IC-SSA (11 mai 1950) :

« (...) le prolongement prévu, en Seine-et-Oise, de la RN 305 vers la RN 5, devant être traité comme une RN ordinaire, (...) l’étude et la mise au point du tracé est à faire par mon Service, en liaison avec le SARP.

Je ne puis donc que me rallier à votre proposition de le disjoindre du projet de l’Autoroute du Sud proprement dite qui sera soumis à une enquête spéciale, l’opération de prolongement vers Montgeron pouvant être traitée comme une modification locale (...) »

(On peut voir là une illustration du souci permanent des SO de ne pas voir le

⁴³ – AN-CAC 770633-47



Document 32

Le tracé (en bleu) de la « branche RN 5 »

Document de travail sur fond de carte 1/ 10 000e

AN-CAC 770633-44

A gauche, en rouge, la RN 7, avec le carrefour de la Belle-Epine ; transversalement, la RN 186 ; à droite, la RN 305, menant à Choisy-le-Roi, et en pointillé son prolongement prévu vers Montgeron

On voit que le tracé prévu pour la « branche RN 5 » (double trait bleu transversal) se glisse entre l'Ecole Départementale de Vitry et le Cimetière Parisien de Thiais

Cependant, la « branche RN 5 », qui figure pourtant dans l'AVP établi par le SSA en septembre 1947, est remise en question dès 1951 par le SO de la Seine (Rapport⁴⁴ de l'I-P&C Dreyfus du 12 avril 1951) :

« Si l'on est certain que l'Autoroute du Sud (...) pourra écouler normalement le trafic prévu, l'arrivée dans Paris constituera un problème difficile et l'éclatement de la circulation en provenance de l'autoroute appellera une étude particulière ; c'est pourquoi il nous paraîtrait dangereux de drainer vers les portes Sud de Paris, par la branche d'autoroute prévue à cet effet, une fraction importante du trafic de la RN 5 qui s'écoule actuellement par les portes Sud-Est de Paris ; la RN 5 est d'ailleurs encore loin de la saturation ; la circulation en provenance de Melun pourra encore être très largement améliorée par des opérations locales, telles que l'aménagement du Carrefour Pompadour, l'élargissement

^{43bis} – témoignage G. Reverdy – 26 septembre 2008

⁴⁴ – AN-CAC 770633-44

de la RN 19 à Ivry et par le prolongement de la RN 305 en direction de Montgeron et de la Forêt de Sénart ».

Cette réserve est approuvée en post-scriptum par l'IC Lévy :

« (...) (cette) observation nous paraît capitale. Notre réseau actuel répartit la circulation du Sud entre la périphérie de Paris. On poserait des problèmes de circulation insolubles dans Paris si l'on rassemblait toute la circulation automobile sur l'Autoroute du Sud dont le rôle se justifie pleinement par le seul doublement des RN 7 et 20 ».

En résumé : il est illusoire de vouloir rassembler sur un tronç commun menant en un seul point tout le trafic actuellement réparti sur plusieurs Nationales (20, 7 et 5), car l'écoulement du trafic y serait impossible. Peut-on déduire de ce rapport que dès 1951, la « branche RN 5 » est condamnée ? (On remarquera que cela ne remettrait pas en cause le prolongement de la RN 305 vers Montgeron.)

Pourtant, cette branche figure encore dans le « *Mémoire descriptif*⁴⁵ en vue du modificatif du PARP », établi au même moment par le SARP :

« Il est apparu souhaitable de réserver la possibilité d'adjoindre une branche supplémentaire qui, rejoignant au Sud de Choisy-le-Roi la RN 305 prolongée, assurerait dans l'avenir, par une voie prévue au PARP qui serait légèrement modifiée, un itinéraire vers Melun, Montereau ou Fontainebleau, et qui décongestionnerait la RN 7 tout en permettant une liaison des deux rives de la Seine ».

« réserver la possibilité », « dans l'avenir » : un avenir qui semble désormais bien lointain... La « branche RN 5 » figure pourtant encore, pour un montant autorisé de dépense de 1 050 millions, dans la lettre⁴⁶ ministérielle du 2 juillet 1951, ainsi que dans le dossier d'EUP (septembre 1951).

C'est d'ailleurs vraisemblablement à la suite de l'EUP que le MTP reçoit un courrier de son collègue Ministre du Travail et de la Sécurité Sociale Paul Bacon (MRP), daté du 6 octobre 1951, suite à « *une réclamation relative au tracé de l'Autoroute du Sud* ». L'IC-SSA Moch lui propose la réponse⁴⁷ suivante (19 octobre 1951) :

« (...) Le tracé projeté entraîne effectivement l'amputation d'une partie de la propriété louée à la Communauté Religieuse des « Annonciades », à Thiais.

Après examen attentif, il ne me paraît pas possible de supprimer dans le projet l'emprise sur la propriété en cause. Le tracé de l'Autoroute soulève en effet de grosses difficultés pour éviter, dans toute la mesure du possible, la destruction d'immeubles bâtis, et il faut considérer comme un moindre mal la perte partielle d'un verger ou d'un potager. (...) L'amputation en cause pourra être réduite à 3 500 m² seulement, laissant à la Communauté Religieuse la plus grande partie de son parc, d'une contenance totale de

⁴⁵ – AD 91 1502 W 61

⁴⁶ – AN-CAC 770633-44

⁴⁷ – AN-CAC 770633-46

50 000 m², et cette Communauté aura le temps nécessaire, avant l'expropriation effective qui n'interviendra vraisemblablement pas avant trois ans, de prévoir l'extension de son potager sur le restant de sa propriété ».

On peut penser que Moch mentionne un délai lointain, tout en sachant qu'il a de fortes chances d'être dépassé.

Dans le cadre du CARP, la sous-commission de Segogne, faisant la synthèse⁴⁸ (12 mai 1952) des enquêtes publiques et enquêtes entre services en vue du modificatif du PARP, relève une « *hostilité marquée* » à Thiais (97 observations – voir ci-dessus, p. 82), commune la plus touchée par la branche RN 5, mais aucune observation à Choisy-le-Roi. Elle conclut :

« La construction de la branche de l'autoroute devant se raccorder à la RN 305 vers la RN 5, qui n'est pas retenue dans une première tranche de travaux, doit néanmoins être prévue dès maintenant en raison de l'augmentation constante de la circulation. Elle sera exécutée dès que les nécessités de la circulation le demanderont ».

Ces correspondances inter-ministérielles, ces rapports de commissions officielles qui attestent un report de cette branche RN 5 dans un avenir hypothétique, ne sont pas portés à la connaissance du public, qui ne dispose pour son information que de rumeurs ou d'articles de presse plus ou moins exacts –et souvent à la recherche du sensationnel. C'est ainsi que M. Judel, qui « *tient un garage sur la RN 5 à Brunoy* », soucieux –on le comprend- d'une information fiable, écrit⁴⁹ directement au SSA le 2 juillet 1952 : « *J'aimerais savoir exactement où débouchera l'embranchement de l'Autoroute du Sud sur la RN 5, en direction de Melun* ».

On doute qu'il ait été rassuré par la réponse⁴⁹ du SSA : (4 juillet 1952) :

« (...) le tracé de la branche de l'Autoroute du Sud en direction de la RN 5 n'est encore ni approuvé, ni même définitivement arrêté. La réalisation de cette voie ne saurait être prochaine.

Dans ces conditions, il serait prématuré et trop incertain de vous donner le renseignement demandé, que je vous fournirai par contre volontiers dès que l'opération aura reçu une approbation de principe de l'Administration Supérieure ».

En avril 1955, la « *Notice*⁵⁰ *sur l'Autoroute du Sud de Paris* » (établie par le SSA ?) énumère les différentes branches, sans mentionner celle se dirigeant vers la RN 5 ; de même, le rapport⁵¹ du 20 septembre 1955 signé par L.-A. Lévy. Enfin, le

⁴⁸ – AN-CAC 770911-75

⁴⁹ – AN-CAC 770633-49

⁵⁰ – AN-CAC 780154-22

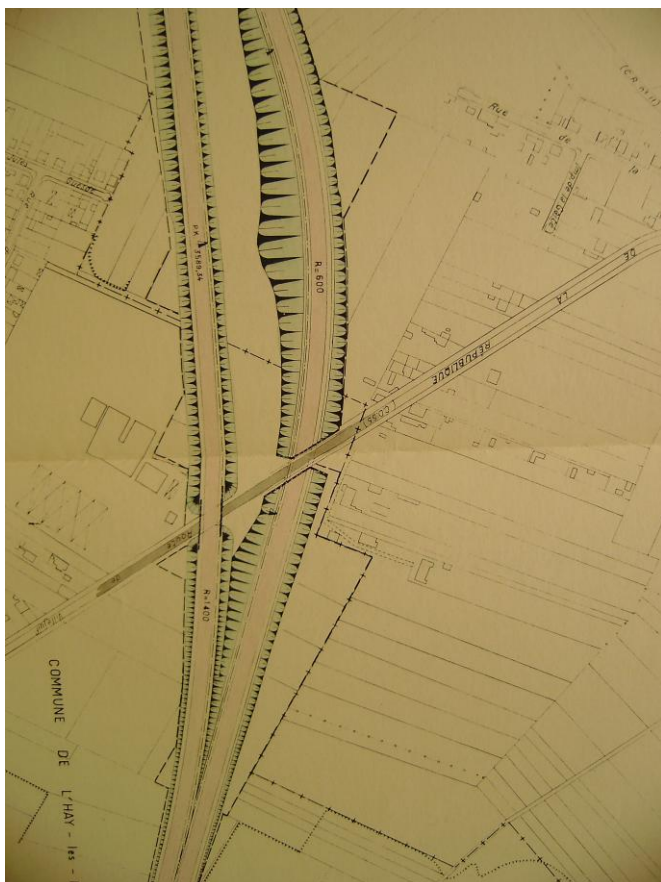
⁵¹ – AN-CAC 770633-45

procès-verbal ⁵² de la séance du CARP du 9 février 1956 (« Le nouveau Plan Routier ») précise, page 10 :

« En ce qui concerne la 4^e branche (rejoignant au Sud de Choisy-le-Roi le prolongement de la RN 305, et de là, mais n'ayant plus le caractère d'autoroute, la RN 5 en Forêt de Sénart), celle-ci, à la suite de la demande récente du MTP, ne doit plus avoir le caractère d'autoroute, elle doit être traitée en voie routière normale ».

En tant que « voie routière normale », la branche RN 5 échappe aux compétences du SSA, pour ne plus dépendre que du SO de la Seine. Mais la documentation archivistique, au niveau du CAC, s'arrête là ; y a-t-il eu une décision explicite d'enterrer ce projet, ou bien, tout simplement, une absence de décision, équivalant à un oubli ?

En 1955, les travaux de l'Autoroute du Sud commencent effectivement, et l'on construit sur le « tronc commun », à cheval sur Villejuif (à droite), et L'Haÿ-les-Roses (à gauche), une sorte de « saut-de-mouton », au cas où l'on déciderait, un jour, de construire la branche RN 5. (Cet écartement -visible sur le document 33- a été englobé dans l'élargissement effectué dans les années 70 : c'était le seul « vestige » de ce projet inabouti).



On aménagera effectivement le Carrefour Pompadour, on construira en 1964-65 la déviation de Montgeron sur l'emprise réservée pour le prolongement de la RN 305, mais les habitants de la banlieue Sud-Est continueront à connaître jusqu'à aujourd'hui le « bouchon du pont de Villeneuve » ; il est cependant certain qu'un raccordement de la RN 5 à l'Autoroute du Sud eût amplifié les difficultés de circulation sur le tronçon terminal de celle-ci.

Document 33
AN-CAC 771464-44
(Plan d'exécution)

⁵² – AN-CAC 770911-24

Chapitre II

PARIS - CORBEIL (1934 – 1960) :

LE DIFFICILE PASSAGE D'ARCUEIL

Le choix en 1947 d'une arrivée de l'Autoroute du Sud « *entre la Porte d'Orléans et la Porte d'Italie* », et de son prolongement jusqu'à la place Denfert-Rochereau (voir chapitre suivant) implique un tracé délicat à travers la proche banlieue Sud, du fait du relief – vallée de la Bièvre à franchir – mais surtout de l'urbanisation : c'est là la seule portion du tracé en secteur réellement urbanisé. Et c'est sur la commune d'Arcueil que se concentrent la plupart des difficultés.

Nous verrons d'abord comment a pu être arrêté un tracé précis, et le rôle des municipalités lors de cette étape décisive; puis nous dresserons un « état des lieux préalable » du secteur concerné par le passage de l'Autoroute du Sud ; dans le sous-chapitre suivant, nous examinerons le processus d'expropriation / relogement, en ces années marquées à la fois par la « guerre froide » et par la crise du logement.

A – A travers la « banlieue rouge »

a – Comment traverser Arcueil ?

A la fin de 1948, le tracé à travers Arcueil n'est pas encore arrêté. P. Moch, IC-SSA, dans une lettre⁵⁵ du 19 novembre à P. Gibel, chef du SARP, présente les différents tracés encore à l'étude (voir plan page suivante):

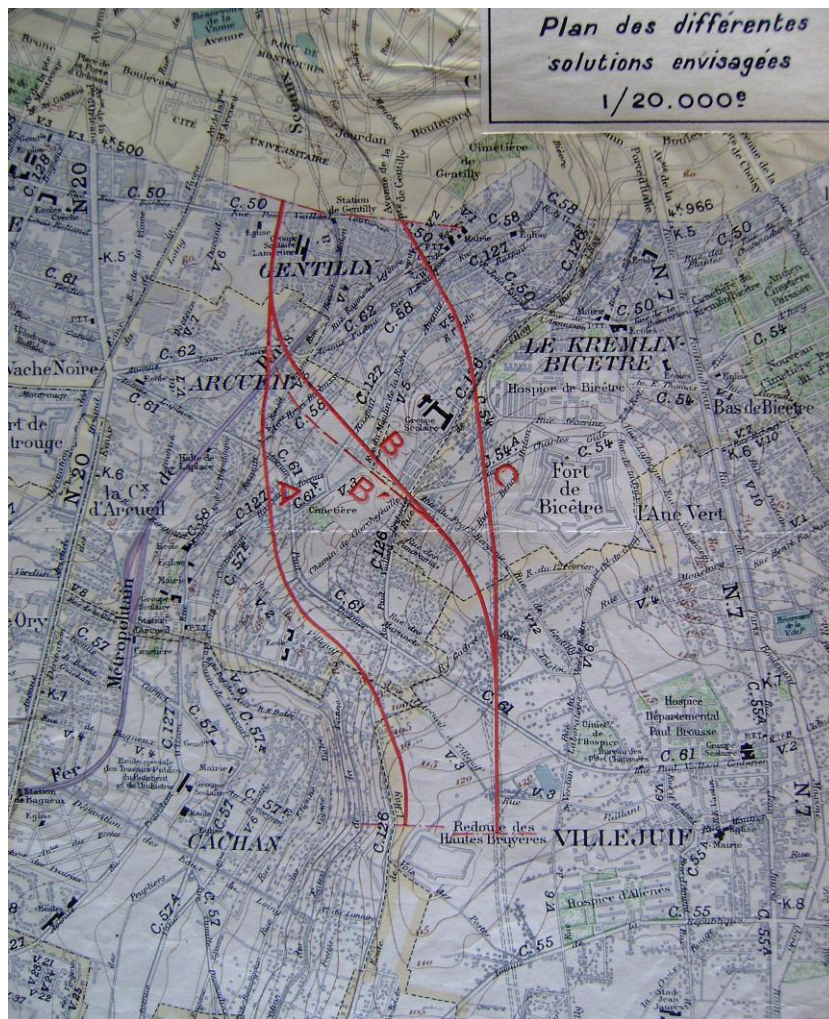
- tracé A : à l'Ouest du CD 61, arrivée à l'Ouest de la Redoute des Hautes-Bruyères ;

- tracé C : à l'Ouest de l'Hospice et du fort de Bicêtre, à l'Est de la Redoute des H-B (et donc, à partir de là, le tracé de 1935, figurant en pointillé sur le document 40 ; mais l'arrivée sur Paris est différente, puisque ce tracé C arrive porte de Gentilly et non porte d'Italie. Ce tracé eût entièrement épargné Arcueil, mais éventré le centre de Gentilly) ;

- tracé B (et B') : « *bretelle utilisant des espaces non bâtis entre l'origine du tracé A et la fin du tracé C* ».

Après comparaison technique et financière de ces différents tracés, Moch se déclare partisan « *à tous points de vue* » du tracé A, et demande l'avis de Gibel. (sauf erreur, celui-ci n'est pas conservé au CAC).

⁵⁵ - AN-CAC 770633-46



Document 34

« Etude sur l'Autoroute du Sud – 12.09.1947 Plan des différentes solutions envisagées »

Origine : SSA

Fond de carte : SCA 1/20 000°

AN-CAC 770633-44

Les trois tracés en rouge sont commentés dans le texte qui précède.

Remarquer l'importance des courbes de niveau de chaque côté de la vallée de la Bièvre.

Depuis 1935, la municipalité d'Arcueil est à majorité communiste ; le maire, Marius Sidobre, est en place de 1935 à 1964 (sauf 1939 à 1944).

La municipalité est informée de ces études au début de 1949. Le maire préside une « séance officielle du CM »⁵⁶ le 19 avril. Sur les 27 conseillers, 24 sont présents : les communistes, majoritaires, n'étant que 14, cette « réunion officielle » n'a donc rien de clandestin ou partisan. Marius Sidobre informe les conseillers que « cette séance est organisée pour l'examen de deux questions très importantes », et donne la parole à son adjoint Emile Bougard, qui mène les débats -le Maire n'interviendra plus. (Le style du compte-rendu est assez relâché, et reproduit sans doute, parfois, le langage effectivement tenu).

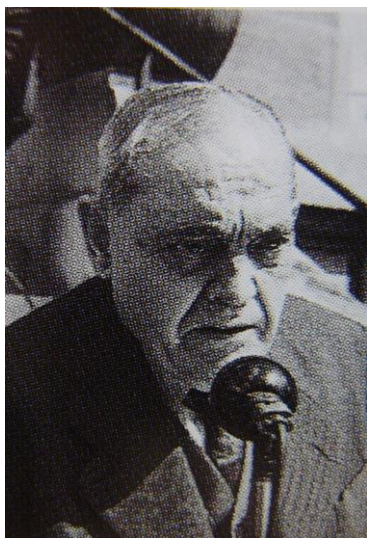
En préambule, Bougard indique que

« les représentants des ministères de la Reconstruction et des TP tiennent à ce que la discrétion la plus absolue soit observée. Il ne s'agit pas de choses définitives, mais d'informations qui permettront plus tard au CM de prendre position sur ces questions intéressant toute la banlieue sud ».

La première question est le « projet de construction d'autoroute ». Bougard rappelle que déjà avant-guerre, les élus d'Arcueil avaient demandé « l'éclatement

⁵⁶ - AM Arcueil 01-219

de l'autoroute » au niveau de la Redoute des Hautes-Bruyères et l'utilisation des routes départementales –n° 61, 126, 127 (voir document 34)- « comme une patte d'oie » jusqu'à Paris. Ce qui, à l'époque –selon lui- avait été admis.



Document 35
Marius Sidobre
(1883-1964)
maire d'Arcueil de
1935 à 1964
(OPI-HLM : 50 ans
d'engagement)



Document 36
Emile Bougard
(1903-1974)
maire-adjoint
d'Arcueil de 1945 à
1974
(OPI-HLM : 50 ans
d'engagement)

Or, les pouvoirs publics reprennent l'idée de « *créer une autoroute sans accès direct depuis la Redoute des Hautes-Bruyères jusque dans Paris* » : Bougard présente le plan des trois tracés envisagés, mais s'arrête principalement sur le tracé A, le tracé C ne concernant pas Arcueil : « *c'est le meilleur pour les P&C, parce que c'est la pente la plus régulière, et il ne démolit que 40 immeubles* ». Mais « *sous l'angle des administrateurs communaux, il n'en est pas de même : il coupe très exactement Arcueil en deux parties (...), la vie locale serait pratiquement inexistante (...)* » -et on est bien obligé de le reconnaître à l'examen du document 34. Quant au tracé B, « *il intéresserait moins la commune d'Arcueil car il coupe en deux le stade Louis Frébault. Un compromis pourrait à la rigueur être étudié, et nous conviendrait mieux* ».

C'est effectivement ce tracé B, par le stade d'Arcueil, qui sera retenu l'année suivante, du moins pour sa première partie : une inflexion à travers le quartier du Plateau⁵⁷ lui permettra de rejoindre le tracé A, au niveau de la Redoute des Hautes-Bruyères.

On s'aperçoit ici que dès 1949 les élus d'Arcueil s'attendent au sacrifice de leur stade, mais l'opposition au projet d'autoroute n'est pas, à cette étape du processus, virulente : « *intéresserait moins* », « *conviendrait mieux* »... il est même question de « *compromis* » possible. Un langage conciliant... pour l'instant..

Dans la discussion qui suit, lors de laquelle les conseillers énoncent davantage de considérations sur l'utilité de l'autoroute que sur les inévitables démolitions, Bougard met en garde sur les conséquences du choix du tracé :

« Si nous avons à nous prononcer, nous choisirons le projet B, c'est

⁵⁷ - sur le document 34, c'est le triangle compris entre le « Chemin du Cherchefeuille », le CD 61 et le CD 126.

celui qui sacrifie le moins à Arcueil(...). Il ne faut pas choisir les yeux fermés car les membres du CM prennent une sérieuse responsabilité envers les habitants d'Arcueil. Il ne faut pas perdre de vue que les habitants riverains de l'autoroute ne pourront pas ouvrir leurs fenêtres ».

Certes, mais est-ce bien là la nuisance essentielle ? Il est certain qu'en 1949, faute d'avoir pu auparavant emprunter une autoroute et hors de capacité d'imaginer le futur développement de l'automobile, les élus n'ont pas une idée exacte des contraintes que l'autoroute apportera. Bougard conclut : *« Il est probable que le CM aura à prendre ses décisions à ce sujet dans les mois qui suivent »* (dans ce cas de figure, le mot « décision » n'est sans doute pas approprié.)

La deuxième question à l'ordre du jour de cette « séance officieuse » est la *« création d'une cité-jardins »*. C'est toujours Bougard qui mène les débats. Cette question est en fait liée à la première, puisqu'il s'agit de l'utilisation des terrains du Chaperon Vert que doit traverser l'autoroute (tracés A et B). Les communes d'Arcueil et Gentilly, sur lesquelles ils s'étendent, projettent d'édifier sur ces 15 hectares *« 800 logements, des marchés couverts, un centre social, un centre scolaire »*. (Le concept de « cité-jardins », d'origine britannique, est à la mode depuis l'entre-deux-guerres, et a été mis en réalisation notamment à Suresnes et Châtenay-Malabry).

Mais, au plus haut niveau de l'Etat, un autre usage est alors envisagé pour ces terrains si bien placés : c'est l'extension de la Cité Universitaire voisine, dont la construction a commencé dans les années 1920 sur l'emplacement des fortifications de Paris et de leur « zone non aedificandi », et sans doute déjà à l'étroit (voir p. 219/220 le CR de la réunion du 2 mars 1949 –au même moment, donc– avec Raoul Dautry, président de la Cité U.). Bougard rappelle que celle-ci aurait pu trouver des terrains à l'emplacement de la « zone », puis du fort de Montrouge, et maintient le projet d'HLM sur le Chaperon Vert : *« C'est une question d'avenir pour la commune, et c'est aussi une question d'autonomie communale encore une fois violée »*.

Ces trois tracés A, B (et B') et C sont bien entendu connus des services de l'Urbanisme⁵⁸, dépendant du MRU, qui accordent les autorisations de construire, et qui, pour l'instant, sont amenés à les refuser sur les emprises des trois tracés potentiels. Ils souhaitent donc qu'un choix définitif soit fait rapidement. C'est le sens de la note⁵⁹ du SARP (dépendant également du MRU) à l'IC-75, en date du 14 juin 1949. Le ton en est pressant :

“Le tracé de l'Auto-Route Sud comporte plusieurs projets actuellement à l'étude dans vos Services.

Etant donné l'incertitude actuelle quant à la prise en considération du tracé définitif, je suis amené à prendre un grand nombre d'arrêtés por-

⁵⁸ C'est seulement en 1966, à l'initiative d'Edgard Pisani, que fusionnent les ministères des TP et du Logement, donnant naissance au grand ministère « de l'Équipement »

⁵⁹ - AN-CAC 770633-49

tant sursis à statuer. Il en résulte une certaine paralysie de la construction et un accroissement de constructions non autorisables et non autorisées.

C'est pourquoi je crois devoir appeler votre attention sur cette question, en vous demandant de bien vouloir me faire connaître l'état d'avancement des études et projets de vos Services ».

L'apparition de « constructions non autorisables et non autorisées » est assurément à mettre en relation avec l'impérieux besoin en logements du moment : mais il ne peut s'agir en l'occurrence que de constructions précaires, semblables à bien d'autres habitations des environs. Mais à cet égard, on peut remarquer –et s'en étonner- que le critère social (expropriations, démolitions, relogement : bref, les conséquences du projet sur la vie des habitants) n'apparaît guère dans les préoccupations des concepteurs du projet.

Le tracé A présente plusieurs inconvénients majeurs : il entraîne la disparition de l'importante usine d'imprimerie « Les Fils de Victor Michel » sise villa Baudran ; il passe sur un terrain très central, rue Paul Doumer, acquis par la commune pour y transférer sa mairie⁶⁰ et créer un « groupe administratif » ; le viaduc de fond de vallée passe au-dessus des Laboratoires Chantereau (SEMIP), rue du Moulin de la Roche, qui de ce fait se voient refuser toute possibilité d'extension.

Si curieusement aucun document conservé au CAC ne concerne « Les Fils de Victor Michel » -plusieurs centaines de salariés⁶¹-, un échange de courriers et de notes manuscrites a lieu fin 1949/début 1950 avec la SEMIP. Celle-ci fait valoir que l'expropriation de ses installations coûtera cher à l'Etat, et demande une déviation du tracé. A la fin de 1949, l'IC-SSA confirme à M. Chantereau⁶² que

« le bâtiment que la SEMIP a demandé l'autorisation de construire à Arcueil (...) se situe sur le tracé qui a été proposé après étude comme le plus avantageux pour l'Autoroute du Sud de Paris actuellement en projet, et qui doit en particulier assurer la liaison entre l'aéroport d'Orly et la capitale » ;

ce qui valide l'affirmation de Bougard (voir ci-dessus) en ce qui concerne la préférence des P&C pour le tracé A (« *c'est le meilleur pour les P&C...* »).

Mais la commune peut-elle accepter de gaieté de cœur le départ, pour cause d'expropriation autoroutière, de deux entreprises, et de leurs importantes contributions au budget communal ? (la SEMIP fait état d'un chiffre d'affaires 1948 de 150 millions de F, « *et pense doubler cette année* »).

Un appendice à une note manuscrite⁶³ du 6 octobre 1949 (non signée – IC-P&C 75 ?) nous fournit quelques précisions intéressantes à ce sujet : « *Au CM d'Arcueil, majorité communiste de 14 voix contre 13 qui insiste pour que les tra-*

⁶⁰ - l'ancienne mairie d'Arcueil (devenue aujourd'hui Centre Culturel Marius Sidobre) se trouvait excentrée depuis la sécession de Cachan (1922)

⁶¹ - en 1974, lorsqu'il est question de la fermeture de l'entreprise, celle-ci compte encore 280 salariés (*Mémoire d'Arcueil*, p. 156)

⁶² - Lettre du 3.12.1949 (AN-CAC 780154-30)

⁶³ - AN-CAC 780154-49

vaux du stade soient poussés et s'oppose par conséquent au tracé B. Mais cette position peut être variable. »

Ajout : « M. Mouzon, TPE à Arcueil, pense au contraire que le tracé A réunit contre lui l'unanimité du CM ». On peut penser que l'ingénieur local des P&C, en relation constante avec les élus, connaît parfaitement la situation politique de la ville dont il a la charge.

Au début de 1950, E. Bougard va rencontrer P. Moch. Celui-ci lui demande « lequel des deux tracés (l'un par les terrains du Groupe Administratif, l'autre par le terrain de sport) est le moins dommageable à la commune ». Cruel dilemme...

Mais la petite note de service⁶⁴ par laquelle Moch avise Mouzon de ses contacts avec Bougard apporte des précisions intéressantes sur sa stratégie :

« Sur le tracé qu'il a désigné, et qui dans ma première étude doit utiliser un terrain réservé à une construction scolaire, je rechercherai la possibilité de ménager ce terrain.

Je suis ainsi prêt à faire tous mes efforts, tout en ménageant les intérêts dont j'ai la charge, pour trouver une solution qui pourra être tolérée au mieux par les Collectivités locales. Je ne demande pas à ces Collectivités une adhésion enthousiaste à une opération qui en tout état de cause risque de perturber les conditions locales, mais je pense que mes efforts seront appréciés et que, si je peux trouver une solution acceptable, elle ne se heurtera pas à une opposition irréductible ; auquel cas je n'aurais comme devoir que de rechercher la solution qui soit la plus strictement conforme aux seules exigences techniques et financières. »

En résumé : chercher la solution qui sera le mieux « tolérée » par les communes traversées, mais si celles-ci manifestent une « opposition irréductible », on passera outre... et seules entrерont alors en ligne de compte les « exigences techniques et financières ».

Le CM d'Arcueil se réunit –cette fois, en séance officielle- le 9 mai 1950, soit un an après sa réunion officieuse lors de laquelle les élus avaient découvert le projet d'Autoroute du Sud et examiné les différents tracés possibles à travers la ville. Plus question d'exprimer une préférence pour tel ou tel tracé, encore moins de simuler une « adhésion enthousiaste » : la délibération⁶⁵ qui est prise ce jour-là est on ne peut plus claire :

*« Le Conseil Municipal,
VU l'exposé de M. Bougard, Adjoint au Maire,
Considérant que le projet d'auto-route sud, présente les inconvénients d'une véritable voie de chemin de fer,
Attendu que la voie à construire aura une largeur de 60 à 70 m et constituera une emprise de plusieurs ha sur le territoire de la commune d'Arcueil,*

⁶⁴ - AN-CAC 780154-49

⁶⁵ -Extrait de délibération : AM Arcueil O1 219

Attendu que la Commune d'Arcueil est déjà traversée par l'aqueduc de la Vanne et par la ligne de Sceaux (...),

Attendu que le projet présenté comporte une situation identique, une partie des voies du Plateau étant pratiquement coupée du centre de la Ville, se terminerait en impasses,

Attendu, d'autre part, que cette réalisation comporterait la suppression presque complète des espaces verts et la disparition du stade Louis Frébault, à peine achevé, ayant nécessité une dépense de 25 millions environ,

Considérant que cette réalisation amènerait invariablement la mutilation de la vie administrative municipale,

Attendu que l'intérêt national ne nécessite pas la construction de l'auto-route sud projeté et que d'autres projets plus pratiques et moins onéreux peuvent être envisagés,

Après en avoir délibéré, à l'unanimité,

Donne pouvoir à M. le Maire pour s'opposer, par tous les moyens de droit, à l'établissement de l'auto-route, dont la construction est actuellement étudiée par le service des P&C du Département de la Seine.

Fait et délibéré...etc... »

Plusieurs remarques s'imposent :

- la mairie d'Arcueil vient vraisemblablement d'avoir connaissance du tracé en passe d'être choisi : la mention des « *voies du Plateau* » et du stade montre que ce sera un tracé intermédiaire entre A et B (voir ci-dessus, et plan du tracé définitif à travers Arcueil p. 155) ;

- la comparaison de l'emprise de l'autoroute avec celle d'un chemin de fer, pour la coupure qu'elle impose au tissu urbain, est récurrente, et c'est pourtant un point sur lequel les P&C fournissent continuellement des assurances (maintien des communications viaires par la création de passages inférieurs ou supérieurs) ;

- à vrai dire, l'aqueduc de la Vanne –dont la partie basse date de Marie de Médicis, donc bien avant l'urbanisation d'Arcueil- ne constitue pas une coupure du même type : il passe en limite de Cachan, et ses nombreuses arches permettent le passage de la voirie urbaine (quatre rues) ; mais peut-être faut-il voir là également une allusion au prolongement souterrain de cet aqueduc, en limite de Montrouge, qui constitue une « *trouée verte* » non constructible ;

- il n'y a pas d' « *espaces verts* » à proprement parler sur le tracé choisi, mais des terrains vagues, des carrières remblayées ou encore en exploitation, des jardins ouvriers... ;

- mise en cause fondamentale du projet : il ne répondrait pas à « *l'intérêt national* », et on peut penser que dans ces « *autres projets plus pratiques et moins onéreux* » évoqués de façon si allusive figure la construction de logements. Car, encore une fois, on ne trouve ici aucune mention des inévitables expropriations.

- enfin, au niveau de la mairie d'Arcueil, E. Bougard conserve la haute main sur ce dossier : c'est lui qui le présente au CM.

Ces arguments portent en fait sur la commune en tant qu'entité globale, sur

les atteintes à ses équipements, sa voirie, son fonctionnement ; quoique parfois discutables, comme on vient de le voir, ils sont exprimés sur un ton finalement assez mesuré, ce que explique sans doute que la délibération ait été prise « à l'unanimité », y compris les 13 conseillers SFIO, MRP et RPF.

Une semaine plus tard, le 15 mai, se réunit le CARP ; à l'ordre du jour figure notamment « *l'examen, en vue de son inscription au PARP, du nouveau tracé de l'Autoroute du Sud* » (voir I-B-a, p.76). On revient sur les difficultés de l'insertion en zone urbaine :

« M. Gibel (directeur du SARP) résume les difficultés présentées par l'étude du tracé de cette autoroute, tant pour l'arrivée à Paris que pour la traversée de la vallée de la Bièvre, et précise que c'est après avoir envisagé de très nombreuses hypothèses que les techniciens se sont mis d'accord pour présenter le présent tracé (...) ».

« M. Moch expose les difficultés qui sont apparues dans l'étude des tracés à travers la zone suburbaine et particulièrement en raison de la topographie et de l'absence de zone dépourvue d'habitations. Toutefois, le projet aujourd'hui présenté ne touchera qu'une centaine de logements, dont les propriétaires seront relogés par le MTP dans le cadre de la législation actuelle en matière de loyer ».

La « législation actuelle » à laquelle il est fait ici référence est la fameuse « loi de 1948 », qui prévoit, notamment, le relogement des expropriés –propriétaires comme locataires- par et aux frais de l'administration expropriante. (A cet égard, on peut noter une curiosité dans le discours de Moch : « les propriétaires... en matière de loyer » : un propriétaire ne paie pas de loyer. Mais il ne peut s'agir là que d'une facilité de langage).

Emile Bougard intervient alors –longuement-, au nom des municipalités d'Arcueil, Gentilly et Villejuif, toutes trois communistes, « résolument opposées à la solution que (les services des P&C) ont envisagée ». Il fait état de la réunion du CM d'Arcueil, et du vote unanime en faveur des positions suivantes :

- nécessité d'éclatement du trafic à partir de la RN 186⁶⁶, avec « plaque tournante » sur le plateau de Wissous ;
- « le projet retenu accentue la coupure entre Paris et la banlieue, l'autoroute étant sans lien avec celle-ci » ;
- « Arcueil (...) sera transformé en une mosaïque de parcelles qu'il ne sera plus possible de relier entre elles » ;
- disparition des aménagements sportifs.

