

Chapitre III

PARIS - CORBEIL SITES EN PERIL, DE PARIS A SAVIGNY

Le premier tracé, on l'a vu, s'est trouvé enterré en 1942 ; il n'en ira pas de même pour le second tracé, mûri pendant l'Occupation dans les bureaux des P&C et dévoilé aux responsables politiques et administratifs en 1947. Ce projet sera défendu dans son intégralité et son intangibilité par ses concepteurs, les IC-P&C, qu'ils exercent dans les services ministériels –DR et SSA- ou les « services ordinaires » (P&C de la Seine et de la Seine-et-Oise).

Dans les années 1950, la Reconstruction laisse la place à l'équipement du pays, qu'on appellera bientôt « aménagement du territoire » ; la construction d'autoroutes apparaît enfin indispensable –dans la limite des moyens financiers disponibles. Mais en même temps, de nouveaux paramètres, qui sont autant de « pierres d'achoppement », interviennent : la crise du logement, la guerre froide – dans sa version « banlieue rouge »-, les désaccords entre services officiels, mais aussi, et c'est assurément un phénomène nouveau, simultanément à Paris et en grande banlieue, l'apparition d'un souci de protection du cadre de vie et du patrimoine.

A – La pénétrante oubliée

Alors que l'Autoroute de l'Ouest, à la fois modèle et contre-modèle de l'Autoroute du Sud, construite pour l'essentiel entre 1936 et 1940, a son point de départ sous le tunnel de Saint-Cloud donc très en-dehors de Paris, et que le premier tracé de l'Autoroute du Sud, contemporain de l'Autoroute de l'Ouest, avait le sien à la Porte d'Italie, il est admis très tôt par les concepteurs du second tracé de l'Autoroute du Sud que celle-ci doit partir non seulement des limites extérieures de la capitale (avec la création concomitante d'un « boulevard périphérique »), mais aussi, ce que l'on a aujourd'hui oublié, de l'intérieur même de Paris.

a– Il faut faire pénétrer l'autoroute dans Paris

Dès 1942, on l'a vu (document 12), un nouveau point d'arrivée est choisi pour l'Autoroute du Sud : sur la commune de Gentilly mais débordant sur Arcueil, à droite de la « chapelle de la Cité Universitaire » (construite entre 1933 et 1936), un grand terrain est resté libre de toutes constructions. Il appartient à la « Société Civile du Chaperon Vert », et est occupé par des jardins ouvriers.

Outre le fait qu'il est « disponible », ce terrain présente l'intérêt d'avoir pour voisins, au Nord, la Cité Universitaire, et au-delà, le parc Montsouris, relié à la place Denfert-Rochereau par une avenue peu fréquentée car en « cul-de-sac », l'avenue du Parc Montsouris (aujourd'hui avenue René Coty). D'où l'idée de prolonger l'autoroute vers le centre de Paris jusqu'à la place Denfert-Rochereau, par un souterrain sous la Cité Universitaire et le parc Montsouris, puis un viaduc au-dessus de l'avenue. Cette idée est exposée et retenue lors de la réunion¹ fondatrice du 10 avril 1947 : « (...) ouvrir l'autoroute à son extrémité Nord (...) pour assurer une meilleure pénétration dans Paris, et en particulier création d'une branche Ouest en direction du Parc Montsouris – partie en viaduc au-dessus de la vallée de la Bièvre, partie en souterrain » ; c'est également lors de cette réunion qu'est évoqué pour la première fois « le nouveau boulevard périphérique de Paris ».



Document 67

Dossier de consultation de la CCOI – Février 1953

Fond de carte : 1 / 2 000^e

AN-CAC 780154-37

En haut : Paris (Cité Universitaire), et le projet de BP
Le trait pointillé rouge est la limite communale
Gentilly/Arcueil (en bas) – en bas à droite : la ligne de
Sceaux

Le tracé de l'autoroute frôle la « chapelle de la Cité
Universitaire » et traverse les terrains vides de cons-
tructions du « Chaperon Vert » (en vert : les limites de
l'emprise). La rue en impasse, dont les dernières
maisons sont touchées par le tracé, est la « rue des
Champs-Élysées » (voir p.208 et suivantes)

On voit que l'écoulement principal du trafic est prévu
vers le souterrain central, se dirigeant sous la Cité
Universitaire.

Ce projet global (raccordement au BP + souterrain + « pénétrante Denfert-Rochereau ») est confirmé dans l'étude² de P. Moch du 12 septembre 1947, déjà plusieurs fois citée, et surtout dans celle³ du 31 janvier 1949, qui en reprend les termes en les précisant :

« On pourrait envisager le simple débouché sur le BP projeté par les services d'Aménagement de la Ville de Paris (...), mais la majeure partie de cette circulation étant en direction du centre de la Ville, il est très important de disposer d'une voie de pénétration commode. Cette voie existe, sous

¹ – CR : AN-CAC 770633-44

² – AN-CAC 770633-44

³ – AN-CAC 780154-22

réserve de quelques aménagements : elle est constituée par l'Avenue du Parc Montsouris et le Boulevard Raspail, elle est large de 30 m et peu encombrée, avec des points de diffusion intermédiaire intéressants (place Denfert-Rochereau, carrefour avec boulevard du Montparnasse).

Le départ de l'autoroute s'effectuerait, dans l'axe de l'avenue du Parc Montsouris, en passant sous l'avenue Reille, le boulevard Jourdan, sous un bâtiment de la Cité U. et sous le boulevard périphérique, mais avec raccordement à celui-ci. La traversée du Parc Montsouris et du jardin de la Cité U. serait étudiée de manière à ménager tous les intérêts en cause ».

L'idée de la « pénétrante Denfert-Rochereau » repose donc sur un postulat, étayé sur des comptages d'une fiabilité toute relative, selon lequel « *la majeure partie de la circulation est en direction du centre de Paris* ». La solution s'impose aux techniciens des P&C : il faut mettre à profit cette avenue large, bien orientée et « *peu encombrée* », menant à une place d'où rayonnent plusieurs avenues.

Cependant, il convient ici de rappeler que la Ville de Paris, qui constitue alors l'essentiel du département de la Seine, sort à plusieurs titres du droit commun : en ce qui concerne les travaux de voirie, le service des P&C de ce département, dirigé alors par l'IC-P&C Lévy, n'y est pas compétent : la compétence en revient en effet aux « Services Techniques de la Ville de Paris » (STVP), à la tête duquel se trouve un I-P&C, Vanneufville. Ce sont eux qui devront étudier –et réaliser, si possible- le projet du SSA.

L'affectation du vaste terrain vacant sur Gentilly, en limite de Paris, donne lieu à une « compétition » avec la Cité Universitaire, mais aussi avec les municipalités de Gentilly et Arcueil. C'est l'objet d'une curieuse conférence le 2 mars 1949 à la Cité U., sous la présidence de Raoul Dautry²⁰⁰, ancien ministre et présentement président de la Cité U. (compte-rendu⁴ d'origine P&C) :

(il s'agit pour la réunion de définir) « l'emprise possible des terrains à acquérir sur le territoire des communes d'Arcueil et Gentilly. (Possibilité d'affectation) d'une part à la Cité U., d'autre part aux deux communes, qui envisagent la construction d'HBM.

Vers la fin de l'examen des plans, M. Cosmi (I-P&C 75, Arrt Sud) indique que les emprises qui viennent d'être examinées, et notamment celles qui seraient affectées à la Cité U., sont intéressées par l'accès à Paris de l'Autoroute du Sud.

M. Bertrand (Etat-Major Dautry) exprime son étonnement. Il souligne très fortement les inconvénients de toute solution suivant laquelle l'autoroute débouche dans le terrain qui longe l'église : bruits, vibrations, réduction de l'espace à bâtir ou à aménager...

M. Dautry prend une position extrêmement nette : « Il y a de la place pour tout le monde ; le problème est d'acquérir une superficie totale et de

⁴ – AD 91 1502 W 99

la répartir au mieux entre les différentes parties intéressées ; les ingénieurs trouveront une solution satisfaisante : on baissera le niveau de l'autoroute, on passera en souterrain...» Il demande à M. Gibel (SARP) et M. Moch (SSA) de faire connaître au plus tôt leurs propositions définitives. (Il propose d'acquérir les terrains au plus vite, et de les répartir entre l'Etat, la Cité U., et les communes). Il a de l'argent pour construire neuf pavillons d'étudiants, et il désire commencer tout de suite.

M. Bertrand : « On compromettra définitivement le développement de la Cité pour réserver une opération de voirie de réalisation tout à fait aléatoire ».

M. Dautry : « Il ne faut pas oublier que l'autoroute va desservir l'aéroport d'Orly, qui va coûter 20 milliards ; il faut qu'il soit desservi par une liaison digne de lui et de la gare des Invalides, qui est la plus belle gare aérienne du monde ».

Il semble que M. Bertrand fasse une analyse assez perspicace des contraintes que va apporter l'Autoroute du Sud au voisinage ; fort heureusement, dit-il, « *la réalisation (en est) tout à fait aléatoire* »... Ce n'est pas le point de vue de Dautry, ancien membre du gouvernement qui a décidé la construction d'Orly : il sait qu'Orly est la première justification de l'autoroute, et que par conséquent celle-ci se fera. En revanche, il se trompe lorsqu'il affirme qu' « *il y a de la place pour tout le monde* » : le terrain en cause est d'ores et déjà perdu pour la Cité U. –mais les illusions de Dautry font le jeu des P&C.

Cette option a priori d'une arrivée sur la place Denfert-Rochereau n'est pas fondamentalement remise en cause par le MRU/SARP, mais celui-ci y voit un inconvénient majeur (lettre⁶ du 11 mai 1950) :

« (...) En ce qui concerne l'arrivée à Paris, j'estime comme vous que le tracé tel qu'il figure au plan régional approuvé en 1939 ne correspond pas au mieux aux nécessités de la circulation générale. Cependant, le tracé que vous proposez aurait comme conséquence de reporter sur la seule place Denfert-Rochereau et par une voie parisienne de largeur moyenne 32 m, une circulation extrêmement importante ; le raccordement au BP prévu ne peut en effet, dans le tracé proposé et en raison de la disposition des lieux, être traité que comme un raccordement secondaire, et de plus, aucun raccordement n'est possible avec le boulevard Jourdan ».

Ce courrier, émanant d'urbanistes et non d'ingénieurs des P&C, permet d'observer que le raccordement au BP est considéré également par ceux-ci comme un « *raccordement secondaire* », et que « *l'entrée Sud de l'autoroute dans Paris* » ne peut se limiter à un seul débouché, d'où le besoin de maintenir la « *branche Est* » (voir I-C-a) ; dès 1950, alors que l'Autoroute de l'Ouest est enfin entièrement ouverte au trafic avec l'ouverture de sa branche Sud (vers Trappes), on regrette de

⁶ – AN-CAC 780154-30

ne lui avoir prévu, en 1934, qu'un seul débouché sur Paris... ou plutôt, sur Saint-Cloud !

On n'oublie pas, par ailleurs, la primordiale desserte d'Orly, et à cet égard, comme le précise P. Moch lors de la réunion du CARP⁷ du 15 mai 1950 :

« L'utilisation de l'avenue du Parc Montsouris semble être la meilleure solution, car, outre l'avantage de pénétrer plus avant dans l'agglomération, les diverses voies partant de la place Denfert-Rochereau permettent de gagner rapidement tous les quartiers de Paris et notamment l'esplanade des Invalides où est située la gare d'Air France ».

Mais cette « pénétration plus avant dans l'agglomération », en fait vers le cœur de la capitale, n'est plus comme on l'a vu ci-dessus du seul ressort du MTP et de ses ingénieurs des P&C, mais de la Ville de Paris à travers ses élus (le Conseil Municipal) et ses Services Techniques (STVP). C'est pourquoi le MTP J. Chastellain écrit^{7bis} au préfet de la Seine, tuteur de la capitale, le 13 juin 1950 :

« Des conversations préalables ont eu lieu entre vos Services d'Architecture et d'Urbanisme et mes propres services (= le SSA) sur l'opération envisagée ; elles n'ont pas fait apparaître de difficultés de principe.

Mais en raison de l'importance particulière que présente cette opération pour la Ville de Paris, je serais désireux d'avoir, dès à présent, l'accord de celle-ci sur le projet dont je désire entreprendre l'exécution aussi rapidement que possible. (Celle-ci) sera menée par les soins et aux frais de l'Etat pour tout ce qui concerne l'Autoroute proprement dite, y compris (le souterrain) et les ouvrages de raccordement au BP. La VP aurait la charge de l'aménagement de sa voirie consécutif à l'opération (aménagement de l'avenue du Parc Montsouris et de la place Denfert-Rochereau), pour rendre aisée une circulation importante en provenance ou en direction de l'Autoroute, et la construction d'un premier tronçon du BP, entre la porte d'Orléans et la porte d'Italie, pour permettre le débouché de l'Autoroute sur ce boulevard ».

« Pas de difficultés de principe » de la part des Services parisiens d'Architecture et d'Urbanisme, pas plus que d'autres services : les P&C s'engagent donc en toute sérénité sur ce projet. D'autant plus que l'Etat déclare prendre à sa charge le prolongement en souterrain de l'autoroute à l'intérieur de la Ville, jusqu'au sortir du Parc Montsouris (en 1953, on le verra plus loin, il déclarera prendre également à sa charge le prolongement jusqu'à la place Denfert-Rochereau): cet argument « sonnante et trébuchant » devrait emporter l'accord des édiles parisiens.

⁷ – CR : AN-CAC 770633-46

^{7bis} – AN-CAC 780154-30

Document 33
La « branche Ouest » de l'Autoroute du
Sud avec la « pénétrante Denfert-
Rochereau »
Fond de carte : 1/50 000e
Document non daté – 47/48 ?
AN-CAC 770634-46

Document d'étude –SSA ?- vraisem-
blablement ancien, le passage de l'AS
sur le terrain du « Chaperon Vert »
figure déjà, mais la traversée d'Arcueil
n'est pas celle retenue en définitive
(voir document 34)

Le BP n'est pas représenté, et l'auto-
route se dirige directement, sous la Cité
U. et le Parc Montsouris, vers la place
Denfert-Rochereau. Le trait noir à dro-
ite du tracé de la « pénétrante » est le
chemin de fer de la ligne de Sceaux.



Pourtant, trois mois plus tard, les difficultés apparaissent. Le 23 octobre se tient une importante réunion⁸ au Cabinet du Directeur des Services d'Architecture et d'Urbanisme, quai de la Rapée. Sont présents vingt responsables du SARP, des STVP, des P&C et de la Préfecture. M. Vanneufville (directeur des STVP) pose la question : quid de la circulation des voitures à la sortie du souterrain du Parc Montsouris ? comment traverser les rues perpendiculaires ? faut-il prolonger le souterrain jusqu'à la place Denfert-Rochereau –pour un coût total de 2,2 milliards ? Autres solutions : une « voie légère (15 m de large) au-dessus du sol, analogue au métro des boulevards extérieurs » (1 milliard), ou encore « substituer l'autoroute à la plate-forme de la ligne de Sceaux », celle-ci étant alors mise en souterrain (2 milliards). La solution préconisée par P. Moch (« simple aménagement de l'avenue du Parc Montsouris ») restant « la moins onéreuse, mais la moins satisfaisante au point de vue circulation »

Ce sont donc, on le voit, des problèmes très techniques, mais aux implications financières énormes, qui soucient ces responsables. Seul

« M. Deneux formule au nom de la Direction d'Architecture et d'Ur-

⁸ – CR: AN-CAC 771464-116

banisme quelques réserves en ce qui concerne la solution de la voie aérienne, qui serait certainement inesthétique, et une source de nombreuses inconvénients pour les habitants des immeubles riverains, au moins dans les étages inférieurs. (...) Les boulevards extérieurs, où sont établis les viaducs du métro, ont une largeur de 60 m, tandis que l'avenue du Parc Montsouris, qui n'a que 30 m de largeur, devrait recevoir une voie aérienne de 15 m, beaucoup plus large que les viaducs du métro ».

« Il est décidé d'un commun accord que les diverses solutions seront étudiées et mises au point, et présentées simultanément avec leurs avantages et leurs inconvénients ».

L'aménagement de la place Denfert-Rochereau est également examiné : *« circulation giratoire autour d'un terre-plein englobant les deux pavillons de Ledoux, déplacement du Lion de Belfort... »*

Cette conférence montre qu'en 1950 le souterrain sous la Cité U. et le Parc Montsouris n'est remis en cause par personne, mais que rien n'est encore arrêté en ce qui concerne le prolongement vers la place Denfert-Rochereau ; mais sur ce point, certains responsables commencent déjà à exprimer leurs doutes.

Une seconde conférence⁹ réunissant à peu près les mêmes personnes se tient au même endroit le 2 février 1951.

« Le débouché de l'Autoroute du Sud au Parc Montsouris ne soulève aucune difficulté importante, mais diverses questions se posent dans Paris : le tracé jusqu'à la place Denfert-Rochereau, l'aménagement de cette place, l'accès des voies environnantes...(...) »

Avenue du Parc Montsouris : l'établissement d'une voie aérienne de 15 m sur une voie de surface de 30 m serait très inesthétique et présenterait en outre de nombreux inconvénients pour les riverains, inconvénients tels qu'ils seraient peut-être susceptibles de fonder de la part des propriétaires une action en dommages et intérêts. D'ailleurs, même la largeur de 15 m serait sans doute insuffisante pour une voie aérienne, et M. Vanneufville (STVP) estime qu'il serait préférable d'adopter 18 m ». (...) »

Moch précise qu' *« il est parti de l'idée d'utiliser la voie existante, l'avenue du Parc Montsouris, (...) mais que le gros problème est celui de la traversée de la rue d'Alésia »* - et c'est bien là une « reconnaissance en paternité » de ce projet de « pénétrante ». Sentenac (STVP) et Eyraud (Directeur des Services d'Architecture et Urbanisme) proposent quant à eux d'étudier *« la création d'une voie de surface spéciale plus à l'Est, dans les environs du chemin de fer »* (ligne de Sceaux). Toutes ces études seront chiffrées.

Cette phase d'études et de concertations tous azimuts transparaît encore dans le rapport¹⁰ de l'IC-SSA en vue du modificatif du PARP (13 janvier 1951) :

⁹ – CR: AN-CAC 771464-116

¹⁰ – AN-CAC 770633-44

« Nous avons déjà souligné (...) l'intérêt de prendre comme direction de départ l'avenue du Parc Montsouris, pour traverser ensuite le Parc Montsouris et la Cité U. Nous ne sommes pas actuellement en mesure de préciser davantage cette partie du projet, qui fait l'objet d'études avec les STVP, relatives notamment à l'emprunt de l'avenue du Parc Montsouris et à l'aménagement de la place Denfert-Rochereau, principal centre de dispersion pour la circulation de l'autoroute (...). En raison de son importance, l'étude de l'origine dans Paris nécessitera un rapport spécial ultérieur ».

mais aussi dans sa lettre¹¹, nettement plus dubitative, au Directeur Général d'AdP (23 juin 1951) :

« En ce qui concerne le prolongement dans Paris entre le BP et la place Denfert-Rochereau, ainsi que les raccordements aux diverses voies urbaines aboutissant à cette place, l'état actuel des études ne me permet malheureusement pas de vous adresser un document sur lequel on puisse faire fond.

En effet, d'une part, mon Service n'est pas le principal intéressé à cette question pour laquelle l'avis des STVP, qui sera prépondérant, n'est pas encore arrêté, et d'autre part les diverses solutions envisagées en première analyse, et dont aucune n'est entièrement satisfaisante, n'ont pas toutes le même tracé en plan par emprunt de l'avenue du Parc Montsouris ».

Situation bien ambiguë : comme on l'a vu, c'est le SSA qui a lancé l'idée de la « pénétrante », et a même présenté « sa » solution, mais ce sont les STVP qui doivent réellement le mettre en œuvre. De plus, peut-on dire que leur avis sera « prépondérant », dans la mesure où tout est suspendu à l'accord de principe du Conseil Municipal ?

b – Naissance de la polémique

Cependant, le projet de « pénétrante » commence à être connu hors des sphères strictement administratives, et à donner lieu à diverses prises de position.

Lors de sa séance du 23 mai 1951¹², la Chambre de Commerce de Paris, dont on peut rappeler le travail de réflexion sur la question des autoroutes dès 1942 (voir introduction du chapitre I-B),

« tient à souligner l'intérêt pratique de prévoir dès à présent et d'inscrire dans la première tranche de travaux la pénétration de l'autoroute dans Paris jusqu'à la place Denfert-Rochereau. Le point d'aboutissement provisoirement envisagé sur le BP lui semble insuffisant (...). Il ne faut pas oublier que la circulation sur une voie large est toujours freinée, les jours d'affluence, par l'embouteillage qui se forme au point d'éclatement. Il a été reconnu, par exemple, que c'est le rond-point du Pont de Saint-Cloud qui gêne l'écoulement des voitures de l'Autoroute de l'Ouest.

¹¹ – AN-CAC 770633-52

¹² – PV : AN-CAC 770633-46

En revanche, l'éclatement de la circulation pourrait avoir lieu dans les meilleures conditions en s'effectuant sur la place Denfert-Rochereau, d'où rayonnent de larges artères qui pénètrent directement jusqu'au centre de la Capitale (...). Le prolongement jusqu'à cette place ne devrait cependant pas avoir pour effet de supprimer le raccordement prévu avec le BP».

De même, le Direction Générale d'AdP (Lesieux – lettre ¹³ du 20 juin 1951)

«souligne tout l'intérêt qu'AdP attache à ce que l'aboutissement de l'autoroute soit effectivement la place Denfert-Rochereau. (II) considère qu'il serait tout à fait regrettable que la liaison perde son caractère d'autoroute avant cette place, dont les dimensions permettent incontestablement un aménagement tout à fait satisfaisant».

La presse s'intéresse également aux futures autoroutes, mais le ton n'est pas le même. En premier lieu « L'Auto-Journal », qui, le 1^o mai 1951¹⁴, sous le titre très journalistique : « *La soie de Chine arrivera-t-elle à Paris par trains-camions ?* », écrit :

« Le vaste projet que l'on appelle « Autoroute du Sud » comprend en réalité quatre embranchements, dont le tronc commun part de la place Denfert-Rochereau, suit le tracé de l'avenue du Parc Montsouris, éventre le parc, bouscule la Cité U., et rejoint les RN 5, 7 et 20 en différents points situés en-dehors des agglomérations, tout en desservant l'aéroport d'Orly. La fin des travaux est prévue pour 1955.

Le respect de la vérité nous oblige à dire que la construction de l'Autoroute du Sud sera une véritable catastrophe esthétique pour l'un des quartiers jusqu'ici les mieux préservés de Paris. Il est scandaleux notamment que la solution d'un tunnel de 850 m par-dessous le Parc Montsouris soit en passe d'être abandonnée au profit d'une tranchée ouverte : pourquoi pas le canal de Panama ?(...) »

Un peu plus tard (« La Vie française » – 11 décembre 1953¹⁵), dans un autre registre mais tout aussi incisif, un « billet d'humeur » de Pierre Gaxotte s'élèvera également contre les prétentions des P&C :

« (...) le trajet élu par les P&C passe par l'avenue du Parc Montsouris, qui est un cul-de-sac, qui ne conduit à rien excepté au Parc Montsouris, comme son nom l'indique, et à la Cité U. Qu'à cela ne tienne ! On bâtira une autoroute aérienne qui surplombera l'avenue et franchira le parc à six ou sept mètres de hauteur, soutenue par une double rangée de colonnes du meilleur effet. Et la Cité U. ? Passera-t-on dessus ? Passera-t-on dessous ? Plus probablement, on se glissera entre deux pavillons, à la hauteur d'un premier étage. Les étudiants ne pourront qu'applaudir à cette solution si élégante qui renforcera considérablement l'agrément de leurs chambres, le calme nécessaire à leurs études et la beauté générale de la cité.