Lévy proteste de ses bonnes intentions :

« (On) a cherché à se rapprocher le plus possible de la conception des Municipalités, et le tracé présenté aujourd'hui est celui qui cause le moins de dégâts dans les communes qu'il traverse.(...) La crise des logements a obligé à chercher un passage à travers les zones les moins urbanisées, alors

⁶⁶ - la RN 186 est la route reliant Versailles à Choisy-le-Roi

qu'il y a vingt ans on aurait cherché à traverser les plus denses, où se trouvaient notamment des îlots insalubres ».

Le vice-président du CARP, Puget, admet alors l'importance du sujet, et propose de désigner une sous-commission restreinte (de Segogne, Genet, Sébille) qui remettra un rapport à la prochaine séance du Comité.

L'intervention de Bougard n'est pas du goût du maire de L'Haÿ-les-Roses, Chapotot (SFIO), qui, sur le compte-rendu qui lui en est fait par son adjoint Verdier, fait valoir auprès de Puget les points suivants (lettre⁶⁷ du 19 mai 1950) :

« 1° - Notre Municipalité n'a été à aucun moment saisie du nouveau projet d'autoroute sur le territoire de L'Haÿ, soit que le tracé de 1935 ait été maintenu, soit, comme il est probable, qu'il ait été modifié ;

2° - Notre représentant à la réunion a été mis dans l'impossibilité de présenter des observations, cependant très courtes, du fait que la parole a seulement été donnée, pendant près d'une heure paraît-il, au représentant unique des communes d'Arcueil, Gentilly et Villejuif.

J'estime dans ces conditions qu'il est inutile de convoquer aux réunions les représentants des Municipalités si leur rôle doit se borner à enregistrer des exposés, sans qu'il leur soit loisible de formuler des demandes d'explication, sinon des objections. »

Le premier point ne fait que confirmer ce que nous savons déjà : si les élus d'Arcueil, commune où le tracé, délicat, n'est pas encore parfaitement arrêté au printemps 1949, ont eu l'information « en primeur » –d'où la « séance officieuse » du 19 avril : voir ci-dessus–, la consigne de « *discretion la plus absolue* » est claire, et les élus des autres communes n'auront connaissance que du projet finalisé, à un moment où le tracé, sauf accident, ne peut plus être modifié sur leurs territoires.

Sur le second point, il est difficile de faire la part de l'animosité personnelle et de la controverse politique : mais le CR officiel de la séance en question, établi par le CARP, ne mentionne pas, en effet, d'intervention de Verdier, maire-adjoint de L'Haÿ... tandis que celle de Bougard occupe deux pleines pages (sur huit).

Les objections de Bougard sont analysées –et réfutées– dans un document⁶⁸ non daté mais faisant référence à la réunion du CARP du 15 mai, et non signé, mais très vraisemblablement rédigé par le SSA, voire Moch lui-même (« *le projet d'Autoroute du Sud tel que nous l'avons présenté...* »), à destination de la sous-commission nommée par le CARP.

En ce qui concerne « *le principe de l'opération* », s'appuyant sur les conditions de circulation au Sud de Paris, Moch (si c'est lui) affirme que ce serait « *la négation même du principe qui justifie l'autoroute* » que de la reporter à la RN 186, les routes départementales, même améliorées, ne pouvant assurer la diffusion

⁶⁷ - AM Chevilly-Larue (sans cote)

⁶⁸ - AN-CAC 770633-46

du trafic jusqu'à Paris :

« Ce serait d'ailleurs le plus mauvais service à rendre aux collectivités de banlieue que d'envoyer sur leurs chemins départementaux la circulation générale, qui apporterait une perturbation irrémédiable et permanente (notamment la nuit et le dimanche) à la vie locale ; et ce n'est qu'en méconnaissance de cause que les représentants de ces localités peuvent présenter pareille demande. (...) »

Notre projet, et c'est son grand intérêt à notre avis, permet une première diffusion au Boulevard Périphérique, puis une pénétration aisée dans Paris jusqu'à la place Denfert-Rochereau, qui constitue un point d'éclatement très bien situé. (...) Le maintien pur et simple de l'ancien projet du Plan régional (= tracé de 1935), comme le suggère en désespoir de cause l'adjoint au Maire d'Arcueil, n'offre pas cette possibilité, et il ne dirige pas la circulation dans la direction privilégiée de la Concorde, des Invalides, des Champs-Élysées et des Boulevards, c'est-à-dire vers les centres des affaires (...) »

Bien qu'il ne faille assurément pas prêter ici au mot « privilégié » son sens d'Ancien Régime, on peut être surpris de voir l'usage de l'autoroute destiné en priorité aux « beaux quartiers ». On voit par ailleurs que Moch justifie en premier lieu son tracé par le « grand intérêt » qu'il présente de pouvoir se prolonger à l'intérieur même de Paris (voir chapitre III-A).

En ce qui concerne « l'influence sur la vie locale », Moch soutient que

« le tracé présenté (...) est excellent », « c'est le meilleur de tous ceux qui ont été étudiés » : « le tracé est sensiblement rectiligne », « les rampes ne dépassent pas 4% », « les dommages causés aux particuliers sont très modérés, eu égard à l'importance de la région traversée, puisqu'il n'y aura que 5 500 m² de planchers –en médiocres constructions d'ailleurs- à démolir, et l'on utilisera presque exclusivement des terrains libres. Mais c'est ici que les édiles s'inquiètent et arguent de dommages causés aux communes par la perte de ces terrains libres. (...) »

La création de l'autoroute aidera à l'aménagement judicieux des espaces libres qu'emprunte, en partie, sa plate-forme, et il y aura à l'avenir, en même temps que des zones vertes autour de cette voie, des réserves d'espaces publics, des terrains de jeux qui contribueront efficacement à l'amélioration des conditions d'habitat de la région.

Toutes les communications de quelque importance (...) sont maintenues, de telle sorte qu'il n'y aura aucun trouble dans la vie locale.

Bien mieux, à la demande des représentants d'Arcueil, nous avons modifié un premier tracé (tracé A) qui passait davantage à l'intérieur de cette commune, et ceux-ci sont mal-venus à reprocher au tracé de sacrifier un terrain de sport en cours d'aménagement, dont la reconstitution est possible et facile à l'intérieur des zones vertes ci-dessus indiquées, alors que le premier tracé proposé (qui présentait pour nous les mêmes avantages que celui soumis au Comité) ménageait le terrain de sports (...) »

En conclusion, « aucun des arguments (présentés par Bougard) ne peut être valablement retenu ». « Nous demandons à la Commission (de Segogne) de bien vouloir le présenter avec avis très favorable devant le CARP ».

Dans son rapport⁶⁹ (non daté), la sous-commission rappelle les objections présentées par les trois communes, et pour y répondre reprend les éléments du document de Moch en y ajoutant un long développement chiffré sur l'évolution prévisible de la circulation que ni les RN 7 et 20, ni les routes départementales ne seraient en mesure d'écouler. De plus, « l'accroissement de la circulation peut être plus rapide que ne l'ont estimé les techniciens du MTP »... et il y a Orly :

« Si la liaison directe entre Orly et la capitale était abandonnée, le principe de la création d'un aéroport mondial à Orly pourrait être remis en cause (...). Le prestige comme les intérêts économiques de la France ne manqueraient pas d'en souffrir ».

« Toutes (ces) raisons conduisent à la nécessité d'entreprendre sans délai l'exécution des travaux de l'Autoroute du Sud ».

Pour ce qui est des « répercussions sur la vie locale » qu'entraînerait la création de l'autoroute, la sous-commission va plus loin encore que Moch :

« L'utilisation d'espaces libres a répondu au souci de ménager au maximum les zones d'habitation. Une centaine de logements, répartis d'ailleurs en constructions peu importantes ou légères, et dont les occupants ne pourraient que gagner au relogement, seront intéressés par l'exécution de l'ouvrage. Les dommages causés aux particuliers resteront donc modérés, si l'on veut bien tenir compte de la densité de construction de la région traversée.

Au demeurant, le tracé adopté après de sérieuses études, qui se développe sensiblement à la limite des communes d'Arcueil et Gentilly, à l'écart du centre actif de l'agglomération d'Arcueil, apparaît le moins dommageable aux intérêts communaux, et tire le meilleur parti possible du relief tourmenté de la vallée de la Bièvre ».

Si les mal-logés du « Plateau » « ne pourront que gagner au relogement », le passage de l'autoroute est aussi une chance pour la commune d'Arcueil :

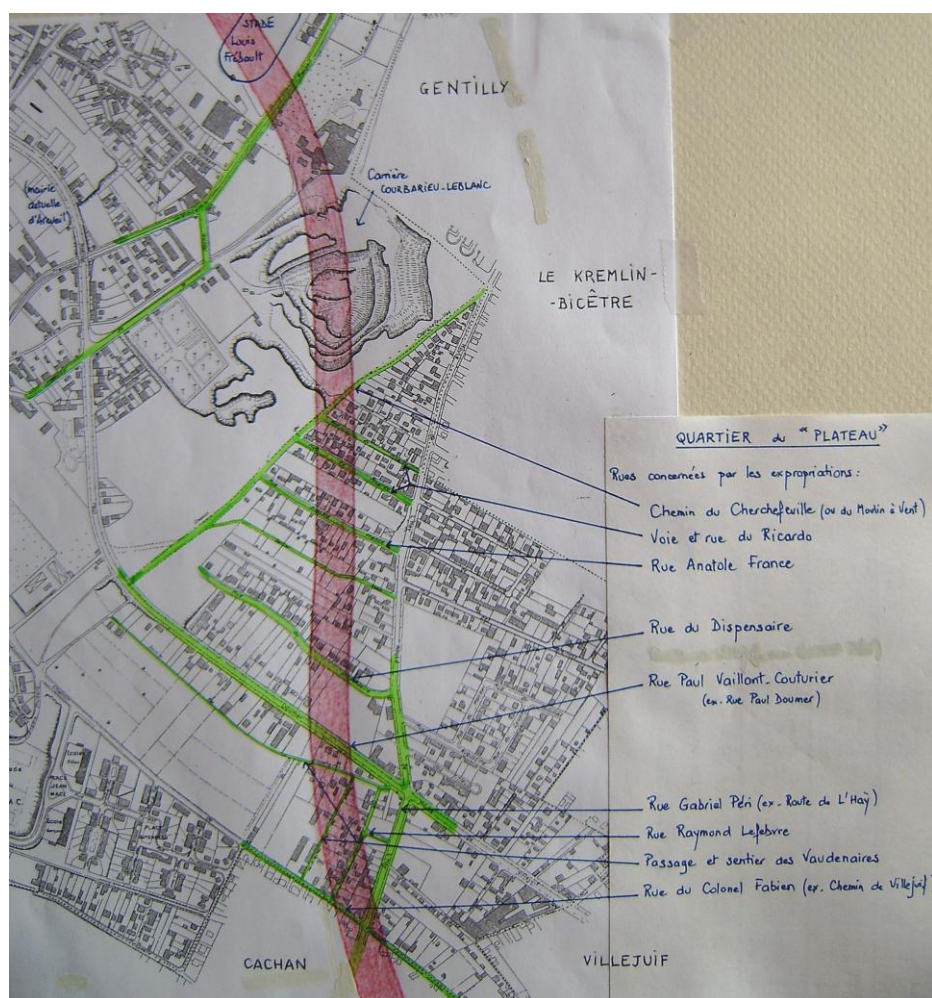
« Les dispositions prévues par le SARP (...) consistent à réaliser un aménagement d'ensemble, tout en respectant les foyers de vie locale déjà existants. C'est ainsi que l'ensemble sportif dont une partie est en cours d'aménagement, loin d'être sacrifié comme semble le craindre M. le Maire d'Arcueil, serait reconstitué dans un cadre élargi et amélioré. C'est ainsi que seraient également réservées, dans le cadre d'un programme d'HLM, les possibilités de relogement des personnes expropriées (...).

⁶⁹ - AN-CAC 770633-46

En résumé, tant du point de vue de l'intérêt général que des légitimes intérêts locaux, votre Sous-Commission estime que l'autoroute présente plus d'avantages que d'inconvénients »

et la Sous-Commission propose donc au CARP de

« prendre en considération le tracé présenté par le MTP », « d'inviter les administrations intéressées à présenter dans les meilleurs délais le tracé définitif de la branche Est » (voir I-C-a), et « d'inviter le SARP (...) à présenter les (nouveaux) plans d'aménagement des communes concernées afin de tenir compte, dans l'exécution des travaux de l'Autoroute du Sud, des sujétions au niveau des voiries ».



Les seules rues concernées par l'autoroute ont été coloriées en vert. Le triangle central est le lotissement dit du « Plateau ». La RD 126 (« route de L'Hay ») sera empruntée par la « branche Est » vers 1970.

b- « L'autoroute de guerre » ?

Le 10 juin 1950 se réunissent en mairie d'Arcueil, sous la présidence de Marius Sidobre, des représentants de dix communes concernées par le tracé de l'Autoroute du Sud, de Gentilly à Chilly-Mazarin (manquent Rungis et Wissous, communes rurales; mais sont représentées Vitry et Thiais, concernées par la

branche RN 5). Le texte de la motion adoptée à l'issue de cette réunion est un « décalque » de la délibération du 9 mai du CM d'Arcueil ; seul ajout : « *considérant que le problème de la circulation routière peut et doit être résolu dans le cadre de la trame existante* » ; maintien de la mention de « *l'intérêt national* », mais suppression de l'allusion aux « *autres projets plus pratiques et moins onéreux* ».

En conclusion, ces élus « *déclarent s'opposer à la réalisation du projet d'autoroute présenté ; donnent mandat à M. Verdier, maire-adjoint de L'Haÿ-les-Roses, de communiquer la présente motion au cours de la réunion du CARP du 12 juin 1950* ».

On peut supposer que cette réunion en mairie d'Arcueil a eu lieu à l'initiative des élus d'Arcueil ; pourquoi mandate-t-on alors un élu de L'Haÿ-les-Roses, commune beaucoup moins touchée qu'Arcueil ? Ce porte-parole désigné est le maire-adjoint « privé de parole » par la longue intervention de Bougard, le 15 mai. On ne peut en l'occurrence émettre l'hypothèse d'un choix réfléchi des Arcueillais de se mettre « en retrait » (ce qui, apparemment, ne serait pas dans les habitudes de Bougard), et, pour plus d'efficacité, de faire porter leur discours par un élu étranger à la fois à leur commune et à leur famille politique : car Verdier est MRP, et si l'on examine la liste des dix communes représentées, on s'aperçoit que quatre seulement sont à majorité communiste (Gentilly, Arcueil, Villejuif, + Vitry) ; les autres, majoritaires, ont apparemment voulu, en l'occasion, faire un barrage anti-communiste.

Le compte-rendu⁷⁰ exhaustif de cette séance du CARP en date du 12 juin 1950 mentionne effectivement le fait que « *M. Verdier, au nom de plusieurs communes du canton de Villejuif, donne lecture d'une délibération commune des municipalités intéressées* », résumée en quatre lignes ; puis il s'en tient là, n'intervenant aucunement dans la suite de la discussion. Mais Bougard est également présent, et cette fois encore il parle au nom des municipalités communistes. Le ton est différent, et l'argumentaire est nouveau :

« Il émet l'opinion que le projet d'autoroute serait inspiré, non par des considérations d'ordre technique, mais par des considérations politiques et militaires.

L'accord sur le tracé, longtemps différé, qui se serait fait subitement, l'attitude qu'aurait eue, selon lui, lors de la dernière séance, M. Lesieux, directeur d'AdP, la manière dont les représentants des municipalités ont été reçus par la Sous-Commission chargée d'étudier leurs objections (...), l'importance (9 milliards) des crédits de démarrage, alors que l'on refuse des crédits bien moindres aux communes intéressées, démontrent clairement, à son sens, la volonté gouvernementale d'imposer l'autoroute, non pas pour des raisons de circulation générale mais pour desservir l'aérodrome d'Orly et permettre ainsi, pour des raisons politiques et militaires, une augmentation considérable du trafic de cet aérodrome avec les Etats-Unis. (...)

⁷⁰ - AN-CAC 770633-46

Il conclut en demandant au Comité de considérer que le problème n'est pas d'ordre technique, mais exclusivement politique et militaire, et de laisser en conséquence au gouvernement le soin de prendre ses responsabilités. »

Cet argument de « l'autoroute de guerre » -expression que l'on rencontrera souvent par la suite, et qui le synthétise parfaitement- apparaît soudain, ce 12 juin 1950, dans la bouche d'un élu communiste. Mais il nous renvoie deux décennies en arrière, lorsque Hitler, dès 1933, lance un programme de 7 000 km, dont la « Revue Générale des Routes » (RGR), en février 1937, disait avec perspicacité : « *L'Allemagne construit un formidable réseau d'autoroutes, qui, il faut bien le craindre, n'est pas destiné à la seule satisfaction de son trafic en temps de paix* ». On peut penser que Bougard, en l'occurrence, procède à un amalgame tout à fait réfléchi : en 1950, pour beaucoup de Français, l'idée d'autoroute est associée à celle de la guerre.

Certes, le contexte n'est pas le même : mais en 1950, la « guerre froide » vient de commencer. La guerre d'Indochine s'enlise, et l'OTAN a été créée l'année précédente (4 avril 1949) :

« Contre cette guerre et ce pacte de « préparation à la guerre », le Parti Communiste redouble d'efforts et d'insuccès : il multiplie sous toutes les formes les manifestes et les manifestations « pour la paix »⁷¹.

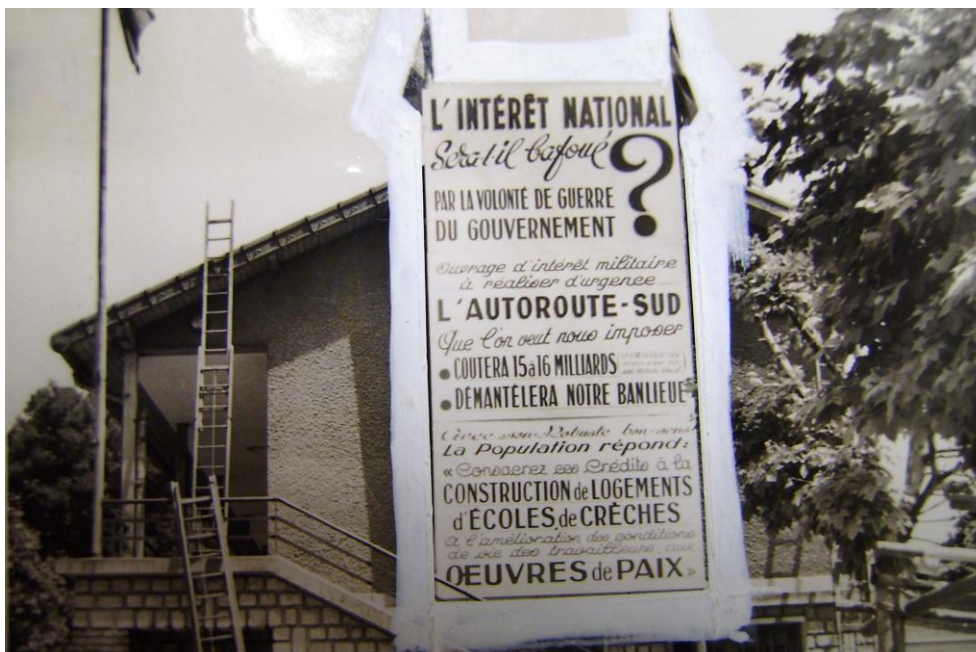
La « déclaration Schuman », premier pas vers l'unité européenne, a été prononcée le 9 mai précédent... et les communistes y ont vu avant tout une illustration du danger allemand. Ainsi, « L'Humanité » titre à ce sujet: « *Nouvelle trahison, nouveau pas vers la guerre* ». Pendant ce temps, à l'autre bout du monde, les troupes nord-coréennes, soutenues par la Chine de Mao Zedong, se préparent à envahir le Sud (25 juin 1950).

Ainsi, à tort **et** à raison, la mouvance communiste vit dans une psychose de guerre, et la lutte contre l'Autoroute du Sud apparaît comme un champ possible de « *manifestation pour la paix* ».

Malgré cette opposition virulente –et certainement inattendue, en ce qui concerne l'angle d'attaque-, le tracé présenté par le SSA est adopté par le CARP.

L'autoroute se trouve ainsi impliquée dans les combats que mène alors le PCF contre la culture américaine (le Coca-cola, le jean, Hollywood...), et la supériorité militaire atlantique, symbolisée par la bombe atomique américaine -mais les Soviétiques ont fait exploser la leur le 22 septembre 1949. C'est ainsi qu'à l'été 1950 la mairie d'Arcueil appose ce panneau à l'intention de ses administrés :

⁷¹ - Jacques FAUVET : *Histoire du Parti Communiste Français* (tome II) Paris - Fayard - 1965 (p. 229)



Document 38

AM Arcueil 25 W 23 (le traitement au « blanc » a été fait sur l'exemplaire original)

Ce sont sans doute des panneaux de ce type qui font l'objet de cette lettre⁷² inaccoutumée du maire d'Arcueil au Préfet de la Seine, le 21 juin 1950 :

Monsieur le Préfet,

J'ai l'honneur de signaler à votre attention les faits qui se sont produits au cours de la journée du 20 et de la nuit du 20 au 21 juin 1950.

M. le Commissaire de Police de Gentilly m'a avisé hier matin 20 juin, par téléphone, d'avoir à enlever deux panneaux qui se trouvaient sur les façades de la Mairie ; l'un appelait la population à protester contre l'emploi de la bombe atomique, l'autre signalait à cette même population les inconvénients résultant de la mise en exécution du projet d'Autoroute Sud.

J'ai adressé aussitôt une lettre à M. le Commissaire de Police pour lui demander de vouloir bien me notifier officiellement la décision préfectorale interdisant l'apposition de panneaux sur les façades de la Mairie.

Au cours de la nuit suivante, la Police a procédé à l'enlèvement de ces panneaux sans avertissement préalable et sans que la concierge de la Mairie en soit même avertie.

Je proteste auprès de vous, d'une part, contre cette nouvelle atteinte à l'autonomie communale, et d'autre part, au sujet de l'incorrection des procédés employés (...) ; les agents de l'autorité publique ont agi nuitamment et à l'improviste comme de vulgaires malfaiteurs.(...)

Cet épisode « clochemerlesque » confirme l'amalgame pratiqué par les élus communistes dans leur dénonciation parallèle de la « bombe atomique » (américaine) et de l'autoroute.

⁷² - AM Arcueil 25 W 23

La presse communiste locale, en l'occurrence « La Voie Nouvelle », participe également à cette campagne, et titre dans son numéro⁷³ du 2 septembre 1950 :

*« Le GOUVERNEMENT PRECIPITE LA REALISATION DE
L'AUTOROUTE-DE-GUERRE : Les techniciens sont autorisés à pénétrer
dans les propriétés privées pour préparer la réalisation du monstrueux
projet*

*(...) Un arrêté du Préfet (...) vient de jeter une lumière crue sur les
projets du Gouvernement de réaliser de toute urgence cette Autoroute, ou-
vrage de guerre. C'est hélas la justification éclatante de toutes nos craintes.*

*Fait inouï, le gouvernement n'attend pas que l'enquête publique
OBLIGATOIRE ait été effectuée. Il passe délibérément dessus. Est-ce là une
tentative d'étouffement de la protestation populaire ? Le Gouvernement, qui
par ailleurs bafoue sa propre légalité, n'en est pas à une irrégularité près
lorsqu'il s'agit de préparer la guerre !*

(suit le texte de l'arrêté : articles 1, 4 et 5)

*Malgré le gouvernement, rien n'empêchera la population de protester
contre cet ouvrage de guerre, menace permanente pour notre région Sud ;
de clamer sa volonté de voir utiliser les dizaines de milliards que l'on va
enfouir dans cette opération à des œuvres utiles et pacifiques : écoles,
crèches, logements, etc... »*

On remarque que, quoique encadré de commentaires acrimonieux, l'essentiel de l'arrêté préfectoral est publié. Ainsi le journal, sans le dire, emplit son rôle de support d'annonces officielles...

Des oppositions à cette vision « guerrière » de l'autoroute se manifestent cependant :

- à Arcueil même, la section SFIO –bien que comptant quelques conseillers municipaux, qui ont suivi la majorité communiste dans ses votes- diffuse un tract⁷⁴ incendiaire (non daté) :

VERITES SUR L'AUTOROUTE

*« M. BOUGARD a desservi par des arguments politiques les intérêts
de la population d'Arcueil. Il les aurait mieux servis par des arguments
techniques.*

*M. BOUGARD NE DIT PAS que si 30 foyers d'Arcueil sont touchés
par l'expropriation, leur relogement est prévu par le projet.*

*M. BOUGARD NE DIT PAS que le projet d'autoroute date de 1935,
et que le stade qui coûte jusqu'à présent 27 millions (M. BOUGARD dixit) a
été établi sans tenir compte de ce projet, et qu'il sera rétabli si l'autoroute le
fait disparaître.*

*M. BOUGARD NE DIT PAS quelle serait son opinion si les Russes,
occupant la France, décidaient de construire cette autoroute. IL NE DIT
PAS NON PLUS que les travaux de l'aéroport d'Orly, que desservira
l'autoroute, ont été commencés par le Ministre Communiste F. BILLOUX.*

⁷³ - AM Arcueil 25 W 23

⁷⁴ - AM Arcueil 25 W 23

LA VERITE, C'EST QU'UNE ROUTE DE 25 km NE MENACE, NE PEUT MENACER LA RUSSIE, à moins que ce ne soit à la manière des Coréens du Sud contre les Coréens du Nord !

LA VERITE, C'EST QU'ON N'ARRETE PAS LA MARCHE DU PROGRES. Des intérêts locaux, si légitimes soient-ils, n'empêcheront pas la construction de l'autoroute, pas plus qu'ils n'ont empêché la construction des chemins de fer. »

Plusieurs mises au point sont ici nécessaires : il n'a jamais été question, dans les documents exploités, de trente foyers, mais d'une bonne centaine (même si le nombre exact est fluctuant...) ; le tracé de l'autoroute à travers Arcueil, on l'a vu également, est arrêté en 1950, et le tracé de 1935 ne touchait aucunement Arcueil ; François Billoux était effectivement ministre entre septembre 1944 et mai 1947, mais successivement de la Santé, de l'Economie, de la Reconstruction, puis de la Défense (trois mois) ; on peut douter qu'il soit à l'origine des travaux de l'aéroport d'Orly, décidés dès novembre 1944. Mais Charles Tillon, lui, était ministre de l'Air : il y a sans doute erreur sur la personne.

- dans les communes voisines non-PCF dont les représentants se réunissent⁷⁵ pour se désolidariser d'Arcueil :

« Les représentants des Municipalités de Cachan, L'Hay-les-Roses, Fresnes, Chevilly-Larue et Rungis, réunis le 22 juin 1950 en Mairie de Chevilly-Larue, sous la présidence de M. HOCHART, Maire de Chevilly-Larue, (...) Considérant que l'exposé du représentant de la municipalité d'Arcueil (devant le CARP, le 12 juin 1950) visait plus à des fins politiques qu'à des considérations techniques ; (...)

Se désolidarisent entièrement de l'action menée par la Municipalité d'Arcueil ;

Et demandent, si la réalisation de l'Autoroute est décidée :

1 - Que le projet soit réalisé en conservant la physionomie locale et en préservant l'esthétique des communes traversées ;

2 - Que l'Administration prenne toutes mesures afin d'assurer le relogement dans le même quartier habité par les personnes qui seront expulsées ;

3 - Que le projet technique leur soit communiqué au plus tôt, en particulier le tracé de l'ouvrage envisagé, afin de renseigner exactement les propriétaires riverains sur les servitudes créées ;

4 - Que les Municipalités précitées soient admises, de préférence toutes ensemble, à présenter leurs observations ou leurs suggestions » (...)

Si le préambule marque une rupture nette avec Arcueil en raison de ses positions maximalistes, il faut bien admettre que la suite est plus « œcuménique », et que les demandes présentées ici pourraient être reprises par l'ensemble des

⁷⁵ - texte de la motion : AN-CAC 770633-49

communes. Cependant, si le problème du relogement est le problème n° 1 pour les municipalités, quelle qu'en soit la couleur politique, dans aucune autre commune il ne revêt l'ampleur qu'il connaît à Arcueil.

Ainsi, malgré la campagne du PCF contre l'« ouvrage de guerre », le processus administratif suit son cours, et en janvier 1951, P. Moch, dans son rapport⁷⁶ en vue du « *Modificatif du PARP et Avant-projet de l'Autoroute du Sud* » déjà plusieurs fois cité, est en mesure d'en faire un bilan provisoire, sans cacher les difficultés rencontrées et non encore surmontées :

« Le tracé a été étudié, en liaison étroite avec les Services ordinaires de la Seine et de la Seine-et-Oise et avec la Direction d'AdP, en tenant compte à la fois de toutes les considérations techniques nécessaires et après de nombreux pourparlers, tant avec le SARP qu'avec les représentants des communes traversées, sans d'ailleurs qu'un accord soit toujours intervenu avec ceux-ci en raison des intérêts locaux qui pourront se trouver lésés par ce tracé ; le principe même de l'autoroute a été vivement combattu, devant le CARP, par les Municipalités d'Arcueil, Gentilly et de Villejuif notamment, et il faut s'attendre, lors de l'enquête, à la manifestation de fortes oppositions et à la présentation de critiques et d'observations .

Les démolitions d'immeubles bâtis (...) sont relativement limitées, eu égard à l'importance de l'œuvre à réaliser ; elles n'atteignent pas de constructions importantes, mais simplement de petits pavillons de banlieue, souvent vétustes. Au total, le nombre de logements atteints est de 215, faisant 10 200 m² de planchers⁷⁷, le plus grand nombre, soit 123 logements⁷⁸, se situant dans la commune d'Arcueil. En vertu de l'article 10 §5 de la loi du 1^{er} septembre 1948 sur les loyers, l'Administration devra pourvoir au relogement des expropriés.

Le tracé entraîne la suppression du terrain de sport de la commune d'Arcueil ; la reconstitution de ce terrain pourra être effectuée à proximité immédiate, de l'autre côté du CD 127 et en bordure de l'autoroute ; il serait désirable qu'un accord puisse intervenir avec la commune à ce sujet, l'Etat assurant directement le soin de cette reconstitution ».

Si l'Etat est tenu par la Loi de « pourvoir au relogement des expropriés », et aussi de remplacer le stade communal, ce qu'il reconnaît sous la plume du principal concepteur du projet de l'autoroute, il ne peut rien faire sans qu'un minimum de coopération soit admis par la municipalité. Or, au tournant des années 1950 et 1951, dans le contexte international –et de politique intérieure– précédemment évoqué, la situation est bloquée de ce côté-là.

⁷⁶ - AN-CAC 770633-44

⁷⁷ - Dans son rapport de mai-juin 1950 analysant les objections de Bougard (voir ci-dessus, p. 137), Moch faisait état de 5 500 m² de planchers seulement...

⁷⁸ - Ce nombre sera revu à la baisse lors de l'enquête parcellaire (voir p.160 et suivantes) ; cette imprécision est vraisemblablement due à la difficulté de différencier les habitations « en dur » (les « *petits pavillons de banlieue* ») et les nombreuses habitations « de fortune » (cabanes, appartements, garages, annexes diverses...)

Par arrêté du 3 août 1951, le préfet de la Seine prescrit l'ouverture de l'enquête publique du 20 août au 22 septembre. La municipalité d'Arcueil lance alors un « *Appel à l'Union*⁷⁹ » contre le projet d'Autoroute du Sud ; les premiers signataires en sont (dans l'ordre) :

- le maire, Marius Sidobre ;
 - l'abbé Le Corbec, curé d'Arcueil ;
 - deux maires-adjoints, dont E. Bougard ;
 - quatre conseillers municipaux « *au nom de leurs groupes respectifs : MRP, URR (= PCF), SFIO, RPF* »
 - le secrétaire général de la Mairie ;
 - un entrepreneur de TP, « *membre du Comité d'Action contre l'Autoroute* » ;
 - un représentant du « Comité des mal-logés » ;
 - le président du comité local de la Croix-Rouge Française ;
 - un syndicaliste CGT (Syndicat des Métaux) ;
 - un architecte ;
 - un « *employé* » ;
 - deux signataires de « l'Office Municipal des Sports » (fonctionnaires municipaux, ou sportifs amateurs ?)
 - une représentante de la « Fraternité Protestante ».
- « désignés par une Assemblée tenue le 11 septembre à la Mairie d'Arcueil, composée des organisations ouvrières et patronales, de personnalités les plus diverses, représentant toutes les nuances politiques, philosophiques ou religieuses, unis dans le même désir de servir notre ville et de préserver son avenir »*

De fait, si l'on examine de près la liste ci-dessus, on peut en effet remarquer une subtile alternance entre membres de la municipalité ou proches supposés (syndicalistes, employés communaux...) et « alliés objectifs » : un petit patron, un membre de profession libérale, deux représentants de communautés religieuses... On veut réellement donner l'image d'une ville tout entière –et dans l'unanimité politique, il convient de le noter- dressée contre ce projet.

Toutefois, si l'on relève la présence parmi les premiers signataires d'un représentant du « Comité des mal-logés » -certes, nombreux à Arcueil-, on s'attendrait à trouver également, ès qualités, un ou plusieurs habitants menacés directement par le tracé : mais, curieusement, il n'y en a pas. Ceux-ci vont cependant se manifester fortement, avec l'appui de la municipalité, comme on le verra plus loin.

L'argumentaire reprend les éléments déjà énoncés précédemment, aussi bien « *sur le plan national* » (crise du logement...) que local (voies mises en impasses, « *destructions d'espaces verts* »...). Mais l'I-TPE d'Arcueil Mouzon, qui en transmet une copie à Moch, l'assortit⁸⁰ des commentaires suivants :

« (...) Les arguments développés ne sont pas nouveaux, mais vous observerez que le point de vue « stratégique » est abandonné. Je ne vois pas

⁷⁹ - reproduit dans Bulletin Municipal de Gentilly (13 septembre 1951) (AN-CAC 780154-49)

⁸⁰ - Note manuscrite (19 septembre 1951), jointe au BM Gentilly (AN-CAC 780154-49)

d'observation qui semble difficile à réfuter. Malgré les indications données par l'arrêté préfectoral portant ouverture de l'enquête et les précisions que j'ai apportées aux Municipalités, les CM d'Arcueil et Gentilly délibéreront avant le 22 septembre « pour permettre une meilleure information du Commissaire-Enquêteur ».