¹³ – AN-CAC 770633-52

¹⁴ – Article signé Pierre DEVAUX (AN-CAC 770633-6)

¹⁵ – AN-CAC 771464-116

Les trois arrondissements (du Sud de Paris) sont parmi les plus peuplés de la capitale et au nombre des plus mal pourvus en espaces verts et en air pur. Le Parc Montsouris, l'avenue qu'on a plantée d'arbres et ornée de parterres gazonnés, les deux petits squares de la place Denfert-Rochereau forment leur principale oasis. Elle est toujours remplie d'enfants. Les deux squares disparaîtront ; l'avenue sera aussi attrayante que le trottoir du boulevard de la Chapelle sous le viaduc du métro, et le parc surplombé par l'autodrome, empoisonné par les odeurs d'essence, perdra le meilleur de son attrait, à commencer par le silence dont tous les médecins proclament la nécessité.

On aménage Paris, non pour l'agrément et la santé des habitants, mais pour l'amusement des techniciens. Faire partir l'autoroute des portes et des terrains vagues où s'élevaient jadis les fortifications serait facile, logique, économique. Mais où serait le plaisir ? Bâtir un viaduc en pleine ville, dépenser quelques centaines de millions pour la joie du paradoxe, voilà qui est piquant, original.

Evidemment, on ne traiterait pas le parc Monceau comme le Parc Montsouris ; cela prouve que les quartiers riches sont mieux protégés que les quartiers populaires, mais il ne faut pas s'étonner si la moitié de Paris prend en haine l'autre moitié. »

Voilà deux « échantillons » de l'information que reçoivent autour de 1951-53 les habitants du XIV^e arrt., sur un projet dont l'étude se prolonge, et qui, n'étant pas finalisé, ne peut être encore présenté officiellement au public. On ne peut donc s'étonner d'approximations ou d'anticipations journalistiques, telles que l'idée d'abandon du souterrain sous le Parc Montsouris, ou de la traversée de la Cité U. au niveau du premier étage des bâtiments, aucunement attestés par les documents. On s'étonnera davantage de voir un journal qui a bâti son succès sur la défense très corporatiste de l'automobile et de l'automobiliste s'élever en des termes aussi vifs contre un projet pourtant pensé pour eux, ou un historien d'extrême-droite user d'arguments très « lutte des classes » (mais aussi « pré-écologistes » ?) Quoi qu'il en soit, ces articles catastrophistes, cette recherche de sensationnalisme contribuent à coup sûr à la formation de l'esprit public, et en premier lieu chez les futurs riverains de la « pénétrante ».

Inquiétudes des défenseurs du « cadre de vie » et de la nature, mais aussi des protecteurs officiels du patrimoine : ainsi, l'Inspecteur Général des « Services de Protection historique et esthétique de Paris » fait savoir à l'IC 75, par lettre¹⁶ du 17 avril 1951, qu'il souhaite lui faire parvenir

« les observations de (son) Service sur ce projet d'opération qui, à première vue, en appelle de très sérieuses. Mais (...) il m'est impossible, sur le vu du plan communiqué, très schématique, dépourvu de beaucoup de

¹⁶ – AN-CAC 770633-47

données topographiques et géographiques essentielles, de présenter autre chose que des vues approximatives (...).

J'appréhende, d'autre part, d'avoir mal saisi, ou mal interprété, celles des indications du projet qui intéressent le territoire de la Ville de Paris, en raison même de leur gravité réelle ou supposée » (...)

Il s'agit là d'un courrier entre Services, et les réticences sont exprimées sur un ton « diplomatique » ; elles sont cependant d'une grande évidence.

Quelques mois plus tard, le 26 novembre, une note manuscrite¹⁷ non signée est remise à « M. l'IC » (75 ?) :

« La Commission du Vieux Paris se réunira demain (...) pour examiner la question du débouché dans Paris de l'Autoroute du Sud. (...) J'ai téléphoné à M. Moch pour le prévenir. Il s'étonne de voir la Commission du Vieux Paris s'occuper de cette question dont elle n'a pas été saisie à sa connaissance, et il craint de sa part un avis prématuré et peut-être défavorable ».

Les P&C doivent à ce moment précis entrevoir la difficulté de mener à son terme un projet en phase de mûrissement dans leurs bureaux, et dont d'autres instances, plus ou moins officielles, s'auto-saisissent.

Les « vieilles pierres » sont rares dans le XIV^e arrondissement, mais il y existe cependant une « Société Historique et Archéologique » dont le Conseil d'Administration se réunit le 23 novembre 1953 « *pour juger des projets d'aménagement de la place Denfert-Rochereau et de l'avenue du Parc Montsouris* » ; à cette occasion est rédigée une motion¹⁸ qui sera adoptée à l'unanimité par l'AG de cette société (280 personnes) le 9 décembre. Ce qui commence à faire du monde...

Cette motion proteste contre « *toute atteinte aux squares de la place Denfert-Rochereau* », contre le déplacement des pavillons de Ledoux, et surtout

« contre l'éventualité envisagée par les services du MTP d'une amenée de l'Autoroute du Sud jusqu'à la place Denfert-Rochereau, choisie comme point d'éclatement, en plein cœur d'un quartier résidentiel, alors que l'Autoroute disposerait de deux boulevards circulaires aux portes de Paris, dont l'un est entièrement disponible à cette circulation pour répartir vers l'Est et l'Ouest les voitures qui l'emprunteront ;

contre toute utilisation par l'Autoroute du Sud de l'avenue du Parc Montsouris, soit en surface, soit en tranchée, soit en viaduc, cette avenue constituant une des plus belles promenades de la Capitale (promenade des familles vers le Parc, dont elle est l'accès indispensable) (...) Son éventration ou sa couverture par l'Autoroute aboutirait à l'ASPHYXIE D'UN DES QUARTIERS LES PLUS SAINS DE PARIS ;

contre toute atteinte au Parc Montsouris lui-même sous forme d'une nouvelle tranchée¹⁹ dans un des quatre « poumons » de la Capitale, et

¹⁷ – AN-CAC 771464-116

¹⁸ – AN-CAC 771464-116

¹⁹ – allusion à la présence, dans le P-M, de deux tranchées : ligne de Sceaux (RER B) et « Petite Ceinture »

réaffirme la possibilité, mille fois moins onéreuse, de fixer point de départ et point d'arrivée de l'autoroute sur les boulevards circulaires (= BP) ;

décide d'appeler tous les élus, corps constitués et groupements intéressés de la population, à rejoindre son action de SALUT PUBLIC, pour la sauvegarde des sites et monuments existants, et la tranquillité d'un quartier résidentiel ».

On peut penser que cette motion est à l'origine de l'article de P. Gaxotte (voir ci-dessus), publié deux jours plus tard. On peut s'étonner d'y trouver un certain « souffle révolutionnaire », à travers un appel à une « action de Salut Public », ce qui colle mal avec l'image de « quartier résidentiel » que la motion veut donner. Mais c'est aussi contradictoire avec l'argument du « quartier populaire », mal-aimé des pouvoirs publics, que mettra en avant Gaxotte dans son article.

A ces résistances au projet s'ajoutent les objections très techniques de l'Inspection Générale des Carrières de la Seine, qui, par lettre²⁰ du 25 juillet 1952, signale à l'IC-SSA que

« (...) la partie de l'Autoroute comprise, dans Paris, entre l'avenue Reille et Gentilly, c'est-à-dire celle située sous le Parc Montsouris et la Cité U., est presque entièrement sous-minée par un, deux et même trois étages de carrières, (...) aux limites imprécises, avec de nombreux vides à combler et de faibles hauteurs (...). Elle comporte des difficultés de consolidations souterraines certaines, qui peuvent être de longue durée, en raison des obstacles rencontrés, de l'eau en pied, et du nombre des puits en service ».

Autre réticences –vite apaisées- : celles du « Conservateur en Chef des Parcs, Jardins et Espaces Verts de Paris et du Département de la Seine », qui, le 16 mars 1953²¹, fait part de son inquiétude à devoir

« envisager la grave atteinte qui sera portée à l'intégralité du Parc Montsouris au sujet duquel il est nécessaire de trouver une solution aussi acceptable que possible.

Il importe en outre, avant toute décision, de saisir la Commission Départementale des Sites et Monuments naturels, le Parc étant inscrit à l'Inventaire.

Deux solutions peuvent être envisagées pour cette traversée :

1 – La première consisterait à traverser le Parc en tranchée, avec une ou plusieurs ouvertures qu'il serait nécessaire de masquer par des plantations. On arriverait dans ce cas à créer une suite de cratères et de masses de verdure placées sensiblement dans l'axe de la plus belle perspective du parc. Cette solution créerait donc un bouchon qui altérerait définitivement le caractère de cette perspective.

Il ne semble pas que le dommage ainsi causé puisse jamais être racheté par la richesse et la qualité des nouvelles plantations.

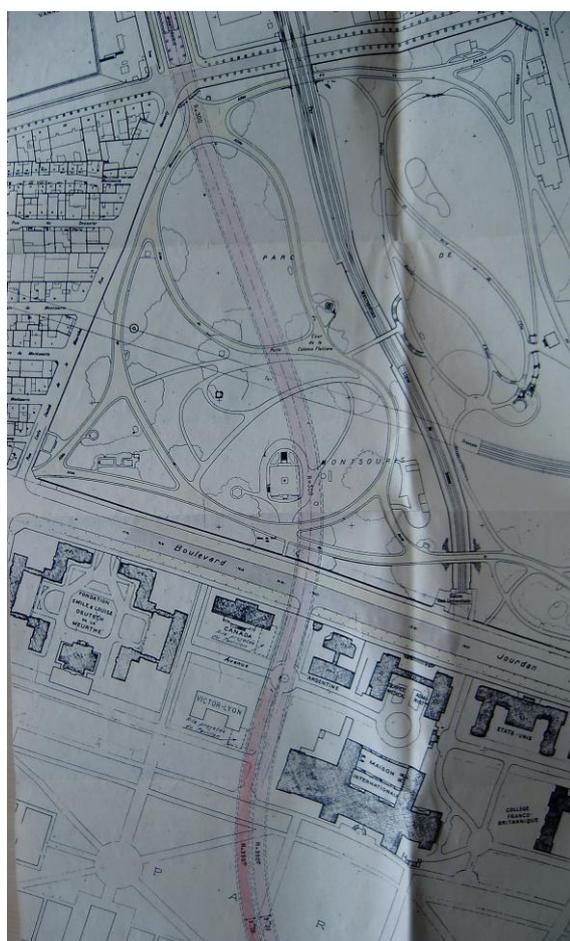
²⁰ – AN-CAC 770633-48

²¹ – Lettre à l'IC-SSA (AN-CAC 771464-116)

2 – La seconde solution consisterait, au contraire, à marquer franchement la sortie de l'autoroute et à transformer en vallon largement ouvert la grande pelouse centrale du parc.

La perspective ne serait pas détruite et sur un vallon de terrain harmonieusement dessiné, on pourrait établir des plantations paysagères aussi agréables pour les usagers de l'autoroute que pour les visiteurs du parc. L'autoroute sortirait ainsi du tunnel dans un cadre paysager à son échelle.(...)

Ce projet est, à mon sens, celui qui nuirait le moins à un espace vert indispensable. Il aliénerait cependant une certaine surface verte et je propose, à titre de compensation, que soit recouverte la tranchée profonde du chemin de fer de ceinture (...) »



Document 34

Le souterrain de la « pénétrante D-R » sous le Parc Montsouris et la Cité Universitaire

Plan au 1 / 2 000^e

AN-CAC 780154-37

La branche autoroutière en souterrain, venant du Sud, se glisse entre les pavillons de la Cité U., passe sous le bld Jourdan puis le Parc Montsouris, parallèlement à la ligne de Sceaux (tracé sombre, à sa droite). Elle doit aussi passer sous la « Petite Ceinture », en tranchée à droite de la ligne de Sceaux puis en souterrain (pointillé) ; elle sort de terre au milieu de la « grande pelouse », en haut à gauche, traverse l'avenue Reille, et s'engage sur/sous ? l'avenue du Parc Montsouris, tout à fait en haut.

Ce conservateur se console rapidement de ce qu'il appelle pourtant « la grave atteinte » portée à son parc : en bon héritier de Le Nôtre, il convient pour lui de préserver d'abord « la perspective », et la sortie de l'autoroute au milieu de la grande pelouse constituerait « un vallon harmonieusement dessiné », « un cadre paysager à son échelle », si l'on agrémente les bords de ce « vallon » de quelques plantations. La « compensation » qu'il suggère n'est pas sans rappeler le précédent historique de la « politique des pourboires » à la fin du Second Empire.

On conçoit sans peine que cette proposition reçoit l'assentiment empressé de

l'IC-SSA, qui lui en fait part dès le 28 mars²² :

*« (...) votre proposition est, sans conteste, pour les usagers de l'auto-
route, celle qui fournit la solution la plus agréable ; on ne peut rêver,
comme départ de l'autoroute, plus noble décor que l'harmonieux paysage
d'un parc, et je me rallie de tout cœur à votre suggestion. (...) »*

*Je me plais à penser que la Commission Départementale des Sites
sera séduite par votre suggestion qui permettra, comme vous l'indiquez, de
donner à l'autoroute un cadre paysager à son échelle, et qui fera bénéficier
de l'espace vert du Parc les 50 000, ou plus, usagers quotidiens de l'auto-
route (...) ».*

Mais rien n'est décidé, et la réflexion continue. En juillet 1953, la Direction de la Voirie Parisienne organise dans ses locaux, 98 quai de la Rapée, une exposition de maquettes relatives à l'aménagement de la « pénétration dans Paris ». Trois maquettes au 1/50^e présentent une coupe en travers de l'avenue du Parc Montsouris, avec les deux solutions en viaduc (voies latérales / voies centrales sous le viaduc) et la solution en tranchée semi-couverte ; trois autres, à plus grande échelle, représentent la totalité de l'avenue du Parc Montsouris et de la place Denfert-Rochereau, avec en plus une solution latérale à la ligne de Sceaux –et, dans ce cas, le détail des expropriations.

P. Moch, qui la visite le 1^o juillet, fait part de ses réflexions²³ à L.-A. Lévy : il exprime clairement sa préférence pour la solution du viaduc avec voies latérales pour l'avenue :

*« (...) je suggère une amélioration à la solution du viaduc avec voies
latérales : les études que j'ai poursuivies depuis deux ans sur la question
montrent que c'est la solution la plus aisée à réaliser, la moins chère et la
plus satisfaisante (sauf peut-être pour quelques riverains). »*

*La solution en tranchée, très onéreuse, moins agréable pour les
automobilistes, non dénuée de certains risques (inondations, embouteilla-
ges...) ne permettra pas, par suite de l'absence de plantations valables, de
conserver à l'avenue son caractère de promenade verte ; elle nécessitera le
déplacement d'importantes conduites d'eau et d'égouts, et la consoli-dation
de carrières, tandis que les solutions en viaduc ne nécessitent que la
descente de colonnes espacées jusqu'aux carrières.*

*La solution latérale au chemin de fer, que j'ai qualifiée récemment de
« moins noble », ajoute à cet inconvénient esthétique l'anomalie que pour
éviter de gêner un certain nombre d'habitants de l'avenue on détruit com-
plètement l'habitat d'autres personnes en nombre presque équivalent (...) ».*

« Sauf peut-être pour quelques riverains... » ce qui, sous la plume de P. Moch, apparaît comme une éventualité accessoire, concerne en réalité les habitants d'une avenue résidentielle : l'avenue du Parc Montsouris, c'est, comme on lit

²² - AN-CAC 771464-116

²³ - Lettre du 4 juillet 1953 (AN-CAC 771464-116)

aujourd'hui dans les pages « Immobilier » des revues, le « bon XlVe », et ses habitants, dans les années 1950, ont sans doute les moyens et les relations pour empêcher ce projet attentatoire à leur tranquillité. En premier lieu ceux qui habitent aux 1^o et 2^o étages des immeubles, les « étages nobles », qui auront le trafic en face de leurs fenêtres :



Document 35

Schéma du viaduc au-dessus de l'avenue du Parc Montsouris

*Origine : Etudes STVP - 1954
AN-CAC 771464-117*

Il s'agit là de l'une des solutions étudiées, celle du viaduc avec les voies de l'avenue en-dessous. Les arbres du terre-plein central sont déplacés sur les trottoirs latéraux. On voit que le viaduc passe au niveau du deuxième étage des immeubles.

Cette solution a les préférences de Moch (SSA) et de Rumpler (DR), mais est contestée par les STVP

Enfin, Moch précise :

« M. Sentenac (STVP) a demandé à la Direction de la Voirie d'étudier diverses solutions de raccordement au BP, dans l'hypothèse de la non-pénétration dans Paris ; les plans de ces diverses solutions, qui présentent des dispositions compliquées avec de nombreux sauts-de-mouton, sont également exposés ; je ne les ai pas étudiées, estimant que ce serait une grave erreur de ne pas pénétrer jusqu'à la place Denfert-Rochereau et d'envoyer la presque totalité de la circulation de l'autoroute vers la Porte d'Orléans ; c'est également contraire aux principes qui ont dicté la décision d'approbation de l'autoroute par le MTP ».

On voit combien, dans cette phase de conception de l'Autoroute du Sud, l'option Denfert-Rochereau est rédhibitoire aux yeux du principal responsable des études : si les STVP commencent à envisager « l'hypothèse de la non-pénétration dans Paris », lui s'y refuse, et refuse même d'examiner les solutions alternatives proposées par ces services, qui consisteraient en un renforcement du raccordement avec le BP. Mais on verra plus loin que, malgré leurs « dispositions compliquées », ces solutions continueront à faire l'objet de réflexions, et finiront par s'imposer (provisoirement).

Ces diverses options sont présentées au préfet de la Seine Paul Haag le 6 novembre 1953²⁴ par Rumpler (DR), Moch et Lévy. Il est fait état du dispositif prévu pour le raccordement avec le BP (trois étages), de l'accord obtenu de la

²⁴ – « Memento de la réunion » : AN-CAC 771464-116

Conservation des Parcs et Jardins en ce qui concerne le Parc Montsouris (voir ci-dessus), et des diverses solutions encore à l'étude pour le tronçon avenue Reille-place Denfert-Rochereau. A ce sujet,

« M. Rumpler souligne que, de ces trois solutions, celle qui paraît la meilleure est le passage en viaduc dans l'avenue ; cette solution entraîne une certaine gêne pour les riverains immédiats, mais aucune expropriation n'est nécessaire. La solution en tranchée, très onéreuse, n'est pas à recommander du point de vue technique, et la solution en bordure du chemin de fer, inesthétique, entraîne des expropriations assez importantes.

Il indique que l'Etat est prêt à prendre à sa charge la totalité des dépenses de construction de l'autoroute proprement dite (c'est-à-dire : y compris la « pénétrante »), la Ville de Paris conservant à sa charge les dépenses relatives à l'aménagement du BP entre la Porte d'Orléans et la Porte d'Italie, ainsi que l'aménagement de la place Denfert-Rochereau (...) ».

La Direction des Routes est donc sur la même position que son SSA, ce qui paraît logique : c'est le viaduc qui a leur préférence. La raison en est évidente : c'est la solution la plus économique, puisqu'elle ne nécessite aucune expropriation ; tant pis pour la « certaine gêne » apportée aux riverains... Ce critère est d'autant plus décisif que l'Etat se déclare prêt à payer, s'agissant d'un « prolongement de l'Autoroute du Sud ». Cet argument emportera-t-il l'assentiment des élus parisiens ? Pour l'instant, « M. Haag n'a pas soulevé d'objection sur les diverses propositions formulées par MM. Rumpler et Lévy ».

Pour l'heure, le Conseil Municipal de Paris n'a pas encore été officiellement saisi du dossier, mais des conseillers commencent à s'en préoccuper. Trois d'entre eux, début novembre 1953, posent au Préfet la question des « conditions de pénétration dans Paris de l'Autoroute du Sud ». L'IC-P&C 75 Lévy est donc amené à faire le point sur ce problème par une note²⁵ du 27 novembre. Il rappelle que cette pénétration, prévue par le décret du 19 décembre 1952 modifiant le PARP (et par conséquent, approuvant le tracé de l'autoroute), devait « faire l'objet d'une communication particulière au CM lorsqu'elle aurait été définitivement mise au point ». Ce qui n'est pas encore le cas, puisque « depuis lors, les études se sont effectivement poursuivies (mais) elles n'ont pas encore conduit à des conclusions définitives ». Il mentionne cependant « les grandes lignes des solutions envisagées » : jonction avec le BP, souterrain sous la Cité U. et le Parc Montsouris – ces deux points, on l'a vu, étant acquis avec l'assentiment général- et « second point d'éclatement sur la place Denfert-Rochereau » :

« Il reste à déterminer quelles dispositions doivent être prises entre le Parc Montsouris et la place Denfert-Rochereau. Il ne semble pas que dans ses caractéristiques présentes l'avenue du Parc Montsouris, que coupe à niveau une voie à fort trafic (rue d'Alésia), puisse évacuer convenablement la circulation de l'autoroute. On est conduit à concevoir qu'à celle-ci soit

²⁵ – AN-CAC 771464-116

affectée une chaussée indépendante établie en viaduc, ou en tranchée couverte dans les emprises de l'avenue ; on peut aussi envisager une voie nouvelle sur un tracé légèrement dévié vers l'Est.

Les diverses solutions possibles font l'objet d'une étude conduite par le SSA du MTP au triple point de vue urbanistique, technique et financier. Des propositions seront présentées au Conseil Municipal lorsque cette étude aura été menée à son terme ».

On peut s'étonner que l'IC-P&C ne mentionne pas les STVP, qui ont pourtant en charge les études dans Paris intra-muros. Par ailleurs, cette note ne nous apprend pas grand-chose de nouveau, si ce n'est que

- fin 1953, les P&C se disent convaincus de la nécessité de la pénétrante, mais se disent encore hésitants quant à son aspect et même son emplacement exact (ce qui, on l'a vu, n'est pas tout à fait sincère) ;

- aux yeux des P&C, l'étude devra avoir été « *menée à son terme* » avant d'être présentée aux élus : ce qui nous renvoie aux observations du maire de Gentilly (voir p. 104) sur le manque de transparence de ce Service. Mais les élus parisiens vont-ils s'en accommoder ?

Un autre élu parisien, Edouard Frédéric-Dupont, alors président du Conseil Municipal, enfourche ce cheval de bataille et écrit directement au MTP (lettre²⁷ du 27 janvier 1954), suite à « *l'émotion soulevée dans tout le XIV^e arrt par le projet de construction d'autoroute sur l'emplacement de l'avenue du Parc Montsouris* ». Il propose d'assurer « *le dégagement d'Orly* » par des « *micheelines* »²⁸ jusqu'à la gare d'Orsay :

« Vous éviterez que Air France ne mette plus de temps pour vous conduire d'Orly à la gare des Invalides que de Paris à Orly », ainsi que « l'éventration de Paris par un autostrade Porte d'Orléans / place Denfert-Rochereau ».

Cet élu parisien atypique, emblématique et insubmersible, dont la carrière politique a évolué entre la droite et l'extrême-droite, fera preuve d'une grande constance sur ce dossier de la « pénétrante », s'assurant, comme on le verra, des alliances improbables, et on le retrouvera en première ligne contre ce projet pendant toute la période où celui-ci sera sur la sellette.

Au même moment, une « Association des habitants du Quartier Montsouris » -dont le président, R. Butet, est domicilié au 32, av. du Parc Montsouris, et qui, selon les dires de celui-ci, compterait 2 000 adhérents- envoie une lettre-circulaire²⁹ à tous les députés et leur demande leur soutien :

« Comme notre quartier, la Ville que vous représentez pourrait ainsi être dévastée selon le bon plaisir des P&C. Il est bien évident que les autoroutes sont absolument nécessaires en raison de l'accroissement du

²⁷ – AN-CAC 780154-22

²⁸ – comprendre : autorails

²⁹ – AN-CAC 780154-22

parc automobile, mais si elles se conçoivent en rase campagne, de ville à ville, elles doivent par contre éviter de pénétrer dans toute localité où l'intensité de la circulation rendrait la vie impossible.

Dans le cas particulier de l'Autoroute du Sud, le projet de pénétration aurait pour résultat de concentrer sur une seule voie de 25 m de large la majorité des véhicules en provenance des routes d'Orléans et Fontainebleau, donc à créer au point précis Denfert-Rochereau, un embouteillage incomparablement supérieur à celui actuellement déploré aux portes d'Italie et d'Orléans.

La solution la plus rationnelle consisterait au contraire à envisager l'éclatement de l'autoroute sur le BP projeté. Dans l'avenir, ce dernier relierait circulairement les grandes voies routières convergeant vers Paris, permettant à de nombreux usagers d'éviter la traversée pénible de la Capitale. Ce boulevard aurait des accès nombreux sur la ville, donc, par là même, peu encombrés chacun.

(...) bien des travaux sur les nationales à grand trafic seraient d'une urgence plus grande que la pénétration éventuelle d'une autoroute dans Paris ».

Le Touring-Club de France lui-même, prestigieuse association qui, depuis la fin du XIX^e siècle, a accompagné le développement de l'automobile et suscité – voire financé – des infrastructures ou des équipements unanimement appréciés des automobilistes, fait part³⁰ de l'émotion de ses adhérents :

“Plusieurs membres de notre association nous ont saisis de réclamations relatives au projet de construction de l'Autoroute du Sud, dont l'amorce de départ et d'arrivée est prévue place Denfert-Rochereau.

Nous serions désireux de pouvoir répondre à bon escient à nos correspondants qui protestent surtout contre la construction d'un viaduc enjambant l'avenue du Parc Montsouris, viaduc qui nécessitera l'abattage des deux magnifiques rangées de platanes, lesquels forment, pendant toute la belle saison, une splendide voûte de verdure aboutissant au Parc Montsouris.

Quant aux riverains, ils craignent le bruit dont ils auront à souffrir par suite du passage quotidien de milliers de véhicules. Pourquoi, nous demande-t-on, l'autoroute n'est-elle pas construite à partir des boulevards extérieurs ? Il n'est pas logique qu'elle ait son point de départ et d'arrivée au cœur du 14^e arrt, des embouteillages seront à craindre aux abords de la place Denfert-Rochereau..

Pourriez-vous nous donner les arguments nécessaires pour répondre à ces divers points, et donner les apaisements aux protestataires ? ».

Il est piquant de constater que cette association ne demande ici qu'à se faire l'interprète de l'Administration, en l'occurrence des P&C, auprès de ses adhérents,

³⁰ – Lettre à l'IC-75 (12 février 1954) (AN-CAC 771464-116)

et, dans le but de « *répondre à bon escient* » et de « *donner des apaisements aux protestataires* », se borne à solliciter « *les arguments nécessaires* »...

Le quotidien « Franc-Tireur » du 11 mars 1954, faisant le point sur le projet d'Autoroute du Sud, fait état de « *l'effroyable tollé* » que suscite sa pénétration dans Paris : il semble que la documentation conservée au CAC, et particulièrement celle issue des bureaux du MTP –DR et SSA- n'en donnent qu'une idée affadie. Mais ce même article prévoit également « *quelques séances agitées* » lorsque le dossier sera soumis au CM.

c – Les élus contre la « pénétrante »

Le 18 février 1954, l'IC-SSA Moch remet à la DR un rapport³¹ sur six pages, intitulé : « *Autoroute du Sud de Paris – Avant-projet de la section dans Paris* ». S'agit-il du résultat de l'étude attendue depuis début 1951, et menée en collaboration avec les STVP ?

« *Quoique poursuivies depuis quatre ans, les études menées avec les STVP n'ont pu aboutir à la détermination d'un projet unanimement accepté. L'emprunt de l'avenue du Parc Montsouris soulève, comme il fallait s'y attendre, de la part des habitants de l'avenue, de très vives protestations ; un Comité de Défense s'est créé ; le CM de Paris, dans sa dernière session de décembre et sans être encore saisi de propositions de l'Administration, en a délibéré, et le préfet a promis de présenter à la session de mars 1954 un mémoire sur la question. Il importe donc que M. le MTP précise au préfet ses vues sur le projet* ».

En résumé : l'accord n'est pas trouvé avec les STVP au sujet de la « pénétrante », mais le CM, poussé par les habitants de l'avenue du Parc Montsouris, s'est saisi inopinément de l'affaire, lors de sa session de décembre 1953. Le préfet ayant dû lui promettre un mémoire à la session suivante, il est indispensable que l'Etat prenne rapidement position. C'est l'objet de cet « AVP succinct », qui doit servir de base aux discussions qui vont s'engager, notamment au sein du CM.

Moch rappelle d'abord les principes qui ont guidé sa réflexion, et en premier lieu, bien entendu, la « *nécessité du départ place Denfert-Rochereau* » (« *difficultés importantes, voire insurmontables, de l'écoulement par les avenues latérales* » ; « *c'est la seule solution de principe qui doit être envisagée* » ; « *pas de croisement à niveau dans Paris* » ; sortie du souterrain (720 m) « *dans la grande pelouse du Parc Montsouris* », puis viaduc à deux voies (620 m) jusqu'à la place Denfert-Rochereau, « *transformée en une vaste place à circulation giratoire* ».

L'« *emprunt de l'avenue du Parc Montsouris* » est traité sur deux pleines pages, ce qui montre que c'est là l'essentiel du problème :

³¹ – AN-CAC 771464-117

« C'est cet emprunt qui soulève les polémiques les plus passionnées, les habitants de l'avenue du Parc Montsouris désirant continuer à bénéficier de cette large voie spacieuse de 32 m de largeur plantée d'arbres et actuellement très peu utilisée par la circulation du fait de ses accès très difficiles à ses deux extrémités. Inversement, c'est l'inutilisation de cette large avenue qui nous avait incité, dès le début de nos études, à vouloir en tirer profit pour permettre une pénétration aisée de l'Autoroute du Sud (...) ».

L'utilisation du sous-sol étant écartée pour des raisons techniques (carrières), reste la solution du viaduc, qui permet le maintien des *« dispositions actuelles de l'avenue »*; *« un aspect architectural esthétique avec poutres non apparentes serait naturellement recherché, en même temps que des dispositions seraient prises pour atténuer les sons et vibrations provoqués par la circulation »*.

Moch évoque également *« l'autre solution, envisagée par les Services de la Ville »* :

« Elle comporte un tracé latéral au chemin de fer de la ligne de Sceaux, se développant sensiblement au même niveau que la voie ferrée pour rejoindre l'avenue du Parc Montsouris près de son débouché sur la place Denfert-Rochereau. Ce tracé (...) nécessiterait la démolition d'un certain nombre d'immeubles (une cinquantaine de logements). Il ne présente pas, et de loin, le même agrément que celui que nous proposons puisqu'il donnerait la vue, d'une part, sur la voie ferrée, avec ses rails, ses caténaires, ses poteaux, etc... et d'autre part, sur les arrières d'immeubles généralement très laids.

Le tracé proposé, encadré de verdure, dans l'axe d'une belle avenue rectiligne, nous paraît mieux répondre à la fois au caractère de l'œuvre d'ensemble entreprise, à l'importance de la circulation à prévoir, et au caractère esthétique à rechercher pour une entrée dans la Capitale ».

Bref, selon Moch, l'hésitation n'est plus permise, sa solution s'impose à tous les points de vue.

Ce rapport est soumis au CGPC, et l'IG Cazes remet son avis³² (sept pages) dès le 26 février. Il annonce un examen en deux parties : d'abord, *« la question fondamentale du point d'aboutissement de l'Autoroute du Sud dans Paris et de la construction d'une antenne aboutissant place Denfert-Rochereau »*, ensuite l'examen des propositions du SSA.

Sur le premier point, il s'appuie sur une récente étude du trafic (Elkouby) qui montre que les prévisions de trafic ayant servi de base au projet *« seront atteintes dans un délai beaucoup plus court qu'on ne l'avait primitivement prévu »*, d'où l'impossibilité encore plus grande pour les avenues du Général Leclerc et de la Porte d'Italie d'absorber ce trafic. *« J'estime donc indispensable de ne pas arrêter l'autoroute au futur BP, et de construire une antenne permettant de*

³² – AN-CAC 780154-22

déverser sur la place Denfert-Rochereau une très forte partie du trafic de l'auto-route » (en parlant maintenant d'une simple « antenne », et non plus de « prolongement de l'Autoroute du Sud », sans doute pense-t-on faire aboutir ce dossier plus rapidement...)

Sur le second point, après avoir rappelé que la place Denfert-Rochereau « *pourra (= devra ?) être entièrement remaniée* » pour recevoir « *un vaste terre-plein central de 38 m de rayon minimum* » ; que cet aménagement sera fait par la Ville de Paris, qui devra en tirer « *le rendement maximum* » ; il conclut sobrement ce paragraphe: « *les autres dispositions retenues par les Ingénieurs ne motivent de ma part, au stade actuel des études, aucune remarque particulière* ».

Conclusion : « *L'auto-route aboutit à la lisière sud de Paris, et il s'agit de disperser son trafic à l'intérieur de Paris. C'est le problème le plus difficile à résoudre, en raison de l'encombrement du milieu urbain. La solution proposée par le SSA, comprenant dispersion par le BP et par la place Denfert-Rochereau, est la seule possible car seule elle assure de bout en bout l'homogénéité de la voie. (...)*

Il ne me paraît pas opportun de faire actuellement état de la variante suggérée par les STVP (...); cette variante ne devrait être reprise par l'Administration des P&C qu'en position de repli, si l'accord s'avérait définitivement impossible sur la solution proposée par le SSA (...).

Mais il est essentiel que la Ville de Paris donne au BP toutes les caractéristiques d'une grande voie circulaire de répartition du trafic automobile, ce boulevard devant absorber à lui seul tout l'accroissement de trafic de l'Autoroute du Sud et des voies parallèles après 1960 ».

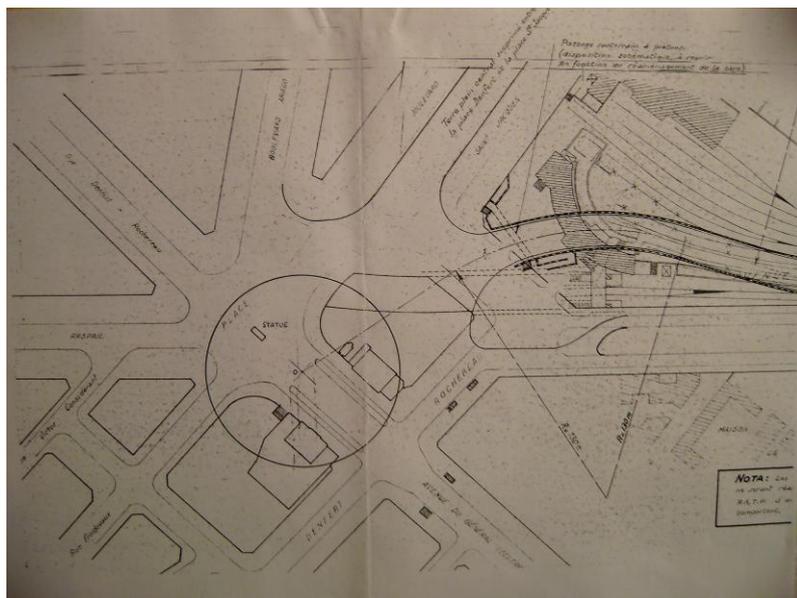
Nous avons là une illustration de la solidarité qui lie les différents services du MTP, et les Ingénieurs des P&C qui les dirigent. Mais c'est aussi un exemple de la stratégie employée par ceux-ci pour arriver à leurs fins : le forcing sur la solution qu'on estime la meilleure, mais une « position de repli » au cas où...

Les conclusions de ce rapport sont bien évidemment reprises par la 1^o section du CGPC, qui propose au MTP de faire connaître au préfet la nécessité de « l'antenne Denfert-Rochereau » sous forme de viaduc « *dans l'axe de l'avenue du Parc Montsouris* », de l'aménagement par la VP de la place Denfert-Rochereau et du BP « *en voie à grande circulation automobile* ».

De leur côté, les STVP poursuivent leurs études de solutions alternatives épargnant l'avenue du Parc Montsouris ; ils établissent plusieurs plans de tracés³³ à l'Est de cette avenue, au-dessus de la rue du Saint-Gothard et/ou de la ligne de Sceaux.

Voici, à titre d'exemple, la couverture et une partie de l'un de ces plans (arrivée sur la place)

³³ – AN-CAC 771464-117



Document 71 Origine : STVP – mars 1954 Plan au 1 / 1 000° (AN-CAC 771464 – 117)

On peut voir, à droite, la « pénétrante » déboucher sur la place Denfert-Rochereau sur l'emplacement du bâtiment de la gare, et le rond-point circulaire englobant la statue du Lion de Belfort et les deux pavillons de Ledoux.

Tous ces plans, toutes ces études, émanant du SSA ou des STVP, sont remis au préfet pour qu'il les soumette au Conseil Municipal.

C'est ce qui est fait lors de la séance du 1^{er} juillet 1954³⁴. A l'issue de débats animés lors desquels se distinguent Frédéric-Dupont et le groupe communiste, curieusement « alliés objectifs » sur cette question, le vote est sans ambiguïté : par 58 voix contre 13, le CM rejette le rapport préfectoral, « *condamne les projets conduisant à une pénétration de l'Autoroute du Sud dans Paris* », et invite le Préfet « *à provoquer la construction d'une autoroute périphérique, avec raccords appropriés, dirigeant la circulation en éventail sur cette autoroute, seule solution conforme aux nécessités de la circulation et de l'esthétique de Paris* ». C'est une gifle pour les ingénieurs des P&C, et en premier lieu pour Moch, chef du SSA, à l'origine du projet.

Dans la foulée, fort de ce succès, Frédéric-Dupont, cette fois en sa qualité de député, dépose le 8 juillet à l'Assemblée Nationale une « *Proposition de résolution* »³⁵ tendant à inviter le gouvernement à prévoir l'aménagement d'une *autostrade périphérique autour de Paris* ». Dans l'« *exposé des motifs* » -deux pages-, le projet de « *pénétrante Denfert-Rochereau* » n'est pas cité, mais il est bien évident qu'il est visé au premier chef :

« *Des autostrades se construisent autour de Paris : l'autostrade de l'Ouest est en plein fonctionnement, l'autoroute du Nord est amorcé et l'autoroute du Sud est en cours de réalisation.(...) Seul un boulevard péri-*

³⁴ – Extrait de délibération : AN-CAC 780154-38

³⁵ – AN-CAC 771464-116

phérique autour de Paris permettra de réaliser la jonction entre les accès de ces routes internationales.(...)

Il est indispensable de réduire la circulation dans les quartiers du centre de Paris et il s'agit, pour cela, de détourner du centre tous ceux qui peuvent l'éviter. Le seul moyen d'obtenir ce résultat est la création d'un autostrade périphérique.(...)

Il ne peut être question d'assurer la pénétration d'un autostrade au cœur de Paris. Ce serait inciter les usagers à traverser Paris, ce qui est déjà regrettable. Ce serait, d'autre part, déplacer le problème de l'éclatement et non le résoudre. Enfin, ce serait forcer la VP à élargir toutes ses voies, à détruire ses terres-pleins et ses arbres et à construire des ouvrages considérables en pleine ville. Ce serait un crime au point de vue de l'esthétique.(...) »

Cette « proposition de résolution » donne lieu à une « Note pour le Ministre », établie par la DR, afin que celui-ci ait des éléments de réponse devant l'Assemblée ; celle-ci fait valoir que le BP « est prévu depuis longtemps », que « sa réalisation est en cours », et qu'il « sera certainement d'une utilité précieuse pour la circulation parisienne » ; par contre, « il n'aura qu'un intérêt restreint pour le trafic général du Pays », car « il n'est qu'une proportion négligeable des véhicules venant de province qui se dirigent vers Paris sans vouloir s'y arrêter ».

Ce qui a des implications financières immédiates –d'autant plus que la DR n'est pas dupe :

« L'argument d'une liaison des autoroutes autour de Paris ne peut justifier une initiative quelconque de l'Etat en faveur de l'aménagement de ce BP. L'Autoroute de l'Ouest commence après le Pont de St Cloud, c'est-à-dire déjà loin de Paris. L'Autoroute du Sud, actuellement en cours de réalisation, est conçue de telle sorte que son système de collecte et de dispersion des véhicules à Paris, s'il utilise partiellement le BP, doit comporter principalement une branche de pénétration vers la place Denfert-Rochereau ; le CM de Paris vient d'émettre un avis défavorable à la création de cette branche ; la proposition de résolution vise peut-être à faire substituer à l'aménagement prévu pour l'autoroute un aménagement périphérique, mais celui-ci ne pourra remplacer celui-là, car les conducteurs des véhicules qui emprunteront l'Autoroute du Sud sont des Parisiens, ou viennent de Paris, ou veulent s'y rendre, et il faut leur permettre de sortir et d'entrer dans Paris ; les voies de pénétration existantes sont insuffisantes, et le projet gouvernemental d'autoroute apportait la solution satisfaisante. Sa non-adoption entraînera des difficultés pour toute la circulation au Sud de Paris, et le contre-projet qu'est la proposition de résolution ne peut être considéré comme permettant de les résoudre. »

Il est bien évident que si Frédéric-Dupont met en avant le BP –décidé depuis longtemps, en effet, et en cours de réalisation dans sa partie Sud, de chaque côté de

l'arrivée de l'Autoroute du Sud- c'est pour mieux enterrer la pénétrante, dont la DR parle ici au passé (« *le projet... apportait...* »). Il n'est donc pas question pour l'Etat de faire un effort financier supplémentaire pour ce boulevard, d'un intérêt, selon la DR, strictement parisien : si l'on se dirige vers Paris, c'est forcément pour s'y arrêter, et d'abord dans le centre. Il est inimaginable, en 1954, qu'un automobiliste ait simplement besoin de contourner la capitale : un trajet province-province sans un arrêt à la capitale semble inconcevable. Ce qui nous renvoie aux conceptions de l'« étoile de Legrand » (1842), ou plus récemment (1947) au célèbre livre de J.-F. Gravier : « *Paris et le désert français* ».

Pourtant, en 1954 est encore prévue, autour de la banlieue, la « Rode Interurbaine de Seine-et Oise » (ARISO), que nous avons déjà rencontrée près de Longjumeau (voir document 28) ; si l'on suit le raisonnement de la DR, cette ARISO allait être empruntée par un trafic fort limité ; c'est sans doute une des raisons de son abandon, dans les années 60. (Il est clair aujourd'hui que le BP et la Francilienne, avatar de l'ARISO, peinent à répondre aux besoins d'un trafic devenu européen).

Quoi qu'il en soit, pour les hauts responsables du MTP, la « pénétrante » s'impose : mais auront-ils les moyens et la volonté de faire fléchir la résistance des élus parisiens ? En attendant, la « proposition de résolution » de Frédéric-Dupont est « renvoyée à la Commission des Moyens de Communication et du Tourisme » de l'Assemblée. A ce jour, il ne semble pas qu'elle en soit ressortie.

Lors de la séance de l'Assemblée Nationale du 11 décembre 1954, consacrée au budget du MTP et donc en présence du ministre Chaban-Delmas, Frédéric-Dupont revient à la charge ³⁶ :

« M. le Préfet de la Seine a averti le CM que M. le MTP allait prendre prochainement une décision sur la question de la pénétration au centre de Paris de l'Autoroute du Sud. (...) »

Pour les Parisiens, cette pénétration apparaît à la fois inopportune au point de vue technique, contraire à l'esthétique de la capitale et même, à la suite du vote du CM, comme une véritable provocation à l'égard de la population parisienne. (...) »

Plusieurs projets sont envisagés (...) On envisage de faire sauter des maisons, de chasser des familles de leur logement. Peu importe ! On se propose même de réaliser un autodrome analogue à celui de Chicago qui domine tout un quartier (...) Tous ces projets ont un but commun : aboutir à la place Denfert-Rochereau, qui est déjà très embouteillée. Ainsi, on risque de transformer tout l'aspect de cette partie de la Rive Gauche dans des conditions inimaginables.

Puisque le centre de Paris est encombré, ne serait-il pas plus logique d'inciter (...) à se dispenser de pénétrer dans la capitale, à éviter le centre de Paris en contournant la capitale par la grande autostrade qu'on sera

³⁶ – Journal Officiel – Débats Assemblée Nationale – 1^o séance 11 décembre 1954 (p. 6121 – 6122)

bien obligé de construire pour relier les diverses autoroutes ? C'est là la véritable solution, conforme d'ailleurs au vœu de la Préfecture de Police.

(...) les habitants de la Rive Gauche ne sont pas seuls intéressés par la question. Si l'on commence à admettre le principe que les autoroutes doivent pénétrer au centre de Paris, après l'Autoroute du Sud ce sera le tour des autoroutes de l'Est, de l'Ouest, voire du Nord. Paris livré au Service des P&C, devenu un véritable dictateur, tous les quartiers seront également menacés »

On doit reconnaître que Frédéric-Dupont met là le doigt sur la vraie question qui est celle de la place de la voiture dans la capitale. Les idées qu'il énonce en 1954 –inciter les voitures à ne pas pénétrer dans Paris, possibilités de contournement de la capitale...- n'ont pas fini d'être en discussion. En l'occurrence, il n'hésite pas à en appeler à la conscience d'un « grand élu » contre la malfaisance des « *techniciens sans âme* » :

« Le CMP, par 58 voix contre 13, a rejeté le rapport préfectoral et a demandé la construction d'une autoroute autour de Paris (...). Le maire de Bordeaux n'imposera pas à la municipalité de Paris, malgré ses vœux unanimes, la pénétration dans la ville d'une auto-route dont elle ne veut pas.(...) Ne livrez pas à des techniciens sans âme une ville qui a mis 2000 ans pour devenir la métropole du monde ».

Après cette brillante péroraison –Frédéric-Dupont est avocat-, Chaban-Delmas esquivait habilement, par une référence à Louis XI :

« Le Maire de Bordeaux ignore les querelles du Ministre des Travaux Publics, et inversement. (...) Je n'ai nullement l'intention de faire preuve d'autoritarisme. Je compte réunir les techniciens et les représentants de la Ville de Paris. J'espère que de cette confrontation jaillira la lumière. (...) »

Il ne prend donc pas parti dans ce litige, et s'en remet à une concertation peut-être trop tardive. De plus, ministre des TP du gouvernement Mendès France depuis six mois, peut-il espérer le rester encore longtemps ?

Mais en cette fin d'année 1954, les ingénieurs des P&C reçoivent dans cet affrontement un renfort de poids : dans le numéro de décembre de la revue de l'influent TCF, le président André Defert publie un éditorial intitulé : « *Atermoyer n'est plus permis* ». C'est une attaque en règle des élus parisiens ; son association aurait-elle entre-temps reçu du ministère les apaisements sollicités dans sa lettre du 12 février (voir ci-dessus, p. 234-235) ?

« Il est certes bon de discuter sérieusement des choses sérieuses, et il est conforme à l'intérêt public que tout projet important soit soumis à l'examen de ceux qui ont qualité pour en connaître, avant que sa réalisation soit décidée et entreprise (mais) plus la chose est sérieuse, plus le projet en discussion est important, plus il est nécessaire d'aboutir à une solution concrétisée sans délai par le premier coup de pioche. Tel est le cas en ce qui concerne l'aménagement routier de la sortie sud de Paris. »

Defert rappelle les données du problème : engorgement des deux RN et de leurs prolongements dans Paris, description du tracé de l'Autoroute du Sud, nécessité d'« *un point de pénétration nouveau et, en même temps, d'un aménagement routier tel que le flot de la circulation se répartisse logiquement, compte-tenu de la nature des véhicules et de leur destination* » ; d'où l'idée de BP...

« *Mais nul ne pouvait songer à faire du terminus de l'autoroute le delta d'un fleuve, alors qu'au lieu de se déverser dans la mer librement ouverte devant elles, les eaux du fleuve se heurteraient à un mur et devraient s'écouler latéralement. (...)*

La seule solution logique consiste à créer un dispositif d'ensemble tel qu'il assure simultanément l'accès direct au centre de Paris de tous ceux qui y ont affaire, et le détournement par une voie de rocade ceinturant la capitale de tout le reste du trafic. Il faut donc réaliser, en une seule opération, la pénétration de l'autoroute dans Paris et la création d'un premier tronçon du BP.

A moins de reconstruire Paris, où trouverait-on, sur la Rive Gauche, un point d'éclatement plus adéquat que la place Denfert-Rochereau, d'où rayonnent cinq voies importantes ? » (...)