En effet : exit l'« *autoroute de guerre* ». Etait-ce la condition pour parvenir à l'unanimité constatée ci-dessus ? Faut-il chercher au niveau local, à Arcueil même, ou dans les sphères dirigeantes du PCF, la raison de cet abandon d'un argument que l'on jugeait capital un an auparavant ? L'ouvrage⁸¹ -déjà cité- de J. Fauvet fournit des éléments de réponse (le calendrier ci-après est à mettre en regard de l'actualité arcueillaise) :

-automne-hiver 1950 : « *La maladie de Thorez survient à un moment où, dans le climat de guerre chaude créé par le conflit coréen, l'Occident organise sa défense contre la menace soviétique. Le Pacte Atlantique à peine mis en œuvre, il est déjà question du réarmement allemand. Le parti se déchaîne et s'isole davantage des socialistes. (...) Le parti saisit donc toutes les occasions de manifester, avec des succès divers et plutôt modestes : contre le service de dix-huit mois, contre le débarquement américain, contre la venue du général Eisenhower en janvier 1951 à Paris, et constamment contre la guerre d'Indochine* ».

A cette liste on pourra ajouter : contre l'Autoroute du Sud...

- mai 1951 : « *Après six mois d'une campagne des plus violentes, Jacques Duclos lance un appel des plus apaisants à l'approche des élections législatives : « Le Parti Communiste se déclare prêt à travailler en accord avec les Français de toutes opinions et de toutes croyances en vue de la constitution d'un gouvernement décidé à arrêter la marche à l'abîme* ».

- septembre 1951 : « *Après le scrutin, il se dit prêt « à lutter côte à côte avec tous ceux, sans aucune exception, qui veulent rétablir l'indépendance de la France, dénoncer les traités qui la lient au char des impérialistes américains* ».

Ce rassemblement du « peuple de France », de « ceux qui croyaient au ciel et de ceux qui n'y croyaient pas », les communistes d'Arcueil le réalisent à leur niveau, contre un projet, non plus « *monstrueux* », mais tout de même « *destructeur, dangereux, ruineux* » ; ce qui, assurément, constitue une désescalade sémantique... et permet effectivement l'union la plus large, sous l'égide des élus communistes.

Le CM d'Arcueil, lors de sa séance du 19 septembre –et bien que l'EUP, qui se termine le 22, ne nécessite pas l'avis des CM (voir ci-dessus la note de Mouzon)-, se prononce formellement contre le projet d'Autoroute du Sud, et particulièrement contre son tracé à travers la commune.

Le commissaire-enquêteur (Dr Thouvenel) remet le 19 novembre 1951 un rapport dans lequel il analyse les résultats de l'EUP (ce rapport a été analysé, et partiellement

⁸¹ - J. FAUVET *Histoire du Parti Communiste Français (tome II)* Paris Fayard 1965 p. 238-239

reproduit, dans le chapitre I-B-c, p. 83-84). C'est alors que les CM sont invités par le Préfet à se prononcer⁸².

- Celui de Villejuif, après avoir recensé très précisément les besoins en équipements scolaires, sportifs et sociaux en attente de financement,

« est d'avis –à l'unanimité- qu'avant la réalisation de l'Autoroute du Sud soient construits des logements, des crèches, des écoles, des stades, et que les crédits nécessaires soient immédiatement mis à disposition des collectivités locales pour les besoins les plus immédiats » ;

- Celui d'Orly –maire : SFIO-, concerné par la branche RN 5, ne suit pas tout à fait l'avis de sa commission qui

« avait émis un avis favorable au projet présenté, sous réserve que l'administration expropriante envisage la reconstruction autant que possible à l'identique de tous les immeubles à démolir, et le relogement préalable de tous les expropriés et expulsés, avant la mise en chantier des travaux.(...)

(Certains conseillers) s'étonnent de ce que l'administration engage, à l'heure actuelle, une telle opération, dont le coût serait très élevé, et qui de plus aurait pour conséquence de provoquer la démolition de nombreux immeubles d'habitation. Ils pensent qu'il serait plus indiqué d'employer les crédits disponibles à la construction de nouveaux immeubles d'habitation qu'à leur démolition.

Le Conseil se déclare de cet avis. »

(La demande d'une « reconstruction à l'identique » laisse perplexe, s'il s'agit de constructions telles que celles du Plateau, à Arcueil (voir documents 46 et 47).

- A L'Haÿ-les-Roses –majorité « 3^e force », maire SFIO, Chapotot- le Conseil, réuni le 27 décembre,

« regrette que les arguments techniques opposés à la construction de l'autoroute, auxquels il s'était précédemment associé, n'aient pas été retenus.

Devant l'impossibilité d'envisager que puisse être rapportée la décision de l'Administration, le Conseil estime que toute protestation de principe (...) est maintenant inutile et inopérante. Pour autant, il ne renonce nullement à son droit de présenter avec force toutes les objections susceptibles d'atténuer les conséquences de la construction projetée, tant en ce qui concerne les justes indemnités aux expropriés que pour la sauvegarde des intérêts communaux proprement dits ».

Ces objections concernent le « relogement des ménages expropriés », la « zone non affectée (46 hectares -hors de proportion avec les besoins du projet d'autoroute) », et le problème de plusieurs voies devant être coupées par l'autoroute.

Par la même occasion, le CM de l'Haÿ évoque un autre projet toujours dans les cartons, et sur lequel il souhaiterait être fixé :

⁸² - ensemble des extraits de délibérations : AN-CAC 770633-46

« (...) Une partie importante de la Commune est grevée d'une servitude par les adductions d'eau des Vals de Loire, paralysant depuis plus de quinze années⁸³ l'aménagement et le développement du territoire communal (...).

Le CM insiste d'une façon pressante (...) sur l'intérêt de la commune à voir ces deux projets (Autoroute du Sud et bassins des VdL) traités simultanément en ce qui concerne les emprises, et en les ramenant à la plus stricte nécessité. (...)

Enfin, le CM souhaite vivement que les abords de l'autoroute soient agrémentés d'arbres et d'arbustes à feuilles persistantes, afin de conserver à la Commune son caractère agréable et résidentiel ».

Il faut rappeler que onze habitations seulement sont touchées à L'Haÿ-les-Roses, et que, comme le rappelle le CM, l'Autoroute du Sud doit traverser des terrains déjà gelés, depuis plus de vingt ans, pour les réservoirs des VdL ; l'important ici, c'est donc de limiter au maximum ces emprises, et de protéger le cadre de vie.



⁸³ - en fait, depuis 1928, date de la DUP (voir chapitre I-A-a, p. 43-44)

- A Cachan par contre – maire : Guillas (radical-RPF)- où onze maisons sont menacées, mais où le tracé passe sur la limite communale avec Villejuif, le CM, réuni le 30 décembre, précise d'emblée qu' « *il décide de considérer cette opération (de l'Autoroute du Sud) uniquement sur le plan communal* » -ce qui est une pierre dans le jardin du voisin, Arcueil- ; puis il émet un avis favorable, « *sous les réserves suivantes* :

1- *Tout exproprié devra, préalablement à sa mise hors des lieux qu'il occupe, être assuré d'un logement convenable et en rapport avec ses ressources ;*

2- *L'administration ne devra, en aucun cas, imposer contre leur désir à des gens qui habitent un pavillon pour lequel ils ont consenti les plus grands sacrifices de les reloger dans un groupe d'HLM. Propriétaires et locataires résidents, suivant les vœux exprimés, devront être relogés aussi près que possible des lieux qu'ils ont choisis et dans des conditions semblables à celles qui sont actuellement les leurs.*

(les personnes logées dans les taudis de la Villa Mélanie, à Arcueil —voir plus loin— peuvent-ils vraiment souhaiter « être relogés dans des conditions semblables » ?)

3- *L'Administration préfectorale devra prévoir de reloger dans les HLM, à des conditions spéciales, les gens qui n'auraient pas les ressources suffisantes pour payer les loyers actuels (...).*

En conclusion, nous demandons à l'Administration d'éviter que la création de cet autoroute ne présente le moindre aspect anti-social, et qu'elle ne perde pas de vue que son premier devoir à remplir est un devoir d'humanité ».

(ces conclusions sont celles du Commissaire-Enquêteur : voir p. 84)

- Il semble qu'à Gentilly, le CM se fasse une raison : lors de ses deux réunions des 4 octobre et 21 décembre, s'il émet globalement un « *avis défavorable* » -c'est le minimum de solidarité que puisse attendre Arcueil-, il se contente de demander des raccordements de rues avec les terrains du Chaperon Vert, « *sur lesquels l'OPHLM de Gentilly-Arcueil projette la construction d'HLM* » (voir II-B-d).

- Quant à Arcueil, son CM se réunit une deuxième fois le 19 décembre. Il constate d'emblée « *l'unanimité de la population d'Arcueil contre le projet soumis à l'enquête* » (nous avons vu que 4 127 observations défavorables ont été déposées, sous forme de pétitions) :

« l'unanimité réalisée n'a pu l'être que parce que les intérêts vitaux d'Arcueil et de sa population sont touchés, et que celle-ci, informée par ses édiles, en a parfaitement conscience (...).

Le Conseil maintient (...) traduire authentiquement l'opinion de l'immense majorité de ses concitoyens en réclamant l'emploi des crédits disponibles en faveur d'une solution à la crise des logements ».

Il reprend certains éléments du rapport du commissaire-enquêteur pour y

répondre : remise en cause du principe de l'autoroute dans la traversée des villes, impossibilité de remplacer le centre social et sportif en cours de création, ou d'aménager des espaces verts :

« (Le CM) fait observer au Commissaire-Enquêteur qu'une route cimentée à grand débit, source d'émanations de vapeurs d'essence et autres gaz, ne saurait, sous peine de plaisanterie, être considérée comme « une réserve permanente d'air ».

Dans ces conditions, le CM d'Arcueil, unanime, confirme sa délibération précédente et se déclare contre la réalisation du projet présenté. »

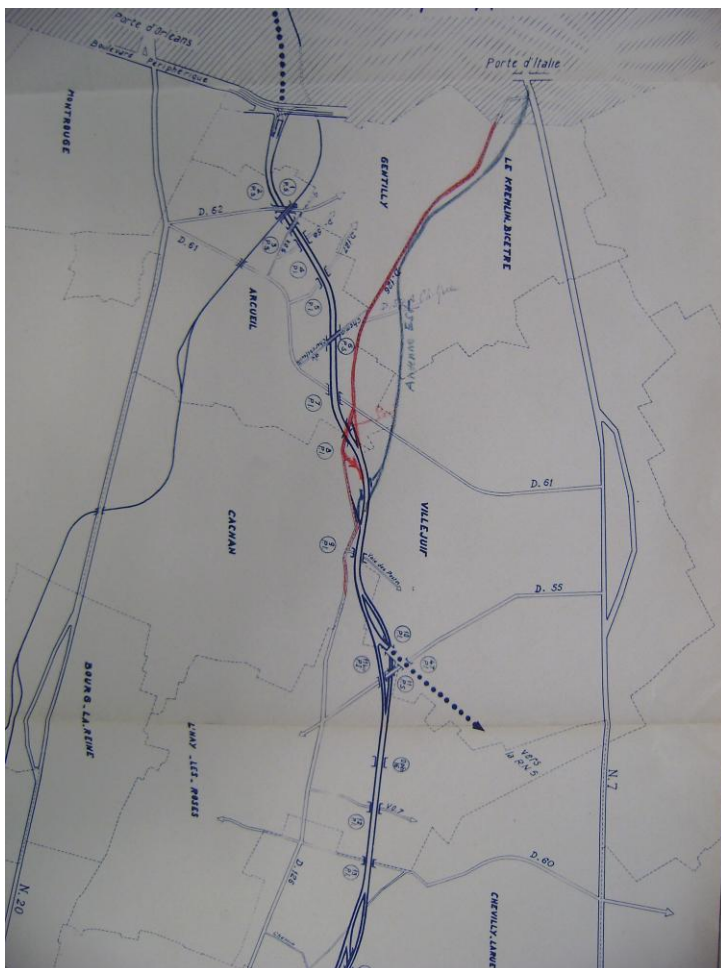
Certes, l'opposition au projet est réaffirmée, mais il faut bien constater qu'elle a considérablement perdu en virulence. On s'en tient maintenant à des généralités, et il semble qu'Arcueil rejoigne les positions plus modérées de ses voisines non-PCF (voir ci-dessus) : crise du logement, craintes pour les équipements communaux et le cadre de vie...

Il convient de rappeler que dans son rapport le Commissaire-Enquêteur, le Dr Thouvenel, avait usé d'un « langage social » très marqué (voir p. 83-84), ce qui a peut-être contribué à rassurer les élus d'Arcueil. Peut-être aussi la majorité communiste choisit-elle de « rogner les aspérités » de sa propagande afin de sauvegarder l'unanimité remarquable du Conseil Municipal.

Mais il est bien clair pour chacun que l'Autoroute du Sud, dont le tracé précis est arrêté depuis juin 1950, va devenir réalité. Il va s'agir maintenant pour les élus d'en atténuer les effets pour leurs concitoyens. C'est une nouvelle phase qui commence.

c – Arcueil : Etat des lieux avant l'arrivée de l'autoroute

Le tracé de l'autoroute à travers la proche banlieue Sud, approuvé par le CARP en juin 1950, puis par décision ministérielle du 2 juillet 1951, devient définitif et officiel avec le décret du 19 décembre 1952 approuvant le modificatif au PARP et valant DUP. Il est intéressant de dresser un « état des lieux préalable » sur la commune d'Arcueil, commune la plus touchée par l'arrivée de l'autoroute. Ceci est possible grâce à des documents un peu antérieurs émanant de la mairie, mais surtout de l'« Etat parcellaire » établi par les P&C en vue des expropriations.



Ce document présente l'intérêt de faire ressortir les limites des communes traversées (ou effleurées) par l'autoroute, ainsi que la voirie qu'il conviendra de maintenir d'une façon ou d'une autre : on voit que la commune d'Arcueil, de ce point de vue aussi, est celle qui connaît le plus fort impact du fait de l'autoroute.

A gauche la RN 20 et la ligne de Sceaux (simple trait), à droite la RN 7, avec la déviation de Villejuif (1933) ; remarquer, en pointillés, dans Paris la « pénétrante Denfert-Rochereau », et le départ de la « branche RN 5 », toutes deux non réalisées.

Document 40
AN-CAC 770633-51
Document de travail
(Dossier : Etude de la branche Est)

Ce tracé traverse la commune de Gentilly dans sa partie la plus étroite (environ 400 mètres), puis la partie Est d'Arcueil en diagonale sur 1,7 km ; il passe sur la limite des communes de Cachan et Villejuif, et sort de la zone alors urbanisée (L'Haÿ-les-Roses, Chevilly-Larue).

La quasi-totalité de la surface appréhendée sur Gentilly l'est sur le terrain dit du « Chaperon Vert », en bordure duquel a été construite avant-guerre la « chapelle de la Cité-Universitaire » ; ce terrain d'une surface totale de 17 ha environ⁸⁴ se poursuit sur Arcueil. Il est disputé autour de 1950 (voir p. 223-224) entre la Cité U., qui souhaite s'y étendre, les communes de Gentilly et Arcueil qui souhaitent y construire des HLM, et, nouveau venu, l'Etat, représenté par les P&C qui l'ont choisi dès les années 1940 pour y installer l'arrivée de l'Autoroute du Sud.

Cet extrait de la carte au 1/ 50 000° de 1933 permet de retrouver la configuration du bâti –et du non-bâti– sur Gentilly et Arcueil avant la définition du tracé de l'autoroute, qui se fauilera sur les espaces restés « blancs » au milieu de la carte (l'occupation du sol n'ayant guère changé, pour diverses raisons, entre 1933 et 1950) :

⁸⁴ - y compris les emplacements d'une usine à démolir et de la « Villa Mélanie », lotissement insalubre (voir p. 162)



ARCUEIL

Document 41

Carte SCA au 1 / 50 000° (mise à jour 1933)

En haut, Paris : le parc Montsouris, la Petite Ceinture (O-E), les boulevards des Maréchaux et la Cité U. Le trait noir oblique est la ligne de Sceaux. A gauche, la RN 20 et l'aqueduc de la Vanne (en souterrain) ; à l'extrême-gauche, Montrouge. A droite, Gentilly, le Kremlin-Bicêtre et son Hospice.

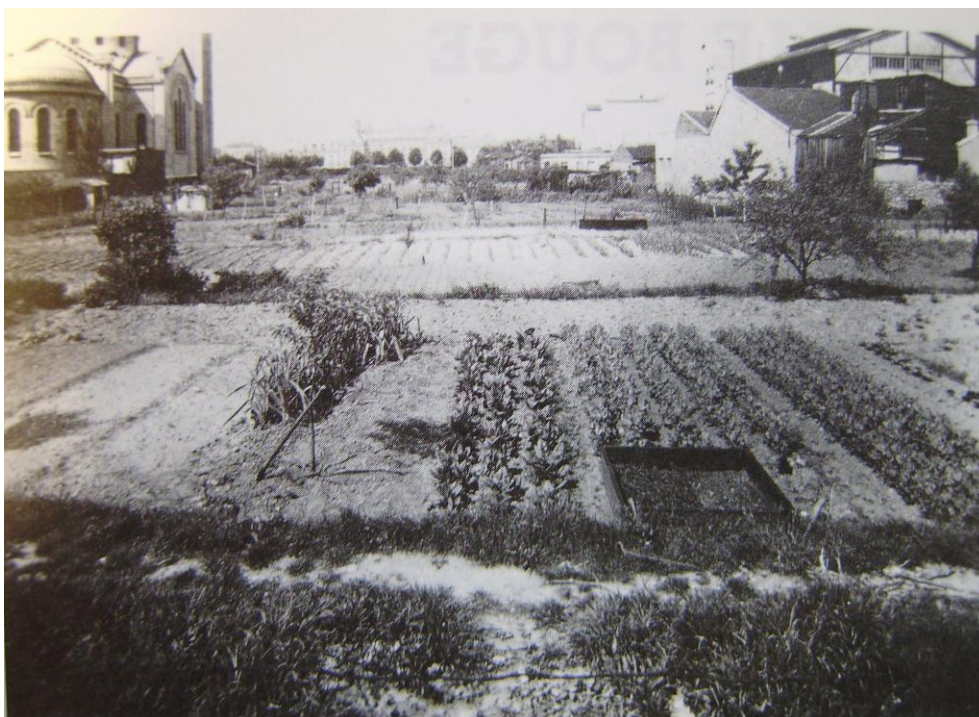
Les terrains du Chaperon Vert sont l'espace resté en blanc au milieu de la carte ; le tracé de l'Autoroute, légèrement en courbe vers la droite, lui fera emprunter les autres terrains encore « libres » jusqu'à la cote 42,3 de la carte, en évitant le centre urbanisé d'Arcueil (que le « tracé A » eût traversé –voir II-B-a)

On notera, à l'Ouest de la ligne de Sceaux, à proximité de la cote 64, une importante « biscuiterie » qui laissera la place à un entrepôt de l'Armée ; le terrain permettra la construction de la Maison des Examens (SIEC).

Comment se présentent, au début des années 50, ces terrains sur lesquels va passer l'Autoroute du Sud ?

Le terrain du « Chaperon Vert » est encore occupé par des « jardins ouvriers »⁸⁵ (voir photo page suivante). Une seule maison sera à démolir sur Gentilly : elle se trouve en bordure de ce terrain, au bout de la rue Pierre Marcel ; sa disparition permet l'amorce de la première courbe de l'autoroute, dont le passage en tranchée nécessite une large emprise. Celle-ci pénètre aussitôt sur le territoire d'Arcueil. Les dernières maisons de la rue des Champs-Élysées sont touchées (sur la carte ci-dessus, c'est la troisième rue –coudée- à l'Est des terrains du Chaperon Vert / voir « Affaire Dosset », p. 208 et suivantes).

⁸⁵ - selon Mme Leveau-Fernandez (13.02.2009)), sur Gentilly, ce terrain serait occupé par des jardins maraîchers ; mais sur Arcueil il ne s'agit que de « jardins ouvriers » (selon les documents, confirmés par Mme F. le 19.02.2009)



Document 42 : Les jardins ouvriers –ou maraîchers– du « Chaperon Vert », à l'emplacement de la tranchée de l'Autoroute du Sud.

A gauche, la « chapelle de la Cité Universitaire »

Bulletin de la Société d'Histoire de Gentilly – Décembre 1987- p. 26



Document 43 : Vue aérienne d' Arcueil, sur le tracé de la future autoroute

En haut à droite, la chapelle de la Cité Universitaire , et les terrains du Chaperon Vert

Transversalement, de gauche à droite, la « ligne de Sceaux » (à gauche, la station « Laplace »)

Au centre, l'imprimerie « Les Fils de Victor Michel » ; à gauche, un entrepôt de l'Armée (actuel SIEC)

M. Leveau-Fernandez / OPI-HLM d'Arcueil-Gentilly : 50 ans d'engagement (p. 15)



L'autoroute traverse encore une zone de jardins ouvriers, avant de parvenir à l'endroit délicat où la rue Jean Jaurès (RD 62) passe sous la ligne de Sceaux (ce qui contraindra à une configuration exceptionnelle de deux passages supérieurs au-dessus de l'autoroute : voir document 103, p. 310). En ce point, plusieurs maisons seront touchées. L'autoroute sort alors de sa tranchée et descend dans la vallée de la Bièvre en traversant des jardins ouvriers, puis un terrain vague en cours d'aménagement par la commune (stade Louis Frébault).

Le fond de la vallée (altitude : 45 m), de même que la rue F.-V. Raspail (CD 127) sont franchis par un viaduc (voir p. 215 à 220).

L'autoroute commence son ascension du coteau de la rive droite ; elle traverse une zone de carrières encore ouvertes, à l'Est du cimetière

avant d'atteindre le secteur du lotissement dit « du Plateau » (rues du Ricardo, Anatole France, du Dispensaire) qu'elle va fortement bousculer (une quarantaine de maisons).

Elle enjambe la rue Paul Doumer (CD 61) et recouvre le secteur rue Raymond Lefebvre / passage des Vaudenaires (une trentaine de maisons) ; enfin, elle pénètre sur le haut de Cachan, en direction de la Redoute des Hautes-Bruyères, point culminant du parcours (altitude : 95 m).

Document 44

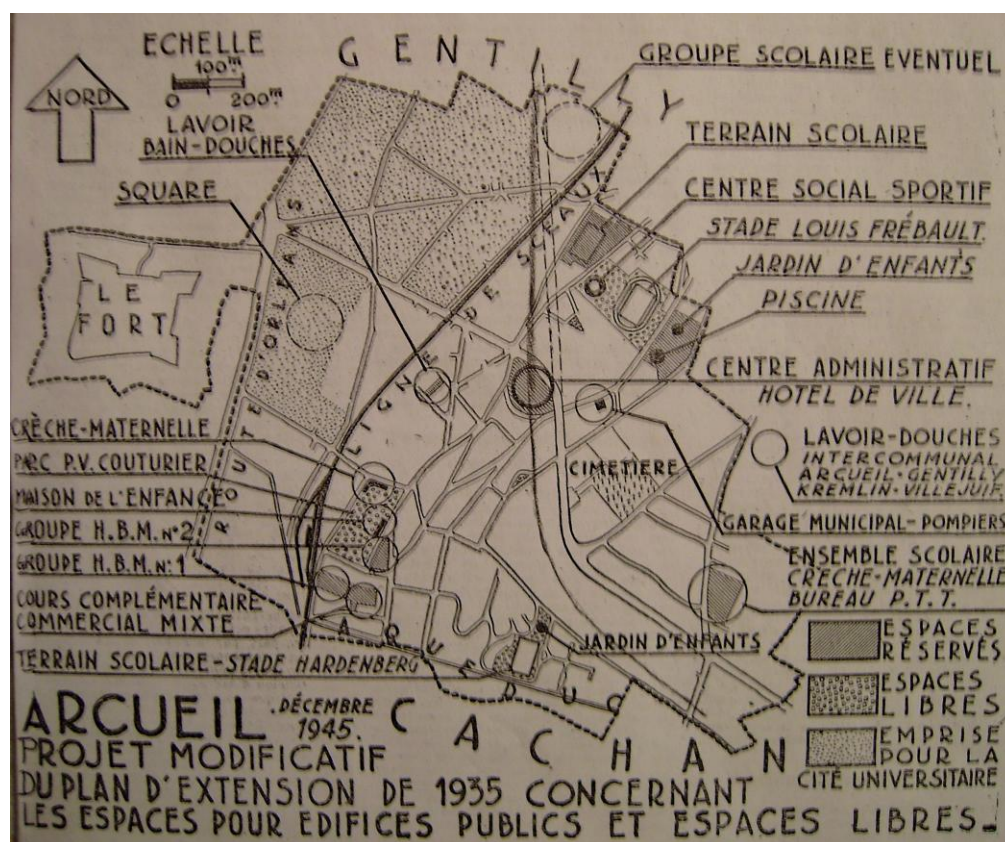
Plan au 1/2 000° extrait du dossier de « Consultation de la CCOI » 23 février 1953
AN-CAC 780154-37

En résumé : des jardins, des terrains vagues, des carrières, des habitations très modestes avec de nombreuses « annexes », comme on le verra plus loin; aucun immeuble à étages, aucune usine ; seul équipement public, le stade. On peut dire que le tracé choisi « limite la casse ».

En décembre 1945, Marius Sidobre, maire d'Arcueil, présente au CM un « Plan d'aménagement d'Arcueil »⁸⁶, rédigé –déjà... - par son adjoint Emile Bougard, qui sera le vrai responsable de l'urbanisme et du logement à Arcueil jusqu'en 1974 (en tant que maire-adjoint, comme on l'a vu précédemment, puis président de l'OPI-HLM Arcueil-Gentilly).

Ce document de huit pages commence par énumérer les projets du précédent « plan d'aménagement » approuvé en 1929 et modifié en 1935 (agrandissements ou créations d'écoles, espaces publics, élargissements et prolongements de chaussées...). Il s'agissait d'adapter les équipements communaux à la nouvelle configuration résultant de la « sécession » de Cachan en 1922 : c'est ce qu'on appelle alors le « recentrement d'Arcueil ».

Ce « Plan d'aménagement » est donc de nouveau modifié en 1945. Voici le plan de la commune avec l'ensemble des projets, anciens ou nouveaux :



Document 45

AN-CAC
780154-49

Extrait de la brochure « Le Plan d'Aménagement d'Arcueil »
(imprimée et diffusée par la mairie d'Arcueil en septembre 1947)

⁸⁶ - AN-CAC 770633-49

On remarque sur ce plan

- l'importance de l'«emprise pour la Cité U. », sans doute très théorique car la zone indiquée n'est pas vide, elle comporte alors des industries, des lotissements et des immeubles collectifs ;

- le grand nombre d'équipements prévus sur le futur tracé de l'autoroute : un groupe scolaire, un terrain scolaire (?), un centre social sportif, le stade Louis Frébault, un jardin d'enfants et une piscine ; et à proximité immédiate, un « ensemble scolaire » qui pourra effectivement être réalisé (Ecole Pauline Kergomard). Fort heureusement, en 1952, seul le stade Louis Frébault est en cours de réalisation.

Mais ce document présente un autre grand intérêt, c'est de dresser un tableau général en 1945 de la commune d'Arcueil, dont le cadre physique est dépeint sans fioritures :

« ...la presque totalité du sous-sol a été exploitée pour l'extraction de la pierre à bâtir et de la glaise. Outre les suggestions (sic) de construction, les dangers des glissements de terrain qu'ont créés et provoqués ces exploitations, il y a lieu d'insister sur la façon scandaleuse dont les remblais de carrières à ciel ouvert ont été faits, défigurant certains quartiers par la création de talus invraisemblables, transformant l'ancienne vallée de la Bièvre chantée par les poètes depuis le XVI^e s. en une vallée sans attrait et sans grâce ».

En 1945, l'une de ces carrières est encore en activité (voir document 37 - c'est, sur le « Plan d'Aménagement » ci-dessus, le quadrilatère à l'est du cimetière, sur lequel la commune ne prévoit rien... et pour cause !). Les « remblais de carrières à ciel ouvert » sont tous situés dans la partie Est de la commune ; « en disparaissant, (ces carrières) ont laissé à la Commune l'hypothèque d'un sol miné ou défiguré » ; leur nature les a rendus inconstructibles, et ils sont donc restés « terrains vagues⁸⁷ », ce qui va permettre (mais avec de fortes contraintes techniques) le passage de l'autoroute.

En ce qui concerne les autres activités : « Toutes les cultures, y compris les cultures maraîchères, ont disparu ».

Industries : « Arcueil ne possède pas de grosses industries, mais une industrie mécanique de moyenne importance ; une industrie alimentaire assez bien représentée par les biscuiteries ; l'industrie chimique et celle des blanchisseries, en voie de disparition ; quelques entreprises de bâtiment et travaux publics. La petite industrie et notamment l'industrie artisanale présente une certaine activité. »

Du point de vue démographique,

« la population d'Arcueil est avant tout une population ouvrière. »

⁸⁷ - le photographe Robert Doisneau, habitant Gentilly, a abondamment utilisé ces paysages des terrains vagues d'Arcueil, terrains de jeux rêvés pour les enfants...

L'étude faite par nous en 1936 (...) prouvait qu'une fraction très importante de la population ne disposait pas de moyens suffisants pour vivre décemment et se trouvait à cette époque dans un état de misère incontestable (les événements 39-45 permettent d'affirmer que ce caractère s'est encore accentué) »

« Entre les deux guerres, Arcueil détenait un triste record : le taux de mortalité par tuberculose y atteignait 20 % contre 11 % en moyenne nationale⁸⁸ ».

« En résumé, habitée par une population pauvre, composée en majorité de travailleurs qui vont porter dans d'autres localités la richesse que crée leur travail, ne disposant que d'une industrie secondaire, fournissant des revenus restreints, la Commune d'Arcueil, « commune-dortoir » et de configuration difficile, où toute réalisation se paie fort cher, ne dispose que de ressources très médiocres pour financer son plan d'extension.(...) Toute réalisation d'urbanisme est rendue très difficile par la configuration physique de notre ville, exagérée encore par les ouvrages d'art et les défigurations faites par l'homme, par les difficultés d'intercommunication entre les parties Est et Ouest, et aussi par la pauvreté certaine de la population ».

Au tournant des années 1950, l'irruption de l'autoroute va donc se surajouter à toutes ces contraintes de la commune d'Arcueil, et fortement compromettre la plupart des projets communaux. On conçoit l'amertume des élus, qui doivent renoncer à une part importante –et ancienne- de leur programme municipal pour satisfaire un projet national dont ils ne voient guère l'intérêt au niveau local.

Nous disposons d'un autre document offrant une description très fine de la seule zone concernée par les « expropriations Autoroute du Sud », mais sur tout son déroulé : c'est le « dossier parcellaire⁸⁹ » établi au début de 1953 pour les communes de Gentilly, Arcueil, Cachan et Villejuif en vue de la consultation de la Commission de Contrôle des Opérations Immobilières (CCOI). C'est un gros dossier comprenant plusieurs courriers, documents et plans à différentes échelles, mais surtout, ce qui nous intéresse ici, des « *Etats parcellaires par communes* ». Chacun donne le détail des propriétaires des parcelles concernées.

Selon un avis⁹⁰ du Service des Domaines en date du 11 avril 1953, l'emprise de l'Autoroute du Sud –dans sa définition de 1952- représente

- sur Gentilly : 23 796 m² soit 7 parcelles dont 1 maison et 2 annexes
- **sur Arcueil : 185 308 m² soit 150 parcelles dont 99 maisons et 90 annexes**
- sur Cachan : 5 198 m² soit 15 parcelles dont 11 maisons et 6 annexes
- sur Villejuif : 85 165 m² soit 68 parcelles dont 11 maisons

⁸⁸ - « *Silhouette : Arcueil, portrait de ville* » ouvrage collectif sous la direction de Amélie DREYFUS - Mairie d'Arcueil – 1996 (p. 31)

⁸⁹ - AN-CAC 780154-37

⁹⁰ - AN-CAC 780154-37

On mesure l'impact sur la commune d'Arcueil, aussi bien au regard de la surface à exproprier que du nombre de maisons à démolir –et du nombre de propriétaires concernés (même si toutes les parcelles ne sont pas forcément à exproprier intégralement). On remarque le nombre considérable d' « annexes », terme générique regroupant garages, ateliers, poulaillers, cabanes de toutes natures, dont certaines habitées...

L' « état parcellaire » d'Arcueil mentionne quant à lui 145 parcelles, parmi lesquelles

- 5 appartiennent à des sociétés privées ;
- 3 « à des associations ou collectivités (commune) ;
- 56 « à des particuliers domiciliés sur Arcueil, et dont la profession est indiquée ;
- 43 « à des particuliers domiciliés sur Arcueil, et dont la profession n'est pas indiquée ;
- 38 « à des particuliers non-domiciliés sur Arcueil.

Les sociétés privées sont la Société Civile du Chaperon Vert pour 1 ha 44 a à acquérir sur la commune d'Arcueil, sur une parcelle de 4 ha 3 a en « *jardins ouvriers* » ; la Société Parisienne d'Habitations, pour 94 a 28 ca de jardins ouvriers, en bordure de la Bièvre ; à côté, les Ets Antoine pour 70 a 13 ca avec « *hangar et atelier* » ; « La Persévérante », coopérative ouvrière du XV^e arrt de Paris, pour 15 a 45 ca (sur 42 a 18 ca) de jardins ouvriers, avenue Gabriel Péri ; Combarieu-Leblanc pour une carrière au 68, rue du Moulin de la Roche, d'une contenance totale de 5 ha 2 a (c'est la dernière carrière encore en activité).

La seule association concernée est la Société Evangélique « La Mission Populaire » -aussi dénommée « Fraternité Protestante » : la « Frat » pour les Arcueil-lais- (47, rue de Clichy à Paris) pour 12 a 68 ca (sur un terrain de 53 a 14 ca) ; parmi les collectivités, l'Assistance Publique pour 5 m² (sic) à prendre sur une parcelle de jardins ouvriers de 78 a 51 ca, et la commune d'Arcueil pour 1 ha 73 a sur son stade Louis Frébault (d'une contenance totale de 3 ha 35 a).

L'importance des jardins ouvriers (qui, en 1952 précisément, prennent le nom de « jardins familiaux ») ressort d'ores et déjà de ces données, qu'ils correspondent comme ici à l'exploitation, sans doute provisoire, de grandes parcelles, ou comme on le verra plus loin à des lots –parfois infimes : 203 m² !- non encore construits, situés dans des lotissements ; outre les 4 hectares du Chaperon Vert, ce ne sont pas moins de 3 ha 78 ca, appartenant presque intégralement à des sociétés ou particuliers non-domiciliés sur Arcueil (essentiellement à Paris), qui apparaissent pour l'ensemble des parcelles concernées par l'autoroute. On peut penser que d'anciennes carrières, une fois remblayées et recouvertes de terre plus ou moins arable, ont pu également être réaménagées en jardins.

Dans ces difficiles années d'après-guerre, ces jardins continuent à assurer une part appréciable de l'alimentation des familles ouvrières, peut-être domiciliées dans les arrondissements du Sud de Paris. Mais ils sont bien évidemment les cibles

toutes désignées des concepteurs d'équipements publics, grands dévoreurs d'espaces.