(Aménagement de l'avenue du Parc-Montsouris) : « *Le premier projet soumis à l'approbation des services compétents prévoyait la construction d'un viaduc (...)* ; cette totale transformation d'une avenue qui a le caractère d'une voie de promenade en autodrome surélevé offrait, du point de vue technique, de sérieux avantages, mais elle heurtait, il faut le reconnaître, le sentiment public. (Description du tracé alternatif par la rue du Saint-Gothard) : (cette solution) *entraînera quelques expropriations que le parcours direct eût évitées, mais en revanche elle laissera à l'avenue actuelle sa tranquillité et son charme provincial (...)*

Chacun y trouvera son compte, tout sera donc pour le mieux. (...) A condition que ce tout soit entrepris sans délai et mené à bien dans le minimum de temps. Il n'y a plus une minute à perdre en vaines discussions. »

Le président du TCF propose donc de « noyer » le problème en associant pénétrante et BP (qu'il souhaite voir pris en charge par l'Etat, car « *ce n'est pas une voie d'intérêt local, mais national* »), dans un dispositif conçu comme « *un tout indivisible* ». Cela suffira-t-il à amadouer les édiles parisiens, à mettre un terme à leurs « *vaines discussions* » ? Ces édiles sont-ils prêts à sacrifier les riverains de la rue du Saint-Gothard pour maintenir la « *tranquillité* » de l'avenue ?

La déclaration de Chaban-Delmas du 11 décembre 1954 trouvera un écho six mois plus tard, dans une lettre⁴⁰ du 1^o juillet 1955 de son successeur, le général Corniglion-Molinier, MTP du gouvernement Edgar Faure, au préfet de la Seine. Suite aux délibérations du CM de Paris, le ministre précise que si la construction de l'Autoroute du Sud, y compris son éventuel prolongement jusqu'à Denfert-

⁴⁰ – AN-CAC 780154-22

Rochereau, est financée par la tranche nationale du FSIR (Fonds Spécial d'Investissement Routier, créé en décembre 1951, financé sur le produit des taxes sur les carburants), il ne saurait être question d'affecter ces ressources à des opérations de voirie urbaine, pour lesquelles existe d'ailleurs une « tranche urbaine » de ce même fonds. Il ajoute :

« Je pense utile, à l'occasion de cette demande, de préciser la position du problème parisien de l'Autoroute du Sud, sur laquelle il me semble que le CM formule des appréciations inexactes. S'inscrivant dans un ensemble de diverses réalisations routières rendues nécessaires par le développement de la circulation automobile et permises grâce au FSIR, l'Autoroute du Sud de Paris est une opération locale qui vise essentiellement à la satisfaction de besoins des habitants de la VP, soit qu'ils veulent sortir de la ville, soit y entrer. L'accès plus aisé de la Ville, pour les Provinciaux, doit s'inscrire également comme un bénéfice pour l'ensemble de la collectivité parisienne ».

Ce propos ministériel restreint singulièrement l'intérêt de la future voie, davantage encore que la note de la DR de juillet 1954 (voir ci-dessus)... mais apparaît contradictoire avec l'éclosion, au même moment, de l'idée d'une autoroute Paris-Lyon, qui sera inscrite en décembre suivant au « Programme des 2 000 km d'auto-routes ».

Enfin, « conformément à l'engagement de (son) prédécesseur », il propose la réunion prochaine en son Cabinet d'une conférence « au cours de laquelle pourraient être examinés les multiples aspects du problème » ; y participeraient, à côté des « techniciens », « les personnalités (auxquelles il semblera utile au préfet de faire appel) pour représenter les intérêts de la VP en vue de la recherche efficace d'une solution ».

En attendant, les responsables des P&C commencent à envisager l'hypothèse pessimiste, et à en mesurer les conséquences³⁷ :

« Les calculs détaillés des experts qui ont étudié la distribution de la circulation, dans l'hypothèse où l'antenne Denfert-Rochereau ne serait pas réalisée, conduisent à la conclusion que les voies urbaines radiales ne peuvent, en leur état actuel, acheminer le trafic vers le centre.(...) »

En considérant la portion restreinte du BP dont la réalisation est prévue immédiatement, on voit mal comment pourrait se faire la diffusion de la circulation du boulevard vers le centre, et inversement.

Les difficultés sont dues essentiellement à la présence de voies très chargées (...), et on peut craindre que si elles ne reçoivent pas de solution adéquate, l'utilisation et partant l'efficacité de l'Autoroute du Sud en sera considérablement diminuée ».

Ainsi, ce serait toute l'économie du projet « Autoroute du Sud », bien au-

³⁷ – « Note sur l'AS » - mention manuscrite : « Note M. ELKOUBY 6.12.54 » (AN-CAC 771464-116)

delà des limites de la capitale, qui serait remise en question. On conçoit par conséquent que les ingénieurs des P&C cherchent à explorer toutes les pistes susceptibles de mener à une solution. Pour cela, ils disposent encore d'appuis et d'atouts.

Le 23 mai 1951, on l'a vu, la Chambre de Commerce de Paris avait fortement soutenu l'idée de la « pénétrante ». Elle renouvelle cet appui le 12 janvier 1955, en adoptant³⁸ un rapport extrêmement complet et équilibré, pesant avantages, inconvénients et coûts de toutes les solutions à l'étude, et exprimant le souci de « *donner satisfaction aux préoccupations des différentes parties intéressées* ».

De même, le 18 avril, le président de l'Union Routière de France (le « lobby de l'automobile » en France), Georges Gallienne, fait part de son soutien à la pénétrante³⁹ :

« Permettez-nous, Monsieur le Ministre, de vous indiquer que dès l'origine notre Association a formellement recommandé que l'Autoroute du Sud pénètre le plus profondément possible dans Paris ; son débouché place Denfert-Rochereau serait une excellente mesure.

Les études que nous avons faites, en nous aidant en particulier de tous les documents qui nous ont été fournis par la Fédération Routière Internationale, nous ont sur-abondamment prouvé la nécessité absolue, pour les autoroutes de dégagement, de pénétrer au cœur des cités. Cette mesure s'accompagnant de la création du plus grand nombre possible d'accès à l'autoroute.

Dans le cas de l'Autoroute du Sud, il est bien évident qu'avec son débouché place Denfert-Rochereau, des possibilités d'accès doivent être offertes successivement sur les boulevards extérieurs et sur le futur boulevard des Maréchaux actuellement en projet ».

(nous avons ici une preuve supplémentaire de la confusion, fréquemment rencontrée au fil des documents des années 50 et même dans des milieux en principe concernés, entre les « boulevards extérieurs » -ou boulevards des Maréchaux- et le nouveau BP ; en fait, on s'aperçoit que jusqu'à la création de notre BP, les expressions « *boulevards extérieurs* » et « *boulevard périphérique* » étaient synonymes).

Malgré ces soutiens, en cette année 1955 qui voit l'ouverture des premiers travaux sur le tracé de l'autoroute (des terrassements et quelques constructions d'ouvrages d'art du côté de Fresnes et Rungis), le problème de son arrivée sur Paris reste entier ; ce qui n'est évidemment pas satisfaisant pour les responsables du dossier (rapport⁴¹ IC-SSA Mothe du 20 septembre 1955) :

« Le CM s'est opposé à la construction de la Branche vers la place Denfert-Rochereau. La suppression de cette branche rendra difficile d'assurer dans des conditions satisfaisantes l'accès à l'autoroute et la sortie de celle-ci, compte tenu du débit à prévoir (...). Nous sommes ainsi persuadé que le CM de Paris sera amené à réviser sa position, soit dans un avenir

³⁸ – Adoption du rapport BAUMGARTNER, du 22 décembre 1954 (AN-CAC 780154-22)

³⁹ – Lettre au MTP (AN-CAC 780154-22)

⁴¹ – AN-CAC 770633-45

proche, par un examen plus objectif du projet qui lui a été adressé, soit dans un avenir plus éloigné, après la mise en service de l'autoroute, devant l'évidence des faits.

On ne peut cependant s'en tenir à une attitude d'expectative, si l'on veut pouvoir ouvrir l'autoroute à la circulation le plus rapidement possible. Nous avons ainsi été conduit à revoir la partie de notre AVP relatif à la liaison avec le BP, compte tenu des deux impératifs suivants :

- cette liaison devra permettre à la totalité du trafic autoroutier d'entrer sur l'autoroute et d'en sortir ;

- il faudra pouvoir, à un moment quelconque, compléter le dispositif par la branche vers la place Denfert-Rochereau ».

Ainsi, dès 1955, le SSA est contraint d'adapter son projet à l'éventualité d'une réalisation ultérieure –ou d'un abandon définitif- de la « pénétrante Denfert-Rochereau », qui était jusque-là envisagée comme le principal débouché de l'Auto-route du Sud.

En quoi consiste le raccordement au BP, suppléant, par la force des circonstances, la pénétrante Denfert-Rochereau dans cette fonction essentielle ?

« Les deux chaussées du BP restent au niveau du sol.

Au premier sous-sol se trouvent les deux sorties de l'autoroute, vers la porte d'Orléans et vers la porte d'Italie, qui rejoignent les chaussées du BP au moyen de trémies ; se trouve également au 1° sous-sol l'entrée de l'autoroute à partir de la porte d'Orléans.

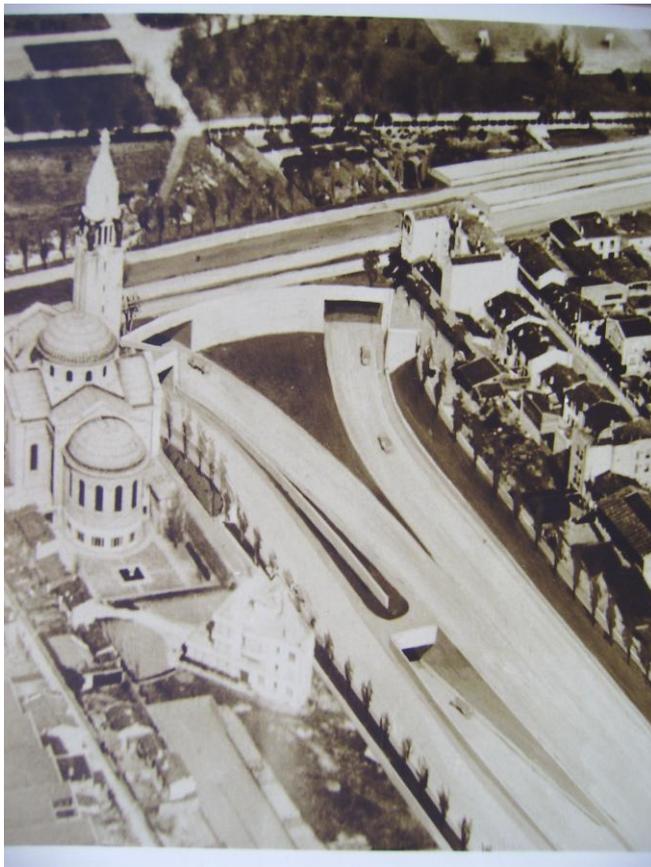
Au 2° sous-sol se trouve l'entrée de l'autoroute à partir de la porte d'Italie.

La branche de pénétration vers la place Denfert-Rochereau, lorsqu'on voudra la réaliser, sera à deux chaussées séparées, la sortie de l'autoroute au 1° sous-sol, l'entrée sur l'autoroute au 2° sous-sol ».

Enfin, relevons dans ce rapport un détail qui peut expliquer le nécessaire ralentissement de la circulation dans ce dispositif extrêmement resserré :

« (...) les STVP (...) avaient étudié un dispositif à caractéristiques plus élevées, mais qui nécessitait de nouvelles et importantes emprises sur le territoire de la commune de Gentilly, et le Conseil Général de la Seine s'y est totalement opposé ».

Cette éventualité d'une emprise plus importante sur Gentilly a en effet suscité une nouvelle polémique avec la petite commune limitrophe, déjà largement phagocytée par la capitale, notamment en 1860 ; un accord avait par ailleurs dû être négocié avec la Cité U. pour l'empiètement du BP de l'autre côté, et le déplacement d'un stade.



Document 72
AN-CAC 771464-35
Etudes STVP 1956

*Maquette du dispositif de raccordement
Curieusement, l'entrée du souterrain de la
pénétrante (qui sera pourtant réalisée : voir
photo p.261) n'est pas représentée.*

Cependant, la conférence promise par le ministre des TP du gouvernement Mendès France en décembre 1954, confirmée par celui du gouvernement Edgar Faure en juillet 1955, sera finalement organisée le 3 mai 1956 par le ministre –en l'occurrence secrétaire d'Etat- du gouvernement Mollet, Auguste Pinton. C'est l'occasion pour ses services de rédiger à son intention deux notes préparatoires.

La première⁴², datée du 30 avril 1956 –quatre pages finement dactylographiées, vraisemblablement rédigées par la DR- retrace une nouvelle fois l'historique et la « philosophie » de l'Autoroute du Sud, les modalités prévues pour son raccordement au BP, la nécessité de la « pénétrante », et présente à ce propos la solution retenue par les P&C : le viaduc... mais

« la DR n'ignorait pas que la construction d'un viaduc allait soulever des protestations, notamment de la part des riverains ; mais ceux-ci étaient relativement peu nombreux et la gêne que leur causerait le viaduc (18 m de largeur dans une avenue de 32 m de largeur) n'apparaissait pas prohibitive, adoucie dans une certaine mesure par l'octroi d'indemnités »

La note présente également les autres solutions examinées, puis écartées (emprunt de l'avenue du Parc Montsouris à niveau, ou en souterrain, ou en tranchée ; tracé latéral à la ligne de Sceaux). On rappelle l'engagement financier de l'Etat, prenant en charge « la voie de liaison jusqu'à la place Denfert-Rochereau » et même, contrairement à ce qui était annoncé jusque-là, « l'aménagement de la place Denfert-Rochereau ».

⁴² – AN-CAC 771464-116

Elle conclut :

« Après qu'une certaine agitation locale se soit manifestée contre le projet, le CMP s'y est déclaré hostile, et même au principe de toute voie de pénétration dans Paris. L'Administration des TP a mis au point le projet de raccordement au BP de façon que le dispositif puisse être prochainement réalisé, que la voie de pénétration soit maintenue ou pas. Mais c'est en estimant que cette dernière hypothèse conduirait à des difficultés importantes de circulation dans Paris-même que le ministre a voulu, en réunissant la conférence du 3 mai 56, rechercher une solution efficace et non négative du problème ».

La seconde note⁴³, beaucoup plus brève –une page et demi en gros caractères, avec de nombreuses corrections manuscrites- porte la mention « M. le Ministre », et est intitulée : « Autoroute Sud de Paris – Réunion du 3 mai 1956 – Pourquoi cette réunion ? ». Non signée, elle semble constituer un « condensé », voire un « pense-bête » pour un Ministre que l'on craint trop inexpérimenté, en tout cas peu au fait du dossier :

« L'Autoroute du Sud de Paris est actuellement en construction. Les travaux se poursuivent avec comme objectif l'ouverture à la circulation en 1958.

Une difficulté n'est pas encore résolue : le tracé approuvé s'arrête au droit du BP projeté par la Ville de Paris entre la porte d'Orléans et la porte d'Italie.

La liaison entre ce point et la voirie parisienne a fait l'objet de propositions qui n'ont pas encore abouti à ce jour à un accord.

L'importance de la question et la nécessité de lui trouver une solution qui donne satisfaction à tous justifie une large confrontation des points de vue en présence. Seront présents ou représentés : (liste). Toutes ces compétences, auxquelles il faut ajouter celles des Techniciens du MTP, doivent permettre un échange de vue complet et, il faut l'espérer, constructif... sous réserve naturellement de la position que sera appelé à prendre le CM !

M. Mothe, IC-P&C, chef du SSA, rappellera les données essentielles d'un grand problème qui est connu d'ores et déjà de la plupart des personnes présentes.

L'examen de la solution présentée par le MTP (viaduc de l'avenue du Parc Montsouris), ainsi que des diverses variantes envisagées, a donné lieu à des discussions passionnées au CM. Les riverains de l'avenue du Parc Montsouris ont élevé des protestations véhémentes. M. Frédéric-Dupont, alors président du CM, a pris catégoriquement position contre le projet.

Le principe même de la pénétration de l'autoroute dans Paris, quel que soit le tracé, a été en définitive condamné par le Conseil. Cependant, il semble que de nombreux Conseillers Municipaux seraient prêts à reconsidérer la question, surtout si l'Administration envisageait de renoncer à son

⁴³ – AN-CAC 771464-116

projet initial et à reporter l'effort financier de l'Etat (4 milliards) sur une variante telle que celle qui utilise la voie latérale au chemin de fer de Sceaux.

La grande difficulté paraît être de convaincre M. Frédéric-Dupont, dont la position continuera à jouer un rôle déterminant dans cette affaire ».

Ce document d'usage interne montre que, après cinq années de péripéties, on considère en haut lieu qu'il existe encore une petite chance de faire aboutir le dossier. Mais on est conscient qu'il faudra pour cela se montrer accommodant, faire sans doute un effort financier... et surtout, amadouer le porte-étendard de la résistance parisienne.

Le CR⁴⁴ de cette réunion décisive du 3 mai 1956 dresse d'abord la liste des participants : pas moins de 38 personnes ! Outre le ministre Pinton, huit hauts-fonctionnaires du MTP ; le préfet de la Seine, accompagné de onze responsables (dont les STVP et les P&C 75) ; quatre représentants de la Préfecture de Police ; le président du CM et huit conseillers municipaux, parmi lesquels, bien entendu, Frédéric-Dupont –ces conseillers représentant chacun des groupes politiques du conseil. Sans oublier les présidents du TCF, de l'ACF et de l'URF, ainsi qu'un représentant de la Chambre de Commerce..

Après l'exposé préliminaire de Mothe, Frédéric-Dupont se déclare d'emblée « *opposé au principe de toute pénétration d'autoroute dans Paris* », en énumère les raisons, mais aussi ses propositions en vue de trouver des solutions au problème de la circulation :

« Il préconise : l'éclatement de l'autoroute en delta avant Paris, le contournement de la Ville par le BP, la pénétration par les portes existantes, l'utilisation du souterrain de la gare d'Orsay pour la liaison avec l'aéroport d'Orly, le parcage (sic) des voitures particulières à la périphérie et l'emploi des transports en commun ».

(les écologistes parisiens du XXI^e siècle se savent-ils les lointains héritiers de M. Frédéric-Dupont ?)

A la discussion qui suit prennent part essentiellement les conseillers municipaux présents : si l'un, adepte sans doute de « bons mots », déclare que « *le fait automobile est inéluctable : si Paris a une âme, elle est de plus en plus montée sur roulettes* », l'opinion générale est que, s'il faut absolument amener le trafic de l'Autoroute du Sud place Denfert-Rochereau, on pourrait à la rigueur utiliser les emprises de la ligne de Sceaux –l'emprunt de l'avenue du Parc Montsouris restant exclu-, conformément à l'étude présentée par les STVP.

Le ministre précise qu'« *il ne prendra aucune décision contre l'avis du CM* », mais « *estime indispensable la pénétration dans la Ville* », et dresse la liste des acquis à ce jour : raccordement de l'autoroute au BP (à la charge de l'Etat), « *concours de l'Etat pour la pénétration dans Paris : projet avec viaduc et*

⁴⁴ – AN-CAC 780154-22

aménagement de la place Denfert-Rochereau ». Il conclut : « *Il conviendrait que le CM puisse se prononcer à nouveau et de manière définitive, dans un délai raisonnable* », et à cette fin le Préfet annonce la relance immédiate des études de variantes par ses services.

Dans son rapport⁴⁵ complémentaire du 9 juin 1956, relatif au raccordement du BP, l'IC-SSA Mothe est ainsi en mesure de conclure :

« A la suite de la conférence du 3 Mai 56, on peut espérer que soit revue d'une façon favorable, par les différentes instances municipales, la question de la branche vers la place Denfert-Rochereau. Il convient cependant de dresser le projet détaillé du dispositif de raccordement, et de procéder ensuite à son exécution, qui sera longue en raison des nombreuses sujétions (...)».

Parmi ces sujétions, précédemment développées :

« Il fallait, dans la composition, tenir compte du volume imposant, surtout en hauteur, de l'église de la Cité U. qui risquait de dominer fâcheusement la tranchée de l'autoroute ; les décrochements donnés aux murs de soutènement paraissent obvier à ce danger, et permettent de mettre en valeur la façade de forme incurvée de la sortie de l'autoroute ».

Cet AVP reçoit l'approbation de l'IGPC Cazes (avis⁴⁶ du 20 juillet 1956) ; celui-ci précise cependant : « *Il faut que les ouvrages soient exécutés de manière que l'on n'ait pas à les retoucher lors de la construction de la branche de pénétration* » ; cette réserve est reprise dans la lettre ministérielle⁴⁷ de « prise en considération » du 28 août 1956.

Bref, on assure un débouché à l'Autoroute du Sud lors de son ouverture prochaine, mais on prend toutes dispositions pour pouvoir, le moment venu, construire la « pénétrante ».

Pendant ce temps, conformément aux décisions de la conférence du 3 mai, les STVP instruisent le dossier des « variantes ». C'est ainsi que le 5 juillet 1956, le Directeur Général des STVP envoie à son homologue de la RATP une lettre⁴⁸ signée également de l'IC-P&C 75 Lapébie, car « *les solutions dont il convient de poursuivre l'étude en vue d'une présentation au CM lors de sa session de novembre-décembre 1956 ont des incidences plus ou moins profondes sur l'assiette même de la ligne de Sceaux et sur son exploitation* ».

Ils demandent à la RATP de chiffrer le coût, en ce qui la concerne, de chacune des solutions envisagées pour l'antenne autoroutière (ce coût serait en effet à « *mettre à la charge de l'opération de l'autoroute* » -autrement dit, à la charge de l'Etat) :

1° solution : ligne de Sceaux en souterrain – emprunt de la plate-forme par l'autoroute (cette solution sera rapidement écartée à cause de son coût,

⁴⁵ – AN-CAC 770633-49

⁴⁶ – AN-CAC 780154-38

⁴⁷ – AN-CAC 770633-46

⁴⁸ – AN-CAC 771464-35

mais aussi de la présence de carrières) ;

2° solution (« *St Gothard bas* ») : passage le long de la ligne de Sceaux, empiètement partiel sur le domaine RATP ;

3° solution (« *St Gothard haut* ») : passage au-dessus de la ligne de Sceaux ;

4° solution (« *solution Est* ») : passage à l'Est des voies, arrivée sur la place Denfert-Rochereau à l'emplacement de la gare (voir document 71).

Tous les plans correspondants –plusieurs feuilles chacun- sont jointe à ce courrier.

Ayant reçu la réponse de la RATP aussi rapidement qu'il le souhaitait, le Directeur des STVP est en mesure, dès novembre 1956, de remettre au préfet un « *Mémoire*⁴⁹ au Conseil Municipal » (onze pages), afin que celui-ci l'examine lors de sa session de décembre.

Les éléments qui justifiaient dès l'origine le projet de pénétrante, les premières solutions envisagées et rejetées, l'urgence d'une décision constituent une part importante de ce mémoire ; puis, chacune des solutions ci-dessus –et même quelques autres...- est examinée finement : avantages, inconvénients, coûts (entre 3 et 4,1 milliards).

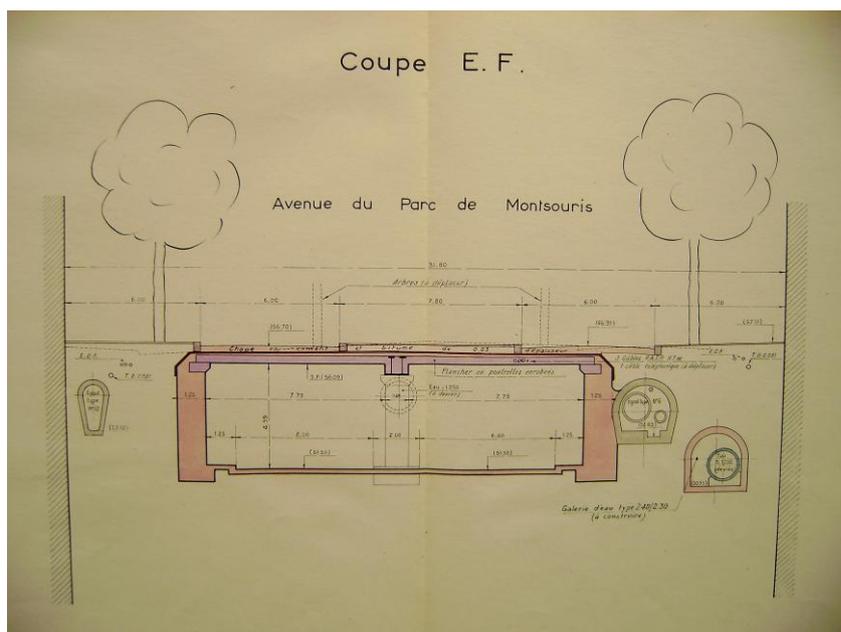
La page 12 est un ajout : c'est une adresse du préfet aux conseillers municipaux les priant d'en délibérer, mais il précise bien qu'il les invite à « *choisir entre les solutions A* (« *St Gothard bas* » - 50 expropriations) *et D* » (tranchée semi-couverte et souterrain dans l'axe de l'avenue – aucune expropriation). Cette dernière solution revient ici en grâce, car elle avait été écartée depuis longtemps pour des raisons techniques (canalisations d'eau, carrières...) ⁵⁰.

Voici la représentation graphique de cette solution, la plus discrète certes, et la moins gênante pour les riverains... mais pas la plus économique :

Document 73

*Etudes STVP Novembre 1956
Le projet de souterrain sous l'avenue du Parc Montsouris
AN-CAC 71464-35*

La largeur totale (16,50m) correspond à 2x2 voies de 6 m. Les égouts et les canalisations d'eau (venant des réservoirs Montsouris) doivent être déplacés sur les côtés, ainsi que les deux rangées d'arbres.



⁴⁹ – AN-CAC 771464-35

⁵⁰ – c'est aussi, en quelque sorte, la formule qui sera retenue dix ans plus tard pour la « *branche Est* » (A6 B)

d – Un accord, enfin... mais trop tard !

Une note⁵¹,¹ sans doute destinée au ministre, signée P. Mothe du 16 janvier 1957 fournit un compte-rendu détaillé de ces débats au CM (et les conclusions qu'en tirent les P&C) :

« Les débats ont été longs et mouvementés, très vive opposition de MM. Frédéric-Dupont, (...), les communistes » (...) « majorité nettement défavorable »

M. Lévêque (président de la Commission des Travaux) a bien signalé qu'il y avait dans cette liaison un cadeau de l'Etat de 9 milliards, que l'offre ne serait pas maintenue si l'accord n'était pas donné, et que plus tard la Ville serait inévitablement conduite à entreprendre à son compte la même liaison ; rien n'y a fait –et pour éviter un vote certainement hostile, M. Lévêque a dû demander le renvoi à la Commission (...) en arguant d'études nouvelles pour examiner les suggestions faites .

Aucune de ces suggestions ne peut, semble-t-il, donner de solution acceptable pour les TP (très mauvaises techniquement, ou très onéreuses), et sauf renversement improbable de la tendance, on ne voit pas comment un vote positif pourrait être obtenu à la prochaine session du Conseil ».

On voit que pour Mothe le dossier ne peut plus aboutir. Heureusement, les dispositions indispensables ont été prises pour ne pas compromettre l'ouverture prochaine de l'autoroute :

« De toute façon, l'autoroute sera raccordée au BP par un ouvrage de trois étages permettant toutes les liaisons Est et Ouest de Paris avec l'autoroute, et dont les dimensions sont telles que tout le trafic autoroutier pourra s'écouler sur le BP. Les difficultés à prévoir ne seront pas sur l'autoroute, mais pour la pénétration depuis le BP vers Paris et inversement.

L'avant-projet de l'ouvrage de raccordement a été approuvé par DM du 28 août 1956, l'étude du projet est en cours, tandis que les premiers travaux préparatoires (consolidations de carrières, déviations d'égouts et de canalisations) pourront être entrepris incessamment. Par ailleurs, la Ville a commencé les travaux d'aménagement du BP lui-même ».

Mais un paramètre nouveau intervient au début de 1957 : c'est la crise financière –connue sous le nom d' « impasse budgétaire », provoquée notamment par l'intensification des « événements d'Algérie » et la gestion hasardeuse du Gouvernement Mollet. Le 28 janvier, le MTP écrit au préfet de la Seine :

“La diminution des ressources du FSIR et l'augmentation du coût unitaire des travaux m'obligent à revoir et à restreindre le programme des opérations financées sur ce Fonds Spécial.

L'une de ces opérations, qui s'inscrit pour un montant particulièrement élevé, est la voie de liaison de l'Autoroute du Sud, depuis le BP

⁵¹ – AN-CAC 771464-116

jusqu'à la place Denfert-Rochereau. Or je suis informé que le CMP, saisi à nouveau par vous de la question, n'a pas encore formulé d'avis sur cette liaison.

Je crois devoir attirer votre attention sur la nécessité pour le CM de se prononcer rapidement sur cette affaire, et, en tout état de cause, à la prochaine session de mars-avril prochain. La réalisation de cette voie de liaison me paraît techniquement indispensable pour la satisfaction des besoins de la circulation, mais il serait impossible de laisser plus longtemps inemployés des crédits dont l'affectation à d'autres opérations insuffisamment dotées s'avérerait très utile ».

C'est donc par le porte-monnaie que le ministère pense pouvoir amener le CM à se prononcer...

Suite au renvoi en commission du précédent rapport, les STVP se sont encore une fois remis sur l'ouvrage ; compte-tenu des observations du CM, ils ont mis au point un nouveau tracé qu'ils appellent « solution E », et que le préfet présente au CM dans son rapport⁵² du 22 mars 1957 : passage en souterrain sous l'avenue Reille et les voies de la ligne de Sceaux, sortie à l'air libre « *dans le talus qui borde la rue Broussais* », puis tracé accolé à la ligne de Sceaux, passage au-dessus des rues Dareau et de la Tombe-Issoire, et enfin descente sur la place Denfert-Rochereau « *à l'emplacement actuel de la gare* ». Cent trente logements seront à exproprier (et même 160 sur les documents suivants), et le coût est estimé à 4,3 milliards de F (au lieu de 3,5 milliards pour la « solution D »),

« mais des contacts qui ont été pris avec le MTP, il résulte que cette majoration pourrait être admise. Il semble donc que ce nouveau projet soit de nature à répondre aux préoccupations qui avaient empêché jusqu'à ce jour d'aboutir à une solution susceptible de recueillir (l') adhésion (du CM).

Ainsi, d'une part, l'avenue du Parc Montsouris est pleinement sauvegardée, et, d'autre part, une voie entièrement nouvelle, de conception technique satisfaisante, est créée de la périphérie de Paris à la place Denfert-Rochereau (...) »

Ce rapport du préfet vient en discussion devant le CM le 1^o avril 1957. Il est combattu encore une fois par Frédéric-Dupont et les communistes, et un premier vote le rejette –43 voix contre, 41 voix pour. Mais –mystère des tractations de couloir ?- plusieurs rectifications de vote sont demandées dès le lendemain, inversant le résultat du scrutin. La discussion reprend le 4, et une délibération prévoyant que les crédits du FSIR seront affectés à la « solution E » est adoptée par 49 voix contre 37 ; avec cependant quelques réserves, parmi lesquelles la prise en charge intégrale des travaux par l'Etat, et surtout :

« cet accord ne saurait constituer un précédent et ne peut être considéré comme une adhésion de principe à l'amenée des autoroutes jusqu'à la limite de Paris, et plus encore à l'intérieur de la capitale ».

⁵² – AN-CAC 771464-35

Le préfet rend compte au MTP de ce dénouement tant attendu par une lettre⁵³ du 24 avril 1957. Il conclut :

« Il y a lieu de considérer que l'adhésion du CM à la « solution E » est définitivement obtenue. (...) La réalisation de cette nouvelle voie de liaison est techniquement indispensable. La Direction Générale des STVP poursuit donc la mise au point du projet, conjointement avec les Services des P&C, de façon à aboutir dans les meilleurs délais à l'exécution des travaux projetés ».

Le 24 mai, dans un rapport⁵⁴ intitulé « Avant-projet de la section dans Paris », l'IC-SSA Mothe prend acte de cette décision du CM. Mais dans son développement (quatre pages), il revient sur les péripéties de ce dossier ; il rappelle son AVP de février 1954, en précisant que celui qui vient d'être adopté est « assez différent » (c'est une litote...)

« Nous avons souligné que notre projet, qui comportait l'emprunt en viaduc de l'avenue du Parc Montsouris, donnait lieu à de très vives protestations, et qu'il fallait s'attendre à des difficultés et à des demandes de modification du projet présenté, qui restait cependant, à notre sentiment, le meilleur et le plus simple au point de vue technique.

Les difficultés que nous faisons prévoir n'ont fait que prendre une importance accrue ; c'est ce qui explique le délai, anormalement élevé, de la réponse préfectorale. Une véritable mystique s'est emparée du CMP contre toute utilisation, sous quelque forme que ce soit, de l'avenue du Parc Montsouris, ce qui fait qu'aucune des solutions que nous avons étudiées n'a pu recueillir l'accord du CM ; finalement, après beaucoup d'efforts, une solution mise en avant par les STVP, n'utilisant pas l'avenue, a enfin pu obtenir un avis favorable.(...)

Ce projet, par ce souterrain, par le passage sous les voies ferrées en exploitation intense, par l'expropriation de 160 logements, sera évidemment plus difficile et plus onéreux que celui que nous avons présenté. Il ne nous appartient pas, ni d'en faire l'éloge, ni d'en faire le procès ; bornons-nous à constater qu'il est techniquement acceptable, c'est le seul qu'accepte la Ville, et puisque nous continuons à rester persuadé que la voie de liaison entre le BP et la place Denfert-Rochereau est indispensable pour la bonne exploitation de l'autoroute, il y a donc lieu de l'accepter (...). »

On devine toute l'amertume de Mothe, qui affecte de croire que le préfet fait réponse à son propre AVP de 1954, qui refuse de se déjuger en persistant à proclamer, malgré toutes les difficultés rencontrées, que sa solution était la meilleure, mais qui, au bout du compte, doit bien reconnaître que c'est une solution entièrement différente (sauf le souterrain sous la Cité U. et le Parc Montsouris), mise au point par les STVP –concurrents, en cette occasion, des P&C ?- qui a fini par arracher l'accord des élus parisiens. Si ce tracé nous apparaît pour le moins

⁵³ – cette lettre détaille également les péripéties ci-dessus relatées (AN-CAC 780154-22)

⁵⁴ – AN-CAC 780154-22

« tarabiscoté », Mothe le déclare « *techniquement acceptable* », refusant de dévoiler le fond de sa pensée : il n'a plus le choix, et cela ne servirait à rien puisque « *c'est le seul qu'accepte la Ville* ». On remarquera simplement que quelques mois plus tard, Mothe quitte la direction du SSA, qu'il occupe depuis la Libération, pour prendre la tête du Service des P&C de Seine-et-Oise.

Enfin, il donne une « *première approximation, à titre indicatif* » de l'ensemble du projet (depuis le BP) : « *un chiffre de 6 à 8 milliards* » (4,3 milliards étant nécessaires, on l'a vu, pour la « solution E », la différence correspond au souterrain sous la Cité U. et le Parc Montsouris). Il propose au ministre de « *prendre en considération* » l'ensemble de l'AVP, et de prescrire la mise à l'enquête publique.

Ce rapport est examiné par le CGPC le 31 juillet. Le rapport⁵⁵ préparatoire porte maintenant sur l'« *antenne pénétrant dans Paris* » : l'évolution sémantique est intéressante, il ne s'agit plus de « *prolonger l'autoroute* » dans Paris, ni d'une « *pénétration* », mais d'une simple « *antenne* » ; ce qui est assurément plus anodin. Autre détail significatif : « *C'est une dépense supplémentaire de l'ordre de 2 milliards qui devra être supportée par la tranche nationale du FSIR pour satisfaire aux conditions imposées par le CMP* » Mais globalement, le CGPC approuve les termes du rapport de l'IC-SSA, y compris les conclusions (ouverture de l'enquête).

Dix ans après la présentation du projet de « *pénétrante Denfert-Rochereau* » par P. Moch (voir p. 218), le dossier semble enfin sur la bonne voie : les élus parisiens ont accepté un tracé, et l'Etat a accepté de le financer. Mais de ce côté-ci, il se confirme que les choses se gâtent : le 27 septembre 1957, le MTP Edouard Bonnefous –lors d'une conférence de presse^{55A} consacrée à « *la situation des ports et des canaux* »...- ,

« *interrogé sur la construction de l'Autoroute du Sud et particulièrement sur le problème posé par la pénétration dans Paris, a indiqué que celle-ci ne pouvait être envisagée avant qu'aient été dégagés les moyens propres à absorber le flot accru de voitures qui l'emprunterait jusqu'à la place Denfert-Rochereau.*

En conséquence, il indiquait que si les travaux de construction de l'Autoroute du Sud proprement dite devaient se poursuivre, il était cependant nécessaire de surseoir à la pénétration dans Paris de cette autoroute ».

Cette réponse contient-elle toute la vérité ? Il ne le semble pas, puisque le 25 novembre, répondant⁵⁶ au Préfet et à sa lettre du 24 avril, Bonnefous annonce - patatras :

« *Sur le plan budgétaire, les restrictions actuelles m'obligent à différer jusqu'à nouvel ordre le lancement sur le Fonds Routier de toute opération nouvelle.*

⁵⁵ – AN-CAC 780154-22

^{55A} – BMO Ville de Paris 2.10.1957 (AM Arcueil 25 W 23)

⁵⁶ – AN-CAC 771464-116

Dès lors, il me paraît opportun de mettre à profit ce délai d'attente pour étudier dans leur détail les modalités de réalisation du plan d'ensemble des relations entre la capitale et l'Autoroute du Sud ; il importe en effet que la circulation s'établissant entre celle-ci et les quartiers Ouest et Est trouve des moyens d'écoulement lui évitant de transiter sur la place Denfert-Rochereau, de sorte que cette place ne reçoive qu'un trafic partiel à destination ou en provenance des quartiers du centre (...) ».

Cette façon de présenter les choses est assurément plus proche de la réalité : l'Etat n'a plus les moyens de financer les travaux, mais l'on va justifier le « *délai d'attente* » par des études qui auraient dû être faites –ou qui ont été faites- depuis longtemps.

Certes, ce n'est pas officiellement un enterrement définitif du projet : il n'est que « *différé jusqu'à nouvel ordre* »... mais les considérations qui suivent donnent fortement à penser qu'on se contentera de diffuser le trafic de l'Autoroute du Sud sur les deux branches du BP. D'ailleurs, les choses pressent de ce côté-là : la conférence entre services de juin 1957 a abouti à un accord général sur les dispositions envisagées pour le raccordement de l'autoroute au BP (le Service des Vals-de-Loire intervenant, une dernière fois, pour faire réserver un emplacement pour une conduite de 2 m de diamètre), et le 8 mars 1958, les P&C 75 soumettent au ministère⁵⁷ le projet de marché en vue de l'adjudication des travaux (35 entreprises retenues !). Ce marché est évalué à 1 347 millions, mais le ministre rappellera dans sa réponse⁵⁸ qu'en ce qui concerne le viaduc de la Bièvre, à Arcueil, « *l'entreprise retenue a consenti un rabais de l'ordre de 25 %* »...

Le 9 juin 1958, soit une semaine après l'investiture de De Gaulle, le préfet de la Seine (STVP) envoie une longue lettre⁵⁹ au nouveau MTP, Robert Buron: c'est en partie la réponse à la lettre envoyée par son prédécesseur le 25 novembre 1957...

Il lui confirme que le CM a réitéré son opposition de principe à toute pénétration d'autoroute –ce qui n'exclut pas une « *voie de liaison urbaine entre la place Denfert-Rochereau et la Cité U.* » (décidément, que de noms différents pour cette « pénétrante ») ; que le BP offrira de larges possibilités de dégagement, et permettra pour beaucoup d' « *éviter tout transit par la place Denfert-Rochereau* ». Cependant, la réalisation ultérieure de la « *voie de liaison* » (solution E, 2 x 2 voies) suppose dès à présent quelques travaux préparatoires place Denfert-Rochereau (ouvrages en sous-sol à modifier), ainsi que quelques acquisitions immobilières : l'ensemble de l'aménagement de la place étant estimé à 900 millions, le préfet sollicite au plus tôt une somme de 500 millions « *pour permettre le démarrage de travaux importants qui sont la conséquence de l'arrivée de l'Autoroute du Sud à la limite de Paris* ».

⁵⁷ – AN-CAC 770633-50

⁵⁸ – AN-CAC 780154-38

⁵⁹ – AN-CAC 771464-116

Par la même occasion, il demande le déblocage des fonds du FSIR pour l'élargissement du CD 126 (branche Est : voir I-C-a) et conclut :

« (...) il est à craindre que les travaux de l'Autoroute du Sud proprement dite, bien alimentés financièrement et activement menés, ne se terminent sans possibilité réelle d'accès ou de sortie à la limite de Paris, situation qui sera de nature à soulever d'assez vives critiques.

Il est extrêmement dangereux de séparer les opérations de l'autoroute proprement dite de celles qui en sont le complément indispensable, car même sous une autre forme et sous une autre autorité, elles font partie intégrante du système de circulation envisagé. Je ne puis qu'insister auprès de vous pour que les difficultés d'ordre budgétaire qui ont été signalées dans votre lettre du 26 novembre 1957 soient levées le plus tôt possible ».

On peut se demander si ce courrier n'a pas aussi pour but de sonder les intentions du nouveau gouvernement, dont on pressent qu'il bénéficiera d'une autorité nouvelle.

La date de la réponse⁶⁰ de R. Buron est illisible sur le double trouvé au CAC, mais on peut penser qu'elle a été rapide ; les termes en sont d'une grande clarté :

« les disponibilités de la tranche nationale du FSIR ne permettent pas de financer cette année les travaux d'aménagement de la place Denfert-Rochereau, même limitée à la phase préliminaire. D'ailleurs, ces travaux ne représentent qu'un élément de la liaison avec l'autoroute, ils ne peuvent être crédités sans que la totalité de l'opération soit engagée».

Conclusion

C'est le point final de ce projet de « pénétrante Denfert-Rochereau », jugé indispensable par les concepteurs de l'Autoroute du Sud, au fil des années et jusqu'aux derniers moments ; et paradoxalement, outre la disponibilité des terrains, elle constituait la justification majeure du point d'arrivée (et de départ) de l'autoroute au niveau de la Cité U.

Porté à bout de bras par le SSA, il doit, dès sa divulgation, affronter la fronde des habitants du XIV^e arrondissement, bien relayés au niveau du CM. Que d'études, de plans, de conférences pour ce résultat nul... Car en 1958, ironie de l'Histoire, alors qu'un tracé –compliqué, coûteux...- vient enfin d'être choisi par les édiles, le financement ne suit plus ! On aurait sans doute pu en trouver un quelques années plus tard, les accès ayant été réservés, mais on craindra vraisemblablement de devoir affronter derechef le terrible Frédéric-Dupont... et d'ailleurs, on parlera longtemps, dans les cénacles des P&C, de « l'Impasse Frédéric-Dupont » pour évoquer ce projet inabouti !⁶¹

⁶⁰ – AN-CAC 780154-38

⁶¹ – témoignage écrit G. Reverdy 28.11.2008

Mais le débat ainsi ouvert dès 1951 –faut-il amener le trafic automobile au plus près du centre de Paris ?- n'est pas clos en 1958 : pendant la décennie suivante, d'autres projets de même nature –voies sur berges, radiale Vercingétorix, voie au-dessus du Canal Saint-Martin- créeront autant de polémiques.

*« lorsqu'on voudra la réaliser » : l'éventualité est encore ouverte en 2009, puisque l'entrée du souterrain a été conservée jusqu'à aujourd'hui (derrière la grande porte centrale, que l'on voit au milieu du cliché ci-contre).
C'est tout ce qui reste du projet de « pénétrante »...*

Document 74
Cliché de l'auteur
9.12.2008



Epilogue

Pour clore ce chapitre, je reproduirai intégralement un courrier au MTP daté du 4 juillet 1954 et signé de « René GUY-GRAND, cinéaste, ex-élève de l'Ecole Polytechnique », car il démontre une prise de conscience prémonitoire, même si les termes sont vifs, des débats qui sont menés jusqu'à aujourd'hui parmi tous ceux qui s'intéressent à l'urbanisme et à la vie dans une grande ville :

« Vous êtes saisi du projet de pénétration de l'Autoroute du Sud dans Paris, qui oppose votre administration à la très grande majorité de la population parisienne, dont le CM vient de traduire l'opinion.

Je voudrais vous résumer une lettre que j'envoie à M. Lévy, IC-P&C, pour vous faire mieux comprendre l'état d'esprit de cette population, exaspérée par le sans-gêne dont on a fait preuve vis-à-vis de ses droits les plus élémentaires.

Le projet de l'Administration, de faire aboutir l'autoroute place Denfert-Rochereau, n'est défendable ni techniquement ni moralement. Je dirai plus : il témoigne d'un mépris des valeurs humaines, qui est bien dans la note de notre civilisation aberrante, mais qu'on regrette de voir mettre en œuvre par ceux qui ont la chance de diriger ce pays.

Techniquement, il est évident qu'un torrent circulatoire aboutissant trop près du centre de Paris engendrerait un surcroît de congestion dans ce

centre déjà surpeuplé. Prolonger l'autoroute le long des boulevards Raspail et St Michel, rendrait inextricable la circulation aux abords du boulevard St Germain, du Palais-Royal et du Châtelet. Imagine-t-on l'Autoroute de l'Ouest débouchant Place de l'Alma ?

Il est clair qu'il faut au contraire diffuser cette circulation le plus loin possible du centre et arrêter l'autoroute aux boulevards extérieurs, avec raccordements vers les différentes portes et création d'une large voie de rocade. C'est à l'extérieur de l'enceinte de Paris, et non à l'intérieur, qu'il faut organiser un système nouveau et harmonieux de drainage vers l'autoroute à grand débit.

Moralement, le projet de l'administration est encore plus monstrueux... On parle froidement de massacrer le Parc Montsouris et l'avenue du même nom, de couper des arbres en pleine force, de supprimer la verdure, rogner les trottoirs, injecter le bruit, l'insécurité et la puanteur dans des artères déjà sur-encombrées. On fait bon marché du droit des populations de vivre dans un certain calme, de respirer librement et de jouir de la beauté. Nous savons que ce droit est fortement battu en brèche, mais ce n'est pas une raison pour le supprimer complètement. La santé du corps et de l'esprit, pour des centaines de milliers d'habitants, vaut bien la commodité d'automobilistes pressés, dont il n'est même pas sûr qu'elle soit satisfaite.

Les auteurs du projet prévoient si bien un accroissement démesuré du trafic dans le centre qu'ils veulent supprimer les terres-pleins du boulevard Raspail et rétrécir les trottoirs du boulevard St Michel. Peut-on imaginer pareille aberration? Les trottoirs du Quartier Latin sont déjà insuffisants pour contenir la foule studieuse de la jeunesse, celle des travailleurs et des promeneurs, on pourrait dire à toute heure du jour et de la nuit. Ses kiosques, ses terrasses, ses magasins nombreux lui donnent un cachet bien parisien et en font un lieu de distraction et de délasserment traditionnel. Ses arbres lui apportent une parure de verdure et purifient l'atmosphère. Tout cela a son prix, qui vaut bien celui de quelques exaltés de la vitesse, et il serait criminel de le sacrifier au nom de valeurs fumeuses.

M. Lévy se fait l'avocat des travailleurs de la banlieue qui doivent se rendre en voiture à Paris dans le minimum de temps. 1°- A quoi leur servira de parvenir rapidement à la place Denfert-Rochereau s'il leur faut ensuite subir d'inextricables embouteillages ? 2°- S' imagine-t-on que ce soit une solution de favoriser l'amenée dans le centre de Paris de toutes les voitures de la banlieue ? Et quid de l'encombrement forcené qui en résulterait ? La solution, c'est de laisser les voitures à l'entrée de la ville (comme à New York), ou mieux encore d'utiliser les transports en commun ou la bicyclette. Des transports en commun bien équipés, électrifiés et bon marché doivent remplacer un trafic automobile périmé. Prolonger la ligne de Sceaux jusqu'au Châtelet d'abord, jusqu'à la Gare du Nord ensuite, en métro express direct, voilà un emploi meilleur des milliards qu'on voulait dépenser.