Les activités industrielles et commerciales, a contrario, sont très peu représentées sur ce ruban du tissu urbain : une société de décoration, « Moulage Artistique Moderne », 3/5, passage Boutet ; deux commerces de détail (une boucherie et une épicerie) sises à la même adresse, 116, avenue Gabriel Péri ; un garage (?) rue Raymond Lefebvre ; un « *hangar industriel* » (dépôt de bidons) rue du Moulin de la Roche ; enfin, rue du Dispensaire, une « *tannerie* » au n° 25 et un « *atelier avec deux hangars* » (le propriétaire est « *camionneur* ») au n° 15. La tannerie nous rappelle combien cette activité a été longtemps importante tout le long de la vallée de la Bièvre, y compris dans Paris (plusieurs sont encore expressément indiquées sur la carte de 1933 – voir document 41). Le tout relève de l' « *industrie artisanale* » mentionnée dans le rapport de Bougard en décembre 1945 (Mme Simone F. m'a signalé l'importance du petit appareillage médical, dans des ateliers de une, deux ou trois personnes).

Parmi les 56 propriétaires domiciliés à Arcueil –mais pas forcément sur la parcelle visée, laquelle est peut-être louée, comme on le verra plus loin, ou non-bâtie- on relève

- 11 fonctionnaires (2 infirmiers, 3 / Police, 2 / PTT, 4 divers) ;
- 20 artisans dont sept / gros-œuvre du bâtiment (cimentier, maçon, démolisseur, entreprise TP...) six / second œuvre (plombier, électricien, menuisier...) quatre / artisanats divers (tanneurs, clicheur⁹¹, brocheur, vannier) trois / « camionneurs », fardier...
- 13 employés ou salariés dont dix / dans l'industrie (mécaniciens, contremaîtres, ingénieurs...) trois / dans la banque et l'assurance
- 5 « maraîchers » (+ 1 « *journalière* ») peut-être retraités, ou exploitant ailleurs, car seulement 3 ares de « jardins maraîchers » sont mentionnés
- 6 « commerce » : 4 commerçants et 2 employés

C'est bien l'image d'une banlieue populaire qui ressort de cette coupe sociologique due à l'arbitraire d'un tracé autoroutier : petits fonctionnaires –mais aucun enseignant-, nombre important d'artisans du bâtiment, de mécaniciens, une poignée de petits commerçants...

Très peu de noms de consonance étrangère, sauf italienne (Bevilacqua, Galli, Mariotti, Tognoli, Martino...), ce qui atteste une implantation déjà ancienne, mais des patronymes issus des « quatre coins de l'Hexagone » : bretons, flamands, alsaciens, occitans... D'ailleurs, le maire, Marius Sidobre, est gascon, et son adjoint, Emile Bougard, est creusois⁹²... d'origine, puisque né à Arcueil en 1903.

⁹¹ - la présence de ces artisans est peut-être à rapprocher de la présence à Arcueil de l'imprimerie « Les Fils de Victor Michel » (voir ci-dessus)

⁹² - « *Silhouette : Arcueil, portrait de ville* » ouvrage cité - p. 31

Cependant, 81 de ces 145 parcelles sont louées (le nom du locataire figure sans plus de renseignements) : il s'agit toujours de parcelles construites. On peut penser que des parcelles non-bâties, par exemple des jardins, peuvent également être louées, mais que dans ce cas il s'agit de location verbale, ne donnant aucun droit lors de l'expropriation, et qu'ainsi on n'a pas jugé utile de le mentionner. Parmi les noms des locataires, on relève un nom arménien ⁹³ (Demirdjian) et un nom portugais (De Souza).

Selon ce document, 89 maisons (soit environ 150 logements) sont directement touchées par l'expropriation, et destinées à la démolition ; 26 autres se trouvent sur des parcelles partiellement touchées, mais ne sont pas elles-mêmes menacées (les premiers documents relatifs au second tracé de l'Autoroute du Sud faisaient état de 123 maisons à démolir sur Arcueil, mais ce chiffre, qui apparemment ne tenait pas compte de cette distinction, a été ensuite rectifié). Bien entendu, ce chiffre de 89 recouvre une grande variété d'habitations, depuis les « *baraques à usage d'habitations* » -trois sont mentionnées- jusqu'à un habitat semi-collectif (exemples : le propriétaire + six locataires au 79, rue Gabriel Péri ; 14 locataires en deux maisons au 106 rue P. Vaillant-Couturier, mais ici, « *les pourparlers sont en cours avec le propriétaire pour procéder au rescindement du bâtiment en cause (quatre logements intéressés).* »

Des indications en signes cabalistiques⁹⁴ -0E PS, 0E BrS, 1E PM...-, pas toujours présentes, donnent une description minimale de ces constructions (elles figurent bien évidemment à l'intention des fonctionnaires de la CCOI, pour qui elles constituent un élément important d'estimation) :

- 31 « 0E PS » : pas d'étage – pierre sèche (en général, résidus de carrière) ;
- 7 « 0E Br S –ou BS) : pas d'étage – brique sèche (ou parpaings de mâchefer ?)
- 4 « 0E PM » : pas d'étage – pierre meulière
- 2 « 0E PV » : pas d'étage - pierre ?
- 2 « 0E » : pas d'étage

Si l'on ajoute les trois « baraques », on obtient un total de 49 habitations sans étage.

- 15 « 1E PS » : un étage – pierre sèche
- 9 « 1E Br S » : un étage – brique sèche
- 1 « 1E PM » : un étage – pierre meulière
- 1 « EBM » : ?

soit un total de 26 constructions avec un étage.

⁹³ - Dans l'entre-deux-guerres, une communauté arménienne s'était installée à Gentilly / Le K-B, dans le quartier des Sablons (voir état parcellaire 1^o tracé, mars 1937 - AN-CAC 780154-21)

⁹⁴ - et dont je dois la compréhension à M. Georges Reverdy, que je remercie



Documents 46 et 47 Deux habitations d'Arcueil expropriées pour l'autoroute (clichés Chevojon)

Adresse non indiquée

110, avenue Gabriel Péri

AM Arcueil - sans cote

Cette rapide exploitation des chiffres et des données de 1953, d'où ressortent la prédominance des constructions basses sur petites parcelles, le nombre très restreint de maisons en meulière (mieux considérée que les autres matériaux rencontrés ici), mais aussi la présence d'un grand nombre de « bâtiments annexes » - 61 « remises », 8 « garages »...- confirme l'aspect généralement rudimentaire de l'habitat, et la présence d'une population très modeste, voire misérable, vivant dans un inconfort total –et une forte surpopulation. Nous touchons là la réalité de la « crise du logement » des années 50 ; l'événement qui la symbolise –l'appel de l'abbé Pierre- aura lieu l'année suivante.

Cependant, le pire se trouve à l'autre extrémité de la commune, en limite du « Chaperon Vert » : c'est la « Villa Mélanie ». « *Les plus pauvres (y) trouvaient refuge ; ils s'entassaient dans des baraques en bois, sans eau, sans égout, sans sanitaire* ». ⁹⁵

« Au niveau de l'entrée de la cité du Chaperon Vert débouchait autrefois la Villa Mélanie, fouillis de ruelles contournant de très modestes maisons en bois, parfois sur sol en terre battue et toits de tôle ondulée. Là vivaient (...) 80 foyers arcueillais, qu'une seule borne-fontaine alimentait » ⁹⁶



Document 48

La borne-fontaine de la Villa Mélanie

Cliché D.R.

Jacques VARIN « Mémoires d'Arcueil »
Editions « Temps actuels » p. 152

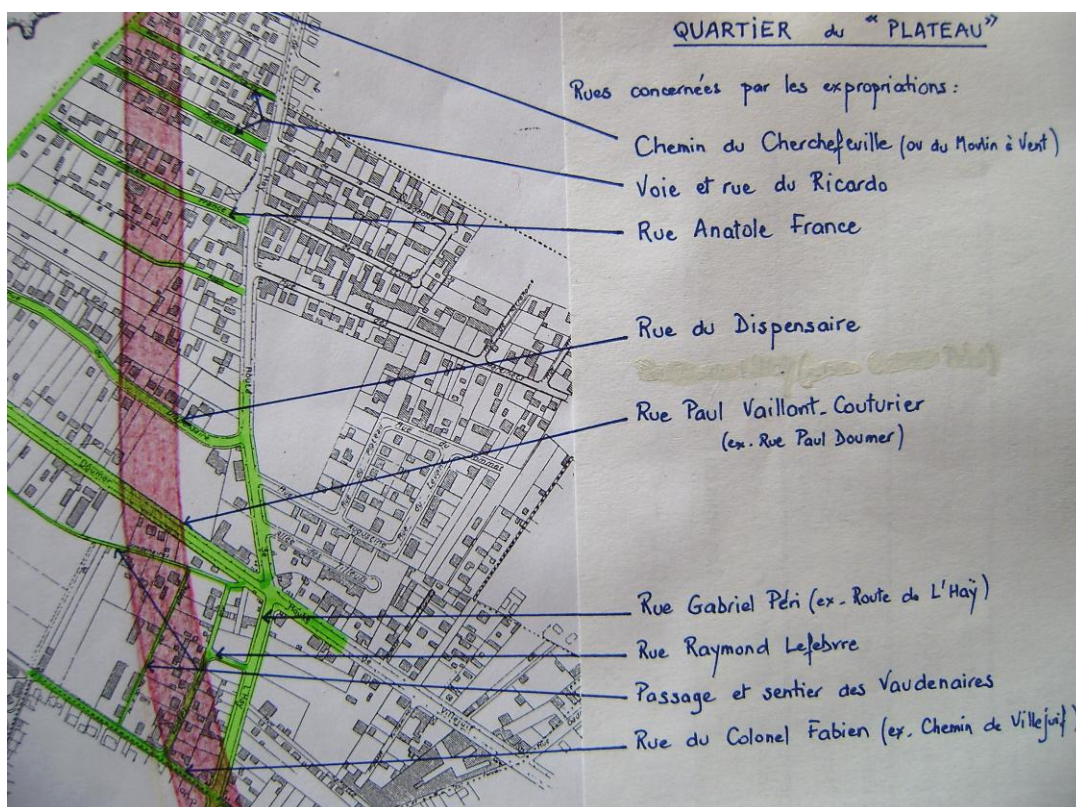
⁹⁵ - « Silhouette – Arcueil, portrait de ville » (ouvrage cité) p. 31

⁹⁶ - Robert TOUCHET « Arcueil – Rues d'hier et d'aujourd'hui » - Centre Culturel Erik Satie – Arcueil - 2006 (p. 99)

Cette « villa », qu'on appellerait plus justement aujourd'hui « bidonville », n'est pas précisément sur le tracé de l'autoroute, mais à proximité ; son emprise sera toutefois englobée dans l'aménagement de la Cité du Chaperon Vert, et ses habitants y seront relogés, ainsi que dans d'autres HLM de la commune. C'est peut-être une illustration de l'argument avancé en 1951, comme on l'a vu, selon lequel certains habitants d'Arcueil « *ne pourraient que gagner au change* », et pour la commune, « *l'autoroute présente plus d'avantages que d'inconvénients* ».

Cependant, le quartier qui paiera le plus lourd tribut à l'autoroute reste celui du « Plateau ». Il avait été clairement individualisé dans le « Plan d'aménagement » de 1945 :

« Le développement urbain (...) ne présente aucun caractère d'unité : trois grandes zones de peuplement bien distinctes : entre la RN 20 et la ligne de Sceaux, dans le fond de la vallée (centre ancien, église, mairie...), et versant Est de chaque côté de la route de L'Hay (CD 61) ».



Document 49

Détail du document 37 (document personnel sur fond de carte « géomètre » années 1940)

Le même état parcellaire de 1953 nous permet de situer de façon précise, rue par rue, les maisons à exproprier sur Arcueil (du Nord au Sud) :

Avenue Jean Jaurès	3	)	
Route de Stalingrad	3	)	hors plan ci-dessus
Avenue F.-V. Raspail	2	)	
Chemin du Cherchefeuille	3		
Voie et rue du Ricardo	10		

Rue Anatole France	15
Impasse Duroc	3
Rue du Dispensaire	14
Av. Gabriel Péri (CD 126)	9
Av. P. Vaillant-Couturier (CD 61)	10
Sentier des Vaudenaires	4
Rue Raymond Lefebvre	9
Rue du Colonel Fabien	<u>6</u>
T = 91	

En 1966, Eve-Laure Michelin, dans son mémoire de DES⁹⁷ intitulé : « *Etude physionomique d'une commune de banlieue : Arcueil* » décrit ce quartier :

« Ce quartier a une forte personnalité qui lui vient de son excentricité et de son isolement par rapport à Arcueil. Entièrement vide de constructions jusqu'en 1900, il s'est couvert en quelques décennies d'une multitude de pavillons, organisés autour de nouvelles rues (...). Les terrains nus y sont encore vastes, sous la forme des anciennes pièces de culture (secteur non bâti : 30 %).

(L'habitat est) du type pavillonnaire inférieur : on peut penser que les terrains de ce quartier, éloigné du centre et du métro, se sont vendus à bas prix à une clientèle assez pauvre. (...) La majorité des logements ne possède même pas le confort élémentaire : plus de la moitié n'ont pas de WC intérieurs, plus de 60% n'ont pas de baignoire ou de douche, ni le chauffage central.

L'inconfort des logements n'est même pas compensé, comme il l'est dans le centre, par un aménagement public très poussé : en effet, le raccordement à l'égout, l'alimentation en gaz de ville, la voirie, sont loin d'être parfaits ; l'aménagement des lotissements, tous défectueux⁹⁸, n'a pas été systématiquement réalisé ni totalement achevé.

La population, si elle n'y est pas dense, ne s'entasse pas moins dans de petits logements : le nombre de personnes par pièce y est plus élevé que dans tous les quartiers similaires, et les logements surpeuplés y sont nombreux. La population y est également plus jeune et plus pauvre que dans toutes les autres zones pavillonnaires.

Tant par sa configuration que par ses composantes immobilières et sociales, le quartier du Plateau (...) ressort comme l'un des plus déshérités de la commune ».

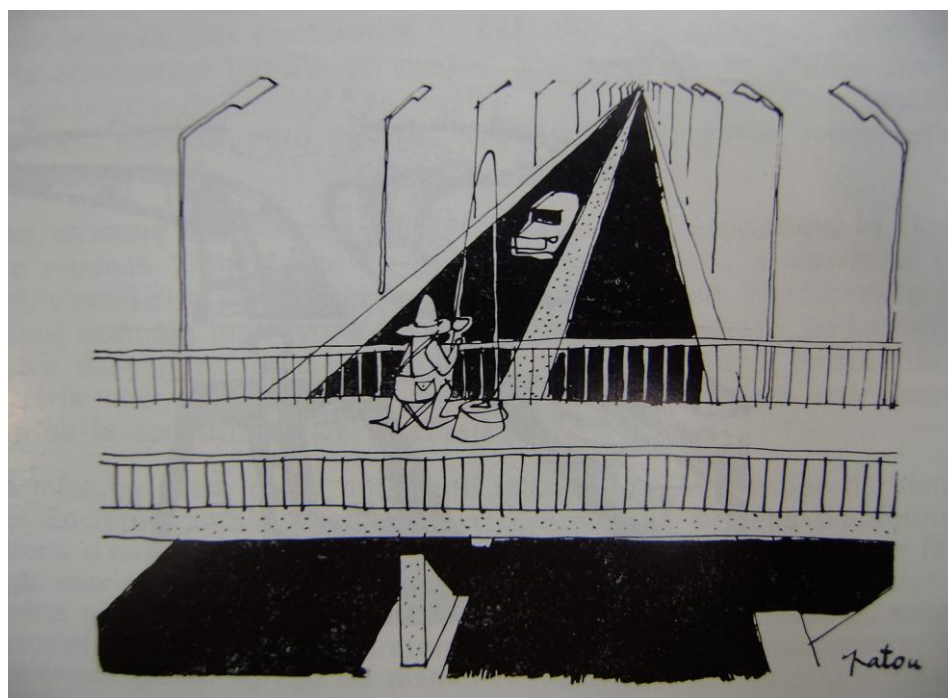
Ce tableau, répétons-le, a été dressé en 1966 : il est permis de penser qu'il eût été certainement bien plus noir encore quinze ans plus tôt, au moment de l'arrivée de l'autoroute..

⁹⁷ - Mémoire sous la direction de Pierre George - IGUP Paris (cote : D 1005)

⁹⁸ - Sur les « lotissements défectueux » de l'entre-deux-guerres, voir Annie FOURCAUT, *La banlieue en morceaux*, Grâne Créaphis 2000 (particulièrement chapitres 3 et 8)

Et pourtant... Mme Simone F., qui a habité entre 1946 et 1959 au 4, rue du Dispensaire (un logement en location de deux pièces avec eau et électricité, cuisine à charbon), témoigne aujourd'hui⁹⁹ : *« C'était un village, tout près de Paris. Tout le monde se connaissait. Il y avait beaucoup de chiffonniers à proximité, certains avaient des ânes pour tirer leur charrette. Il y avait encore de grands vergers, par exemple en face de chez moi ; c'était merveilleux au printemps ».*

Il sera intéressant d'étudier dans le chapitre suivant la façon dont les habitants d'Arcueil, c'est-à-dire essentiellement ceux de ce quartier déjà extrêmement fragile, réagiront à la menace de l'autoroute, et quel sera le rôle de coordination de la municipalité, elle-même atteinte dans ses équipements, ses projets et son fonctionnement quotidien.



Dessin de Patou Bulletin du PCM

⁹⁹ - Entretien du 19.02.2009

B - Arcueil : Expropriations et relogement

Présenté dans ses grandes lignes en 1947, le tracé définitif de l'Autoroute du Sud à travers Arcueil est arrêté en juin 1950 (voir chapitre précédent). Il va bouleverser des quartiers très modestes de cette ville, un habitat le plus souvent précaire de lotissements défectueux. La conséquence immédiate –mais qui constitue également la condition nécessaire à l'ouverture du chantier- est l'obligation légale d'indemniser les propriétaires expropriés, mais aussi de reloger tous les habitants expulsés, qu'ils soient propriétaires ou locataires.

a- La définition des tâches et leur répartition entre les services de l'Etat

Dès le 7 février 1950, Lévy fait savoir¹⁰⁰ à l'IC-SSA Moch que « *M. Rumppler (Directeur des Routes) est d'accord qu'un programme de relogement de grande valeur urbanistique doit être établi sur les crédits de l'opération (de l'Autoroute du Sud).* » On voit combien, dès l'origine, les décideurs ministériels sont conscients de leurs obligations de relogement, intimement liées au projet, y compris dans ses aspects financiers.

En cette année 1951 qui voit finaliser le tracé de l'autoroute, les services des P&C commencent à définir leur stratégie en vue du « *dégagement des emprises* » : expression hautement technocratique s'il en est... C'est l'objet d'une note¹⁰¹ de l'ingénieur de l'arrondissement Sud G. Dreyfus à Lévy, en date du 12 novembre 1951 : après un tableau du « nombre de pavillons » par communes –dont 123 à Arcueil, sur un total de 160-, il précise :

« Le cas d'Arcueil reste seul à examiner en détail : c'est là que se présentent les difficultés les plus graves.

La Municipalité serait, en principe, d'accord –toutes réserves faites sur le principe même de la réalisation de l'Autoroute- pour faire assumer par l'OPI-HLM les constructions nécessaires au relogement des expropriés, et pour grouper les propriétaires dépossédés en vue de leur permettre de bénéficier des conditions les plus favorables en ce qui concerne les prêts et les primes à la construction.

Les relogements pourraient donc se faire sous l'une des formes suivantes :

-relogement par l'OPI-HLM des locataires ou des propriétaires-occupants qui accepteraient cette solution en collectif ou en pavillons individuels ;

-relogement en constructions individuelles de propriétaires-occupants qui manifesteraient le désir de se rétablir dans leur situation actuelle :

¹⁰⁰ - Note - AN-CAC 770633-49

¹⁰¹ - AN-CAC 770633-47

- expropriés désirant se rétablir en pavillons isolés avec prime à la reconstruction, en bénéficiant ou non d'un emprunt à long terme de 60 % ;
- expropriés disposant de 20 % du prix de la reconstruction et s'affiliant à une Société de Crédit Immobilier, à condition qu'ils disposent du terrain et qu'ils réunissent un certain nombre de conditions (revenu, salaire, âge permettant le remboursement avant 65 ans, situation de famille)
- expropriés ne disposant que de 10 % du prix de la reconstruction et s'affiliant à une Coopérative d'HLM à créer ou existante. (...)

En ce qui concerne le relogement en collectif par l'OPI-HLM, la Commune serait disposée à prévoir les logements dans l'un des groupes en projet ; le programme de l'OPI-HLM d'Arcueil-Gentilly est en effet très vaste, et la Municipalité considère comme bloquée à son profit une grande partie des terrains disponibles sur la Commune (...)

(...) Il est difficile de pousser plus avant cette étude avant de connaître, à la suite d'enquêtes individuelles, le désir et les possibilités de chaque occupant et le nombre approximatif de foyers à reconstituer pour chacune des solutions préconisées ; le moment n'est pas encore favorable pour effectuer cette enquête, longue et délicate, et il me paraît nécessaire d'attendre au moins le résultat de l'enquête en cours et l'inscription du projet d'autoroute au PARP (...)»

Aux yeux des P&C, qui envisagent tous les cas de figures en ce qui concerne les diverses formes que prendra le relogement, la collaboration avec les communes est indispensable, et, malgré leurs « réserves sur le principe même » de l'autoroute, et même leur violente campagne contre « l'autoroute de guerre » (voir chapitre précédent), on veut croire que les élus locaux n'ont pas fermé toutes les voies de la négociation.

« *L'examen en détail* » a lieu en fait au même moment, sous forme d'une « *étude sur le plan parcellaire* » effectuée par le SSA : c'est une ébauche du plan parcellaire étudié dans le chapitre précédent, qui sera mis au point début 1953. Moch en rend compte¹⁰² le 24 novembre 1951 à Lévy, sous la forme d'un état /rues par rues des diverses constructions à exproprier : pavillons, remises, garages, ateliers, etc... Cet état est accompagné d'une note importante :

« Si cet état accuse un nombre de pavillons pour Arcueil de 77 au lieu de 123 que je vous avais indiqué, il y a par contre des remises et des hangars, et, faute de pouvoir effectuer actuellement une enquête directe, je ne peux pas savoir si certains de ces hangars ne sont pas habités. »

(nous avons déjà remarqué l'imprécision des recensements du bâti, dans la mesure où la nuance est mince –à Arcueil, en 1951...- entre « pavillon » et « remise » ou « garage »)

¹⁰² - AN-CAC 770633-49

La note précédemment évoquée de Dreyfus (12 novembre 1951) donne lieu par ailleurs à une « mise au point » de la part de P. Moch¹⁰³ (14 janvier 1952), adressée à Lévy :

« il est admis (...) que la valeur vénale d'un bâtiment à usage d'habitation est différente selon qu'il est vendu « libre » ou « occupé »¹⁰⁴. L'acquisition à l'amiable d'un immeuble se présente donc sous deux formes différentes :

1° - Immeuble vendu « libre » : La valeur est alors assez voisine de la valeur de construction (sauf vétusté). L'Administration n'a pas à se préoccuper du relogement.(...)

2° - Immeuble vendu « occupé » : valeur beaucoup plus faible (minoration environ 40%). L'Administration doit se préoccuper du relogement :

*- en HLM (immeuble collectif ou pavillon individuel). Mais il intervient souvent une différence de prix de loyer due aux différences de surface et de confort -pour les salariés : différence amortie par la prime de logement.
- pour les non-salariés (retraités, etc...), il faudrait peut-être consentir des loyers à prix spécialement faibles.*

- nouvelle propriété, par l'intermédiaire de l'Office HLM ou d'une Coopérative de construction ; prêts à taux réduit de l'Etat (...)

Du point de vue des crédits mêmes affectés à l'Autoroute, l'acquisition d'un immeuble « occupé » revient moins cher qu'un immeuble « libre », mais du point de vue général, les finances publiques, qui fournissent un prêt à taux réduit, n'y trouvent pas d'avantages ».

Quelques mois plus tard (note¹⁰⁵ à l'IC Cosmi, 4 octobre 1952) Moch résumera sa position, confirmant son souci des deniers publics :

« Ce qui importe, c'est de savoir si l'exproprié cède son immeuble « libre », ou bien s'il ne veut faire aucun effort pour se reloger (auquel cas il cède son immeuble « occupé », la valeur vénale en étant faible) »

Il s'agit là, comme on le voit, de réflexions « à usage interne », entre responsables des P&C ; elles ne sont bien évidemment pas portées à la connaissance des élus locaux, et encore moins des «expulsables ».

En février 1952, Bougard remet à l'I-TPE Mouzon, à l'intention de ses supérieurs, un exemplaire du rapport de l'OPI-HLM faisant le point sur les besoins en logements sur Arcueil et Gentilly. Mouzon est l'interlocuteur « de premier rang » des élus, mais semble aussi avoir été nommé responsable de toutes les expropriations nécessaires à l'autoroute pour le département de la Seine ; il précise dans sa note d'accompagnement¹⁰⁶ :

¹⁰³ - AN-CAC 770633-47

¹⁰⁴ - il s'agit là d'une distinction fondamentale et constamment respectée lors des procédures d'expropriation : le prix varie en conséquence du simple au double (voir aussi Savigny, p. 302-304)

¹⁰⁵ - AN-CAC 770633-47

¹⁰⁶ - 20 février 1952 (AN-CAC 770633-49)

« Nous aurons d'autre part à prendre un accord avec l'Office pour le relogement des expropriés de l'Autoroute du Sud. Je pense que l'entrevue sollicitée par les dirigeants de l'Office ne serait pas sans intérêt pour nous ».

tandis que Dreyfus ajoute en bas de note :

« les termes du rapport relatifs aux expropriés de l'Autoroute sont très modérés, et pour la première fois l'Office, émanation des deux Municipalités, semble admettre l'éventualité de la réalisation de l'Autoroute. J'estime avec M. Mouzon qu'il y aurait le plus grand intérêt à ce que les responsables de l'Office soient reçus par M. l'IC ; peut-être est-il souhaitable que l'on attende la DUP si celle-ci ne doit pas trop tarder, et la DM fixant le principe du financement par l'Etat des opérations de relogement ».

Mais la distinction que s'efforcent d'observer les responsables –élus et fonctionnaires- entre les différentes catégories de demandeurs de logements est mise à mal par les effets inattendus de la grande pénurie, si l'on lit entre les lignes de cette note¹⁰⁷ adressée le 19 septembre 1952 par G. Riant, I-TPE au SSA, à son chef Moch :

« J'ai l'honneur de vous signaler que de récentes tournées sur le terrain à Arcueil, Cachan et Villejuif ont fait apparaître une augmentation sensible du nombre d'habitants qui devraient être relogés par rapport à l'étude du 25 novembre 1951, complétée par le plan parcellaire provisoire du 15 juillet 1952.

En effet, d'une part, nous avons constaté que les immeubles indiqués sur le Plan comme « remises » ou « hangars » étaient en fait utilisés comme locaux d'habitation, grâce à un aménagement sommaire, tout en gardant le caractère de constructions légères. Cette constatation s'impose notamment entre la rue Anatole France et la rue du Dispensaire à Arcueil, et entre la rue du Colonel Fabien et l'impasse Lavoisier à Cachan et Villejuif.

Par ailleurs, pour autant que l'on puisse se baser sur une impression visuelle, les pavillons proprement dits semblent être plus abondamment occupés que précédemment. Il nous paraît à craindre que cette augmentation de la population dans la zone intéressée aille en s'accroissant. »

G. Riant ne voudrait-il pas insinuer que des familles s'installent en grand nombre, et dans des conditions toujours plus précaires, sur le futur tracé de l'autoroute, afin de bénéficier bientôt du droit automatique au relogement¹⁰⁸?

Moch transmet aussitôt cette note à Lévy, en l'accompagnant des mises en garde suivantes :

« La question du surlogement des immeubles d'habitation est insoluble si l'on ne pose le principe que les expropriés n'ont droit qu'au même nombre de pièces habitables.

¹⁰⁷ - AN-CAC 770633-47

¹⁰⁸ - Ceci m'a été confirmé le 19.02.2009 par Mme F., qui habitait au 4, rue du Dispensaire : « Les gens qui habitaient là faisaient venir des parents ou des amis, et ceux-ci s'installaient même dans des cabanes de jardin ».

Celle de l'occupation des remises ou hangars m'apparaît difficile à résoudre : les indemnités d'expropriation ne permettront pas de rebâtir, et il est à craindre que souvent les occupants ne pourront payer les loyers d'appartements HLM. »

On voit combien les responsables des P&C sont conscients de la difficulté de la tâche, amplifiée par la situation sociale du moment. Ils souhaiteraient n'avoir à prendre en charge que le relogement des seuls habitants « anciens » des maisons expropriées, et dans des conditions en principe identiques, du moins en ce qui concerne le nombre de pièces ; mais les revenus des familles sont si restreints que Moch doute même de la possibilité d'une installation en HLM...

On touche là la réalité sociale de la classe ouvrière au début des Trente Glorieuses –mais on peut penser que l'élévation du niveau de vie dans les années 50, « favorisée » par les semaines de travail de 48 heures et plus, contribuera à résoudre ce problème qui, en 1952, paraît « insoluble ».

En attendant, il s'agit d'atténuer les coûts –et les traumatismes- en maintenant autant que possible les habitants expropriés sur le reliquat de leur parcelle, ou sur des reliquats de parcelles voisines. C'est ainsi que Riant effectue deux tournées approfondies, les 25 et 26 septembre 1952, en compagnie de Dreyfus et Mouzon, sur tout le tracé entre Arcueil et Chevilly-Larue. Objet : « *Examen de la possibilité de déplacement d'immeubles à usage d'habitation* ». Le rapport¹⁰⁹ établi à l'issue de ces deux journées « sur le terrain » recense, sur cinq pages, toutes les éventualités repérées par les trois ingénieurs : on jugera de la finesse de leur travail au vu de ces quelques extraits :

« Déplacement du 71 rue Ernest Renan sur le terrain du 65 rue Ernest Renan. L'occupant, dentiste, serait consentant.

Rue de Stalingrad : Les deux constructions de la parcelle N 35 sont de trop mauvaise qualité pour que l'on puisse envisager un déplacement, surtout dans le terrain douteux¹¹⁰ de cette zone.(...)

Rue du Dispensaire : Les n° 24, 26, 28, 15, 17, 9 et 7 sont déplaçables. Le n° 24 pourrait être déplacé dans le terrain nu du n° 16. Les n° 26 et 28 pourraient être amenés sur le terrain au coin du CD 126.(...) L'habitation légère mais convenable du n° 11 pourrait être démontée et reconstituée dans une autre partie de la parcelle Z 149. (...)

En définitive, dans le département de la Seine, sous réserve de la facilité d'acquérir les terrains nécessaires et d'obtenir l'accord des propriétaires intéressés, on pourrait considérer comme techniquement possible le déplacement de 33 bâtiments, dont 27 à Arcueil. »

Reste à savoir ce que l'on peut entendre par le terme de « déplacement d'immeuble¹¹¹ », qui n'est pas sans revêtir un aspect surréaliste...

¹⁰⁹ - AN-CAC 770633-47

¹¹⁰ - comprendre : présence de carrières remblayées, ou souterraines

¹¹¹ M. Georges Reverdy lui-même, que j'ai interrogé à ce sujet, reste dubitatif : il n' imagine pas de « déplacement » pour d'autre bâtiment qu'un monument historique...

A la fin de 1952, les responsables des P&C ont recensé les problèmes de relogement engendrés par le tracé précédemment défini et ont arrêté leur stratégie, en fonction des contraintes légales. Il s'agit maintenant pour les P&C de trouver des solutions de relogement « sur place ». C'est dans ce but que Moch écrit au MRU¹¹² (Service des Affaires Foncières et de l'Habitat) le 22 octobre 1952 :

« La construction de l'Autoroute du Sud doit entraîner la démolition d'un certain nombre de petits pavillons d'habitation. Le relogement de leurs habitants doit, conformément à la loi du 1^{er} septembre 1948 sur les loyers, être assuré avant leur éviction ; et ce relogement, en vertu de la loi du 24 mai 1951, relève de l'autorité du MRU. Mais cette question conditionnant les travaux de l'Autoroute, le MTP ne peut manquer de s'en préoccuper vivement.

En dehors de pavillons plus ou moins dispersés, et pour lesquels le relogement pourra faire l'objet de solutions peut-être individuelles, un groupe d'une centaine de pavillons sur la Commune d'Arcueil (...) doit faire l'objet d'une solution d'ensemble. S'agissant généralement de propriétaires habitant leurs propres pavillons, cette solution doit viser à leur redonner à proximité immédiate de leurs propriétés actuelles de nouveaux pavillons leur offrant des facilités d'habitat au moins comparables aux anciennes.

Un terrain nu, de quelques parcelles, faisant au total 36 000 m² (...) semble pouvoir être acquis à l'amiable pour un prix moyen ne dépassant pas 1000 F¹¹³ le m²(...). Une fois acquis, il pourrait être aménagé avec une participation du MTP, et un ensemble de constructions individuelles serait, dans des conditions économiques, édifié pour permettre le relogement des expropriés (modalités de financement). L'ensemble immobilier serait complété par quelques bâtiments collectifs du type HLM pour loger notamment les locataires ne disposant pas de possibilités financières pour pouvoir devenir propriétaires.(...)

S'agissant d'une importante opération d'urbanisme, je suggère que l'acquisition du terrain soit effectuée par le MRU, sur les ressources du Fonds National d'Aménagement du Territoire (FNAT). Un accord de principe de votre part permettrait une étude plus poussée des modalités de l'opération, et me permettrait de solliciter du MTP l'aide ci-dessus évoquée.»

Le processus légal du relogement suite à expropriation est bien explicité par Moch dans son premier paragraphe : une loi de 1951 confie au MRU le relogement d'expulsés du fait d'un projet mené par le MTP. Cette dispersion des responsabilités suppose une parfaite coordination entre les deux ministères, et ceci d'autant plus qu'il s'agit du sort de familles souvent démunies. (Sans doute certains esprits clairvoyants estiment-ils déjà inéluctable une fusion de ces deux ministères, qui n'interviendra qu'en 1966.)

¹¹² - AN-CAC 770633-47

¹¹³ - soit 194,20€ de 2007 (Coefficient de transformation Euro / Franc - INSEE)

On notera le souci d'une « *solution d'ensemble* », ainsi que celui du « *coût minimal* », que ce soit pour les « *constructions individuelles* » ou pour les HLM. Mais si une prise en charge par le MTP des travaux de viabilisation est envisageable, il faut d'abord que le MRU procède à l'acquisition : la balle est donc dans son camp.

La procédure proposée par Moch donne lieu à une conférence¹¹⁴ au MRU (Sous-direction des Affaires Financières) le 12 novembre suivant. Sont présents huit responsables du MRU, et pour les P&C : Cosmi et Moch. Il en ressort

- l'accord du MRU pour l'acquisition du terrain de 36 000 m² sur les fonds du FNAT ;
- la nécessité de demander l'accord du MTP pour l'aménagement de ce terrain sur les crédits « Autoroute du Sud » ;
- la décision de lotir ultérieurement le terrain.

A cet égard, « *en vue de faciliter la construction par les propriétaires (et faute d'autres moyens), les indemnités d'expropriation seront fixées aussi libéralement que possible (accord des Domaines), et les terrains seront cédés au plus juste prix* ».

On comprend que contrairement à ce que proposait Moch, le MRU ne peut pas construire lui-même et revendre les maisons : il ne pourra que procéder à l'acquisition du terrain, puis au lotissement. D'où les « *facilités* » envisagées pour les futurs expropriés.

Le 27 mars suivant, l'IC-P&C 75 sollicitera¹¹⁵ l'accord du MTP pour la prise en charge sur les crédits de l'autoroute de l'aménagement de ces terrains :

« *Il y a grand intérêt à rechercher une solution d'ensemble pour le groupe d'une centaine de pavillons à implanter au sud de la commune d'Arcueil (...) : cela faciliterait et hâterait le dégagement des emprises de l'Autoroute et répondrait aux préoccupations qui se sont exprimées avec beaucoup de force aux divers stades de l'instruction* ».

Les travaux sont estimés à 25 millions, ce qui constitue « *une somme minime au regard du coût de l'opération* ». Le Contrôle des Dépenses engagées accepte, mais tient à préciser que « *cette dépense est la seule que le MTP puisse prendre en charge, le relogement des occupants d'immeubles expropriés devant être assuré par le MRU* ». L'amortissement sera assuré sur les loyers des expropriés.

Par lettre du 22 mai¹¹⁶, le MTP notifie cette autorisation de dépense à l'IC-P&C 75, précisant qu'« *elle sera imputée le moment venu sur les crédits mis à disposition au titre du FSIR*¹¹⁷ » (sous-entendu : pour l'Autoroute du Sud).

De cette réunion du 12 novembre 1952, et de celle du 25 novembre, les P&C¹¹⁸, qui sont demandeurs extrêmement pressants, retiennent également que le MRU s'est engagé à ce que

¹¹⁴ - CR : AN-CAC 770633-49

¹¹⁵ - AN-CAC 770633-49

¹¹⁶ - AN-CAC 770633-49

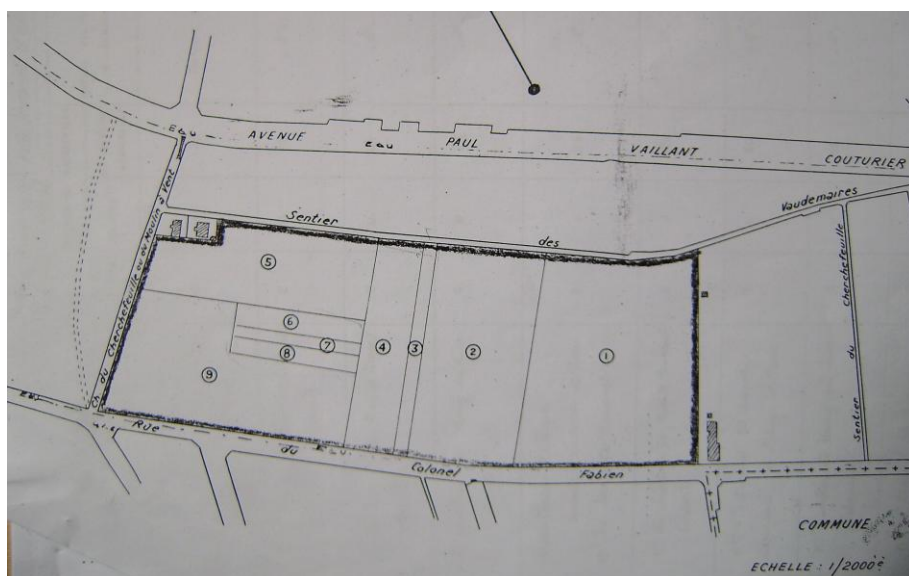
¹¹⁷ -Le FSIR (Fonds Spécial d'Investissement Routier) a été créé par la loi du 30 décembre 1951. Il est alimenté par une fraction des taxes sur les carburants.

« l'acquisition de terrains affectés au relogement (soit) réalisée très rapidement et que l'intervention d'une déclaration spéciale d'utilité publique ne provoque aucun retard ; d'autre part, (à ce) que de nouvelles dispositions législatives (soient) prises pour permettre une construction accélérée de logements de remplacement ».

Au même moment, et ce n'est sans doute pas un hasard, parviennent au SO 75 deux propositions de vente de terrains : il s'agit de parcelles comprises dans l'ensemble de 36 000 m² convoité par le MTP pour y créer un lotissement. Ces deux lettres, datées des 6 et 10 novembre 1952, se ressemblent fortement et sont transmises par le même géomètre de Bourg-la-Reine.

La première, de Mme Vve Pilliard domiciliée boulevard du Temple à Paris, propose ses terrains d'une superficie totale de plus d'un hectare pour un prix de 11 591 700 F (le prix du m² étant estimé, en fonction de la situation par rapport à la voirie, entre 700 F et 1000 F).

Par la seconde, Mme Vve Durand à L'Haÿ-les-Roses, propose les siens d'une superficie totale de 73 ares, qu'elle comptait -dit-elle- diviser en douze parcelles, pour un prix de 8 428 300 F ; *« étant donné les prix pratiqués actuellement dans cette région, banlieue Sud proche de Paris, l'augmentation constante des valeurs de terrains, l'emplacement de premier ordre (centre d'Arcueil), du prix qu'(elle) aurait pu obtenir en vendant par lots ».*



Document 50
AN-CAC 770633- 46

Cet ensemble de 36 000 m² sera finalement acquis par la Commune pour la reconstitution de son centre sportif Louis Frébault

Cet extrait simplifié du plan cadastral permet de localiser les terrains Durand : il s'agit des parcelles numérotées 7 et 9. (Le tableau des propriétaires permet de constater que les parcelles 1 et 5 appartiennent à l'Assistance Publique de Paris). Par contre, les terrains Pilliard ne sont pas compris dans le périmètre visé par l'opération de relogement.

L'IC-P&C 75 transmet ces deux courriers au SSA le 2 décembre, en préci-

¹¹⁸ - Lettre IC-P&C 75 Lévy à Thiébault, Chef du Service des Affaires Foncières et de l'Habitat (MRU) 29 mai 1953 (AN-CAC 770633-49)

sant que la municipalité d'Arcueil souhaite réserver ces terrains à l'implantation du «*stade de remplacement* ». L'idée de Moch tombe donc à l'eau. Cependant, il ajoute :

« Il me paraît difficile de prendre une position définitive avant que cette question du stade ne soit définitivement réglée, mais le prix de 900/1000 F paraissant raisonnable, peut-être pourrait-on prendre option sur les terrains au nom du MRU, option qui serait reportable sur la municipalité ».

Le SSA transmet la proposition Durand au MRU (Affaires Foncières et de l'Habitat) le 6 décembre, en faisant référence au précédent courrier de Moch du 22 octobre, mais sans faire mention des intentions de la commune :

« Il me semblerait très utile de procéder aussi rapidement que possible à cette acquisition, qui offre le double avantage de limiter les autres prix d'acquisition (à l'amiable ou par voie d'expropriation) et de permettre, dans le cadre du plan de masse que fait étudier votre Ministère, un démarrage des travaux nécessaires au relogement ».

On voit là le souci de se garantir « le meilleur prix » lors des futures acquisitions par une acquisition peut-être superflue dans l'immédiat, mais qui présente l'intérêt de « fixer » une échelle de prix « raisonnable ». Quant à la proposition Pilliard, elle concernait essentiellement un terrain sur lequel la municipalité d'Arcueil envisageait de construire des HLM, et ne peut donc intéresser présentement le MRU. Seule une parcelle de 14 a 74 ca en bordure du CD 61 pourrait être utilisée par des expulsés pour des constructions individuelles, et pourrait à cette fin être acquise par le FNAT.

Entre les besoins de la commune pour ses propres projets de construction par l'intermédiaire de son OPI-HLM et les nécessités de relogement liées à l'arrivée de l'autoroute, c'est, en ces premières années 50, tout le tissu foncier d'Arcueil, resté en grande partie « rural », qui connaît une forte pression, notamment du fait de la politique foncière de la municipalité. On a pu également noter le rôle du géomètre, qui, ne pouvant plus en l'occurrence exercer ses talents de « lotisseur », se fait l'intermédiaire entre deux propriétaires sans doute âgées –et extérieures à la commune- et l'Administration.

Mais six mois plus tard, les acquisitions de terrains ne sont pas encore entreprises, aucune suite n'a même été donnée aux deux propositions de cession amiable transmises en décembre –et surtout, le MTP attend impatiemment une simplification de la procédure d'expropriation. Ce qui motive une lettre²⁴ courroucée de Lévy au chef du Service des Affaires Foncières et de l'Habitat, Thiébault¹¹⁹ (29 mai 1953) :

« Je n'ignore pas les difficultés qui ont, jusqu'à présent, empêché de prendre les nouvelles dispositions législatives que vous envisagiez pour faciliter la construction des immeubles de remplacement. Mais dans la

¹¹⁹ - le successeur de Mothe à la tête du SSA, en 1958, porte le même nom. Il est peu vraisemblable qu'il s'agisse de la même personne.

réglementation actuelle, le MRU ne serait-il pas en mesure de trouver les moyens de résoudre un problème assez limité, et de déterminer des modalités de nature à permettre la mise en route, dans un très court délai, de la construction d'une partie au moins des immeubles de remplacement ?

J'attire votre attention sur le fait que les phases préliminaires de la procédure d'expropriation des emprises se terminent ; les ordonnances sont rendues ces jours-ci pour quatre communes¹²⁰, et, sauf imprévu, le seront avant le 14 juillet pour les autres.

Il y a un intérêt majeur à ce que, devant les Commissions Arbitrales qui doivent se réunir dans le 3^e trimestre 1953, l'Administration puisse faire état de propositions précises pour les occupants d'immeubles d'habitation, et il serait extrêmement regrettable qu'un retard dans la solution du problème de relogement se traduise par des troubles ou des incidents dans le développement des travaux de l'autoroute, que nos deux départements ministériels sont d'accord pour pousser avec le maximum de célérité.

J'insiste donc de la manière la plus pressante pour que les opérations qui relèvent du MRU, et d'abord les acquisitions des terrains pour le relogement, soient engagées et poursuivies très rapidement ; j'ai par ailleurs obtenu l'accord de M. le MTP sur la prise en charge, au compte des travaux de l'Autoroute, de l'aménagement de ces terrains ».

L'été passe... un été particulièrement chaud, à tous points de vue, et début septembre le MTP revient à la charge. Sa lettre¹²¹ au Cabinet du Ministre de la Reconstruction et du Logement (le MRU est devenu MRL en juin 1953) nous donne l'avancement des travaux à ce moment précis :

« Je n'ignore pas que vos services ont étudié des dispositions légales complémentaires, que je serais très heureux de voir aboutir, et destinées à faciliter la mise en œuvre des mesures de relogement.

Mais (...) dès à présent se posent pour mon Département des problèmes demandant des solutions immédiates, car des opérations sont engagées, comportant expropriation de locaux à usage d'habitation et par conséquent obligation de relogement.(...)

En particulier, la réalisation de l'Autoroute du Sud se trouve dans la situation suivante : le projet que j'ai approuvé le 2 juillet 1951 a bénéficié de la DUP résultant du décret du 19 décembre 1952 ; mes services ont entrepris les travaux là où les terrains nécessaires étaient disponibles ou dont l'occupation était autorisée par les propriétaires, et la poursuite des formalités administratives pour l'acquisition de tous les terrains de l'emprise(...). Une première gêne sera l'impossibilité pour mes représentants de donner les précisions qui leur seront demandées sur le relogement. Mais surtout, la poursuite des travaux à la cadence nécessaire sera impossible si les relogements ne sont pas effectifs avant la fin de 1954.

¹²⁰ - les quatre communes les plus « rurales » de la Seine: Rungis, Fresnes, Chevilly-Larue, L'Haÿ-les-Roses

¹²¹ - la pelure conservée au CAC (770633-49) ne porte pas de date, mais la mention manuscrite : « adressé à M. Coquand le 12/9/53 » (Coquand étant alors l'adjoint de Rumpler, DR)

Je vous serais très obligé de toutes les mesures que vous voudrez bien prendre à cet effet, et suis persuadé que vous réussirez à surmonter les difficultés diverses qui ont empêché jusqu'à présent de résoudre les problèmes sus-indiqués, et sur lesquels j'attire votre personnelle attention ».

Cette lettre montre que les P&C ont entrepris des travaux préparatoires dès 1953, donc avant même les expropriations, là où ils en avaient la possibilité technique, c'est-à-dire sur des terrains nus, avec l'accord des propriétaires ; en fait, sur les communes encore rurales de la Seine, mais aussi, comme on le verra plus loin, le pont de la rue de Stalingrad à Arcueil. Mais en règle générale, rien n'est possible en zone bâtie du fait de l'obligation de relogement préalable, lui-même à la charge du MRU/MRL, que le MTP désespère de voir s'activer... et l'échéance de « fin 54 » pour le début du relogement sera largement dépassée.

Cependant, les « mesures légales complémentaires » tant réclamées par le MTP arrivent enfin sous la forme d'un décret du 30 septembre 1953, qui « permet à l'administration expropriante d'imputer sur les crédits affectés aux opérations qu'elle poursuit les sommes nécessaires au relogement des locataires et propriétaires occupants ». Ce décret sera précisé par un deuxième, le 4 février 1954, « fixant les conditions dans lesquelles les locaux nécessaires au relogement des expropriés seront construits et gérés ».

Par une circulaire ¹²² aux IC du 2 août 1954, le directeur de cabinet du MTP souligne l'intérêt de ces nouvelles dispositions pour l'ouverture de travaux par ce ministère, et précise :

« La construction directe ne devra être engagée qu'à défaut de toutes autres solutions. Les services ne sont généralement pas en effet équipés pour construire et l'Administration des Domaines ne l'est pas pour gérer de multiples immeubles d'habitation.(...) »

On devra envisager en premier lieu et essentiellement la construction par les organismes d'HLM. Vous aurez à vous rapprocher à cet effet du Directeur Départemental du MRL. Un mode de financement de la construction favorable aux offices a été recherché afin de les inciter à s'intéresser au maximum à ce relogement, et à agir avec la diligence indispensable (prêts à 100% par l'Administration expropriante) (...)

Des mesures favorables aux propriétaires occupant les immeubles expropriés ont été envisagées : les propriétaires relogés dans un immeuble construit par l'Etat pourront acquérir les locaux sur la base du prix de construction, tout en bénéficiant des primes et prêts spéciaux (...) »

A la fin de 1953, tandis que commencent les premiers travaux de l'autoroute, tout l'arsenal législatif et réglementaire en vue du « dégagement des emprises » est en place. Il reste à examiner la façon dont vont réagir les expropriés et expulsés...

¹²² - AN-CAC 770633-49

b – Elus et futurs expulsés se préparent à la résistance

A cours de l'année 1950, la campagne d'opinion menée par les élus communistes contre « l'autoroute de guerre » s'appuie sur le problème des expropriations. C'est ainsi que dans son numéro du 26 septembre, « L'Humanité » titre : « Pour ouvrir l'Autoroute du Sud, va-t-on jeter à la rue des centaines de petites gens ? » L'article, « prenant comme exemple —on n'ose ajouter : au hasard...- deux communes voisines de Paris : Gentilly et Arcueil », reproduit plusieurs témoignages, tel celui de M. Edouard Fleury (69 ans) :

« Voilà trente ans que je demeure ici avec ma femme. J'ai là toutes mes habitudes. Il me faudra tout quitter, sans être sûr d'être relogé et de toucher en compensation de ce que je perdrais ».

26-9-50

Pour ouvrir l'autoroute du Sud va-t-on jeter à la rue des centaines de petites gens ?

S'IL est un projet impopulaire qui a réussi à faire l'unanimité contre les pouvoirs publics, c'est bien celui de l'autoroute du Sud (1).

Prenons comme exemple deux communes voisines de Paris : Gentilly et Arcueil.

Dans la première où déjà 400 familles prioritaires attendent d'être relogées, il est question de jeter bas une centaine de petits pavillons d'un à deux étages privant ainsi 150 familles de leur foyer.

De plus, le superbe stade municipal « Géo-André » pour la construction duquel 25 millions ont été consacrés, va se trouver mutilé du coin des enfants, du solarium et du jeu de boules.

Dans l'une des voies les plus menacées de Gentilly, la rue Pascal, dont tout le côté des numéros impairs va sauter, M. Frédéric Meillour, 60 ans, maçon propriétaire d'un pavillon de deux étages au numéro 7, ne nous a pas caché son mécontentement :

— J'habite cette maison depuis 26 ans, avec ma femme et ma belle-mère, âgée de 83 ans. C'est vous dire si je tiens à rester ici, chez moi.

Et puis, où irions-nous ?

Tout cela pour la guerre. J'en ai déjà vu deux, je ne tiens pas à en voir une troisième.

Plus encore que Gentilly, Arcueil, déjà tronçonné par la ligne de Sceaux, va se trouver cisailé à nouveau. Plusieurs quartiers se trouveraient ainsi séparés du reste de la commune et toutes les



Menacés d'être expropriés par le passage de l'Autoroute du Sud sur l'emplacement de leur maison, rue Raymond-Lefebvre, deux habitants d'Arcueil, M. Edouard FLEURY et sa voisine, Mme Alice PERRIER, nous ont dit leur volonté de s'opposer à ce projet.

Document 51
AM Arcueil 25 W 23

On peut comprendre qu'en ces temps de crise aiguë du logement, les futurs expropriés soient inquiets, et ne prêtent qu'une foi toute relative aux assurances qui leur sont données par l'Administration des P&C ; bien que celle-ci, comme on vient de le voir, soit tenue par la loi et se prépare à ce relogement dès le lancement du projet. Mais les habitats précaires donneront-ils lieu à indemnités suffisantes pour pouvoir reconstruire, les loyers en HLM « tout confort » seront-ils supportables par ces familles qui paient un loyer annuel de 4000 F¹²³ ?

¹²³ - article « L'Humanité » cité ci-dessus

A la fin de 1950, un document¹²⁴ sans entête ni signature –mais dont le contenu et le ton peuvent le faire attribuer aux Renseignements Généraux, si l'on peut être sûr qu'un rapport de ce service est susceptible d'être remis à la DR/MTP, et conservé dans les archives de celle-ci- fait le point sur la « construction de l'Autoroute-Sud » :

« On sait que l'hostilité au plan de construction de l'Autoroute du Sud s'était surtout manifestée à Gentilly et à Arcueil. Il semble qu'après un certain ralentissement de la propagande faite contre celui-ci, ces deux municipalités à tendance communiste aient décidé de donner à l'opposition au projet gouvernemental une impulsion nouvelle.

Un «Comité de Défense contre l'Autoroute » a été créé à Gentilly. Son président est M. Frérot, maire communiste de Gentilly (liste des membres du Bureau).

(Objectifs : réaliser une coordination plus étroite entre Comités de Défense des communes voisines ; lancer des pétitions contre l'autoroute ; édition de cartes postales, à adresser au Président de la République ; vœu ; enquête du journal « Regards » à Arcueil et Gentilly, sous la conduite de M. Lafond, maire-adjoint (...)

Cependant, on dit que le projet définitif (...) respecterait la propriété bâtie dans une plus large mesure que la propagande faite à ce sujet ne l'avait laissé supposer. On affirme même que les localités d'Arcueil et Gentilly seraient à peine touchées par le passage de l'autoroute, en raison de l'abandon d'une certaine partie du projet primitif.

Certains disent que les protagonistes de la propagande engagée contre le projet gouvernemental se trouveront dans une position défavorable lorsque l'ampleur véritable du projet sera connue. D'autres, au contraire, affirment que les intéressés sauront démontrer que les aménagements faits au projet initial ont été obtenus par l'action populaire guidée par les Municipalités d'Arcueil et Gentilly ».

Ce rapport concerne un Comité de Défense gentilléen, qui n'aura guère d'existence dans la mesure où la création de l'autoroute n'entraînera qu'une seule destruction de maison sur cette commune. Mais nous trouvons dans ce texte « très anonyme » (« on dit », « on affirme », « certains disent »...) l'annonce et le descriptif de l'action qui sera menée sur Arcueil, dans la durée et sur une plus grande échelle, à partir de 1953.

Le numéro du 8 décembre 1950 de la revue « Regards », à laquelle il est fait allusion dans ce rapport, comprend sur une double page grand-format ce photomontage :

¹²⁴ - document daté 18.12.1950 (AN-CAC 770633-49)



Document 52 Magazine « Regards » (PCF) 8 décembre 1950

AM Arcueil 25 W 23

En pointillé, le CD 61 (rues P. Vaillant-Couturier / Paul Doumer) – on reconnaît nettement le « triangle » de lotissement « condamné », avec les rues du Dispensaire, du Ricardo et Anatole France

L'article qui l'accompagne oppose le bonheur tranquille de l'ouvrier banlieusard (« une bicoque dans un coin de banlieue, avec sa cage à poules et sa cabane à lapins au bout du carré de choux » ; « une nouvelle vie s'est organisée, avec son petit budget et ses petites habitudes, mais dans une maison où rien n'est dû qu'à soi-même ») à la monstruosité technocratique de l'autoroute, qui, ainsi que le montre l'image ci-dessus, « tranche comme un fer rouge en pleine banlieue et massacre des quartiers entiers ». Le contexte politique et international n'est pas oublié : « (...) l'autoroute serait bien venu pour l'acheminement de matériel lourd, de chars et autres engins du même genre. Quelle merveilleuse piste également pour les camions de CRS antigrièves et anti-partisans de la paix. En un mot, quel plan digne du cerveau de M. Jules Moch¹²⁵ ! L'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, coiffant le projet, se nomme d'ailleurs Moch... Pierre ». Comme quoi tout argument est bon à prendre...

Le CM de Gentilly se réunit le 3 janvier 1951¹²⁶. Dès le début de la réunion, le maire, Charles Frérot, informe le Conseil « qu'il est saisi d'une demande d'audience du Comité de Défense des Habitants de Gentilly, qui se trouvent menacés par le projet de l'Autoroute du Sud ». Or, on l'a vu, il est lui-même président de ce comité (ce qui n'est pas mentionné dans le compte-rendu). Il laisse la parole à un

¹²⁵ - Jules Moch (1893-1985), ministre de l'Intérieur –SFIO– de novembre 1947 à février 1950 ; a réprimé avec une grande fermeté les grèves de 1947-1948.

¹²⁶ - Registre des délibérations du CM de Gentilly

vice-président qui se contente de lire un texte décalqué de celui voté par le CM d'Arcueil le 9 mai précédent (voir p. 133-134).

Le débat qui suit présente davantage d'intérêt. Plusieurs conseillers non-communistes interviennent pour défendre le projet d'autoroute, et assurent que celle-ci « *ne touche pas une seule maison* » sur Gentilly (en réalité : UNE). « *Elle ne gênera en rien les riverains de cette ville, au contraire, elle apportera un avantage certain* ». Un autre conseiller affirme même que « *l'autoroute sera souterraine* » : ce qui montre le déficit d'information des élus locaux. Cependant, ces conseillers ne rejettent pas a priori l'idée de manifester leur solidarité avec les communes qui vont être touchées, « *telles qu'Arcueil (40 maisons)* » (en réalité, on l'a vu : une centaine). Mais ils ne montrent pas d'inquiétude en ce qui concerne le sort des expulsés :

« *Dans les communes où il y aura des maisons touchées, la population pourra d'abord avoir des logements dans les HLM qui vont être construits pour parer à cet état de choses.*

Si les gens ne veulent pas loger dans les HLM, ils auront la possibilité de loger autre part et on leur donnera des facilités pour pouvoir intégrer d'autres logements et même construire s'ils le désirent ».

La réponse de Lafond (maire-adjoint) montre qu'il déplace le problème : aux précédents intervenants qui ne parlaient que de la branche Ouest, ne traversant Gentilly que sur 400 m et sur des terrains non-bâtis, il répond qu'il

« *(serait) bien curieux de connaître quel genre d'avantages nous pourrions retirer du massacre de notre Commune par un ouvrage de 70 m de large, fonçant à travers nos rues et nos maisons, saccageant tout sur son passage* ».

Car si, selon lui, le CARP n'a pris pour l'instant en considération que cette branche Ouest, dont il reconnaît qu'« *elle ne touche aucune maison de Gentilly* », il devrait très bientôt étudier le projet de branche Est, qui, elle, « *saccagerait (la) cité* » (ce qui n'est pas faux : voir chapitre I-C-a -mais ce n'était pas le sujet à l'ordre du jour). Il obtient ainsi le vote de la résolution du Comité de Défense par la majorité communiste (15 conseillers).

A partir de 1951 (voir chapitre précédent), mettant une sourdine à leur campagne contre « l'autoroute de guerre » et se faisant apparemment une raison de son caractère inéluctable, les élus d'Arcueil (et Gentilly) prennent effectivement en charge, non pas le relogement proprement dit, mais l'action de leurs administrés pour obtenir de l'Etat les meilleures conditions d'indemnisation et de relogement.

Au niveau local, la question du relogement des « *expulsés de l'Autoroute du Sud* » se surimpose en effet à celles de la résorption de l'habitat insalubre et de l'insuffisance criante de logement : mais cette dernière est un problème général en région parisienne dans la première moitié des années 50, tandis que s'achève la phase de « reconstruction » à laquelle, depuis la Libération, ont été consacrés prioritairement les crédits disponibles pour le logement. Pour pallier ces problèmes, les

municipalités d’Arcueil et Gentilly ont déjà quelques projets, qui se trouvent eux-même affectés, comme on l’a vu en ce qui concerne les terrains du « Chaperon Vert », par l’irruption de l’autoroute. C’est dire la complexité, mais aussi l’imbri-cation des différents paramètres : besoins préexistants / insertion de l’autoroute / nouveaux besoins, dont la solution rapide conditionne la réalisation d’un projet national.

Les élus tiennent à rappeler les besoins urgents en logements de leurs admi-nistrés et les projets en cours d’aboutissement.

A la fin de 1951 l’OPI-HLM d’Arcueil-Gentilly¹²⁷, sous la signature de E. Bougard (maire-adjoint à Arcueil, administrateur délégué de l’Office) et de son homologue de Gentilly Lafond-Pujo (secrétaire de l’Office), présente aux deux CM un « Rapport¹²⁸ pour servir à l’établissement d’un programme de construction de logements sur le territoire des communes d’Arcueil et Gentilly, pour le remplacement des immeubles insalubres ou expropriés ». Ce rapport est adopté à Gentilly le 21 décembre 1951, et à Arcueil le 24 janvier 1952.

C’est seulement en page 9 –avant-dernière page du document- que l’on trouve un paragraphe indispensable à la bonne « mise en contexte » :

« Dans ces chiffres n’apparaît aucune possibilité de relogement pour les expropriés de projets qui n’entrent pas dans le cadre communal, notam-ment et éventuellement pour les créations de routes (ou autoroutes) à caractère national, dont la charge, comme nous l’indiquait M. le Préfet, doit être prise exclusivement par l’organisme prometteur (sic ! - lire : « promoteur) »

On peut donc penser avec quelque raison que ce rapport constitue un rappel des besoins pré-existants, et illustre la réticence des élus communaux à prendre en charge les nouveaux besoins résultant de l’autoroute : position de principe qui, fort heureusement, s’avèrera négociable.

Ce rapport de dix pages annonce en introduction :

« Le problème du logement est, aussi bien sur nos localités que sur le plan national, le problème n°1.

Animé par les Municipalités d’Arcueil et Gentilly, l’OPI-HLM dépo-sait, le 12 juillet 1950, un programme de 1 000 logements à édifier sur les terrains dits du Chaperon Vert. Ce programme faisait suite à celui de 135 logements en cours de construction avenue Paul Vaillant-Couturier à Ar-cueil. (...) encore insuffisant pour résoudre la crise de l’habitat dans nos communes ».

Il rappelle le litige de 1950 avec la Cité Universitaire pour l’utilisation des terrains du Chaperon Vert (voir p. 223-224) : ce litige, précise-t-il, « a été résolu depuis » : en effet, une décision du CARP en date du 2 juillet 1951 a attribué ces terrains à

¹²⁷ - L’ «Office Public Intercommunal d’Habitations à Loyer Modéré d’Arcueil et Gentilly » a été créé le 2 octobre 1949. Le président en est alors Charles Frérot, maire de Gentilly, et le vice-président Marius Sidobre, maire d’Arcueil ; mais la cheville ouvrière en est Emile Bougard, en tant que secrétaire général, puis administrateur délégué.

¹²⁸ - AN-CAC 770633-49

l'OPI-HLM ; on peut penser que le préfet n'a pas été étranger à cette décision. (Il reste surprenant qu'il n'ait pas été fait mention de la réserve de terrain pour le passage de l'autoroute). En effet, à cette occasion, le Préfet de la Seine, M. Verlomme, était venu visiter « *divers îlots insalubres des deux cités* » ; il avait fait part de « *son impression profonde en constatant la dramatique situation de l'habitat des deux villes, (...) communes les plus déshéritées de la banlieue parisienne* ».

Le rapport ajoute quelques arguments supplémentaires : augmentation des plaintes pour insalubrité et des arrêtés de péril, mais surtout prise en compte par la loi de Finances du 24 mai 1951 « *de prêts pouvant être accordés à concurrence de la totalité du coût des opérations d'acquisition des immeubles reconnus insalubres, d'aménagement des terrains et des constructions des nouveaux immeubles* » ; de plus, dans le délai fixé par la Loi, « *les anciens immeubles seront multipliés ou complétés par des constructions nouvelles offrant des capacités de logement deux fois plus importantes* ». Ce rapport est donc également un rapport de circonstance, rédigé afin de faire profiter de l'aubaine que constitue l'aide gouvernementale des projets communaux déjà anciens ; dans ces conditions, il est bienvenu de se réclamer des déclarations d'un ancien préfet.

Les immeubles expropriés dont il est fait état dans ce rapport sont ceux dus à l'élargissement, dans les deux communes, du CD 127¹²⁹. Les expropriations, prononcées en 1943, concernent

- sur Arcueil : 44 immeubles, soit 285 foyers et 37 commerces ;
- sur Gentilly : 40 immeubles, soit 185 foyers et 27 commerces.

Il s'agit d' « *immeubles vétustes menaçant ruines, et dont la quasi-totalité peut être considérée comme insalubre* ». Quant aux logements insalubres proprement dits, ils sont situés

« *dans la partie la plus vieille de chaque agglomération. Ces immeubles ont été trop souvent construits en moellons de déchets provenant des anciennes carrières de pierre de taille de la région, matériaux ne résistant pas ou peu aux intempéries et à l'humidité, et leur aspect est très souvent misérable. Les installations sanitaires y sont très rudimentaires, et les conditions de vie précaires.* »

(A la différence du bâti « pavillonnaire » relativement récent du lotissement du Plateau touché par l'autoroute, il s'agit là d'un bâti ancien datant des siècles précédents). Sur l'ensemble des immeubles d'Arcueil, 9 % n'ont pas l'eau potable et 35 % n'ont pas le gaz...

Si l'on cumule les besoins en logements dus aux expropriations et à l'insalubrité, on arrive donc à un total de 705 logements nécessaires sur Arcueil (enquête départementale), et 839 sur Gentilly (enquête municipale). Il conviendrait, selon le rapport, d'ajouter à ces chiffres ceux des familles « *prioritaires* » (= mal-logées), quoique ce titre « *ne constitue qu'un moyen bien illusoire en face des difficultés énormes et pratiquement insurmontables pour obtenir un logement par voie de*

¹²⁹ - c'est la route du fond de la vallée de la Bièvre (rue E. Raspail sur Arcueil, ex-rue Frileuse sur Gentilly)

réquisition » ; enfin, les besoins croissants de l'industrie « *en constant développement* » conduisent à estimer les besoins en logements de chacune des deux communes à 1000 logements.

On conçoit, au vu de ces chiffres, que les communes soient dans l'impossibilité matérielle de prendre en charge, en plus de ces besoins déjà en attente, le relogement des expropriés de l'autoroute. La loi du 1^{er} septembre 1948 (la fameuse « loi de 48 ») -article 10, 5^o alinéa- réserve d'ailleurs ce soin à « *l'administration expropriante* », en l'occurrence l'Etat, représenté par le MRU (et non le MTP, maître d'œuvre du projet). Mais cette loi prévoit aussi le relogement à proximité de l'ancien domicile : d'où la nécessité d'une collaboration avec les communes et leur OPI-HLM, tel celui d'Arcueil et Gentilly. Les projets de celui-ci sont ainsi doublement concernés par l'autoroute, puisqu'ils devront à la fois être modifiés en fonction du tracé et tenir compte, malgré tout, des besoins du relogement des « expropriés autoroute ».

Enfin, un tableau indique le nombre de logements prévus dans les différentes opérations parmi lesquelles le Chaperon Vert, seule opération réellement commune aux deux villes, pour 447 logements sur chacune d'elles -soit un total de 894 logements.

Le problème du relogement des expropriés est devenu en 1952 le problème à résoudre en priorité pour le bon avancement du projet de l'Autoroute du Sud. Les élus locaux, renonçant à des combats vains dans le contexte de la guerre froide, ont rappelé les besoins préexistants : 1000 logements, on l'a vu, sont nécessaires de la façon la plus pressante sur Arcueil, et la centaine de familles à reloger du fait de l'autoroute ne saurait y être adjointe qu'aux frais et par les soins de l'Etat, maître d'œuvre du projet. Ainsi, lors de la séance du 12 mai 1952 du CARP¹³⁰ qui doit en principe examiner le rapport de la sous-commission après l'enquête publique, après que son président (de Segogne) eut précisé que celle-ci

« a prêté une particulière attention au problème du relogement des occupants frappés d'expropriation. Ce relogement doit être assuré avant le début des travaux »

les élus locaux rappellent leurs positions : tandis que Bougard

« souligne que la presque totalité de la population d'Arcueil n'est pas favorable au projet ; un comité d'opposition à l'autoroute a été constitué, auquel ont adhéré les personnalités de toutes tendances de la localité. (...) (il) désire voir la législation modifiée de telle sorte que chaque exproprié retrouve exactement ce qu'il perd »

Lafond-Pujo, maire-adjoint à Gentilly, expose que dans sa commune

« 1900 foyers ont manifesté leur désapprobation du projet de branche Ouest de l'autoroute ; si, comme semble le souhaiter le CARP, la branche Est devait entrer dans une phase de réalisation, elle provoquerait une hostilité plus marquée encore, car l'existence même de la commune serait menacée.

¹³⁰ - CR : AN-CAC 780154-22

D'autre part, sur le plan psychologique, les habitants de Gentilly et Arcueil comprendront mal que des habitations soient construites pour abriter des personnes déjà logées correctement, alors qu'il existe tant de maisons vétustes et de « mal-logés ».

Assistera-t-on alors à la naissance d'une « concurrence » entre les « mal-logés de longue date » et les futurs « expulsés de l'autoroute » ? Il ne semble pourtant pas que parmi ceux-ci figurent beaucoup de « bien-logés »... Mais les élus s'attendaient à l'apparition de ce phénomène, ainsi que le montre le paragraphe de la page 9 du rapport de décembre 1951 (voir ci-dessus, p. 18).