En vérité, cette querelle est celle de deux conceptions de vie, je dirais presque de deux philosophies : une conception libérale et humaniste, qui donne la primauté aux valeurs humaines, et qu'a soutenue le CM, pour une fois bien inspiré ; et une conception mécanique, sacrifiant tout à la technique, technique d'ailleurs faillible et portant des œillères, que représente malheureusement l'administration. Prenons garde que cette dernière tendance ne nous conduise en fin de compte à la mécanisation de l'esprit, c'est-à-dire à la suppression de la réflexion et par cela même de la liberté. Car c'est exactement le propre de l'esprit totalitaire.

M. Lévy a dit pourtant quelque chose d'excellent : si l'on veut améliorer la circulation, le meilleur moyen est de la réduire... Eh oui ! L'agglomération parisienne tout entière souffre de congestion, et l'on n'aura rien fait si l'on n'obtient pas le retour à la campagne ou dans les villes moins peuplées de ses habitants. Décentraliser l'industrie, favoriser le transport et le relogement de tous ceux qui veulent s'en aller, créer au besoin des villes nouvelles modèles, voilà une politique neuve et hardie, qui susciterait peut-être des résistances, mais qui serait mieux accueillie qu'on ne croit. Et c'est la seule féconde... Mais cela est une autre histoire !

J'espère, M. le Ministre, que vous voudrez ne pas vous formaliser de ces considérations peut-être un peu trop franches. Elles répondent, encore une fois, au vœu unanime de la population. En vous remerciant... etc

B – Entre parcs et châteaux: de Chilly-Mazarin à Savigny-sur-Orge

Au sortir d’Arcueil, l’autoroute grimpe jusqu’à la Redoute des Hautes-Bruyères, et quitte la zone alors urbanisée : peu d’habitations, on l’a vu, sont touchées sur les communes de Villejuif (dix), L’Haÿ-les-Roses (onze), Chevilly-Larue (aucune), mais des activités agricoles et industrielles (maraîchage, pépinières, briqueteries...).

La traversée du rebord occidental du « plateau de Longboyau », dont la plus grande partie est alors réservée pour la future extension de l’aéroport d’Orly, s’effectue à travers une zone de grande culture, sur les terres de ces villages alors exclusivement agricoles de Rungis et Wissous (23 exploitations dans cette commune en 1957 !²⁰¹). Principal souci de leurs habitants et de leurs élus municipaux : la préservation des liaisons routières et des chemins d’exploitation. A cet égard, les P&C sauront prendre toutes les dispositions nécessaires, et construiront 70 ouvrages d’art sur les 41 km entre Paris à Corbeil, soit presque deux par kilomètre.

Les choses se compliquent lorsque le tracé atteint la vallée de l’Yvette, à Chilly-Mazarin : l’autoroute retrouve là une zone « urbanisée » depuis les lotissements de l’entre-deux-guerres, qui s’étendent surtout sur les plateaux mais débordent aussi sur les coteaux des vallées de l’Yvette et de l’Orge (Chilly-Mazarin, Morangis, Savigny-sur-Orge, Morsang-sur-Orge). Mais il subsiste aussi là quelques grands domaines d’origine aristocratique, parfois convertis en équipements sanitaires liés à la lutte contre la tuberculose, ou des vestiges plus ou moins bien conservés de domaines disparus.

Dans ce secteur vont apparaître quelques résistances fortes au passage de l’autoroute, d’autant plus efficaces lorsqu’elles seront animées par d’autres services de l’Etat.

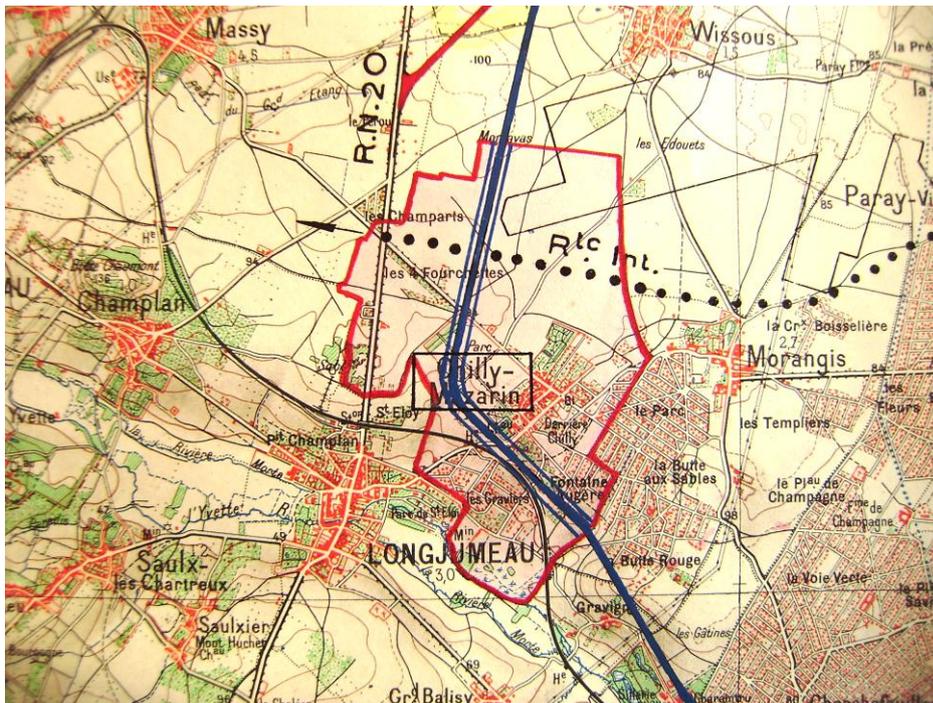
a – La bataille du nymphée

S’ils ont dû, pour leur projet de 1947, décaler fortement leur tracé vers l’Ouest afin de laisser toute latitude d’extension à l’aéroport d’Orly, les P&C ont à cœur de rechercher par ailleurs la ligne la plus droite : celle-ci atteint le rebord de la vallée de l’Yvette légèrement à l’Ouest du village ancien de Chilly-Mazarin, très précisément à travers l’emplacement du parc de l’ancien château « de Mazarin²⁰² ». Le seul vestige d’importance de ce domaine est une pièce d’eau de 400 m environ de longueur, à l’extrémité de laquelle se trouve un « nymphée »²⁰³, composé autrefois de deux étages, mais dont aujourd’hui subsiste seulement le rez-de-chaussée.

²⁰¹ - J. BASTIE : *La croissance de la banlieue Parisienne* – p. 544

²⁰² - Ce château, construit par le Maréchal d’Effiat au début du XVII^e s., revint par héritage au duc de la Meilleraye (1632-1713), qui devint duc de Mazarin par son mariage avec Henriette Mancini, nièce et héritière du cardinal. Le château est démoli au début du XIX^e s. ; il n’en subsiste qu’une aile de communs, et les douves en façade (*Patrimoine des Communes de l’Essonne* – Flohic – 2001)

²⁰³ - « nymphée » (construction au-dessus d’une source ou d’une fontaine) est un nom masculin (*Dictionnaire Encyclopédique Larousse* 1979), contrairement à l’usage constant dans les documents exploités ci-après



Document 75
AN-CAC 770633-48
Fond de carte : IGN
1/50 000° (édition
révisée 1933)

Les limites du terroir de la commune de Chilly-Mazarin.

L'autoroute, en bleu, traverse la zone agricole du plateau et opère un « coude » vers le Sud-Est à proximité du village de Chilly. L'ancien parc du château, dont on reconnaît nettement les limites, est encore indiqué. Le trait noir est le chemin de fer de Grande Ceinture. En bas à droite, les lotissements de Morangis et Savigny. En pointillés : l'ARISO

L'Yvette coule en bas à gauche.



Document 76
Carte postale début XX°
siècle (collection per-
sonnelle)
On devine le « nym-
phée » au bout du bas-
sin

Voici comment, au moment des premières ébauches du tracé, le SSA envisage le passage au niveau de cette pièce d'eau :



Document 77
AN-CAC 770633-45

En haut, le village de Chilly-M. ; au centre, l'ancien parc et la pièce d'eau ; en bas, l'échangeur sera contigu au chemin de fer, et la déviation du CD 118 empruntera le délaissé de l'ancien « Arpajonnais », dont le tracé en courbe (à droite) est encore bien visible ici.

Ce manque évident de ménagement suscite une vive réaction de l'Architecte des Bâtiments de France de Seine-et-Oise Eugène Delaunay, qui découvre le projet au moment de l'enquête relative à la modification du PARP ; il écrit le 12 juin 1951²⁰⁴ :

« Je n'ai pas d'observation à formuler sur le tracé de l'ouvrage dans la partie comprise entre la limite départementale et les abords de CHILLY-MAZARIN, cette zone traversée étant totalement dépourvue d'intérêt pour mon service.

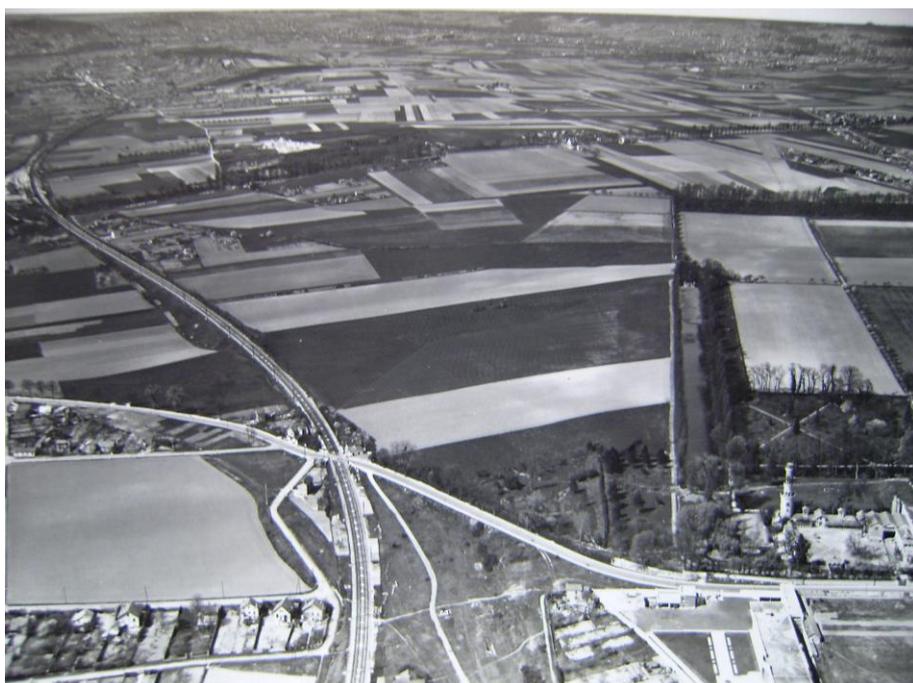
Par contre, le canal aboutissant à l'ancienne nymphée, ainsi que les douves, restes de l'ancien château de CHILLY-MAZARIN, sont intéressés par la courbe qui donne à l'ouvrage sa direction Sud-Est. Il serait infiniment regrettable que ces vestiges, intéressants du point de vue de l'art et de l'histoire, dont mon administration envisage la protection légale, soient irrémédiablement détruits.

En outre, après la courbe de CHILLY-MAZARIN, l'autoroute, en s'infléchissant vers le Sud-Est, aborde les vallées de l'Yvette et de l'Orge qu'elle surplombe avant d'y descendre. L'ouvrage pénètre là dans la seule zone pittoresque du parcours, aussi serait-il souhaitable que les propriétés possédant des réserves d'espaces libres aménagées et exceptionnellement conservées soient au maximum respectées, et dans ce but je suis disposé à proposer toutes mesures utiles de nature à en assurer la protection définitive, dans la mesure où elles formeront le cadre de la future artère.

²⁰⁴ - PV de clôture de la conférence entre services - 9 août 1951 (AN-CAC 770633-46)

Après la traversée de la banlieue Sud et du plateau de WISSOUS, les restes du Château de CHILLY-MAZARIN et les espaces verts aménagés des vallées de l'Yvette et de l'Orge constitueront enfin des éléments esthétiques d'un intérêt certain et dont le maintien nous paraît, du point de vue général, infiniment souhaitable. »

On notera la franchise abrupte de l'architecte en ce qui concerne la zone agricole du plateau (« *totalelement dépourvue d'intérêt* ») ; son goût pour le « *pittoresque* », notion déjà surannée, qu'il trouve dans les vallées de la banlieue Sud, et son intention de « *protéger* » (au sens administratif) les vestiges de ces propriétés menacées : ce qui ne peut que nuire au projet des P&C.



*Document 78
Photo aérienne de Chilly-Mazarin, début années 60
Dossier « Traversée de Chilly-M. »
AN-CAC 770633-45*

Photo prise vers l'Ouest (en haut à gauche, Longjumeau et Champlan ; au fond : Massy) – A gauche, le chemin de fer de Grande Ceinture ; au passage à niveau du CD 118, la gare de Chilly-M. A droite, l'ancien parc du château, avec sa pièce d'eau. En bas à droite, la ferme Mouthon avec une tour disparue aujourd'hui.

En définitive, l'autoroute arrive du plateau (à droite), contourne la pièce d'eau et se dirige vers le bas de la photo (espace vide). L'échangeur sera installé au croisement du CD 118 (délié) –voir document 77-

Le propriétaire du « Domaine de Chilly-Mazarin » A. Mouthon découvre lui aussi le projet d'autoroute et le sort réservé à sa propriété lors de l'EUP qui a lieu, on l'a vu, du 20 août au 22 septembre 1951. Il dépose alors en mairie une « réclamation²⁰⁵ » sur deux pages portant essentiellement sur les nuisances apportées à son exploitation agricole : expropriation de 15 ha sur 60, champs transformés en « *pointes impossibles à travailler* », suppression des parcs et herbages et par conséquent de l'élevage laitier, perte de valeur des terres... et la disparition partielle de sa pièce d'eau, dont la défense ne constitue manifestement pas pour lui une priorité. Il aborde ce problème sous un angle financier qui très certainement avait échappé à l'architecte des Bâtiments de France :

²⁰⁵ - (copie non datée) AN-CAC 770633-45

« La pièce d'eau, qui est un des merveilleux vestiges du passé et un des plus beaux attraits de la propriété, va être aux trois-quarts remblayée en biais, d'où sa suppression presque totale. Ce site historique va être complètement détruit, sans compter la perte que le bureau de bienfaisance de CHILLY subira du fait de la non-entrée des actions de pêche, dont le bénéfice était réservé intégralement à son profit, soit environ 20 000 F par an ».

Il demande *« que la route (sic) passe par le bois (d'où économie de 4 ha de culture) et fasse une courbe un peu plus grande pour ressortir à l'endroit prévu »* -ce qui correspond au souhait de l'architecte (y aurait-il eu concertation ?).

Le 22 octobre 1951, Moch se rend à Versailles pour y rencontrer Delaunay ; celui-ci lui fait part *« des raisons historiques particulières qui militent en faveur de la conservation de (la) pièce d'eau »*²⁰⁶. Moch lui indique qu'une modification du tracé permettant d'en ménager *« la plus grande partie »* entraînerait un supplément de dépense de 15 millions environ, et un allongement du parcours de 90 m, *« ce qui, pour une circulation vraisemblable de l'ordre de 15 000 voitures par jour, conduirait à une dépense supplémentaire pour les usagers d'environ 10 millions par an »*.

Ces arguments ne font pas fléchir l'architecte, qui d'ailleurs ne se contenterait pas de ne protéger que *« la plus grande partie »* de la pièce d'eau... et constate que cette modification du tracé *« ne préserverait pas la nymphée, qu'(il) aimerait voir conserver »*.

Moch étudie alors un troisième tracé, *« épargnant complètement la pièce d'eau et la nymphée »*... mais induisant un allongement de parcours de 135 m, et une perte en capital (pour les usagers) *« de plus de 225 millions »* !

Bref :

« Devant l'importance des répercussions onéreuses des modifications étudiées, je crois qu'il serait préférable, dans l'intérêt général, de maintenir le tracé tel qu'il figure au projet qui vous a été soumis et de chercher plutôt à faire bénéficier les usagers de l'Autoroute de la vue intéressante que peut leur ménager la pièce d'eau ; pour cela, le profil en long de l'Autoroute serait étudié de façon à rester légèrement au-dessus du niveau de l'eau, et des stationnements pourraient être aménagés en bordure de la pièce d'eau pour permettre aux usagers de s'y arrêter.

Enfin, je vous ai indiqué combien une éventuelle inscription de la pièce d'eau par l'Administration des Beaux-Arts me semble devoir entraver la recherche de la meilleure solution que vous et moi pouvons désirer (...) »

Delaunay répond²⁰⁷ à ces propositions le 14 novembre 1951 :

« Il est incontestable que la suggestion découlant du respect de cette oeuvre impose des modifications d'ordre technique se traduisant par des

²⁰⁶ - Lettre IC-SSA Moch à Architecte BdF Delaunay - 24 octobre 1951 (AN-CAC 770633-45)

²⁰⁷ - AN-CAC 770633-45

incidences financières (...) La conservation du canal dans son intégrité serait du point de vue historique la meilleure solution, et le respect d'un élément esthétique, surtout sur le parcours de l'Autoroute du Sud, reste très souhaitable, même s'il doit se traduire financièrement. (...)

En conséquence, j'adresse le dossier de cette affaire à mon administration centrale afin qu'une position définitive soit prise sur l'étendue et la nature d'une protection éventuelle du canal de l'ancien château de Chilly-Mazarin ».

Il ne semble pas que la proposition de Moch de prévoir la possibilité de stationner à proximité de la pièce d'eau, coupée en deux par le talus de l'autoroute, ait « retenu toute l'attention » de l'architecte, qui, intraitable quant à son « *intégrité* », poursuit le processus de l'« *inscription* » (aux Monuments Historiques).

Chacun campant sur ses positions, on se dirige vers un « bras de fer » entre deux administrations d'Etat, d'autant plus que le dossier parvient à leurs instances supérieures. Tandis que le Secrétariat d'Etat aux Beaux-Arts, dépendant alors du Ministère de l'Education Nationale, est saisi par l'Architecte des Bâtiments de France de Seine-et-Oise, la Direction des Routes du MTP doit répondre à la « réclamation Mouthon » ; à cette fin, elle demande au SSA des éléments de réponse que Moch fournit par une note²⁰⁸ du 15 novembre 1951.

Il rappelle au préalable que l'EUP n'a pas encore abouti, le Commissaire-Enquêteur n'ayant pas encore donné son avis, et que « *dans ces conditions, il paraît difficile de donner une réponse quelconque à M. Mouthon* » ; puis il répond point par point à ses différentes observations :

« -Un tracé techniquement correct d'Autoroute dans la Région Parisienne soulève de nombreuses difficultés, et il faut considérer comme un moindre mal le fait de couper une propriété rurale plutôt que de démolir des immeubles bâtis. (L'emprise sera de 3 ha de champs et 1 ha d'herbages, soit au total 4 ha, et non 15 ha).

- « La pièce d'eau d'une longueur de 450 m sera coupée sur une longueur de 80 m seulement vers son centre par l'Autoroute, elle sera donc maintenue en grande partie, et la pêche, en particulier, n'y sera pas gênée (...).

- « Il n'est pas question de nier les diverses difficultés qu'entraînera pour l'exploitation la création de l'Autoroute, et à défaut d'accord amiable, la Commission d'Expropriation²⁰⁹ en fera certainement une appréciation équitable, la composition de cette Commission donnant d'ailleurs des garanties aux expropriés. »

On peut s'étonner d'une telle différence de calcul : 15 ha pour le propriétaire, 4 ha pour les P&C... mais par ailleurs, est-ce une atteinte négligeable à la pièce d'eau que de la couper « *sur une longueur de 80 m seulement, vers son centre* » par le remblai de l'autoroute ?

²⁰⁸ - AN-CAC 770633-45

²⁰⁹ - comprendre : la Commission Arbitrale d'Evaluation

Du côté des Beaux-Arts, la « Commission Supérieure des Sites » se réunit le 5 décembre²¹⁰, sous la présidence du Directeur de l'Architecture, Perchet. Sont notamment présents trois Inspecteurs Généraux des Monuments Historiques (le rapporteur est l'un d'eux : Lestel), et six autres hauts responsables des Sites. Leur position rejoint celle de Delaunay, tout en laissant ouverte la recherche de « *solutions amiables* » :

« Le tracé du projet d'Autoroute du Sud traverse le parc du château de CHILLY-MAZARIN et coupe en deux la magnifique pièce d'eau terminée par une nymphée.

Une déviation évitant la pièce d'eau allongerait l'autoroute de 90 m, ce qui entraînerait une dépense supplémentaire de 15 millions. Pour épargner également la nymphée, l'allongement du parcours devrait être de 135 m.

L'assemblée donne un avis favorable de principe à la protection de ce parc afin de sauvegarder la pièce d'eau (...). »

Côté P&C, la position intransigeante de Moch ne semble pas partagée par de Buffévent, qui, dans son rapport²¹¹ du 15 janvier 1952 sur les « *résultats de l'EUP* » (voir I-B-c, p. 81) écrit au sujet de la « *réclamation Mouthon* » :

« Le Commissaire-Enquêteur estime que cette réclamation doit être prise en considération. D'autre part, au cours de la conférence entre Services, M. l'Architecte des Bâtiments de France a insisté tout particulièrement pour que soit respecté un ensemble qui présente à la fois un intérêt artistique et historique. Nous pensons qu'il y aurait lieu de prêter une attention particulière à cette demande.

(...) Il semble d'ailleurs qu'un déplacement du tracé vers l'Ouest, qui éviterait la pièce d'eau en question, pourrait être retenu ».

On peut rappeler ici que l'année précédente de Buffévent avait proposé d'envisager une déviation de Longjumeau par l'Est (voir I-C-b, p. 111-114), ce qui aurait été facilité par le léger déplacement vers l'Ouest du tracé de l'autoroute, mais avait été rejeté par Moch.

Le 18 janvier 1952, une rencontre sur place a lieu entre Moch et Lestel. Une note manuscrite²¹², sans entête ni signature (mais d'origine P&C) en rend compte brièvement :

« Visite sur place de la pièce d'eau avec MM. MOCH et LESTEL.

Opposition absolue de M. LESTEL (en présence du propriétaire M. MOUTHON!) au tracé envisagé. M. LESTEL indique que le veto des Beaux-Arts sera, sur sa demande, formel, tant à la Commission des Sites qu'au Comité d'Aménagement de la Région Parisienne et éventuellement au Conseil Supérieur de l'Urbanisme. »

On mesure tout le désappointement de Moch, contenu notamment dans le point

²¹⁰ - AN-CAC 770633-45

²¹¹ - AN-CAC 770633-46

²¹² - AN-CAC 770633-45

d'exclamation... Le lieu étant privé, il était normal que le propriétaire fût présent, mais fallait-il en effet laisser transparaître devant lui le désaccord entre deux services de l'Etat ? Ceci dit, ce « *veto formel* » des Beaux-Arts emportera-t-il la décision finale ?

Moch s'efforce d'amener les décideurs sur ses positions : dès le 29 janvier, il écrit²¹³ au Directeur de l'Architecture (rue de Valois, à Paris) en réponse à la réunion du 5 décembre précédent (voir ci-dessus). Il insiste sur les conséquences « *économiques* » d'un éventuel allongement du tracé : son calcul est simple :

135 m x 15 000 véhicules /jour = 2 000 km supplémentaires / jour
soit 700 000 km par an...

« Quel que soit le chiffre que l'on adopte pour le prix du km-véhicule, on ne peut qu'être impressionné par le total annuel auquel on arrive ainsi, et par l'importance du capital auquel la somme annuelle ainsi calculée correspond. Il me paraîtrait particulièrement nécessaire que la Commission Supérieure des Sites veuille bien examiner spécialement cet aspect de la question (...) »

Il signale également que le virage serait nettement moins ouvert en cas d'évitement total de la pièce d'eau (700 m de rayon au lieu de 1 000 m), et rappelle sa proposition d'aménager un stationnement à proximité de celle-ci, « *si l'on estime qu'(elle) présente un intérêt d'ordre esthétique* »... On subodore qu'il n'en est pas persuadé... mais il refuse de s'engager sur ce terrain, alléguant son incompétence !

La Commission Supérieure des Sites se réunit²¹⁴ le 27 février 1952. Moch, qui est présent, « *invoque des raisons d'ordre économique pour repousser* » l'allongement de 125 m ; ce qui ne recueille pas l'assentiment de la Commission :

« Cependant, la pièce d'eau menacée présente un incontestable intérêt en elle-même, et constitue l'élément essentiel de la partie noble du parc. Or celle-ci, bien qu'ayant été laissée à l'abandon, demeure parfaitement visible sur le terrain et il serait aisé de la remettre en état de présentation, ainsi qu'il a été fait à Sceaux.

Du point de vue historique, il importe également de sauvegarder ce parc à un moment où les œuvres de Le Nôtre et de ses prédécesseurs sont en voie de disparition.

D'ailleurs, même du point de vue économique, la traversée du canal semble critiquable. L'autoroute doit en effet traverser un banc de glaise de 12 à 15 m, d'autre part le canal est alimenté par des sources auxquelles il faudra trouver un écoulement.

La Délégation Permanente de la Commission Supérieure des Monuments Historiques a examiné également cette affaire le 18 février 1952 et émis un avis nettement défavorable au projet établi ».

²¹³ - AN-CAC 770633-45

²¹⁴ - CR (d'origine Sites) : AN-CAC 770633-45

Moch « insiste sur le fait que le plus court tracé est celui qui coupe la pièce d'eau en son milieu (...) ; il reconnaît n'avoir pas la compétence nécessaire pour parler des questions artistiques, mais il avait pensé qu'après une sortie de Paris dans une banlieue sans intérêt, les usagers seraient heureux d'avoir un aperçu sur cette pièce d'eau bordée d'arbres ».

Après plusieurs autres interventions (Pontremoli, Pillement...) tendant à « réserver l'avenir » s'il devenait envisageable de restaurer le parc et sa pièce d'eau –et mettant en cause la tendance des P&C à vouloir faire des économies en supprimant des monuments historiques...-, « l'assemblée émet le vœu que (leur) intégrité puisse être sauvegardée ».

Moch rend compte²¹⁵ immédiatement de cette prise de position auprès du DR :

« La Commission Supérieure des Sites (...) a maintenu l'opposition à la traversée de la pièce d'eau de Chilly-Mazarin par l'Autoroute du Sud.

J'ai eu le sentiment que les membres de la Commission n'estiment pas de leur compétence d'examiner les conséquences économiques de leurs avis, mais que leur rôle est de dire s'il est désirable de « conserver » un site ou un monument, et par principe, ils veulent tout conserver (...).

Je me propose, sauf contre-indication de votre part, d'exposer à nouveau l'affaire au CARP qui aura prochainement à se prononcer sur les résultats de l'Enquête et des conférences interservices, et de me ranger à l'avis que prendra le Comité ».

Il est manifeste que deux logiques antagonistes sont défendues par deux services de l'Etat : d'un côté celle du plus court chemin, quels que soient les obstacles, parce qu'il est le plus économique et techniquement le meilleur ; de l'autre, la protection par principe des vestiges de lieux prestigieux, même si l'essentiel a disparu depuis longtemps, avec l'espoir d'une remise en valeur.

Le 13 mars 1952, le Directeur de l'Architecture, « par autorisation du Secrétaire d'Etat aux Beaux-Arts », envoie une longue lettre²¹⁶ au MTP (DR) ; il rappelle les précédents contacts et réunions sur ce problème de la pièce d'eau de Chilly-Mazarin :

« Les assemblées précitées n'ont pu que constater que la partie noble du Parc, bien qu'actuellement en mauvais état, demeurerait parfaitement visible sur le terrain, et qu'il serait facile de lui faire reprendre toute sa valeur, ainsi qu'il avait été fait pour le Parc de Sceaux.

Il est nettement apparu d'autre part que la grande pièce d'eau constituait l'œuvre maîtresse de cette composition et qu'il était absolument impossible de l'en distraire ou de lui laisser porter une atteinte quelconque. Les Commissions ont demandé de reporter le tracé un peu plus vers le Nord

²¹⁵ - Note du 29.02.1952 (AN-CAC 770633-49)

²¹⁶ - AN-CAC 770633-49

et de passer derrière la Nymphée qui clôt la perspective de la pièce d'eau. Cette solution n'allongerait l'autoroute que de 125 m. (...)

La Commission Supérieure des Sites et la Délégation Permanente des Monuments Historiques ont déclaré ne pas méconnaître la valeur de l'argumentation d'ordre statistique et économique développée par M. Moch. Mais elles estiment que son application aux travaux de quelque nature qu'ils soient, intéressant la circulation des véhicules, aboutirait à des conclusions le plus souvent indéfendables. Elles considèrent que tel est bien le cas pour le domaine de Chilly-Mazarin, et émettent l'avis qu'au prix d'un allongement de tracé de 125 m soit sauvegardé ce site riche en souvenirs historiques et rare témoin des premiers essais de l'utilisation des grandes perspectives d'eau dans la création des jardins qui illustrèrent Le Nôtre(...) ».

Le camp des « défenseurs du nymphée » reste intraitable; Moch trouve contre lui un front unanime. Il va se chercher des alliés... et se dit que le Ministère des Finances, lui, sera sensible à l'argument chiffré qu'il désespère de voir pris en considération par les Beaux-Arts. Il transmet donc une copie du courrier ci-dessus à un conseiller technique de la Direction du Budget, qui se trouve être I-P&C, en précisant²¹⁷ :

« La Commission des Sites a été totalement insensible aux indications d'ordre économique et financier que je lui ai exposées. L'affaire doit venir maintenant au CARP, où je continuerai à défendre le point de vue du MTP. Il serait utile que le représentant du Ministère des Finances soit préalablement informé de la question ».

Dans le même but, il remet à la DR, pour envoi par le ministre, un projet de courrier²¹⁸ au MRU (CARP) : il rappelle que le tracé de l'Autoroute du Sud a été soumis à l'Enquête, et que la modification du PARP devrait prochainement être approuvée. Il présente le litige avec les Beaux-Arts « *en dépit des indications données par (ses) services* », notamment les surcoûts considérables :

« La Commission Supérieure des Sites, pour protéger la pièce d'eau dont elle a admis le faible intérêt dans son état actuel, a envisagé l'hypothèse de la reconstitution de l'ancien château de Chilly-Mazarin tel qu'il existait jadis. Je continue à penser que cette hypothèse, assez improbable, ne peut être mise en balance du très important préjudice qui serait causé à l'économie nationale si l'on suivait l'avis de la Commission, et je demande le maintien du tracé étudié par mes services.

J'espère que vous voudrez bien partager mon avis et le soutenir devant les Comités appelés à connaître des résultats des enquêtes et conférences. »

Enfin, par lettre²¹⁹ au Secrétaire d'Etat aux Beaux-Arts proposée au DR le 6 mai 1952, il réaffirme sa position :

²¹⁷ - AN-CAC 770633-45

²¹⁸ - AN-CAC 770633-45

²¹⁹ - AN-CAC 770633-49

(...) « tout en tenant le plus grand compte de l'avis de la Commission, je continue à estimer que les dépenses supplémentaires qui seraient imposées à la circulation générale par la modification demandée excèdent de beaucoup l'intérêt que l'on pourrait attacher à la préservation de la pièce d'eau. »

Tout est suspendu à l'avis que donnera le CARP le 12 mai, sur les résultats de l'enquête publique : Moch a déclaré vouloir s'y soumettre, et c'est bien la raison pour laquelle il s'est cherché des alliés dans la place. Cet avis final ne figure pas dans les archives du MTP à Fontainebleau ; mais on peut considérer qu'il n'a pas été celui que Moch attendait.

Lors de sa séance du 21 octobre 1952, la section Travaux du Conseil d'Etat approuve le projet de décret portant modificatif du PARP, « sous réserve de rectification du tracé de l'autoroute aux abords de la pièce d'eau de Chilly-Mazarin ».

Un an plus tard, le préfet de Seine-et-Oise, qui n'a sans doute pas été tenu au courant de ce « bras de fer » entre les deux ministères, avise²²⁰ son IC-P&C que

« par arrêté en date du 4 Août 1953, M. le Secrétaire d'Etat aux Beaux-Arts a prononcé le classement parmi les Sites des parties suivantes du domaine de Chilly-Mazarin : la pièce d'eau et sa nymphée, la partie sud des douves, la colonne, vestige de l'ancien château. (...) »

Comme l'Autoroute du Sud doit passer à proximité du domaine, il me semble indispensable que vous vous mettiez en rapport avec le Ministère de l'Education Nationale²²¹ pour qu'il soit appelé à présenter ses observations avant que soit lancée l'enquête en vue d'expropriation pour cause d'Utilité Publique. »

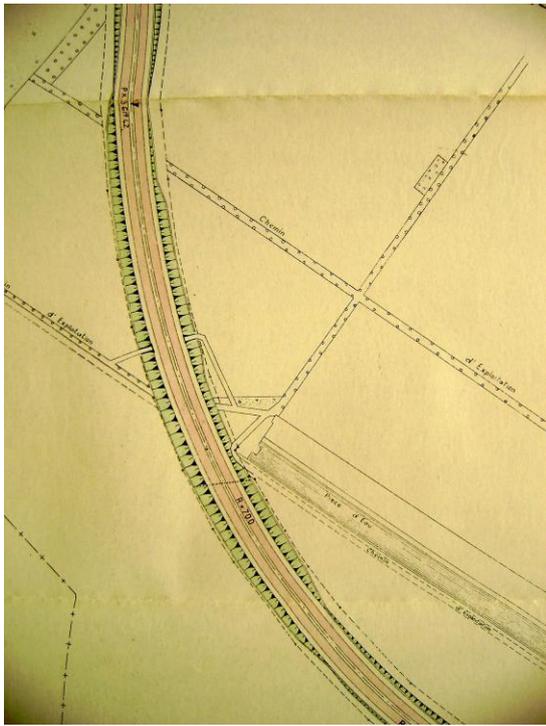
Au crayon, en marge : « NON – Cette affaire a déjà été réglée au moment de l'EUP – M. de BUFFEVENT »

C'est ainsi qu'à l'issue de ce conflit, le nymphée fut sauvé... et le tracé modifié²²² :

²²⁰ - Note non datée – AN-CAC 770633-47

²²¹ - dont dépend alors le Secrétariat d'Etat aux Beaux-Arts

²²² - En 2009, contrairement aux espérances des Beaux-Arts en 1951/52, un mur anti-bruit est en construction le long de l'autoroute dans la courbe de Chilly-Mazarin, supprimant définitivement toute vue sur la pièce d'eau.



Document 79

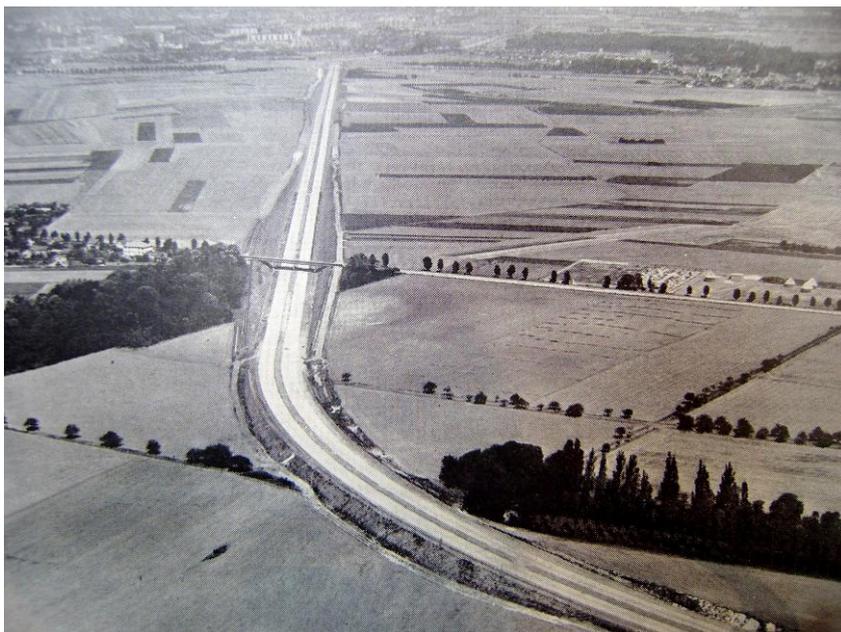
«Autoroute Paris-Corbeil : Collection de plans conservés par l'IC jusqu'à la fin des travaux »

Plan au 1 / 2 000°

AN-CAC 771464.44

Tracé définitif de l'autoroute (fin 1952), contournant la pièce d'eau

A rapprocher du document 77, qui montrait le projet de tracé au milieu de la pièce d'eau.



Même site que dessus

Document 80

RGR Juin 1960

Photo Durандаud

La pièce d'eau est cachée par les arbres, en bas à droite

b – Sillery : Atteinte à l'Entente Cordiale ?

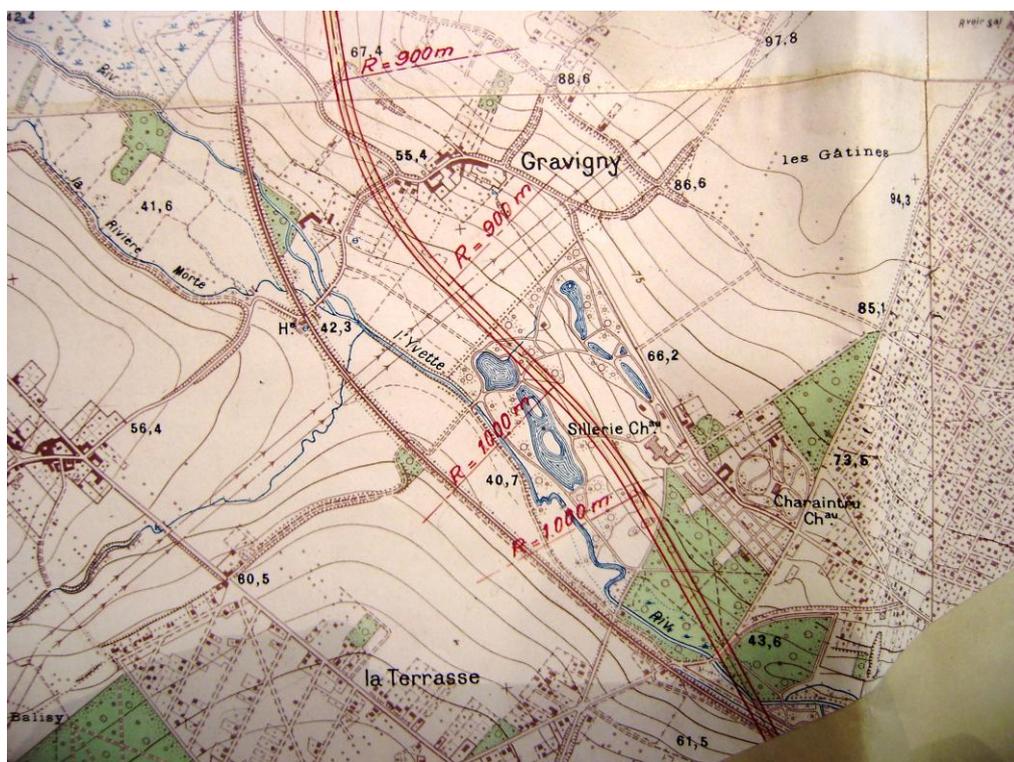
A 2,5 km de ce vestige sauvé in extremis par les Beaux-Arts, le tracé de l'autoroute rencontre un autre château, bien réel celui-là, mais moins ancien et prestigieux que le « domaine de Mazarin » : il s'agit de Sillery (ou Sillerie, selon les documents), sur la commune d'Epina-sur-Orge. Le bâtiment principal date de 1863 ;

le domaine –en terres agricoles pour la partie supérieure, en parc au-dessous de la petite route de Gravigny- s’étend alors sur 100 ha.

Au début des années 50, il appartient –comme aujourd’hui- à une association franco-britannique : « Franco-british Colony for Convalescents », dont le siège est à Londres mais dont la présidente est alors la comtesse Françoise de Salis. Fondée après la Première Guerre mondiale grâce à des dons d’origine britannique pour soigner des blessés français, elle exploite alors un « préventorium » ; elle a pris en location pour 18 ans, auprès du département de Seine-et-Oise, un autre château situé à 300 m de Sillery, celui de Charaintru.²²³

Dès 1950, le Conseil d’Administration de l’association intervient²²⁴ auprès du MTP par l’intermédiaire de son architecte-conseil afin d’écarter au maximum l’autoroute du préventorium.

Voici en effet le tracé alors envisagé pour l’autoroute, et dont il a eu connaissance par un canal que l’on ignore :



Document 81 AD 91 – 1502 W 99 Fond de carte : IGN 1/25 000°

Chilly-Mazarin se trouve en haut à gauche, hors de la carte. En bas, Epinay ; à droite, le lotissement du Plateau de Savigny. L’Yvette coule transversalement, suivie par le chemin de fer de Grande Ceinture.

Au centre, le domaine de Sillery, avec ses nombreuses pièces d’eau –on voit que l’autoroute doit passer au milieu; mais toutes les terres agricoles des « Gâtines » lui appartiennent également (il y a là aujourd’hui la résidence « Clair-Village », et des équipements de la commune de Savigny). Légèrement à droite, le domaine de Charaintru.

²²³ - Ce château, aujourd’hui disparu, était plus ancien que Sillery : il avait appartenu, du Premier Empire à 1840, au général-comte Merlin (J. BASTIE– ouv. cité)

²²⁴ - Lettre du 17.09.1950 AN-CAC 770633-49

Le SSA tient l'IC-P&C 78 au courant de ces contacts et de leurs suites, par lettre²²⁵ du 24 octobre 1950 :

« (Ces contacts) ont fait apparaître l'utilité d'épargner dans toute la mesure du possible ce domaine, en raison de l'origine et des buts de la fondation. En conséquence, j'ai repoussé d'une dizaine de mètres l'axe de l'autoroute vers l'Est, ce qui permet de conserver le CV2 en bordure de l'autoroute, sauf au coin sud-est du Parc de Sillery où elle ne coupe que le potager (...) »

En réalité, c'est dès mars 1950, comme on le verra plus loin –p. 284– que le tracé évitant le parc de Sillery a été choisi par le SSA.

La présidente de l'association, Comtesse de Salis, ne manque pas de remercier chaleureusement les P&C pour leur compréhension (ce genre de courrier²²⁶ est très rare, et mérite d'être signalé) :

« Le CA de la FBCC a appris avec plaisir le résultat de la démarche faite auprès de vos services par son Conseil, M. ROBINE. Il tient à vous remercier de la façon bienveillante dont vous avez bien voulu accepter d'examiner les observations que nous présentions au sujet du tracé de l'autoroute projeté (...) (déplacement vers le N-E) « Il en résulterait une atténuation, et nous l'espérons une suppression de tous bruits pouvant être entendus du Préventorium, ce qui a une importance considérable pour le repos des enfants confiés à notre œuvre.

Par ailleurs, M. ROBINE nous a signalé que vous alliez étudier la question de l'alimentation du parc en eau, afin de ne pas tarir le système d'irrigation (...)

Nous ne manquerons pas de signaler à S.E. l'Ambassadeur de Grande-Bretagne à Paris, qui a rendu visite à Sillery en octobre 1949, la bienveillance que nous ont manifestée vos services, dans le plus pur esprit de l'amitié franco-britannique, et à laquelle nous sommes très sensibles».

L'Entente Cordiale est sauvée...

Cependant, en janvier 1951, l'architecte-conseil de l'association intervient²²⁷ directement auprès de l'IC-P&C 78 pour s'assurer que les assurances obtenues au plus haut niveau seront bien prises en compte par les exécutants :

« Le projet d'Autoroute du Sud doit apporter une gêne assez considérable au fonctionnement de la Colonie ; en effet, l'autoroute doit passer en bordure du parc, couper une partie du potager et séparer le château des terres et d'une ferme qui lui assurent un ravitaillement partiel, et en outre le séparer du château de CHARAINTRU (...).

M. le Ministre des TP a bien voulu prendre en considération les observations que je lui ai présentées, et a apporté quelques modifications au projet de tracé de l'autoroute ; celles-ci, sans supprimer les inconvénients

²²⁵ - AN-CAC 770633-47

²²⁶ - AN-CAC 770633-47

²²⁷ - Lettre de Jacques Robine - 6.01.51 (AN-CAC 770633-47)

devant résulter de la proximité de l'autoroute, ont donné partiellement satisfaction à la Colonie Franco-Britannique. (...)

La création d'une autoroute longeant le domaine de SILLERY crée un très lourd handicap pour le Préventorium qui depuis plus de trente années y est installé. La proximité de ce grand circuit routier enlèvera forcément beaucoup du calme dont jouissaient les jeunes gens hébergés dans cet établissement. Les poussières et les mauvaises odeurs, en été, seront très à redouter.

Le passage de l'autoroute coupera les ruissellements alimentant nos tranchées de captation et par conséquent annulera totalement l'alimentation en eau du domaine. L'organisation et le fonctionnement du Préventorium comprend une installation très importante au point de vue du service des eaux. Cette alimentation est réalisée uniquement par nos tranchées de captation, lesquelles desservent deux pompes électriques qui fournissent les 100 à 120 m³ d'eau nécessaires journallement aux besoins du Préventorium et de ses dépendances. De plus, le trop-plein de ces sources artificielles se déverse dans les pièces d'eau, d'une superficie de deux hectares environ, agrémentant le parc. Si nos tranchées se trouvaient annulées par suite du passage de l'autoroute, les lacs se transformeraient en marécages infects et nauséabonds, rendant tout séjour impossible à Sillery du fait de la pullulation des moustiques. Si l'on admet que les raisons d'utilité publique rendent indispensable la création de l'autoroute, nous demandons instamment aux Services Publics de reconsidérer la nécessité pour notre Etablissement de jouir d'une alimentation en eau équivalente à celle que nous avons actuellement.

Que l'autoroute soit établie en prévoyant que les bruits et les poussières ne risquent pas d'incommoder les malades.

Si ces conditions n'étaient pas rigoureusement envisagées, cela équivaldrait pour l'OEuvre de Sillery à une condamnation, car elle ne pourrait plus remplir les conditions d'hygiène qu'elle doit présenter vis-à-vis des organismes des Ministères de la Santé Publique et de la Sécurité Sociale. »

Il n'est pas certain que les concepteurs de l'Autoroute du Sud aient pour l'heure envisagé le tort apporté à l'alimentation en eau des propriétés riveraines, ni la « pullulation des moustiques » qui devrait s'ensuivre...

L'enquête publique qui a lieu en septembre 1951 permet aux responsables de Sillery d'avoir une connaissance exacte du projet, qui en ce qui les concerne ne correspondrait pas aux assurances qu'ils croyaient avoir reçues l'année précédente.

C'est ainsi que la directrice dépose une réclamation²²⁸ :

« (...) J'ai constaté que le Domaine de Sillery est largement atteint par le tracé prévu. J'ai l'honneur de déposer une réclamation et de rappeler que nous avons déjà entamé des pourparlers avec vos Services à ce sujet par l'intermédiaire de M. ROBINE.

²²⁸ - AN-CAC 770633-49

Comme il est prévu actuellement, l'Autoroute du Sud porte un préjudice considérable à l'installation du Préventorium de Sillery. La proximité d'une voie à grande circulation occasionne du bruit, de la poussière et des mauvaises odeurs, toutes choses contraires à un Etablissement de cure.

Une large bande du parc, plantée d'arbres magnifiques et de toutes nos installations d'eau (...) seront détruites, ainsi que des bâtiments logeant une quinzaine d'employés, le potager et un groupe de serres également (...).

En conséquence, « j'ai l'honneur de vous demander un relèvement du tracé de l'Autoroute vers le Nord. Nos terres de culture seraient ainsi touchées, mais vous épargneriez le parc et vous éloigneriez du château habité par les malades tous les inconvénients signalés ci-dessus (...) ».