Gibel, chef du SARP, calme les appréhensions de Lafond-Pujo en lui annonçant –le moment est bien choisi...- que le MRU « *vient de donner son agrément au programme présenté par l'OPI-HLM d'Arcueil et Gentilly pour la reconstruction de 800 logements* » (il s'agit du « Chaperon Vert »). Cette décision qui règle en grande partie le problème des mal-logés devrait sans doute, dans l'esprit des responsables ministériels, ouvrir la voie à une collaboration harmonieuse avec les élus pour régler celui des expulsés de l'autoroute.

c – L'action du « Syndicat de Défense des Expropriés d'Arcueil »

Simple coïncidence, assurément... quoique...

Le 19 décembre 1952, on l'a vu, est signé le décret modifiant le PARP, et approuvant de façon définitive le tracé de l'Autoroute du Sud. Le lendemain, 20 décembre, se tient en mairie d'Arcueil la réunion constitutive¹³¹ du « *Syndicat de Défense des collectivités publiques et privées, propriétaires, industriels, commerçants, travailleurs indépendants et locataires d'Arcueil menacés d'expropriation par le projet de l'Etat de construction de l'Autoroute du Sud* ». Cet intitulé complet permet de constater que personne n'a été oublié, même si certaines catégories (les « industriels », ou les « travailleurs indépendants ») se comptent – réunis- sur les doigts d'une main...

Lors de cette réunion, présidée par M. Sidobre, c'est toujours E. Bougard qui mène les débats, et qui « *expose le plan de travail* » : « *Il faudra lutter pour obtenir l'équivalence de ce que les expropriés auront perdu* ».

Comme il est de règle, l'état civil des membres du Conseil d'Administration nouvellement élu est adjoint aux statuts : outre M. Sidobre, né en 1882 à Toulouse (sans profession précisée : retraité ?) on trouve un entrepreneur de travaux publics, un pasteur, un photographe, un chef de section (?), un métreur (Bougard), un métallurgiste, un chirurgien-dentiste –c'est lui qui a fait adjoindre le terme « *travailleurs indépendants* » dans la dénomination du syndicat-, un gardien de la paix, un mouleur sur cuivre et un tourneur. Le plus âgé est le mouleur sur cuivre, Edouard Fleury (70 ans) : c'est lui que l'on voit « interviewé » sur le document 51; mais le secrétaire, photographe, n'a que 26 ans.

¹³¹ - CR (4 pages) : AM Arcueil O1 219

Le 26 février 1953, le trésorier du syndicat R. Itier, « après avis de M. Bougard », accompagne¹³² « quelques propriétaires de la rue du Dispensaire » chez Mouzon, I-TPE à Arcueil. Celui-ci énumère les constructions « qui ne seront pas démolies, mais déplacées, si les propriétaires en manifestent le désir » ;

« Le ton de la discussion a toujours été très courtois et M. Mouzon a montré un vif désir de conciliation, surtout en ce qui concernait le sort des vieux pour lesquels il serait décidé à faire de gros efforts. J'ai conversé assez longuement avec lui après le départ des propriétaires : il voudrait bien avoir des contacts avec notre Syndicat afin de faire un large tour d'horizon et surtout échanger nos points de vue, qui ne semblent pas a priori diamétralement opposés ».

On voit que le ton de ce compte-rendu est particulièrement optimiste : « Nous avons été très aimablement reçus... » M. Itier ne parle ici qu'en son nom propre, et il n'est pas certain qu'un élu ou un militant se fût exprimé dans les mêmes termes. Quoi qu'il en soit, il dénote une « bonne volonté » et un désir de coopération assez remarquables de la part des Ponts et Chaussées.

Mais il ne s'agissait là que d'un premier contact, quasi-officieux, entre quelques voisins d'une même rue –certes, une des plus menacées par le projet- et l'I-TPE. Deux mois plus tard, le 25 avril, le même Mouzon rencontre le CA du Syndicat quasiment complet¹³³ (y compris Itier), accompagné de Sidobre (président et maire), Bougard et les autres adjoints :

« M. Bougard expose que les responsables du projet de l'autoroute ont laissé entendre que tous les dommages causés seraient réparés d'une façon intégrale, c'est sur cela que le Syndicat aura à discuter.

Après avoir exposé que M. Mouzon, fonctionnaire, est là pour traiter les affaires en fonction des directives de ses supérieurs et des lois en vigueur, il souligne que la Municipalité n'a pas l'intention de transiger avec les intérêts généraux et particuliers qu'elle entend défendre. Il s'agit donc que les expropriés trouvent la juste et normale indemnité à laquelle ils ont droit, et il faut s'attacher à ce qu'aucune personne ne soit frustrée ».

On a le sentiment d'une « reprise en mains », après un premier contact trop « fraternisant »...

Bougard présente les revendications des différentes catégories d'« expropriés » (il s'agit là d'une facilité de langage usuelle, car ce terme comprend les locataires) :

- locataires : frais de déménagement à la charge de l'Etat, indemnité d'expropriation (= expulsion ?), nouveau logement égal ou plus grand « avec loyer correspondant à celui payé actuellement » ;
- commerçants : indemnité d'éviction, ou rachat du fonds par l'Etat ;
- propriétaires : « choix par le propriétaire de ce qu'il désire faire », éven-

¹³² - AM Arcueil O1 219

¹³³ - CR (5 pages) : AM Arcueil O1 219

tuellement « reconstitution » sur Arcueil ;

- vieillards : « *reconstitution pure et simple de leurs propriétés, cette catégorie ne pouvant se permettre d'être locataire* ». Le fait que cette catégorie des « vieillards » soit singularisée, et l'appréciation portée sur leur condition, évoque la grande précarité de ceux-ci pendant les deux premiers tiers du XX^e siècle, du fait de la création tardive des retraites ouvrières. En l'occurrence, Bougard pense à l'ancien ouvrier ou ancien artisan qui, en prévision d'une maigre pension, est parvenu à force d'économies à posséder sa « bicoque » -le mot est d'époque- « pour ses vieux jours » : sans oublier le jardinnet, indispensable à son alimentation, ainsi que poules et lapins. Le même Bougard dira plus loin que « *sa plus grande préoccupation est celle posée par le relogement des vieillards* » ;
- collectivités : reconstruction et « *indemnisation du préjudice de gestion* ».

Mouzon indique que tous les propriétaires de parcelles bâties ont été consultés (sans doute dans le cadre de l'enquête parcellaire):

- 26 « *font leur affaire de leur relogement* » ;
- 20 « *acceptent le transfert de leur pavillon. M. Mouzon en souligne la difficulté* » (on veut bien le croire : voir, p. 170, le rapport du même en date de sep-tembre 1952).
- 22 « *désirent se reconstituer avec l'aide de l'Administration, qui devrait fournir le terrain* » (...). Mais dit Mouzon, « *ce sera délicat, car il faut trouver les terrains* ».

Ces chiffres seront fortement corrigés dès le 1^{er} août 1953¹³⁴ suite à « *des enquêtes effectuées par le SO 75* » : les 98 immeubles à démolir sur Arcueil sont habités par 51 propriétaires occupants, dont 4 seulement « *font leur affaire de leur relogement* », 46 « *désirent reconstruire* » et 1 (seulement) « *souhaite être relogé en HLM* ». Mais il convient également de « *reloger en HLM* » les 63 locataires expulsés : Mouzon confirme qu'ils recevront l'indemnité d'éviction et de relogement prévues par la loi, et qu'« *on ne commencera à les faire déménager qu'au moment où ils pourront être relogés* » (ce qui constitue également une obligation légale... et explique à l'avance les longs délais du chantier). « *Il n'est pas encore possible de préciser les proportions d'occupants désireux d'être relogés en collectif et en individuel* » : mais les chiffres s'affinent peu à peu.

Bougard rappelle que la municipalité a pris des réserves de terrains dès l'origine du projet d'autoroute¹³⁵. L'OPI-HLM gèrera les immeubles qui auront été construits par l'Etat ; l'indemnité d'éviction devrait permettre de supporter les différences de loyers.

En conclusion, Bougard

« *souligne la position intransigeante que compte prendre la Municipalité, qui n'aura aucune défaillance. Il souligne que ce n'est pas sa seule action qui pourra faire obtenir satisfaction, mais les expropriés doivent suivre l'affaire et il leur appartient de prendre des décisions* ».

¹³⁴ - Lettre IC 75 à chef du Service des Affaires Foncières et de l'Habitat (MRL) 27.08.1953 770633-49

AN-CAC

¹³⁵ - en réalité, on l'a vu, ces « réserves de terrains » préexistaient au projet d'autoroute.

La semaine suivante, le 4 mai 1953, se tient une nouvelle réunion¹³⁶ du Syndicat, mais cette fois tous les élus « du secteur » ont été invités : la liste mentionne neuf députés, vingt sénateurs (sans doute tous ceux du département de la Seine), treize conseillers généraux...

Mais ne sont présents, outre Sidobre et six membres du CA, que trois conseillers généraux (un radical, un indépendant, un communiste), un seul député (mais, ô surprise, c'est un député –communiste– de Seine-et-Oise, qui n'avait pas été officiellement invité... mais que nous avons déjà rencontré en 1936-37, au sujet du premier projet d'autoroute –voir p. 60) : Lucien Midol¹³⁷. Le bilan des invitations est maigre, et sans doute décevant pour les futurs expropriés : vont-ils se sentir abandonnés à leur sort ?

L'objet de la réunion est (était ?) avant tout d'obtenir des élus nationaux « leur appui aux justes revendications présentées par le Syndicat de Défense des Expropriés ». Bougard donne lecture du compte-rendu de la réunion du 25 avril avec l'I-TPE, reprenant les différentes revendications, et confirme le soutien de la municipalité. Mais la législation en vigueur présente des insuffisances (problème de différences de loyers, problème des vieillards...), il faudrait l'amender, ce qui est le rôle des parlementaires.

Le conseiller général radical ajoute : « *Ce projet devrait être déposé par des parlementaires de différentes nuances politiques, un projet de loi présenté par les communistes n'ayant aucune chance d'aboutir* »- ce qui, bien évidemment, suscite l'ire de Bougard (mais reflète la réalité du mouvement des « expropriés d'Arcueil », trop connoté aux yeux de beaucoup) : « *Si tous les élus ont été convoqués, ce n'est pas pour servir de mannequins mais en vue de travailler ensemble et de faire aboutir les revendications (...). Les communistes voteront tout projet faisant droit à des revendications amplement justifiées* ». Il rappelle par ailleurs l'unanimité au sein du CM d'Arcueil contre le projet de l'autoroute, mais « *le Conseil d'Etat ayant rendu son arrêt¹³⁸ il ne s'agit plus de discuter d'un principe, mais d'assurer la défense des intéressés* ».

L. Midol –seul parlementaire présent, lui-même ancien maire d'Athis-Mons– se propose de déposer un projet de loi « *pour faire droit aux revendications des expropriés, en raison de la multiplication des bases aériennes¹³⁹ en France* ». Il incite les élus de la Seine à intervenir auprès du préfet de ce département, et précise de façon surprenante : « *Aucune maison d'habitation n'est touchée à Morangis, Chilly-Mazarin* »... oubliant de mentionner les 23 démolitions prévues sur Savigny, qui est aussi de sa circonscription !

Nouvelle réunion du syndicat deux mois plus tard, le 6 juillet 1953¹⁴⁰. « *Convocation a été adressée à tous les élus. Excuses de certains d'entre eux, indi-*

¹³⁶ - AM Arcueil O1 219

¹³⁷ - Lucien Midol (1883-1979) – député de Seine-et-Oise de 1932 à 1940, puis de 1945 à 1958 – spécialiste des transports (c'est sans doute la raison de sa présence, mais peut-être celle-ci est-elle due également à une certaine proximité avec Sidobre : tous deux ont été arrêtés en octobre 1939 et emprisonnés ensemble en Algérie)

¹³⁸ - arrêté du 19 décembre 1952, portant modification du PARP et approuvant le nouveau tracé de l'AS

¹³⁹ - bases américaines, dans le cadre de l'OTAN

¹⁴⁰ - CR (7 pages) : AM Arcueil 25 W 23

quées par Sidobre » : cette fois, on ne pourra pas relever l'énorme distorsion entre le nombre d'invités et celui des présents. (Peut-être cette réunion était-elle pensée comme « session de rattrapage » d'une première qui n'avait pas attiré grand monde ?). On note cependant parmi les intervenants : Salagnac, conseiller général PCF ; Irène de Lipkowski¹⁴¹, députée RPF ; Lafond-Pujo, maire-adjoint PCF de Gentilly ; Lucien Midol, député PCF, Général Joinville, député PCF (Arcueillais), et plusieurs membres du CA du syndicat, dont Bougard, qui, comme d'habitude, mène les débats.

Au cours de la réunion, Bougard se défend contre le terme de « propagande » « *employé par M. Marillier dans sa lettre* ». Celui-ci est un conseiller général radical ; nous n'avons pas retrouvé cette lettre, mais on peut supposer qu'il s'agit d'une lettre excusant son absence, et qu'elle est l'occasion pour lui d'exprimer ses réticences, qui sont aussi celles de plusieurs maires non-communistes des environs (voir chapitre II-A, p. 144) à l'égard de l'action arcueillaise. On remarque d'ailleurs que sur les cinq élus sus-mentionnés, une seule n'est pas communiste.

C'est l'occasion pour Bougard de bien recentrer le problème :

« A tort ou à raison, le projet a été déclaré d'utilité publique par décret du Conseil d'Etat. Le CM pense qu'il n'est plus temps de lancer une campagne contre le principe même. Il appartient à l'ensemble des élus de prendre des dispositions pour la défense efficace et effective des intérêts en cause »

Puis il fait le point sur l'avancement du projet, et notamment le dossier parcellaire, à présent soumis à l'enquête. Il fait part de ses interrogations persistantes : voies en impasses ? reconstruction ? terrain de sport ? hausses de loyers ?

La discussion qui suit permet aux parlementaires présents d'évoquer leurs possibilités d'action en vue d'obtenir les meilleures conditions –légal-es– d'indemnisation, mais pas de répondre de façon précise aux interrogations de Bougard. Finalement l'intérêt principal de cette réunion réside dans la qualité des présents : on en ressort avec l'impression que le PC tient quasiment à bout de bras la défense des expropriés.

Si la municipalité d'Arcueil rappelle comme un leitmotiv que le relogement des expropriés est à la charge de l'Etat, et non à sa propre charge, surtout lorsque les personnes concernées ont à se plaindre de retards ou de manques d'information, cela peut-il suffire à empêcher ces mêmes personnes, angoissées par la perspective de l'expulsion, de se tourner en priorité vers leurs élus ?

Quelle est, en effet, la situation au début de 1953 ? La commune a suscité en 1949 la création d'un OPI-HLM, qui vient de construire ses premiers immeubles (cité Paul Vaillant-Couturier) ; mais ces logements, de même que ceux en projet tels ceux du Chaperon Vert, sont destinés en priorité aux habitants en logements insalubres et expropriés pour raison d'aménagement communal ; pour ce qui est

¹⁴¹ Irène de Lipkowski (1898-1995) – résistante - maire-adjoint d'Orly (47/59), seule députée RPF en 1951, « gaulliste de gauche » - forte action sociale en faveur des exclus et du logement – soutient Mendès France en 1954 (source : site Assemblée Nationale)

des futurs expropriés de l'autoroute, projet élaboré et conduit par le MTP, ils doivent attendre leur salut du MRU, qui lui-même, avec les crédits mis à sa disposition par le MTP, devra compter sur l'OPI-HLM pour créer les logements nécessaires... (en septembre 1953, comme on l'a vu p. 176, ce processus sera simplifié, et permettra au MTP de traiter directement avec l'OPI-HLM).

On conçoit que la complexité du processus administratif puisse échapper à plus d'un ouvrier arcueillais, accaparé par son travail et ses difficultés quotidiennes, et sans doute prompt à désigner des fautifs. C'est ainsi qu'à l'été 1953, tandis qu'a lieu l'enquête parcellaire et que la menace se précise, la municipalité juge nécessaire de diffuser un « *Avis aux expropriés par M. le Ministre des Travaux Publics pour l'implantation de l'Autoroute Sud* » :

« Des bruits courent, qui ont pour but de faire croire aux expropriés que s'ils ne sont pas relogés ou reconstruits sur le territoire de la Ville d'Arcueil, la faute en incomberait à la Municipalité. Celle-ci, ne pouvant se laisser se propager d'aussi évidentes contre-vérités, informe la population (rappel de l'obligation pour l'administration expropriante de reloger les expropriés – du signalement par la Municipalité de trois terrains susceptibles d'être acquis pour le relogement – de l'autorisation d'achat de ces terrains par le Comité National d'Urbanisme, le 9 juillet 1953).

La Municipalité serait heureuse que les propagateurs de fausses nouvelles, en se faisant connaître, interviennent avec elle auprès des pouvoirs publics pour obtenir que ces derniers informent la population des suites données à la décision du CNU ».

La diffusion de cet avis, et peut-être les informations qu'il contient, assurent quelques mois de calme plat sur Arcueil ; la réunion suivante¹⁴² du Syndicat de Défense n'a lieu que le 14 décembre 1953, sous la présidence de Marius Sidobre. L'ensemble des conseillers municipaux ont été invités, mais douze seulement (sur 27 !) sont présents ; parmi eux, au moins un socialiste et un MRP clairement identifiés par des mises en cause répétées de Bougard, mais aussi d'autres membres du CA non-communistes (Itier, Decot –le dentiste). Bougard fait rapidement le point sur la procédure en cours :

« L'expropriation est entrée dans sa dernière phase. Les propriétaires, de même que les locataires et la Ville d'Arcueil, doivent faire leurs propositions. L'Administration fait des contre-propositions. Un échange de vues amiable a lieu. S'il y a accord, il est entériné par la Commission Arbitrale ; s'il y a désaccord, c'est elle qui tranche ».

Le climat se tend rapidement : Bougard reproche notamment aux conseillers minoritaires

- le vote favorable devant la Commission d'Enquête de conseillers généraux SFIO et MRP ;

¹⁴² - CR intégral (46 pages) : AM Arcueil 25 W 23

- leur lettre à cette même commission, suggérant le relogement des expropriés de l'Autoroute du Sud dans le futur quartier Raspail (proche du centre-ville) reconstruit.

« Il ne faut plus voir ce à quoi nous assistons de façon systématique depuis six mois, c'est-à-dire d'une part l'attitude des conseillers à Arcueil, et d'autre part le travail souterrain qui consiste à démolir tout ce qui est entrepris ».

Ces conseillers se défendent en déclarant souhaiter, pour l'un, l'alignement des votes du conseiller général SFIO sur les positions du CM d'Arcueil, ou en soulignant, pour le conseiller MRP, la difficulté de faire coïncider des votes à deux échelons différents :

« Les conseillers généraux ont voulu, en donnant cet avis favorable, marquer le rapport dans un certain sens avec un projet qui émanait d'une autorité supérieure et qui était guidé par les impératifs de la circulation actuelle. Les conseillers généraux visent plus haut que les CM. Leur optique n'est pas la même que la nôtre. Les conseillers généraux non-communistes ont estimé que le Conseil Général de la Seine ne pouvait pas s'opposer à la réalisation de l'autoroute, qui était commandée par des impératifs modernes de circulation ».

Un peu plus tard, ce conseiller municipal précisera sa position personnelle, qui s'accompagne –il convient de le noter- d'un soutien, malgré tout, à l'action de la municipalité :

« Depuis l'origine, j'ai toujours été contre l'autoroute. Aujourd'hui, je n'ai plus à être contre l'autoroute puisqu'elle se fera, mais je serai toujours contre ses effets désastreux ».

Ces deux conseillers minoritaires mettent cependant en cause le « tempérament » et les procédés –on dira aujourd'hui « staliniens »- de Bougard :

« A plusieurs reprises, (...) (vous avez) importuné les représentants de l'administration ; on n'emploie pas avec eux des arguments tel que ceux que (vous avez) employés (par exemple) lorsque vous avez demandé à M. Moch s'il était parent du « Moch » (prononcez : « Moche ») qui avait tiré sur les ouvriers. (...) On ne peut pas, ensuite, demander à ce personnage d'examiner avec bienveillance les desiderata d'une commune »

grave attaque à laquelle Bougard réplique en évoquant *« d'autres entretiens qui se sont déroulés sous le signe de la plus parfaite compréhension, y compris avec tous les ingénieurs des P&C ».*

Ces règlements de comptes politico-personnels ne sont pas du goût des non-élus (et non-encartés) présents, qui rappellent l'objet et la nécessité du combat commun :

Itier : *« (Il faut) oublier toutes vos considérations de partis qui nous font tant de mal (...) vous vous (nous ?) faites un tort considérable, car vous pensez bien que sur l'ensemble des expropriés d'Arcueil il n'y a pas 150*

familles communistes (...) mais même les gens absolument neutres sauront se faire l'écho de ce qui se passe ici ».

Decot : *« Au cours de toutes nos réunions, pas un mot de politique n'a été prononcé, car s'il y avait eu de la politique je serais sorti immédiatement. (Nous avons élaboré un vœu), qui comportait primitivement un alinéa dont j'ai demandé la suppression, qui avait trait au caractère stratégique de l'autoroute. C'est à cette condition que je suis entré au CA ; et depuis, il n'a jamais été question de politique. (...) On aurait dû, depuis le début, recueillir l'unanimité, et la conserver jusqu'à la fin. Malheureusement ce ne fut pas le cas ».*

Itier, trésorier du Syndicat, rappelle l'action intense de celui-ci et ses multiples réunions, en regrettant toutefois le nombre restreint d'élus qui se déplacent, ce qui le laisse plutôt amer :

« Que voulez-vous que nous fassions ? que nous dressions des barricades dans Arcueil ? que nous allions incendier les quelques ouvrages qui sont commencés ? (...) Nous avons employé les méthodes que nous pensions légales. Nous avons invité nos représentants, nos élus : ils ne viennent pas ! (...) »

Il y a 150 familles (qui sont concernées), qui vont se retrouver sans rien, car l'indemnité que vont donner les P&C sera zéro pour des gens de 70 ans. On va leur donner une bouchée de pain qui ne paiera sûrement pas la différence du prix de leur loyer si on les relogé dans un HLM jusqu'à la fin de leurs jours (les loyers seraient multipliés par 3 ou 4) (...) Il y a des gens comme moi qui vont payer cela pendant cinquante ans. C'est nous qui allons payer : on n'a rien fait pour cela ».

Malgré ces résultats décevants, Bougard remarque qu'« *il n'y a aucune autre commune qui ait fait la résistance qu'a opposée Arcueil* » : certes, mais c'est aussi la seule commune où cent habitations sont condamnées.

Mais il s'agit d'abord, ce jour-là, de préparer l'entrevue que le préfet de la Seine a accordée à une délégation d'Arcueil : celle-ci sera formée de conseillers municipaux de différentes appartenances, de membres du syndicat –un locataire, Itier, et deux propriétaires, dont Fleury. Bougard précise : *« Il faut laisser à Fleury le soin de poser le problème des vieux. Il faut absolument que nous reconstruisions des habitations pour les vieux afin qu'ils retrouvent une habitation à eux et non pas un logement en location »*. Feront également partie de la délégation des membres de l'Office Municipal des Sports, car *« la question du stade est la question capitale pour Arcueil »* (en tant que commune propriétaire). Cette entrevue aura lieu le 16 décembre, menée par le sénateur-maire d'Ivry G. Marrane (PCF), mais nous n'en avons pas trouvé le compte-rendu, seulement quelques allusions qui témoignent d'échanges vifs entre Bougard et Lévy (Lévy aurait même dit à Bougard : *« Monsieur, je ne parle pas avec vous ! »*)

Enfin, cette réunion est l'occasion pour Bougard d'insister sur l'intérêt du syndicat, qui est en mesure de fournir un conseil juridique extrêmement précieux aux expropriés. Vingt-cinq dossiers sont d'ores et déjà en cours d'étude.

Or, au même moment, ces expropriés se voient invités par les P&C à signer la lettre¹⁴³ suivante :

« M. l'Ingénieur en Chef, (...) je suis disposé à accepter à l'amiable l'acquisition par l'Etat de l'immeuble dont je suis propriétaire à l'adresse ci-dessus et exproprié pour l'ouverture de l'Autoroute du Sud (n° ... du plan parcellaire) moyennant le prix de ... comprenant l'indemnité de dépossession et celle d'éviction personnelle, compte tenu de l'engagement que je prends de faire mon affaire de mon relogement prévu par la loi du 1.09.48 en faveur des expropriés. Veuillez agréer... »

Les P&C espèrent-ils se décharger de leur obligation légale de relogement ? Si c'est le cas, le fil est un peu gros... et provoque la diffusion immédiate par le syndicat de cette lettre circulaire¹⁴⁴ (17 décembre 1953):

« Monsieur, Madame,

Vous êtes frappés par l'expropriation de l'Autoroute du Sud..

Le syndicat des intéressés vous informe qu'avant de répondre à toute demande qui vous est faite, votre intérêt exige que vous vous documentiez sur vos droits.

NE SIGNEZ RIEN SANS SAVOIR.

Une permanence est établie à la Mairie d'Arcueil les lundi, mardi, mercredi, vendredi et samedi de 9h à 11h, où vous pourrez obtenir toutes informations.

Pour le CA du Syndicat de Défense :

le Président, Marius Sidobre »

Au printemps 1954, les futurs expulsés voient se multiplier les visites d'agents des P&C en vue de l'estimation de leurs biens. La Commission Arbitrale devant se réunir le 23 mars pour fixer les montants des indemnisations, le Syndicat de Défense tient son Assemblée Générale le 1^{er} mars. Sont présents un député (Mme de Lipkowski), un sénateur (Marrane), un conseiller général SFIO, quatorze conseillers municipaux, mais seulement trois membres du CA du Syndicat.

Le compte-rendu¹⁴⁵ qui en est fait (27 pages) tient en deux parties : un exposé de Bougard (six pages), puis une discussion extrêmement vive avec l'assistance venue nombreuse, sans doute du fait de l'imminence de la menace.

Bougard rappelle tout d'abord la procédure de dépossession : entente amiable, ou appel à la « commission arbitrale » ; mais, souligne-t-il, il reste toujours le Tribunal Civil en cas de désaccord persistant. Il rappelle également que le Syndicat a fourni à chaque exproprié une expertise par architecte assermenté et qu'il propose à chaque adhérent, moyennant une participation aux honoraires de 10 000 F pour un propriétaire et de 5 000 F pour un locataire, les services d'un avocat¹⁴⁶ (qui est aussi celui de la municipalité : Maître Brandon).

¹⁴³ - AM Arcueil 25 W 23

¹⁴⁴ - AM Arcueil 25 W 23

¹⁴⁵ - AM Arcueil 25 W 23

Elément nouveau, le décret du 4 février (voir ci-dessus, p. 176) a modifié certaines données du problème du relogement :

« La Ville d’Arcueil (via son OPI-HLM) revendique, sur la base du décret et avec les capitaux qui doivent être mis à sa disposition, l’honneur de reloger les expropriés. (Il faut qu’) avec la connaissance qu’elle a de ses administrés, sous sa responsabilité, sur ses terrains, elle relogé les familles, remembre les pavillons, prenne soin des vieux, réalise enfin tout le plan qu’elle tenait et tient prêt pour cette éventualité.

Il n’y a pas d’autre solution, le bon sens et la justice l’exigent. C’est ce que demain nous irons dire au ministre, appuyés comme nous le sommes par l’unanimité des partis politiques représentés au CM d’Arcueil.(...)»

La législation en vigueur depuis le 4 février désigne pratiquement la Ville d’Arcueil pour recevoir les fonds nécessaires au relogement des expropriés (...) il ne saurait y avoir d’autre solution ».

Pas question que « l’argent des contribuables soit amputé de 30 ou 40 % pour verser des bénéfices à des sociétés privées alléchées par l’opération »...

Les interventions de l’assistance sont empreintes d’un grand réalisme, et on ne peut que se féliciter de la présence d’une sténotypiste, ce qui a permis la transcription intégrale des propos. Deux cas de figures bien différents, mais très représentatifs : l’ouvrier retraité dont le seul bien est la petite maison qu’il a construite de ses mains, et la locataire qui bénéficie d’un loyer dérisoire :

M. Gouget : « J’ai 71 ans. Je ne demande absolument rien. Tout ce que je veux, c’est que vous me donniez l’équivalent de ce que j’ai là, les clés en mains, car je ne me sens pas la force de jouer au constructeur à mon âge.(...) Ce que je veux, c’est qu’on me donne les commodités que j’ai actuellement dans ma petite maison. Je veux mon petit bout de jardin où je peux m’amuser. Quand on a travaillé 56 ans sans arrêt, on a bien le droit de s’amuser ! (...) Je veux ma petite maison avec mon jardin. Je n’en veux pas grand, j’ai 400 m² ; qu’on me donne 300 m², cela me suffira. Et nous sommes nombreux dans ce cas (...) ».

« Vous parliez de la poussière. Il y a une chose qui est pire que la poussière : c’est cette sueur que nous avons mise tous, nous, les vieux, dans notre maison. On pourra nous en donner tout ce que l’on voudra, cette sueur-là, on ne nous la paiera pas !

Ainsi, sous ma maison, j’ai fait une cave, tout seul. J’ai enlevé deux fois 26 m³ de terre, le matin de 4h 30 à 6h 30 avant de partir travailler, et le soir après ma journée jusqu’à 22 heures. Or ces Messieurs, lorsqu’ils sont venus chez moi –ils étaient quatre avec M. Mouzon- n’ont pas voulu visiter cette cave, voir ma sueur. Mais cela ne se rembourse pas ! (Applaudissements) »

¹⁴⁶ - Honoraires avocat et aide matérielle de la mairie d’Arcueil : dans CR réunion officielle du CM du 8.03.54 - (AM Arcueil O1 219)

Mme Porcher : » (...) *Je ne paie pas cher pour l'instant : 3000 F¹⁴⁷ par an. Aurai-je un loyer au même prix ? (sourires) Bien entendu, je fais les réparations et tout ce que la propriétaire doit faire : elle est vieille, on a pitié des vieux. Je voudrais bien qu'on me donne un logement similaire, c'est-à-dire deux pièces et une cuisine pour 3000 F par an (sourires, exclamations du public) »*

Ces « sourires », ces « exclamations du public » montrent que celui-ci, pour impécunieux qu'il soit dans sa grande majorité, doute que de telles conditions de logement puissent être reconduites *ad vitam aeternam*... Mais Mme Porcher se fait-elle encore des illusions à ce sujet ?

Dans sa réponse aux interrogations de la salle, Bougard revient sur le problème de ces différences de loyers : il souhaite que l'indemnité à laquelle aura droit le locataire expulsé en tienne largement compte. Il confirme par ailleurs qu'un loyer intermédiaire devra être acquitté par un propriétaire dont la maison aura été cédée à l'Etat, ce qui suscite de vives protestations (voir plus loin, p. 207). Il revient sur le sens de l'action à mener :

« Nous nous sommes battus contre le principe de l'autoroute, et nous avons été battus. Mais maintenant, nous défendons les intérêts vrais de la population. Je ne peux pas croire qu'une Administration qui projette de construire avenue du Parc Montsouris un viaduc qui ira de la Cité U. à la place Denfert-Rochereau ne pourrait pas trouver les quelques centaines de millions nécessaires pour donner à la population d'Arcueil cette satisfaction.

J'insiste auprès de nos deux parlementaires pour dire que c'est le premier exemple d'une action d'expropriation de masse entreprise au travers d'une zone urbanisée. Ce sont les arguments que vous devez défendre et que nous défendrons ».(...) »

Les deux parlementaires présents, quant à eux, témoignent d'un soutien unanime aux expropriés d'Arcueil et à leurs élus :

Mme de Lipkowski : *« Vous êtes bien défendus par des hommes énergiques, que je félicite d'ailleurs pour l'énergie qu'ils mettent à vous défendre. Il est évident que c'est tous ensemble, en union, que nous pouvons faire face à cette administration qui est bien souvent inhumaine et bien incompréhensive.*

(...) Pour moi, la question n° 1 est celle du logement. Il n'y a pas de question plus cruciale, plus douloureuse, plus effroyable que cette question, qui révèle une véritable carence du Gouvernement ».

G. Marrane : (...) *« Vous avez bien fait de constituer un syndicat de défense, et je me félicite que le CM d'Arcueil ait réalisé son unanimité pour défendre vos intérêts.*

Si vous vous laissez aller à signer des accords amiables isolément, vous risquez d'être roulés les uns et les autres. (...) Dans votre intérêt et en

¹⁴⁷ - soit 59,04 €. (Tableau de correspondance INSEE)

vue de la réalisation la plus rapide possible d'un moyen de communication qui s'impose en raison du développement de la circulation automobile, il est préférable d'aboutir à un accord avec le syndicat de défense. (...) »

Remarquable évolution du discours communiste au sujet de l'autoroute !

Cette AG du Syndicat de Défense est suivie le lundi suivant d'une « *séance officieuse du CM* », le 8 mars 1954¹⁴⁸. Sont présents douze conseillers (sur 27), dont seulement quatre s'expriment, mais aussi trois membres du CA du Syndicat – toujours les mêmes : Itier, Decot et Fleury. L'objet de la réunion est d'établir un « bilan » de l'AG.

Ce bilan est fait d'« *impressions* » : celles de conseillers, au sujet des témoignages entendus :

« Parmi les exposés qui ont été faits et qui n'expriment que les tristes doléances de chacun des intéressés, je retiens celle de cette vieille dame qui a fait rire l'assemblée en disant qu'elle voulait bien avoir un appartement mais ne pas le payer plus de 3000 F par an ! Cela montre bien que les gens ne comprennent pas que s'ils sont aujourd'hui dans une situation qui leur paraît catastrophique, il va leur falloir, pour en sortir, payer des appartements plus cher.

Je connais des gens qui m'ont dit : « Nous sommes maintenant aux HLM d'Arcueil¹⁴⁹. Nous payons, certes, bien plus cher qu'auparavant, mais notre vie est totalement changée ; nous avons le chauffage, nous vivons dans un milieu propre, aéré. Nous savons que nous payons toutes ces commodités ». Je ne sais pas quelle est l'opinion politique de ces gens, je ne m'en occupe pas, mais ils m'ont dit : « Notre vie a changé parce que nous sommes dans un milieu nouveau. Nous sommes des hommes neufs » .

Ce n'est pas de sitôt que vous arriverez à faire saisir cela à certaines personnes ! Ainsi, on aura du mal à faire comprendre à cette brave dame qu'il lui faudra payer 50 000 F par an. Elle ne va jamais digérer cela ! »

« (...) Je retiens surtout l'intervention de ce brave homme qui nous disait qu'il s'amusait dans son jardin, et que lorsqu'il était fatigué de bricoler, il rentrait chez lui, puis y retournait quand bon lui semblait.

Cet homme exprimait la quiétude, l'absence de tout souci dont on a besoin à cet âge, et il me faisait penser à tous ces gens qu'on va déraciner, transplanter on ne sait encore où, qui avaient un lopin de terre qu'ils cultivaient, une maison souvent construite de leurs propres mains ou en tout cas par des maçons du dimanche, mais qu'ils affectionnent parce qu'ils y ont passé la plus grande partie de leur vie ».

Mais ce bilan est fait également d'informations, celles relatives aux démarches de l'Administration auprès des expropriés, dont un certain nombre ont préféré confier leur défense à un cabinet privé suite à sa « *campagne électorale* », mais qui

¹⁴⁸ - CR (56 pages - retranscription intégrale) : AM Arcueil O1 219

¹⁴⁹ - les premiers HLM d'Arcueil (cité Paul Vaillant-Couturier) ont été « livrés » en novembre 1952 (source : Madeleine LEVEAU-FERNANDEZ : *OPI-HLM d'Arcueil / 50 ans d'engagement* – Arcueil – 1999)

« n'a strictement rien fait » : aucune estimation, délais dépassés : « La plupart de ceux qui se sont adressés à ce cabinet arrivent pieds et poings liés devant l'administration, (...) et s'en mordent les doigts » ; tandis que le Syndicat étudie, avec l'aide de son avocat, 39 dossiers de propriétaires (« une fraction importante ») et 76 dossiers de locataires (« la grosse majorité »).

Les conseillers –et pas seulement les conseillers communistes- s'insurgent contre les procédés de l'Administration,

« qui cherche vraiment à spolier Arcueil, aussi bien la commune que les expropriés eux-même. Cela m'ennuie profondément, et l'idée ne me quitte pas de demander à l'administration de se montrer beaucoup plus humaine envers les habitants d'Arcueil(...) L'administration veut faire une autoroute, les besoins impérieux de la circulation l'exigent, soit.(...) Elle n'a qu'à payer les expropriés au même titre qu'elle va payer les entrepreneurs qui vont la construire. De deux choses l'une : ou l'administration a l'argent nécessaire pour faire l'autoroute et payer légitimement les expropriés, ou sinon qu'elle remette à une époque plus prospère cette réalisation. »

« Il faut absolument que ce climat change. On a nettement l'impression que l'administration est butée contre Arcueil ».

Ce climat détestable en ce qui concerne les relations entre Arcueil et l'«Administration» (des P&C) est attribué en partie, à tort ou à raison, par les conseillers minoritaires à la forte personnalité de Emile Bougard, maire-adjoint extrêmement actif et compétent, mais qui ne recule pas devant de graves insinuations :

« On a indiqué que si M. Bougard disparaissait, tout s'arrangerait. Si l'on attaque la personnalité de M. Bougard et si l'on souhaite sa disparition, ce n'est pas tant pour l'individu lui-même –si ce n'avait été lui, ç'aurait probablement été un autre- que, parce que, à tort ou à raison, il représente aux yeux de l'administration l'individu qui a catalysé et cristallisé la résistance d'Arcueil.(...)»

Nous ne pouvions pas faire autrement que de heurter l'administration, pour de multiples raisons : tout d'abord, nous ne sommes pas des gens que l'on peut acheter avec des pots-de-vin... »

La « résistance d'Arcueil » semble désespérée : les petites gens dont les maigres biens sont expropriés, leurs élus, malgré leur agressivité, ne font pas le poids face à la volonté de l'Etat. Il faut porter le débat au plus haut niveau.

d – Arcueil, problème national ?

A cette fin, il est décidé de solliciter, par l'intermédiaire de trois députés du secteur –Mme de Lipkowski, MM. Depreux et Malleret-Joinville, c'est-à-dire une RPF, un SFIO et un PCF- une entrevue avec le MTP, afin de lui faire connaître le grave problème des expropriations et expulsions sur Arcueil :

« Le point sans doute le plus délicat est la reconstitution des biens des vieillards, car là nous ne pourrions que très difficilement trouver une solution légale.

- L'administration laissera passer le plus de temps possible... pour les voir mourir ! »

Une conférence de presse est également envisagée, afin d'« alarmer l'opinion publique ». Cette campagne de presse a cependant déjà commencé, si l'on en juge par ces deux articles du quotidien « Libération¹⁵⁰ » des 16 et 17 mars 1954 :



Document 53 AM Arcueil 25 W 23



Document 54 AM Arcueil 25 W 23

ou bien encore celui-ci, dont on ignore la date exacte et le titre du journal, mais appartenant, assurément, à la presse communiste (« la magnifique réalisation pacifique de la municipalité ouvrière »...) :



Document 55 AM Arcueil 25 W 23

¹⁵⁰ - Il s'agit de l'ancien « Libération », quotidien « progressiste », proche du PCF.

L'entrevue¹⁵¹ avec le ministre des Travaux Publics (Jacques Chastellain) a lieu dès le 16 mars 1954. Celui-ci reçoit « *une délégation de la municipalité et du Syndicat des Expropriés de la commune d'Arcueil, conduite par Mme de Lipkowski et M. Malleret-Joinville, députés de la Seine* » – soit une députée RPF et un député PCF ; E. Depreux, SFIO, étant empêché.

Encore une fois, c'est Bougard qui expose au ministre « *les différents points qui préoccupent la municipalité et les expropriés* » :

- nécessité du relogement préalable à toute expulsion ;
- problème des hausses de loyer, et demande d'indemnité compensatrice ;
- problème des personnes âgées – il propose l'achat du terrain David (7 000 m²) ;
- problème du stade : l'emplacement proposé par les P&C pour la reconstruction ne convient pas à la commune.

Sur le premier point, le ministre donne tous apaisements ; sur les autres, il demandera une étude à ses services et en communiquera les résultats aux parlementaires.

Cette entrevue ministérielle, qui a lieu sans doute plus rapidement que ne l'envisageaient les élus et les expropriés d'Arcueil, ne donne donc guère de résultats immédiats, et Bougard juge qu'il convient de continuer à « mettre la pression » : dès le 18 mars, un courrier-circulaire¹⁵² du maire d'Arcueil est envoyé à la presse parisienne, annonçant une conférence de presse le 22 mars suivant à l'Hôtel Lutétia :

« *La réalisation de l'Autoroute du Sud dans la Région Parisienne pose des problèmes extrêmement importants tant dans le domaine de l'urbanisme que celui de la vie locale. L'opinion publique sait-elle sur quels décombres d'immeubles, parfois pimpants et confortables, sur quels édifices publics, sur quel stade, sur combien de misère et de larmes exprimées ou refoulées, passe une auto-route en construction ?*

Dans la seule ville d'Arcueil, l'Autoroute va opérer une trouée bouleversant la vie d'environ 200 familles comptant plus de 500 personnes, modifiant la topographie locale, supprimant des commerces, séparant des quartiers, menant parfois au dernier désespoir de pauvres vieux dont le seul désir était de terminer leurs jours en paix dans la modeste maisonnette qu'ils ont souvent construite de leurs propres mains. (...)

Cette conférence est d'une actualité d'autant plus brûlante que, dès le 23 mars, 150 expropriés¹⁵³ pour la seule ville d'Arcueil défileront devant la Commission Arbitrale pour voir tout leur patrimoine transformé en une simple créance sur l'Etat, chichement calculée (...) »

Cette conférence de presse, au sujet de laquelle nous n'avons trouvé aucun élément permettant d'en apprécier l'audience, commence par un exposé de

¹⁵¹ - « Note pour le DR – 30.03.54 » (AN-CAC 770633-48)

¹⁵² - AM Arcueil O1 219

¹⁵³ - ce nombre tient compte des parcelles non-bâties

Bougard¹⁵⁴ : il retrace l'historique du projet d'Autoroute du Sud, précise qu' « *il ne s'agit pas d'une remise en cause de l'ouvrage lui-même, mais de ses répercussions sur le plan humain* » (on juge de l'évolution du discours depuis 1950 !) :

« Il n'était pas possible de réaliser une telle opération sans engendrer des destructions ; la voie du progrès ne peut s'ouvrir sans laisser place à des regrets, mais nous nous refusons à fermer les yeux aux réalités, souvent cruelles (...) : il faut que la collectivité rende aux individus frappés la juste réparation du dommage auquel ils ont droit ».

Il donne quelques exemples des méfaits de l'autoroute : expulsion de personnes âgées, plus de liaison directe entre les HLM et l'école maternelle, nombreuses rues en impasses, disparition de la dernière « coulée verte » de la commune, du Centre Social et Sportif... et création d'un remblai de 14 m de hauteur « *au lieu d'un viaduc qui serait harmonisé avec l'aqueduc d'Arcueil* ».

« L'Autoroute du Sud supprime ou détruit sur Arcueil :

150 propriétés privées

<i>dont</i>	<i>83 immeubles</i>
<i>occupés par</i>	<i>144 foyers</i>
<i>représentant</i>	<i>451 personnes ».</i>

Il rappelle l'obligation légale de relogement par l'administration expropriante, mais celle-ci « *tente d'esquiver ses responsabilités dans ce domaine en proposant une faible indemnité aux expropriés contre le renoncement de ceux-ci aux bénéfices de la loi* ». A ce jour, elle n'a pas acquis de terrain pour la reconstruction sur Arcueil, et a proposé à certains un relogement lointain (à Châtenay-Malabry), ce qui est inadmissible.

« L'application étroite de la formule du Code Civil « juste et équitable indemnité » conduit à une véritable spoliation » : plusieurs terrains amputés ne sont plus constructibles, les propositions sont très insuffisantes pour permettre la reconstruction, les personnes âgées ne peuvent bénéficier des lois d'accès à la propriété...

Enfin, Bougard rappelle que le CM d'Arcueil est unanime quant à la défense des expropriés : une donnée importante pour que l'ensemble de la presse parisienne relaie l'information.

De leur côté, dans l'attente de la « communication de l'étude » promise par le ministre, les trois députés sus-nommés lui envoient, le 6 avril 1954, une lettre¹⁵⁵ conjointe pour demander la tenue d'une conférence sous sa présidence, réunissant les CM d'Arcueil et Gentilly ainsi que les parlementaires locaux : « *Nous pensons qu'une telle conférence vous permettrait de faire cesser des incertitudes extrêmement pénibles pour les intéressés* ».

¹⁵⁴ - AM Arcueil O1 219 - les questions-réponses (il y en a eu sans doute) ne sont pas connues ; aucune coupure de presse n'est conservée à ce sujet en mairie d'Arcueil.

¹⁵⁵ - AN-CAC 770633-48

Ces députés sont rejoints par un sénateur, Léo Hamon (MRP¹⁵⁶) qui, par une lettre ¹⁵⁷ du 18 mars fait savoir au ministre « *combien (il) a été préoccupé des doléances des propriétaires : « Puis-je joindre mes instances à celles de mes Collègues en vous demandant une attitude plus bienveillante de la part de vos Services ? »* On regrette que Léo Hamon ne soit pas ici plus explicite... mais il se confirme que, de tous côtés, c'est l' « Administration » qui est mise en cause, ses procédés et son manque d'humanité.

Dernière intervention « de haut niveau » auprès du Ministre des Travaux Publics, dont on ignore malheureusement dans quelle mesure –et par qui- elle a pu être « suscitée » : celle de son collègue, le Ministre du Travail et de la Sécurité Sociale lui-même, le MRP Paul Bacon, par ailleurs député du même secteur, qui déclare s'inquiéter des « *problèmes posés par la construction de l'Autoroute Sud de Paris , notamment dans la traversée des communes d'Arcueil et Gentilly* ». Il lui est répondu¹⁵⁸ qu'il sera avisé, éventuellement, de la tenue de la conférence sollicitée par les autres députés.

Ce sont donc des parlementaires de toutes appartenances qui interviennent en faveur des expropriés d'Arcueil, même si, on l'a vu, la même unanimité a bien du mal à se maintenir au sein du CM de cette ville –du moins sur la forme du combat.

Le 29 avril 1954, c'est le maire d'Arcueil, Sidobre, qui confirme¹⁵⁹ à Depreux la liste des différents problèmes qu'il souhaiterait voir aborder lors de la conférence sollicitée : figurent les quatre points énoncés par Bougard lors de l'entrevue du 16 mars (voir ci-dessus), mais aussi quatre nouveaux, parmi lesquels, principalement, la « *préservation du site d'Arcueil* » - comprendre : la traversée de la vallée de la Bièvre par un viaduc. Il ajoute :

« *Au lendemain des décisions de la Commission Arbitrale, dans l'ensemble loin d'être satisfaisantes, il nous paraît plus urgent que jamais d'obtenir dans un délai rapproché la Conférence promise par Monsieur le Ministre.*

C'est pourquoi nous insistons à nouveau auprès de vous pour vous demander de continuer votre intervention dans cette affaire, qui frappe si durement la localité d'Arcueil ».

Le MTP (DR) répercute cette liste de « questions » à l'IC-P&C 75, qui répondra¹⁶⁰ point par point... le 12 janvier 1955 : cette réponse sera donc examinée un peu plus loin.

Car entre-temps, Dien-Bien-Phu est tombée, entraînant le cabinet Laniel et son Ministre des Travaux Publics. La Conférence « générale » souhaitée par les

¹⁵⁶ - Léo Hamon est exclu du MRP en 1954, en raison de son opposition à la CED – il rejoindra les gaullistes de gauche (UDT) en 1958

¹⁵⁷ - AN-CAC 770633-48

¹⁵⁸ - AN-CAC 770633-48

¹⁵⁹ - AN-CAC 770633-48

¹⁶⁰ - AN-CAC 770633-48

élus locaux et les parlementaires n'aura jamais lieu. Il n'empêche que le problème des expropriés d'Arcueil est en passe de devenir une « cause médiatique nationale », comme celui des Tignards dont le village a été, trois ans plus tôt, englouti sous les eaux d'EDF, et comme celui des mal-logés, grâce à l'appel de l'Abbé Pierre, en février 1954.

e – Expropriations et relogement : la mise en oeuvre

Entre le 23 mars et le 7 avril 1954 se tiennent les séances de la Commission Arbitrale d'Evaluation, au Palais de Justice de Paris. Le soir du 7 avril a lieu une « séance officieuse »¹⁶¹ du CM d'Arcueil sous la présidence de Bougard, en présence de neuf conseillers et trois membres du Syndicat, mais aussi de Lafond, maire-adjoint à Gentilly : la raison en est « *la décision des deux municipalités de lier leur action et de s'épauler mutuellement, notamment en ce qui concerne la reconstitution des espaces sportifs* ».

M. Machu, « adjoint technique » (donc, employé municipal), présente un compte-rendu de l'ensemble des débats de la Commission, auxquels il a assisté depuis le 23 mars : deux avocats s'affrontent, Maître Brandon pour le Syndicat, et celui de l'Administration. Il est reproché à celle-ci de ne pas avoir cherché à traiter à l'amiable comme le prévoit la Loi et de présenter maintenant des offres égales au tiers ou au quart des estimations de l'architecte de la commune, ce qui ne permet pas aux expropriés d'envisager une reconstruction. Le cas extrême – mais fréquent – est celui des propriétaires de « *maisons de bois* », « *matériau maintenant interdit* », qui par conséquent seront très mal indemnisés et ne pourront « *se reconstituer* ». Quant aux locataires, très peu auront droit à l'allocation logement. La commune¹⁶², qui demandait 274 millions pour son stade, se voit attribuer 106 millions ; pour un terrain acquis en 1953 au prix de 982 F le m², elle se voit offrir 400 F le m² ; le CM décide dans un premier temps de se pourvoir en appel, puis y renonce.

Plus généralement, ce sont les procédés et les mobiles profonds de l'Administration qui sont mis en cause. Selon Bougard, « *l'Administration voudrait faire payer aux pauvres la réalisation de l'Autoroute du Sud* », mais aussi « *faire payer à la ville d'Arcueil sa résistance et l'organisation de la résistance à la spoliation* » ; il n'hésite pas à « *élargir le débat* » :

« *Nous n'aurions pas besoin de faire une enquête très longue parmi tous les maires de France pour en trouver de nombreux qui soulignent toutes les avanies et tous les déboires qu'ils ont rencontrés dans leurs rapports avec l'Administration ! Seulement, Arcueil s'était opposé...* »

« *Quand nous avons dit que tous les projets d'urbanisme, quels qu'ils soient, ont toujours été dirigés dans le passé avec une idée d'embellissement, c'est indiscutable, mais aussi avec une volonté d'ouvrir la voie aux*

¹⁶¹ - CR (49 pages) : AM Arcueil O1 219

¹⁶² - Registre du CM d'Arcueil – 21 avril 1954

armes répressives, notamment dans la lutte ouvrière, c'est aussi une vérité. (...) »

Après « l'autoroute de guerre », « l'autoroute anti-sociale »... mais Bougard ne se fait cependant pas d'illusions sur la portée de son combat :

« J'ai dit à M. Cosmi¹⁶³ : « Oh ! Nous ne prétendons pas faire la révolution à Arcueil sur l'autoroute. Nous savons très bien que ce n'est pas avec l'histoire de l'autoroute à Arcueil que nous nous emparerons du pouvoir ». C'est d'ailleurs pourquoi il est absolument idiot d'avoir voulu axer l'hostilité de la ville d'Arcueil sur la position de ses dirigeants. »

De son côté, quel bilan l'Administration fait-elle des décisions de la Commission Arbitrale ? Dans un rapport¹⁶⁴ du 1^o juillet 1955 au sujet du « règlement des honoraires de l'Avoué et des Avocats », l'IC-P&C 75 écrira :

« Les affaires plaidées à ce jour et relatives à l'Autoroute du Sud ont conduit au paiement de près d'un milliard d'indemnités d'expropriation, et nous pouvons affirmer que les intérêts de l'Etat ont été défendus au mieux par ces éminents juristes ».

Cette phrase semble confirmer que le sort des expropriés d'Arcueil n'était pas, et de loin, la priorité de l'Administration ; ce qui est, on l'a vu, leur conviction et celle de leurs élus.

Le 29 mai 1954, l'IC-P&C 75 transmet¹⁶⁵ à la DR le dossier relatif à l'acquisition d'un terrain de 12 000 m² « *situé en bordure de l'avenue P. Vaillant-Couturier (CD 61) et du chemin du Cherchefeuille à Arcueil* », afin d'y construire « *une centaine de logements environ, qui seraient offerts aux occupants des immeubles d'habitation situés dans les emprises de l'Autoroute du Sud* ». L'affectation de ce terrain à des HLM est prévue dans le modificatif du PARP (19.12.52), et « *les dépenses (seront) imputées sur les crédits de l'Autoroute du Sud* ». L'Ingénieur demande la consultation de la CCOI, et l'autorisation d'ouvrir l'enquête parcellaire et d'acquérir le terrain.

Le MTP soumet¹⁶⁶ donc cette demande à la CCOI le 11 juin 1954. Précision intéressante : ces 12 000 m² ont été évalués par les Domaines à 17 204 000 F, soit 1433 F¹⁶⁷ le m². Le 16 juillet, Bougard indique à Lévy¹⁶⁸ que

« l'OPI-HLM est prêt à collaborer avec l'Etat pour assurer le relogement des expropriés ; il désire une unité de gestion de tous les appartements qui seront construits ; il semble le mieux placé pour définir les besoins des différentes classes d'expropriés et pour organiser, s'il y a lieu, des échanges triangulaires ».

¹⁶³ - Cosmi : I-P&C, adjoint de Lévy

¹⁶⁴ - AN-CAC 770633-48

¹⁶⁵ - Lettre : AN-CAC 770633-49

¹⁶⁶ - AN-CAC 770633-48

¹⁶⁷ - soit 28,20 € (Tableau équivalence INSEE)

¹⁶⁸ - Note du 22.07.54 de Dreyfus à Cosmi – CR entretien Lévy/Bougard (AN-CAC 770633-48)

Ce meilleur climat entre élus et P&C, cette volonté affichée de coopération sont confirmés par Bougard lors de la réunion du CM du 28 juillet 1954¹⁶⁹, lors de laquelle celui-ci rend compte d'une entrevue qu'il a eue le 16 juillet avec Lévy, Moch et Dreyfus. Après avoir évoqué les différents points abordés (ouvrages d'art, voies nouvelles, relogement, stade...), il conclut :

« Dans l'ensemble, satisfaction est donnée aux revendications présentées.

Pour les expropriés ayant fait appel, ceux-ci doivent reconsidérer leur situation. Les propriétaires ont la possibilité de reconstruire sur Arcueil sur des terrains cédés à prix normaux. Les locataires seront relogés également dans la localité. Ce sont eux-même qui doivent maintenir leurs recours ou les abandonner, tout en prenant avis de nos conseillers techniques et juridiques .

En ce qui concerne la Ville d'Arcueil, du fait que nous avons l'accord des P&C pour reconstruire notre stade, notre intérêt immédiat est d'acquérir les terrains dans le plus court délai. (...) Si nous abandonnons nos appels, tant au Tribunal civil qu'en Cour de Cassation, il est d'autres méthodes qui peuvent nous faire récupérer (la) différence¹⁷⁰. »

Cette proposition d'abandon des recours est adoptée à l'unanimité du CM.

Cette évolution positive du problème du relogement est confirmée par la note de Lévy en date du 12 janvier 1955, en réponse à la demande ministérielle d'avril 1954, qui faisait suite elle-même aux multiples interventions de parlementaires :

« Relogement des occupants : L'acquisition, à l'amiable ou par voie d'expropriation, de terrains sis à Arcueil, est en cours. Pour un premier groupe d'expropriés, 150 logements type HLM seront édifiés par l'OPI-HLM, qui est d'accord en principe. A un second groupe d'expropriés qui ont manifesté l'intention de se reloger eux-mêmes, des terrains seront cédés après lotissement.

Relogement des personnes âgées – Ces personnes se verront offrir un logement dans les immeubles collectifs ou pourront acquérir un lot dans le lotissement prévu.

Procédure d'acquisition des terrains « David¹⁷¹ » et « Cherchefeuille » : Des accords amiables sont acquis pour tous les terrains, sauf pour une parcelle qui devra être expropriée ».

L'ordonnance d'expropriation du terrain du Cherchefeuille sera prononcée le 1^{er} février 1955. Le 29 juillet 1955, l'IC-P&C 75 –c'est maintenant J. Lapébie- sera enfin en mesure d'envoyer la note suivante à la DR :

¹⁶⁹ - Registre du CM d'Arcueil

¹⁷⁰ - différence entre l'indemnité accordée (106 millions) et le coût de la reconstruction (120 millions). Bougard fait ici allusion aux possibilités de subventions

¹⁷¹ - il s'agit du terrain de 7 000 m², sur lequel est prévu le lotissement

« Afin d'assurer le relogement des expropriés, l'Etat a acquis par voie d'expropriation un terrain d'un ha environ, au voisinage immédiat des îlots les plus touchés par l'expropriation. L'OPI-HLM d'Arcueil-Gentilly a accepté de construire sur ce terrain les 148 logements nécessaires ; ils deviendront la propriété de l'Office, qui a accepté d'en assurer la gestion.

Le financement sera assuré en totalité par l'Etat sur les crédits de l'opération¹⁷² inscrite au premier programme quinquennal du FSIR et régulièrement dotée chaque année. L'OPI-HLM s'engage à rembourser à l'Etat 85 % des dépenses ainsi faites (...).

(jointe : la convention à passer avec l'Office d'HLM) « Je me permets d'insister sur l'urgence de cette approbation pour assurer la poursuite à un rythme normal des travaux de l'Autoroute du Sud. Toutes dispositions ont été prises par mes services pour que la construction des immeubles commence dès le mois d'octobre 1955 et pour que les emprises de l'Autoroute puissent être définitivement dégagées à la fin de 1956 ».

La convention (trois pages) annexée à cette note précise que *« l'Etat confie à l'Office la construction de 148 logements sur un terrain dont il est propriétaire¹⁷³ », qu'il s'agira de logements locatifs dits « logements HLM ordinaires » et que « l'Etat fera connaître à l'Office le nombre de logements de chaque type (1p., 2 p., 3 p. ...) qui devront être construits ».* Le financement sera entièrement assuré par le MTP, sur ses crédits, sous forme d'avances. La rémunération de l'Office sera de 5 % ; les logements seront la propriété de l'Office, qui remboursera à l'Etat 85 % dans un délai de 15 ans.

La construction de cette cité de 148 logements aura lieu entre 1956 et 1958 – voir photo page suivante-: on voit le délai qu'il aura fallu pour « dégager les emprises », et pouvoir enfin effectuer les travaux de l'autoroute sur l'emplacement du bâti exproprié (mais tous les ouvrages d'art, excepté le viaduc d'Arcueil, sont déjà construits).

En même temps que cette acquisition de terrain en vue du relogement des locataires expulsés, les P&C procèdent à l'acquisition d'un autre terrain de 7 764 m² situé rue Clément Ader, au pied de l'aqueduc d'Arcueil (le terrain « David », dont il a déjà été question), en vue de la construction d'« une trentaine de pavillons, n'excédant pas les normes HLM » pour les propriétaires expropriés, et qui ont manifesté le souhait de se « reconstituer » à proximité.

¹⁷² - comprendre : de l'Autoroute du Sud

¹⁷³ - la propriété du terrain sera transférée à l'OP-HLM en 1964 – Lettre P&C 75 à MTP du 4.12.63 (AN-CAC 770633-49)



Document 56

La construction de la cité du Cherchefeuille (à gauche du « chemin du Cherchefeuille », future avenue du Général Malleret-Joinville, la cité Paul Vaillant-Couturier, première cité HLM d'Arcueil)

Sur le panneau : « VILLE D'ARCUEIL – OPIHLM – Construction de 148 logements - Relogement des expropriés de l'Autoroute du Sud »

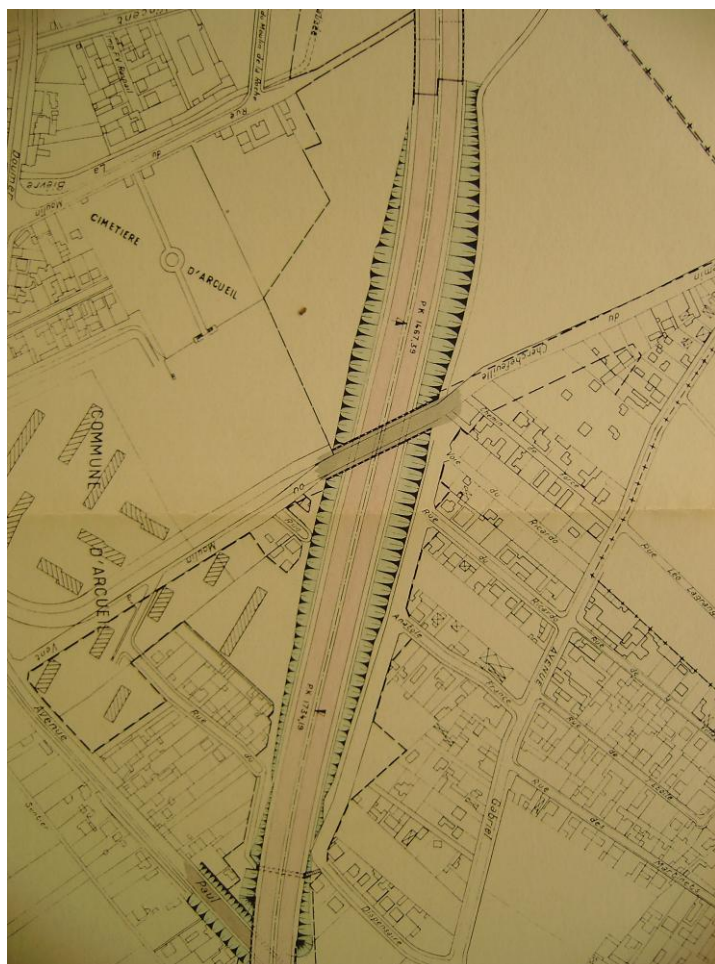
OPI-HLM d'Arcueil-Gentilly / 50 ans d'engagement – p. 44

Si l'on ajoute les 148 logements en location de la cité du Cherchefeuille et cette trentaine de pavillons, on obtient un nombre total de 178 nouvelles habitations de remplacement : or, au 1^{er} août 1953, l'état fourni par Mouzon, I-TPE à Arcueil chargé du dossier du relogement (voir p. 186), laissait apparaître 51 propriétaires occupants et 63 locataires, soit un total de 114 familles à reloger. On sait que les expulsés et expropriés des communes voisines se sont vu proposer un relogement sur Arcueil, ce qui explique en grande part cette différence. Mais on peut aussi conclure que très peu de familles ont préféré « *faire leur affaire de leur relogement* » : ce qui n'est guère surprenant, si l'on considère la persistance de la crise (nationale) du logement, et les difficultés de la construction individuelle, à commencer par le coût. (On ignore combien d'habitations ont pu être « déplacées » à proximité, comme l'envisageait Mouzon en septembre 1952... mais on doute qu'il y en ait eu beaucoup : voir p. 170).

Il faut faire aussi la part des « relogements triangulaires » : ainsi, Mme Simone F.¹⁷⁴, qui habitait en haut de la rue du Dispensaire une maison non touchée par la branche Ouest de l'autoroute mais dont on sait déjà qu'elle sera condamnée par la branche Est (A6-B, déjà programmée : voir I-C-a), se verra proposer par Bougard, en 1959, de s'installer avec son mari et son fils dans la cité du Cherchefeuille, où tous les logements n'étaient pas occupés, afin de laisser son modeste logement à une personne âgée sans ressources. « *C'était luxueux, impeccable ; il y avait du grès cérame au sol ; mais la cohabitation avec d'anciens chiffonniers, ou les gens qui venaient de la Villa Mélanie, n'était pas toujours facile* ».

¹⁷⁴ - entretien du 19.02.2009

Enfin, dernières expropriations liées à l'autoroute : afin de relier entre elles les trois rues du lotissement du Plateau transformées en impasses –rues du Dispensaire, du Ricardo, Anatole France- et à la demande de la commune, il est décidé la création d'une « *voie latérale à l'autoroute* » ; à cette fin, une acquisition complémentaire¹⁷⁵ d'une surface totale de 19 ares, comprenant huit habitations, est nécessaire. Leurs habitants seront relogés dans les mêmes conditions que ceux expulsés pour l'autoroute proprement dite.



Document 57

Plan au 2 000°, issu de la « Collection de plans conservés par l'IC (du SSA) jusqu'à la fin des travaux » - AN-CAC 771464-44

Le passage de l'AS à travers le lotissement du Plateau : les chaussées sont en rose ; on remarque l'importance des talus, hachurés en noir sur fond vert ; du côté droit de la tranchée, la « voie latérale » qui relie les trois petites rues obstruées.

Du côté gauche : la cité du Cherchefeuille (en face, de l'autre côté du chemin du Cherchefeuille, la cité Paul Vaillant-Couturier)

Il est intéressant de comparer ce plan « après travaux » de la vue aérienne reproduite dans le magazine « Regards » en décembre 1950 (document 52)

¹⁷⁵ - Notice P&C : AN-CAC 770633-48



Document 58

Photo de l'auteur 9.12.2008

Ce qui reste de la rue Anatole France, à l'ouest de l'autoroute (dont on voit le muret vert, au fond)

En 1955, les expropriés sont –en principe- fixés sur leur sort : la Commission Arbitrale d'Evaluation a fixé le montant de leurs indemnités¹⁷⁶; ils pouvaient éventuellement se porter en appel devant le Tribunal Civil, mais il semble que peu l'ont fait. Les P&C ont pris des dispositions en vue du relogement, qui sera effectif en 1956/57.

Mais ceux qui sont restés dans leur habitation maintenant expropriée –et payée ?- par l'Etat ont la mauvaise surprise de se voir réclamer un loyer par l'Administration, ce qui était pourtant annoncé (voir p. 194), ainsi qu'en atteste le courrier de M. R. Lefèvre, 28 rue du Dispensaire, au Président de la République, le 25 janvier 1955 :

« Exproprié de la commune d'Arcueil pour le passage de l'Autoroute du Sud, les P&C, après expertise, m'ont offert la somme de 8 millions pour la cession de mon pavillon, somme incluant les indemnités diverses d'éviction et la valeur de ma maison. (J'ai donné mon accord par écrit) en précisant que je devais assurer le relogement de ma famille comprenant : ma femme, ma fille et son mari, ainsi que ma tante âgée de 81 ans, personnes résidant dans mon petit pavillon et la petite maisonnette qui sont ma propriété.(...) »

Je suis à l'invalidité travail depuis 5 ans, car la maladie de cœur qui me cloue m'empêche d'exercer mon métier de chaudronnier. Ma femme, âgée de 60 ans, gagne petitement notre vie en servant dans une cantine. Nos revenus sont bien modestes et pourtant, sans avoir reçu aucune indemnité nous permettant de nous reloger ailleurs, l'Administration nous réclame un loyer de 4 000 F par mois et cela à compter de novembre 54 sous prétexte que ma maison ne m'appartient plus mais est « propriété d'Etat » depuis le 3 novembre! (...) »

¹⁷⁶ - je n'ai pas trouvé de mention de ces indemnités au CAC ; peut-être sont-elles conservées en Mairie d'Arcueil, mais je n'y ai pas eu accès pour des raisons de confidentialité

Ce problème du loyer réclamé par l'Etat aux expropriés « *maintenus provisoirement dans les lieux en attendant leur relogement* » est l'objet d'un courrier du maire d'Arcueil au MTP, qui la transmet au préfet de la Seine. Le 1^o décembre 1955, le cabinet du préfet répond ¹⁷⁷ au ministre que le Directeur des Domaines lui a indiqué que « *l'indemnité en question* » a été calculée avec beaucoup de libéralisme, qu'il n'est pas tenu compte des annexes, qu'un abattement de 20 % a été accordé pour « *précarité de l'occupation* ». On ne jurera pas que le rédacteur est conscient du degré d'humour noir de sa réponse... surtout lorsqu'il ajoute :

« *M. le Directeur des Domaines se propose, par mesure de bienveillance et pour tenir compte de l'intérêt manifesté aux expropriés par l'Administration préfectorale, de ne pas réviser ces indemnités le 1^o janvier prochain, bien que le droit lui en soit formellement réservé* ».

Autre illustration de ce problème des expropriés... ou plutôt des incidences de la crise générale du logement sur les expropriations de l'autoroute : l'histoire de la famille Dosset, qui se trouve être parfaitement documentée dans les archives du MTP au CAC ; il m'a semblé intéressant de retranscrire ces documents de façon quasiment intégrale. Ils nous rappellent la note de l'I-TPE Riant en date du 19 septembre 1952 (voir p. 163) qui signalait déjà une « *augmentation sensible du nombre d'habitants qui devraient être relogés* », et le fait que « *les pavillons semblaient être plus abondamment occupés que précédemment* ».

Le 17 avril 1955, M. Michel Dosset écrit ¹⁷⁸ au Président de la République :

« *Je vous demande de bien vouloir lire attentivement cette lettre, afin que vous puissiez comprendre dans quelles conditions j'ai été amené à prendre possession d'un local appartenant à l'Etat. Je vous demande également, si vous jugez que je n'ai pas commis un crime en défendant ma famille, de bien vouloir intervenir en ma faveur auprès de M. le MTP afin qu'il m'accorde la possibilité de demeurer quelques mois dans ce local, étant par ailleurs assuré d'être relogé dans un immeuble en construction à Gentilly.* »

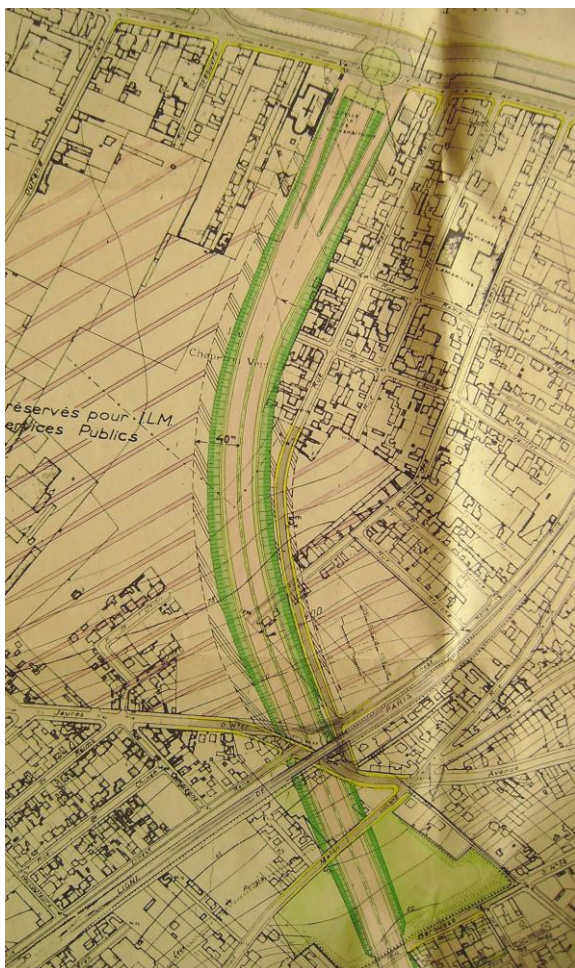
Est jointe une copie (dactylographiée – sans doute par les services de la Présidence) de la lettre adressée le même jour au MTP :

« *Je viens de recevoir, par voie d'huissier et à votre requête, notification d'avoir à quitter sous 24 heures le local d'habitation dans lequel je me suis installé ces derniers jours, 87, rue des Champs-Élysées à Arcueil.*

Je vous dois des explications concernant cette prise de position dont je ne méconnaissais pas le caractère illégal. Je suis cependant persuadé qu'à la lecture de cette lettre, vous aurez sur mon compte une opinion sans doute différente de celle qui a motivé votre décision de me faire quitter les lieux.

¹⁷⁷ - AM Arcueil 25 W 23

¹⁷⁸ - AN-CAC 770633-48 (liasse Dosset)



Document 59

Plan 2 000° : « Etat du projet en janvier 1953 »
AN-CAC 770633-45

La rue des Champs-Élysées est située à droite de l'autoroute; elle se trouve essentiellement sur Gentilly, et fait un coude . Ses dernières maisons sont condamnées par le tracé. C'est dans l'une d'elles que s'installe la famille Dosset.

En bas, le « pont des Hannetons » (passage de l'autoroute sous une RD et la ligne de Sceaux, superposées).

En effet, depuis 1949, date de mon mariage, je cherche vainement à obtenir un logement, et ceci malgré des demandes multiples effectuées auprès de la Mairie de Gentilly, lieu de mon ancien domicile, et des différents offices d'HLM de la Région Parisienne. Prioritaire au titre de jeune ménage, j'ai pu obtenir une réquisition rue Romain Rolland à Gentilly, mais j'ai dû quitter les lieux deux ans après par suite de la reprise du local par le prestataire (sic).

J'ai alors bénéficié d'une deuxième réquisition, rue Benoît Malon à Gentilly, mais à la suite d'un changement de situation du prestataire, j'ai été l'objet d'un jugement d'expulsion qui était devenu applicable ces jours derniers. C'est dans ces conditions que j'ai pris la responsabilité de m'introduire dans le pavillon vacant situé 87, rue des Champs-Élysées à Arcueil.

Je suis âgé de 30 ans, ancien sinistré de Petite Synthe (Nord), ancien engagé volontaire pour la durée de la guerre, marié et père de deux enfants ; un garçonnet de 4 ans, et une fillette de 2 ans et demi.

Si je n'avais pas agi comme je l'ai fait, je n'avais comme perspective que la rue, ou la dispersion de ma famille dans des centres d'hébergement. Ma femme d'un côté, moi de l'autre, et mes enfants confiés à l'Assistance Publique.

Vous comprendrez, M. le Ministre, que je ne pouvais accepter cette solution, car je considère que mon devoir de père est de protéger mes en-

fants, et sur ce point-là, j'estime avoir agi en toute conscience dans l'intérêt de ma famille. Ce n'est pas de ma faute si malgré tous mes efforts, je n'ai pu obtenir de logement. Je ne puis disposer des sommes suffisantes pour acheter un logement, et j'en suis réduit à solliciter une location, comme la grande majorité des travailleurs.

Certes, je reconnais avoir enfreint la légalité en entrant dans le pavillon que j'occupe, mais j'avais au préalable sollicité de la Mairie de Gentilly un logement, et j'avais reçu l'assurance formelle du Maire que je serais relogé par priorité dans une construction dont les travaux viennent de commencer, mais qui ne pourra être mise en location qu'au printemps 1956¹⁷⁹.

Sachant par ailleurs que le logement vacant de la rue des Champs-Élysées à Arcueil était destiné à être démoli pour permettre la réalisation de l'Autoroute. et que cette démolition n'interviendrait que dans un délai de 2 ou 3 ans seulement, j'ai pensé que l'occupation des locaux ne pourrait en aucune manière gêner l'Administration puisque j'étais assuré de quitter les lieux, par suite de mon relogement à Gentilly, avant que les travaux ne soient commencés à cet endroit.

Après vous avoir donné ces explications, je me permets de solliciter de votre bienveillance une mesure humaine à l'égard de ma famille, qui consisterait à me permettre d'occuper les lieux pendant la durée des travaux de construction de l'immeuble locatif où je dois résider dès le printemps 1956. Je m'engage par avance à vous payer un loyer et à subir toutes les charges de l'immeuble, car je ne suis pas un malhonnête homme, et seules les circonstances ont voulu que j'agisse de cette manière.(...)»

Le 7 mai, le MTP (Service Social) transmet cette lettre à l'IC-P&C 75.

Celui-ci répond le 27 mai :

« (...) L'immeuble en question, constitué par un pavillon de 4 pièces, a été effectivement exproprié pour l'exécution des travaux de l'Autoroute. M. Clairret, propriétaire et occupant de ce pavillon, a libéré les lieux le vendredi 1^{er} Avril 1955 et remis les clés le samedi 2 avril à 10h 30 au représentant local de notre Service. Quand ce dernier a voulu prendre possession du pavillon le lundi 4 avril à 9h 30, il a constaté que l'immeuble était occupé par M. Dosset et sa famille. Devant cet état de fait, nous avons demandé à l'avoué de l'Administration d'engager la procédure de référé en vue d'obtenir, dans les plus courts délais, une ordonnance d'expulsion. L'ordonnance prise le 25 avril a prescrit l'expulsion des époux Dosset en accordant un délai d'un mois ; cette ordonnance ayant été signifiée par huissier le 3 mai 1955, l'expulsion devrait avoir lieu le 3 juin prochain.

Les faits exposés par M. Dosset dans sa lettre sont, dans l'ensemble, conformes à la réalité (...) (mais) il est inexact qu'il ait été dans les intentions de notre Service de ne démolir ce pavillon que dans 2 ou 3 ans, époque à laquelle on peut compter que l'autoroute sera sur le point d'être mise en

¹⁷⁹ - il s'agit vraisemblablement de la cité « Frileuse »

service ; nous avons envisagé d'y reloger (...) un autre exproprié dont il est urgent de démolir le pavillon pour permettre la construction d'un ouvrage d'art.

On ne peut méconnaître les difficultés de logement que rencontrent de nombreux habitants de la banlieue parisienne, mais il n'appartient pas au MTP de résoudre ces difficultés, et nous ne pouvons admettre d'avoir à reloger successivement des occupants irréguliers des immeubles expropriés.

Le cas de M. Dosset constitue un précédent extrêmement dangereux et si l'on ne procédait pas à l'expulsion qui a été légalement ordonnée, il est à craindre que d'autres immeubles expropriés ne soient à leur tour irrégulièrement occupés au fur et à mesure du départ de leurs occupants actuels, quelles que soient les précautions prises par l'Administration, rendant ainsi impossible toute organisation des travaux.

J'estime, en conséquence, qu'il n'est pas possible de donner suite à la requête de M. Dosset, et je compte, sauf instructions contraires de votre part, faire poursuivre l'expulsion de ce dernier. »

au crayon dans la marge: *« D'accord. Il est difficile de ne pas faire exécuter ce jugement »*

Le 4 juin 1955, la DR confirme à l'IC-P&C 75 qu'« il convient de poursuivre la procédure d'expulsion engagée à l'encontre de M. Dosset (...) »

Pas d'autre document jusqu'au 17 janvier 1956...date à laquelle l'IC-P&C 75 écrit à la DR :

« (...) l'intéressé a quitté le pavillon exproprié dans la journée du 6 janvier 1956 ; ce pavillon a été immédiatement démoli ; en conséquence, aucune suite n'est à donner à la note¹⁸⁰ du 10 octobre 1955 de M. le Préfet de Police, qui a été directement averti par mes soins du départ de M. Dosset.»

On peut raisonnablement penser que si la famille Dosset quitte les lieux le 6 janvier 1956, au milieu de cet hiver particulièrement froid, c'est qu'elle a trouvé une autre solution provisoire en attendant son HLM de Gentilly, qui ne sera disponible qu'au printemps. Peut-être les P&C sont-ils discrètement intervenus pour s'assurer le « dégagement de l'emprise » ? Quoi qu'il en soit, on remarque que cette famille, qui présentait tous les critères d'« intérêt » (père ancien combattant, ancien sinistré, deux enfants en bas-âge...), en a été réduite à braver l'illégalité en « squattant »... mais faisant cela a « tenu » neuf mois, ce qui n'est pas négligeable...

¹⁸⁰ - non conservée au CAC – mais vraisemblablement relative à l'expulsion ordonnée

Conclusion

Le relogement des expropriés et expulsés d'Arcueil a fait l'objet d'une coopération fructueuse entre le service des P&C, les élus et l'OPI-HLM, lui-même dirigé par les élus. Ceux-ci, au bout du compte, le reconnaissent eux-même dès 1955 : au sujet de la construction du viaduc, autre problème de taille, le CM d'Arcueil, le 16 mars 1955, déclare¹⁸¹ :

« Il serait indispensable que la même liaison qui a existé entre le service réalisateur (les P&C) et la Ville pour le relogement des locataires et la constitution d'un lotissement soit adoptée en ce qui concerne la traversée de la Vallée ».

En 1961, donc un an après l'ouverture de l'Autoroute, Simone Hudowicz rédige un mémoire de DES intitulé : *« Le remodellement de la Banlieue Sud en fonction de la construction d'une autoroute¹⁸² »*. Elle relativise l'impact de l'autoroute sur la banlieue :

« Il faut se garder d'exagérer l'importance des expropriations, l'étude du tracé de l'autoroute a montré que l'on avait tiré le meilleur parti possible des espaces libres, et qu'ils étaient très nombreux dans ce secteur ».

(On peut ajouter que les expropriations d'Arcueil ont été bien moins nombreuses que celles, au même moment, liées à l'extension d'Orly : 653 maisons démolies sur Paray-Vieille-Poste... et plus de 2 000 expulsés !)

Certes... mais ayant eu accès aux dossiers d'expropriations, elle est aussi en mesure d'en dresser un bilan, et ne nie pas les difficultés individuelles suscitées par l'effet cumulé de ces expropriations et de la crise du logement :

« Compte tenu de la vétusté de beaucoup de ces habitations, on comprend que les indemnités versées à leurs propriétaires aient été faibles. La plus forte qui ait été versée est de 8 millions¹⁸³ ; la plupart s'établissent entre 1 et 2 millions. Il est vrai que les experts des Domaines tendent à sous-estimer les immeubles pour en diminuer les indemnités, aussi les chiffres portés dans les dossiers ne correspondent-ils pas à la valeur marchande réelle. Beaucoup d'expropriés ont fait appel, peu ont obtenu gain de cause. » (p. 76)

« Un syndicat d'expropriés avait été créé par la municipalité d'Arcueil (l'Administration ayant d'ailleurs essayé de mettre sur pied un syndicat rival¹⁸⁴ plus accommodant). Ce syndicat a obtenu des résultats appréciables quant au relogement.

¹⁸¹ - Registre du CM d'Arcueil

¹⁸² - mémoire de Géographie humaine, sous la direction de Pierre George – IGUP Cote D-22

¹⁸³ - soit 149 680 € (équivalence F de 1956 / € de 2007 d'après Tableau d'équivalence INSEE)

¹⁸⁴ - je n'ai trouvé aucune allusion à ce fait dans les textes de la municipalité ou du Syndicat des Expropriés : ce qui semblerait indiquer que cette tentative, si elle a existé, en est restée au stade de l'intention.

La Ville d'Arcueil¹⁸⁵ a reçu une allocation de l'Etat pour le financement d'un ensemble HLM destiné aux expropriés. Six bâtiments ont été construits à proximité du quartier le plus touché : c'est le « groupe du Cherchefeuille », qui compte 148 logements, soit un nombre équivalent aux logements expropriés.

Ceci, hélas, n'a pas tout à fait résolu les problèmes. Beaucoup d'intéressés, accoutumés à leur pavillon individuel, à leur petit jardin, ont refusé le logement en habitation collective. Trente personnes ont déclaré vouloir se reloger par leurs propres moyens : elles ont, en général, touché une indemnité suffisante pour cela ; les P&C avaient acquis un terrain entre les rues du Colonel Fabien et Clément Ader pour créer un lotissement de 9 parcelles de 400 m² ¹⁸⁶ qui leur étaient destinées. Ce lotissement n'a pas connu un grand succès, un seul pavillon y a été bâti, preuve sans doute que le dédommagement n'était pas suffisant pour financer des constructions neuves.

Plus poignant est le cas de ces vieillards nécessiteux ou de ces familles vivant dans des bicoques en bois, qui ne pouvaient payer le loyer HLM (au Cherchefeuille, le loyer mensuel est de 5 000 F par pièce). Loyer modéré, mais que plusieurs expropriés étaient incapables d'acquitter. Aussi ont-ils cédé en sous-main leurs droits sur un appartement, si bien que la cité est loin de n'abriter que des expropriés ¹⁸⁷». (p. 82-83)

Le processus des expropriations et du relogement sur Arcueil a été long, beaucoup plus long que ne l'envisageaient les concepteurs de l'Autoroute : les premières approches ont été faites par les P&C en 1951, le cadre légal a été fixé en 1953, mais les relogements n'interviennent qu'à partir de 1956. Cet étirement dans le temps est dû en partie au grand nombre d'acteurs institutionnels : MTP, représenté par les P&C, maîtres d'œuvre du projet ; MRU, qui promeut le mouvement des HLM (Plan Courant et 1% patronal : début 1953) et intervient dans le cadre du CARP ; et au niveau local, municipalités et Office HLM. Mais il tient surtout à l'ampleur et à la complexité des problèmes humains et sociaux mis à jour par le processus –et à cet égard, la mise en cause du côté inhumain de l'Administration revient comme un refrain.

L'irruption brutale de l'autoroute au travers du bâti banlieusard d'Arcueil révèle en effet la réalité de celui-ci au début des années 50 : la pénurie généralisée de logements affecte l'ensemble des familles modestes –et souvent, nombreuses– d'ouvriers et d'employés, qui s'entassaient à plusieurs générations dans des baraquements de misère (Villa Mélanie...), des garages ou des remises, et, si l'occasion se présente, « squate » des pavillons déjà expropriés et condamnés. Les « vieux » aux retraites ténues craignent de se voir déposséder de leur seul bien, la bicoque avec

¹⁸⁵ - plus précisément : l'OPI-HLM d'Arcueil-Gentilly

¹⁸⁶ - soit 3 600 m² : c'est le « terrain David », sus-mentionné

¹⁸⁷ - la cité du Cherchefeuille ayant été construite avec des crédits prévus pour l'Autoroute, l'administration des P&C a pu ainsi assez rapidement y loger certains de ses agents.

jardinet ; chacun sait que les indemnités ne suffiront pas pour reconstruire, et que les loyers en HLM, avec un confort dont on ne perçoit pas encore bien l'utilité, ne pourront plus rester à leur niveau actuel (dérisoire, et pour cause...)

Les élus municipaux, aux engagements politiques extrêmement marqués, renoncent à leur campagne contre « *l'autoroute de guerre* » lorsqu'ils comprennent que « *l'autoroute se fera* » : ils changent alors de cheval de bataille, et se consacrent à la défense des expulsés. Ayant su réaliser, et maintenir tant bien que mal, l'unanimité au sein du CM, ils suscitent la création du Syndicat de Défense, auquel ils apportent tout le soutien matériel de la mairie ; ils ouvrent largement son CA à des habitants non-encartés, et font « remonter le problème » au plus haut niveau de l'Etat en s'assurant le concours de parlementaires de toutes obédiences. La personnalité et l'action d'Emile Bougard, grand maître d'œuvre de l'aménagement et du logement à Arcueil pendant quatre décennies, apparaissent décisifs : il a bien mérité une rue à son nom dans sa ville.

Ce rôle dans la défense des expropriés et dans leur relogement est d'autant plus remarquable qu'il se surajoute aux projets préexistants de la municipalité, à savoir la construction d'un millier de logements. C'est à cette fin que, fort opportunément, la commune s'était largement assuré la maîtrise d'un sol encore très largement disponible, parce que constitué de jardins, de friches, de carrières ouvertes ou déjà comblées... et que, dès 1949, elle avait créé avec sa voisine Gentilly un OPI-HLM dont les élus conservent le contrôle. Finalement, la centaine d'expropriés de l'Autoroute ne représentent qu'un dixième des besoins préexistants... et leur relogement s'insère tout naturellement dans le « plan d'ensemble » voulu à la fois par la municipalité, les P&C et le MRU.

En 1950, on l'a vu, la sous-commission de Segogne affirmait : « *Les occupants ne pourront que gagner au relogement* » et « *L'autoroute constitue une chance pour Arcueil* » (voir p. 138), et en quelque sorte une aubaine pour les expropriés. Des témoignages, aujourd'hui difficiles à trouver, permettraient de vérifier —et, mais ce n'est qu'une impression personnelle, de confirmer— l'affirmation relative aux individus ; pour ce qui est de la commune, on se contentera de remarquer que les trois ouvrages consacrés, depuis vingt ans, à Arcueil et à son histoire, ne font aucune allusion à une quelconque « blessure » apportée par l'autoroute, que ce soit lors de sa construction ou depuis son presque demi-siècle d'existence. Mais fort heureusement, il est des blessures que le temps cicatrise...

C – Dernier problème à Arcueil: le viaduc

La traversée par l'autoroute de la vallée de la Bièvre (« *CD 127 et Bièvre canalisée* ») a été très délicate du point de vue technique, du fait de la nature du sous-sol ; mais elle a été également l'un des éléments du lourd contentieux entre les P&C et la municipalité d'Arcueil (avec les expropriations –voir II-B- et la disparition du stade).

Dès 1950, c'est-à-dire lorsque le tracé à travers la vallée a été arrêté (voir II-A, p. 134 et suivantes), des sondages sont opérés et révèlent la nature « difficile » du sous-sol, d'où de fortes contraintes techniques à prévoir :

« Cinq mètres de remblais et de vase, une mince couche de galets aquifères délavant, 9 m d'argiles très plastiques sous-jacentes, et enfin des marnes qui se transforment progressivement en craie blanche de plus en plus compacte ¹⁸⁸ ».

De son côté, en mai 1954, l'IC-SSA Mothe écrit¹⁸⁹ :

« En ce qui concerne le franchissement du CD 127, j'étudie actuellement un ouvrage métallique d'une seule portée d'une cinquantaine de mètres, à apparence très légère, sans culée ni travée intermédiaire, qui donnera une impression très agréable au fond de la vallée ; cet ouvrage sera onéreux, mais dégagera très largement ce fond de vallée et permettra de donner au CD toute la largeur qu'on voudra. »

Ce que comprennent immédiatement les élus d'Arcueil, c'est que cet ouvrage « *d'une seule portée, d'une cinquantaine de mètres* » sera forcément encadré par deux talus importants de chaque côté, tels un « *barrage hydroélectrique* » à travers la vallée ; de plus, la largeur de l'emprise serait d'environ 250 m, augmentant d'autant l'emprise de l'autoroute dans la ville. Ils avaient souhaité un ouvrage « *aéré* », un viaduc qui aurait été le pendant de l'aqueduc à l'autre extrémité de la ville, ils vont avoir une « *poterne* » -il ne semble pas que ce mot soit le mieux approprié, mais il est bien connu localement à cause de la proche « *Poterne des Peupliers* », passage étroit sous le boulevard Kellermann, et c'est celui qui apparaît dans la Presse, avec un sens assurément péjoratif :



Document 60
Libération
18.03.1954
AM Arcueil 25 W 23

¹⁸⁸ - G. Dreyfus : « *Examen de quelques problèmes posés par l'exécution des travaux du département de la Seine* » Brochure (supplément aux « *Annales de l'ITBTP* ») Juin 1960 p. 671-672

¹⁸⁹ - Note pour l'IC Cosmi (11.05.54) (AN-CAC 770633-49)

Lors de son entretien du 22 juillet 1954 avec Lévy et Mothe, Bougard
« *renouvelle ses réserves quant à la conception de l'ouvrage prévu en remplacement du viaduc* », ce qui montre que ce terme était utilisé jusque-là ; il demande à être saisi du projet avant sa réalisation.

Fin 1954, les P&C confirment leur choix de la solution « remblai + pont », mais le CM d'Arcueil reste sur sa position et « *décide d'insister auprès des Pouvoirs Publics pour l'établissement d'un viaduc qui traverserait la vallée*¹⁹⁰ ». Il met en avant des raisons esthétiques, urbanistiques, mais aussi de sécurité : en effet, de précédents remblais sur ce sol instable ont entraîné, par leur masse, des « désordres » et même des dégâts considérables :

« La traversée de la vallée de la Bièvre par l'ouvrage projeté pose des problèmes complexes dont nous ne sous-estimons pas les difficultés. (...) »

*Nous persistons à penser que seul un viaduc peut assurer l'unité de la Vallée, déjà franchie par deux ouvrages de ce genre*¹⁹¹. (...) »

*Devant l'importance de l'ouvrage projeté, dont il nous est impossible de mesurer quelles seront les répercussions définitives sur notre localité, nous pensons qu'il serait indispensable que la même liaison qui a existé entre le Service réalisateur et la Ville, pour le relogement des locataires et la constitution d'un lotissement, soit adoptée pour ce qui concerne la traversée de la Vallée (...) »*¹⁹²

Il peut être plaisant de relever ici que les élus d'Arcueil, après quelques années « houleuses », se félicitent de la coopération qu'ils ont rencontrée auprès des P&C... et s'en réclament pour ce nouveau « cheval de bataille » !

Le problème « pont ou viaduc ? » est en effet soulevé par les élus d'Arcueil lors de chacune de leurs réunions avec les élus nationaux ou départementaux, autour de 1954/55 (voir II-A) .

Ainsi, devant le préfet de la Seine P. Haag, le 14 juin 1955. Celui-ci en informe¹⁹³ son I-P&C :

« Les représentants de la commune d'Arcueil tiennent pour le viaduc, plus coûteux mais plus esthétique. Il y a déjà deux aqueducs dans la vallée de la Bièvre, lesquels ont amélioré le site, alors que le remblai l'enlaidirait. (...) »

Lorsque les études seront assez avancées, il n'y aurait qu'avantage à leur exposer loyalement la situation, avec tous ses éléments d'appréciation, y compris naturellement le prix de l'opération, qu'ils ont tendance à considérer comme secondaire puisque ce n'est pas la commune qui le paie ».

Le 26 décembre 1955, le CM unanime rappelle que le tracé approuvé le 19 décembre 1952 « *comportait la traversée de la Bièvre par un viaduc* » (une recherche dans les documents du moment n'a pas permis de confirmer cette affirmation :

¹⁹⁰ - Registre CM Arcueil 26.12.54

¹⁹¹ comprendre : l'Aqueduc de la Vanne (entre Arcueil et Cachan) et celui du Loing (sur Cachan)

¹⁹² - Registre CM Arcueil 16.03.55

¹⁹³ - Note du 15 juin 1955 - AN-CAC 770633-49

on y trouve seulement la mention de « traversée de la vallée de la Bièvre », sans plus de précision ; mais peut-être cela avait-il été avancé oralement ?). Il déclare :

« Il paraît inacceptable que la traversée de la Vallée de la Bièvre, faite au cours des siècles sous forme de viaduc, soit réalisée cette fois sous la forme d'un simple remblai, type hydro-électrique.(...) »

Le CM d'Arcueil maintient ses positions et insiste à nouveau pour que la traversée de la Vallée de la Bièvre soit effectuée par un ouvrage d'art très aéré ».

Est-ce la position intransigeante des Arcueillais, ou plutôt des contraintes techniques, qui font évoluer l'option des P&C ? Dans une lettre du 4 février 1956¹⁹⁴ au sénateur-maire d'Ivry G. Marrane, très présent à Arcueil sur les problèmes d'expropriations, le maire Sidobre (ou Bougard ?) rend compte de ses derniers contacts et précise :

« (...) ce sera certainement un ouvrage d'art plus important que celui envisagé qui traversera la Vallée, et nous arriverons très probablement à ce que les surfaces des terrains libérés soient utilisés d'une façon plus rationnelle, notamment par des installations sportives. »

L'objectif principal des P&C demeure le dépôt dans la Vallée de la Bièvre de 170 000 m³ de terre provenant des surplus extérieurs (du chantier de l'autoroute)¹⁹⁵. Tu comprendras facilement que ce dépôt, dans la traversée de la vallée, apparaît essentiellement comme un bouchon. »

Entre Gentilly et Villejuif, l'autoroute est effectivement le plus souvent en tranchée, d'où le problème d'évacuation –ou mieux, d'utilisation sur place- des déblais : l'option défendue par les P&C « remblai + pont de 50 m » ne répondrait-elle pas à ce souci ?

Le 3 mars 1956 a lieu une réunion au cabinet de P. Sudreau, Commissaire à la Construction et à l'Urbanisme pour la Région Parisienne. Sont présents le DR Rumpler, Lapébie (IC 75) et Mothe (IC-SSA). Ce dernier en rend compte¹⁹⁶ ainsi :

« A la demande de M. Sudreau, lui-même interprète du désir du maire d'Arcueil, M. Rumpler (DR) a accepté que l'ouvrage de franchissement du CD 127 forme au total un viaduc de 175 m de longueur, pour éviter de barrer la vallée de la Bièvre par un remblai. Il y a lieu de considérer cette acceptation comme une modification de l'Avant-Projet de l'Autoroute du Sud (DM du 2.07.51) ».

On peut rappeler que le même Sudreau, décidément très à l'écoute des élus locaux, avait soutenu, lors de la réunion du 13 octobre 1955 sur les « Problèmes d'urbanisme à Gentilly », la position des édiles de cette commune, empêchant ainsi la construction de la « branche Est » (voir I-C-a, p. 102).

¹⁹⁴ - AM Arcueil 25 W 23

¹⁹⁵ - de fait, ces matériaux en surplus seront provisoirement entreposés à Chevilly-Larue, formant une colline de plusieurs dizaines de mètres de hauteur .

¹⁹⁶ - Note Mothe à Monneret (SSA) 10.04.56 (AN-CAC 770633-38)

Les élus d'Arcueil l'ont emporté, et les P&C remettent donc l'ouvrage sur le métier. Une note non signée du 13 juillet 1956 (« pour M. l'IC Bideau ») présente le nouveau projet : un ouvrage « double Cantilever » en béton précontraint de cinq travées, soit 175 m de long (au lieu d'une seule précédemment) ; mais le rédacteur prend soin de fournir toutes garanties quant à l'« inscription de l'ouvrage dans le site » :

« La vallée, tapissée de constructions hétéroclites, ne présente pas de caractère déterminé. (...) L'ouvrage est implanté de telle sorte qu'il réserve de larges vues sur la vallée. Afin d'affirmer le relief du Val, les talus de remblai seront traités en larges vallonnements. Des taches de plantations judicieusement implantées marqueront pour l'automobiliste passant sur l'autoroute des premiers plans, tandis que les arrière-plans masqueront les constructions inesthétiques du lieu.

Les aménagements se développeront sur les terrains acquis par l'Etat et pourront être traités en parc public, permettant ainsi à la population environnante de trouver une aire de promenade et de verdure ».

Il s'agit maintenant de vérifier les contraintes techniques de ce nouveau projet, notamment celles liées à la nature du sol. C'est sans doute la raison pour laquelle l'avant-projet n'est mis au point qu'en septembre 1957¹⁹⁷, soit plus d'un an plus tard, et le concours enfin ouvert (il sera remporté par l'Entreprise Hersent, pour un prix inférieur de 25% à l'estimation).

La communication de cet AVP est l'occasion d'un dernier « coup de sang » de l'implacable E. Bougard, qui s'élève¹⁹⁸ de façon véhémement, dans une lettre adressée directement au ministre, contre le projet présenté :

« Ce n'est qu'au moment où l'ouvrage est soumis à l'adjudication-concours que nous sont remis les plans arrêtés. (...) Ce projet ne répond ni à l'esprit, ni aux accords qui s'étaient manifestés lors de la conférence (du 3 mars 1956): décalage vers le versant Est, remblai de 16 m de hauteur sur le versant Ouest.

Nous vous demandons de bien vouloir soit suspendre ce concours, soit en différer les résultats pour vous permettre de nous entendre et de vous soumettre les raisons graves qui font que la Ville d'Arcueil ne peut accepter la solution proposée, qui va défigurer cette Vallée de la Bièvre que tous les ouvrages similaires appelés à la franchir (depuis les Romains jusqu'à Haussmann) ont su respecter ».

Il reçoit l'appui unanime du CM le 23 décembre 1957 :

« Le CM pense que la prolongation du viaduc par deux arches vers l'Ouest donnerait satisfaction sans entraîner de charges anormales sur le programme de l'Auto-route du Sud ».

Cette ténacité (et cette unanimité ?) finissent par payer, puisque le viaduc d'Arcueil comptera six travées et non pas cinq...

¹⁹⁷ - Lettre MTP à IC 75 12.09.57 AN-CAC 780154-25

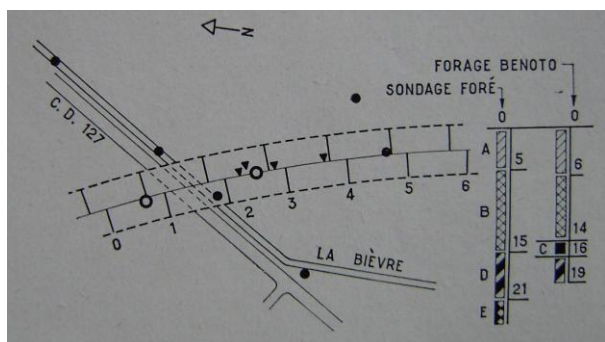
¹⁹⁸ - Lettre du maire d'Arcueil (mais initiales en référence : EB) 28.09.57 AM Arcueil O1-129

Les travaux commencent effectivement en mars 1958. La nature du sol contraint à descendre les colonnes de béton, soutiens des piles du viaduc, jusqu'à la couche de craie franche, soit jusqu'à -40 , voire -43 m¹⁹⁹. La longueur totale du viaduc est de 225 m...

Les travaux se terminent à la fin de 1959 : ne reste à ce moment-là encore en chantier dans ce secteur que le raccordement au Boulevard Périphérique, confié - tardivement- à la Société de Construction des Batignolles.

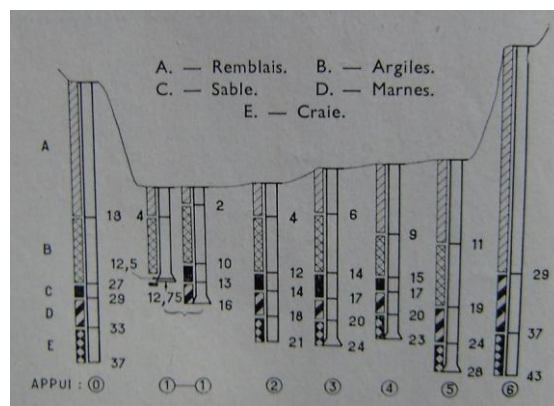


Document 61 Le chantier de construction du viaduc d'Arcueil
Photo Durandaud - Brochure ITBTP p. 671



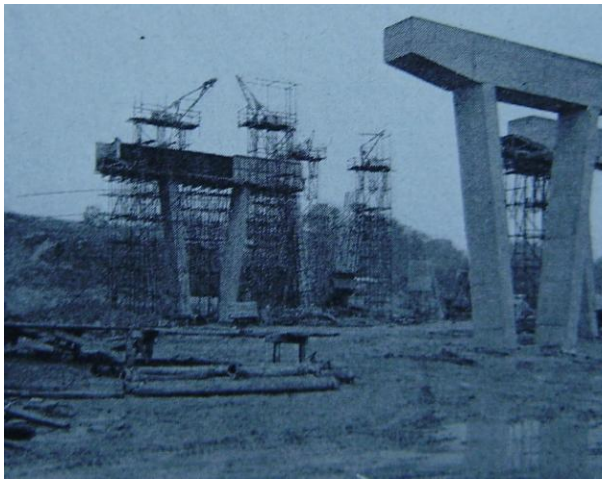
Documents 62 et 63

La place des différents sondages et la coupe des terrains traversés par les fondations

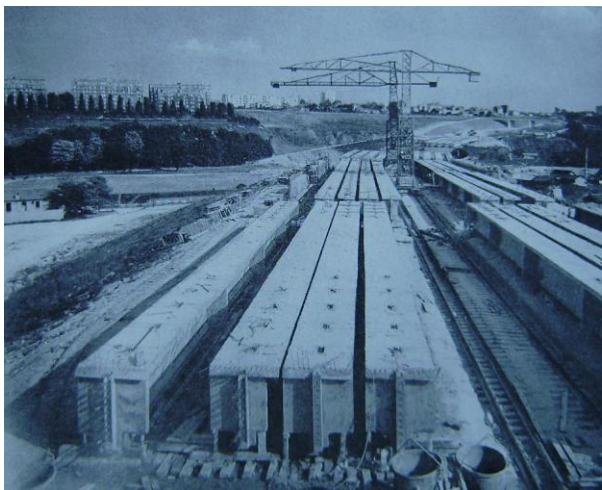


Brochure ITBTP - p. 671 et 672

¹⁹⁹ - Brochure ITBTP déjà citée



*Document 64 La construction des piliers
Cliché Pasquino - Brochure ITBTP p. 673*



*Document 65 La préfabrication des poutres
Cliché Baranger - Brochure ITBTP p. 675*



*Document 66 Le viaduc d'Arcueil aujourd'hui, vu du dessous
Cliché de l'auteur 9.12.2008
On peut voir le caractère double de ce viaduc, porté par des piles alternées.*