*Document 82
Document de travail
SSA (plan au 1 /
5000°)*

*« Comparaison de
diverses solutions
pour la traversée
des vallées de l'Or-
ge et de l'Yvette »
Décembre 1949
AN-CAC 770633-
44*

Ce document de travail montre -en rouge, le tracé prévu originellement à travers le parc de Sillery, correspondant au tracé du document 81; -en bleu, le tracé qui sera retenu en 1950, passant au-dessus de la petite route de Gravigny, et traversant le parc de Charaintru. A droite, le lotissement de Savigny.

Il est probable que cette directrice tire en même temps la « sonnette d'alarme » auprès de son administration de tutelle, la Direction de l'Hygiène Sociale du Ministère de la Santé Publique et de la Population, qui intervient dès le 20 octobre auprès du MTP : la phrase d'introduction le laisse penser : « *Il vient de m'être signalé que vos services envisageraient la construction d'une Autoroute du Sud (Paris-Fontainebleau)* ». Elle contient une forme impersonnelle bien énigmatique, un conditionnel faussement dubitatif... et une information erronée: il n'est pas encore question, en 1951, de pousser l'autoroute jusqu'à Fontainebleau !

« Je crois devoir appeler votre attention sur les inconvénients graves que présenterait pour mes services le tracé actuellement envisagé.

En effet, d'après les renseignements qui m'ont été communiqués, cette autoroute doit couper le domaine de SILLERY, dans lequel fonctionne un établissement de lutte anti-tuberculeuse (...) La construction d'une autoroute à proximité immédiate des locaux d'hospitalisation des malades provoquera inévitablement des bruits et des odeurs qui rendront impossible l'utilisation du domaine comme préventorium ou établissement de lutte antituberculeuse de quelque nature que ce soit.

Etant donné que ces établissements sont actuellement en nombre très insuffisant, la fermeture du préventorium de SILLERY, qui reçoit actuellement près de 100 malades relevant pour la plupart de l'Office Public d'Hygiène Sociale de la Seine, serait extrêmement préjudiciable à la lutte anti-tuberculeuse, et je vous serais très obligé, en conséquence, de bien vouloir réexaminer si le tracé de l'autoroute ne pourrait être modifié, afin de laisser subsister un établissement qui rend les plus grands services. »

Ce discours n'est pas sans rappeler celui du Directeur Général de l'Assistance Publique, en mars 1950 –donc, l'année précédente- pour défendre l'Hôpital-Hospice de Bicêtre contre l'éventuelle Branche Est de l'Autoroute du Sud (voir I-C-a, p. 96-97) : Sillery n'est certes pas Bicêtre, où le nombre de lits est 33 fois plus important, mais les besoins contre la tuberculose sont encore tellement énormes en ce milieu du XX^e siècle qu'il importe, à tout le moins, de préserver l'existant.

Moch prépare aussitôt une réponse²²⁹ qui sera envoyée par la DR au nom du MTP. Il reprend successivement les diverses craintes du Ministère de la Santé (maintien des liaisons, servitudes...), mais surtout :

«(l'autoroute n'entraînera) aucun bruit ni poussière à l'intérieur du préventorium, du fait de (sa) mise en tranchée, de (son) éloignement par rapport aux bâtiments, de l'écran de verdure, et du fait que la circulation sur l'autoroute, qui s'effectue aisément et sur revêtement routier de qualité, ne doit occasionner que des bruits et des poussières en quantité très faible. La confirmation de ce fait est facile à vérifier sur l'Autoroute de l'Ouest.

Je vous signale que le tracé de l'Autoroute du Sud dans la Région Parisienne, en zone fortement urbanisée, soulève des difficultés fort importantes, et qu'un déplacement plus au Nord du tracé entraînerait le passage dans le lotissement de Savigny, avec la destruction d'un nombre très important d'habitations, ce qu'il paraît impossible d'envisager ».

Moch fait ici référence à l'Autoroute de l'Ouest, très récemment inaugurée dans son intégralité (5 juillet 1950). Il est certain que le trafic ne doit pas encore y être extrêmement bruyant... peut-on cependant encore parler de « bruits très faibles » ?

²²⁹ - AN-CAC 770633-49

Document 83
L'Autoroute de l'Ouest,
début années 50
AN-CAC 770633-047



Quant à décaler le tracé vers le Nord afin de l'éloigner du préventorium, il suffit de regarder la carte (voir document 82) pour constater que cela aurait effectivement entraîné de nombreuses démolitions, avec les problèmes de relogement qui s'ensuivent : l'expérience d'Arcueil, au même moment, est certainement présente à l'esprit de l'ingénieur. Et on ne peut que constater que le tracé retenu entre Chilly-Mazarin et Savigny fait preuve d'une grande intelligence pour épargner le bâti, empruntant en priorité les espaces encore libres de constructions, qu'ils soient cultivés, boisés ou en friche.

Le problème de ce que l'on appelle aujourd'hui les « pollutions sonores » réapparaît quelques mois plus tard, lorsque la Direction de la Santé de Seine-et-Oise (future « DDASS ») demande²³⁰ à l'IC-P&C « si la présence (de l'Autoroute) était de nature à compromettre le repos et la tranquillité des vieillards » qu'elle compte héberger dans le domaine de Charaintru (loué jusque-là, on l'a vu, au préventorium de Sillery). L'IC-P&C répond²⁸ (10 mars 1952) :

« (...) on peut admettre que l'importance de la circulation serait de même ordre que celle de l'Autoroute de l'Ouest, avec peut-être un nombre plus élevé de véhicules poids-lourds ; c'est-à-dire que le bruit causé par les véhicules pourrait être sensiblement plus important que sur l'Autoroute de l'Ouest ; cependant, le bruit résultant uniquement du roulement des véhicules – l'usage des avertisseurs étant très réduit en raison de l'absence de carrefours- ne me paraît pas devoir constituer une gêne appréciable pour le repos des vieillards.(...) »

Qu'aurait-il dit dix ans plus tard, après l'ouverture de l'autoroute ?

²³⁰ - AD 91 - 1502 W 99

Les échanges de correspondances avec ou au sujet de Sillery s'arrêtent là (du moins ceux conservés aux Archives). Cependant, au moment précis où commencent chez elles les travaux (1957), les deux communes de Savigny et Epinay lancent un projet de redécoupage de leurs territoires respectifs, afin de les délimiter sur le tracé de l'autoroute²³¹. L'opération se conclut par l'arrêté préfectoral du 16 mars 1961. Dorénavant, si Sillery et son parc restent sur Epinay, ses terres par-delà l'autoroute appartiennent à Savigny... (et seront vendues, puis construites, quelques années plus tard).

Le « parc ordonnancé » du domaine de Sillery, menacé par le tracé de 1947, a fait l'objet d'une inscription au titre des Monuments Historiques par arrêté du préfet de Région en date du 4 décembre 2006, « *considérant la qualité du tracé et de la réalisation de ce parc, l'importance au regard de l'histoire de l'architecture des jardins au XIX^e siècle de son concepteur Louis Sulpice Varé et la nature de « prototype » de cet ensemble par sa réalisation très tôt dans le siècle (1837) »*.

Pour ce qui est des pollutions sonores, qui n'étaient censées gêner ni les malades tuberculeux ni les vieillards, elles ne seront « atténuées » qu'en 2009, grâce à un mur anti-bruit...



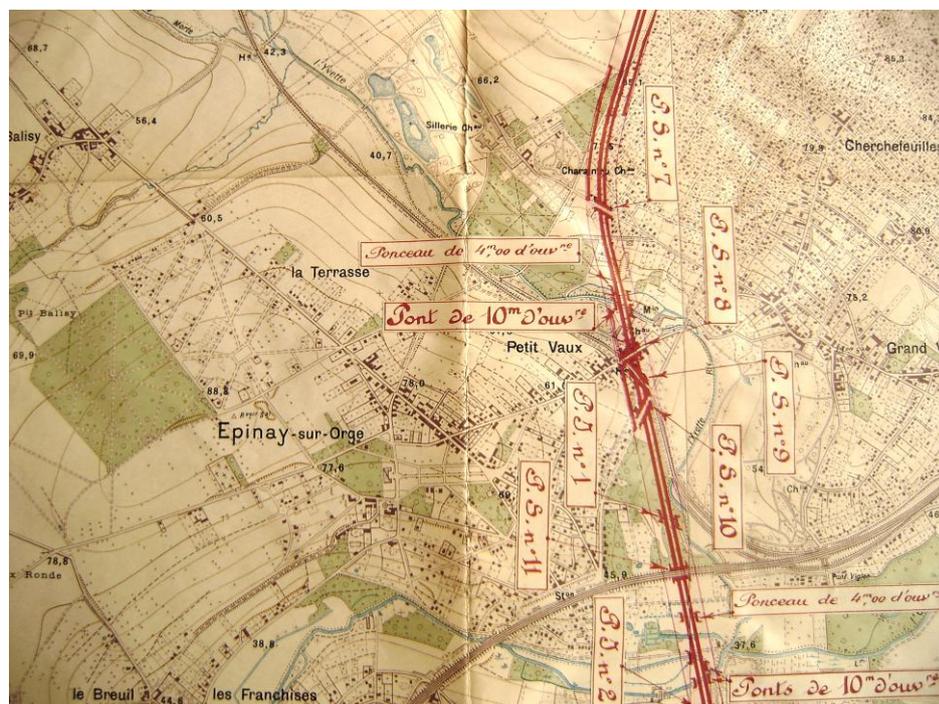
Document 84 : *L'Autoroute du Sud* RGR - Novembre 1961 Cliché : Viguier
A gauche, le parc et le château de Sillery ; à droite, ses terres agricoles (aujourd'hui : Clair-Village)

²³¹ - voir Philippe OULMONT : « *L'Essonne traversée* » - CDDP 91 – Evry – 2002 (p. 128-129)

c – Savigny : entre lotissements et châteaux

- La définition du tracé

Le tracé de 1935 prévoyait déjà le passage par Savigny : rectiligne depuis Villejuif, l'autoroute contournait ensuite le lotissement du Plateau, enjambait les deux lignes de chemin de fer et continuait plein Sud vers le plateau de Ste-Geneviève-des-Bois (voir I-A-a p. 43)



Document 85
Fond de carte : 1/25
000°
AN-CAC 780154-21

*La traversée du secteur de Savigny / Epinais par le tracé de 1935, avec indication des ouvrages d'art (PS = passage supérieur)
Document à rapprocher des docts 86 et 89*

Lorsque, après la Libération, le projet ressort des cartons, un premier tracé (1947-50) prévoit la descente vers l'Yvette à travers le parc de Sillery (c'est sans doute le tracé dont la comtesse de Salis prend connaissance dans le courant de 1950 : voir ci-dessus, p. 276), la traversée de Petit-Vaux –seules démolitions du parcours- et le contournement de la butte qui marque la fin du plateau, au confluent de l'Yvette et de l'Orge (sur les deux plans 85 et 86, en-dessous de Grand-Vaux).

Moch voit rapidement les inconvénients de ce tracé : la destruction du parc de Sillery, qui apparemment ne l'émeut pas outre mesure, mais surtout le fait qu'il ne nécessite pas moins de cinq ouvrages d'art (ponts sur les rivières et les voies ferrées) ; par ailleurs, s'il présente un bon profil en long, il traverse une zone humide, voire marécageuse, sur une longue distance (plus de 2 km), et présente une courbe importante dans la traversée de la vallée de l'Orge : or, la ligne droite reste l'objectif premier de l'ingénieur (voir ci-dessus, l'«affaire du nymphée»).

Le 30 mars 1950, il écrit²³² à de Buffévent :

« Une modification importante a été apportée au tracé envisagé primitivement. La traversée de la vallée de l'Yvette à Petit-Vaux a été rempla-

²³² - AN-CAC 770633-47

cée par un tracé longeant cette vallée, passant le coteau de Savigny à hauteur de Grand-Vaux et franchissant la voie ferrée de Paris à Orléans et la vallée de l'Orge pour venir en lisière du parc du Château²³³ de Savigny. Ce tracé plus tendu comporte un nombre plus réduit d'ouvrages, est plus court de 300 m, sans nécessiter des expropriations plus importantes ».



Document 86
Fond de carte : 1/25 000°
AN-CAC 770633-44

Si la provenance de l'autoroute est différente, la traversée de la vallée de l'Yvette est la même qu'en 1935 : il est encore nécessaire de franchir les deux voies ferrées.

Contrairement à ce que pourrait laisser entendre la formulation (« *Une modification importante a été apportée...* »), il ne s'agit encore là que d'une proposition, et rien n'est arrêté ; aussi de Buffévent la transmet-il à son subordonné, l'ingénieur de l'arrondissement de Corbeil²³⁴ Monnier. Celui-ci fait réponse²³⁵ le 20 avril 1950 :

« La traversée de l'Orge devait se faire primitivement en suivant approximativement la ligne du chemin de fer de Grande Ceinture (tracé rouge pointillé sur document 87). Il en résultait un tracé sinueux (...), et les ouvrages de franchissement de la SNCF étaient assez importants et de réalisation assez difficile. La route était assise sur des terrains de nature marécageuse (les limons gras de l'Yvette).

Le nouveau tracé (en bleu sur document 87) franchit la vallée de l'Orge à peu près normalement, avec des courbes d'un rayon uniforme de 1000 m ; il est incontestablement meilleur en plan. Il offre toutefois l'inconvénient de traverser le parc du château de Grand-Vaux. On a cherché à réduire le

²³³ - le château de Savigny –à ne pas confondre avec celui de Grand-Vaux- est l'actuel Lycée J-B Corot ; son parc s'étend alors jusqu'au coteau, sur Viry-Châtillon ; cette partie sera construite entre 1959 et 1062 (CILOF).

²³⁴ - A l'époque de la Seine-et-Oise, « l'Arrondissement de Corbeil » des Ponts et Chaussées recouvrait à peu près l'Essonne actuelle et le sud du Val-de-Marne.

²³⁵ - AD 91 1502 W 99

dommage en mettant l'autoroute légèrement en déblai, de manière à ce que la perspective du château ne soit pas détruite ou altérée par la construction de l'autoroute. Les véhicules passeront sur l'autoroute sans être vus ou entendus du château.

En profil, le nouveau tracé est moins bon que l'ancien (5% de pente au lieu de 4%) – tranchées de 10 m dans le calcaire de Brie – mais plus de nappes aquifères « toutes taries depuis l'ouverture de carrières »

« (...) la modification du tracé présente plus d'avantages que d'inconvénients (raccourcissement de longueur, diminution des frais de construction, terrain meilleur, carrières de blocage en perspective, contre : pentes plus fortes et traversée du Château de Grand-Vaux ».



Document 87

*Document de travail SSA (de mauvaise qualité) – carte au 1/5 000°
AN-CAC 770633-44*

A gauche, en rouge, le premier tracé envisagé (voir doct 86), traversant le parc de Sillery et Petit-Vaux ; à droite, en bleu, le tracé retenu : du Nord au Sud, il passe entre Sillery et Charaintru, longe le lotissement du Pla-teau, traverse le parc de Grand-Vaux et aborde la butte, en bas (voir les courbes de niveau).

Un tableau comparatif chiffré permet de constater que ce « tracé haut » nécessite 150 000 m³ supplémentaires de déblai (qui seront utilisés au remblai à travers la vallée de l'Orge) et dix expropriations de plus que le « tracé bas » par Sillery et Petit-Vaux –mais seulement deux ouvrages d'art.

Ce remords à traverser le parc du château de Grand-Vaux, et les aménagements envisagés en conséquence, paraissent a posteriori bien dérisoires, puisque ce château sera démoli avant même l'ouverture de l'autoroute (voir p. 295 et suivantes).



Document 88 (suite du document 87)
La traversée de la vallée de l'Orge

Partie grise : Savigny ; partie jaune : Morsang – On distingue chemins de fer (à gauche la Grande Ceinture, en bas la ligne d'Orléans), rivières et courbes de niveau – Le tracé bleu est plus direct que le rouge, traverse rapidement le fond de vallée marécageux, mais aussi, au plus court, Grand-Vaux et « l'éperon » de Savigny

De Buffévent entérine ces observations auprès du SSA (lettre²³⁶ du 6 mai 1950) :

« Mon Service n'a pas, pour ce qui le concerne, d'objection a priori à la nouvelle solution proposée, qui comporte un tracé plus tendu et par conséquent plus court, sous réserve toutefois que l'économie ainsi réalisée ne se trouve pas annulée du fait des terrassements beaucoup plus importants qu'il comporte (tranchée²³⁷ d'une dizaine de mètres de profondeur dans le calcaire de Brie (...)) ».

Comment, en définitive, se présente la traversée du secteur de Savigny par l'Autoroute du Sud, secteur particulièrement délicat, aux fortes contraintes humaines, techniques et environnementales²³⁸ ?

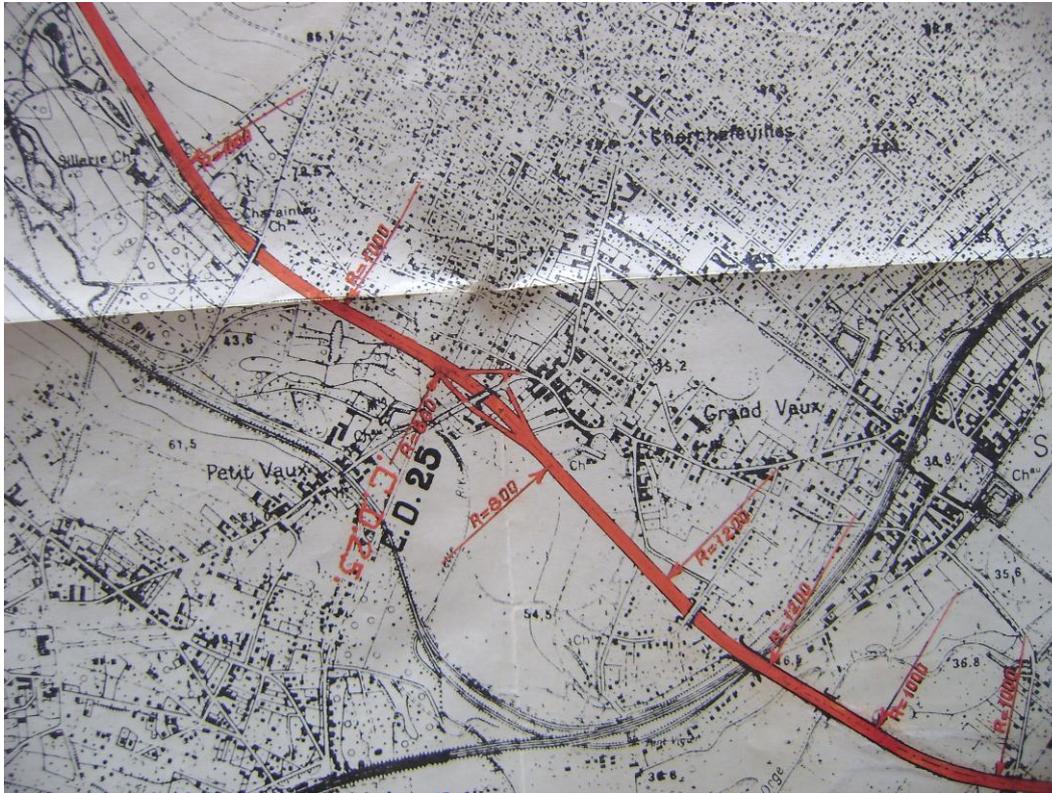
L'autoroute arrive de Chilly-Mazarin par la vallée de l'Yvette, déjà empruntée par le chemin de fer de Grande Ceinture (Juvisy-Versailles par Massy-Palaiseau) – on est d'ailleurs frappé par le parallélisme parfait des deux axes de communication. Elle traverse les terres agricoles du domaine de Sillery, puis le bas du parc du château de Charaintru (la maison du gardien et « sept constructions à usage de remises » seront démolies). Elle arrive alors à l'extrémité occidentale de l'immense lotissement du « Plateau de Savigny », au ras des maisons impaires de

²³⁶ - AN-CAC 770633-47

²³⁷ - il s'agit de la tranchée de franchissement de « l'éperon »

²³⁸ - terme anachronique, qu'on me pardonnera...

la rue de Charaintru²³⁹. Elle « se glisse » (le mot n'est sans doute pas le plus approprié) entre les deux hameaux au bâti ancien de Grand-Vaux, sur Savigny, et Petit-Vaux, sur Epinay ; les rues Romain Rolland (ancien CD 25) et Aquette, étroites et sinueuses, sont condamnées du fait de l'installation du raccordement.



Document 89
Carte au 1/25
000°
AN-CAC
770633-44

Tracé définitif de l'autoroute – L'échangeur de Savigny (avec le CD 25 dévié) se trouve au centre de la carte. Les indications « R = » correspondent au rayon des courbes.

Puis elle pénètre dans le parc du château de Grand-Vaux²⁴⁰, avec les « ménagements » envisagés par le SSA (voir ci-dessus). La « tranchée d'une dizaine de mètres » évoquée par de Buffévent lui permet de basculer de la vallée de l'Yvette à celle de l'Orge, à travers l'éperon qui marque l'extrémité du plateau, très près du confluent des deux rivières. Ce coteau est presque entièrement loti et construit : rue du Billoir et avenue Gambetta, et au pied du coteau les deux rues latérales au chemin de fer : rue de l'Égalité et rue des Rossays. Le document 80 montre que l'autoroute franchit la voie ferrée juste avant qu'elle n'éclate dans deux directions : Grande Ceinture vers Versailles, et ancien PO vers Orléans, ce qui ne nécessite qu'un ouvrage d'art. Elle traverse enfin la vallée de l'Orge, et atteint Morsang où elle amorce sa remontée vers le plateau de la rive droite de l'Orge.

²³⁹ - actuelle rue Daniel Niord

²⁴⁰ - Le domaine de plus de cent hectares avait été constitué au début du XIX^e s. par Pierre Vigier, propriétaire de plusieurs « bains » parisiens, puis son fils, gendre du Maréchal Davout, propriétaire du château de Savigny. Le « château » de Grand-Vaux « avait l'aspect d'une résidence de campagne, sans style particulier ». Le domaine est acheté après la Libération par la Sté Salmson (automobiles, aviation, pompes...) pour en faire une maison de repos (Savigny 2000 – Mairie de Savigny-sur-Orge – 2000)

- Le raccordement au CD 25

S'il est prévu depuis l'origine du projet un « raccordement » -on dira plutôt aujourd'hui un « échangeur »- au niveau de Savigny, permettant, comme celui de Chilly-Mazarin, une liaison vers Paris comme vers le Sud, son emplacement exact n'est pas encore arrêté au moment où l'est le tracé définitif de l'autoroute, puisque dans sa lettre du 30 mars 1950 à de Buffévent, Moch affirme : « *Le raccordement de Savigny serait aménagé d'une façon plus convenable près du château de Charaintru qu'au franchissement du CD 25 (même en tenant compte d'une modification du tracé de celui-ci)* ». Le CD 25 correspond alors à l'étroite et sinueuse rue Romain Rolland, liaison Savigny/Epinay : il est bien évident qu'en l'état, cette voie ne peut servir d'exutoire à l'autoroute ; mais pourquoi Moch ne veut-il pas tenir compte d'une éventuelle modification, qui sera effectivement réalisée, et préférerait-il éloigner l'échangeur dans un secteur où il ne rendrait assurément pas les mêmes services ?

La création de l'échangeur de Savigny au croisement du CD 25 sera en effet une opération lourde, avec conception d'un ouvrage complexe de raccordement et création d'une voirie départementale entièrement nouvelle sur une longueur de 800 m environ, aux caractéristiques techniques fortement améliorées, et ceci au milieu d'un bâti préexistant.

Le 11 juillet 1950, Moch se rend sur le terrain pour examiner « *les points d'accès possibles à l'Autoroute du Sud* ». La question du raccordement de Chilly-Mazarin (CD 118) est résolue par l'utilisation des « *délaissés de l'ancien Arpajonnais* », ce qui permet du même coup de supprimer un passage à niveau dangereux sur le chemin de fer de Grande Ceinture : c'est une solution du même type qui va être retenue à Savigny.

L'ingénieur de Corbeil Monnier, qui a accompagné Moch lors de cette visite, lui fait part de ses réflexions (lettre²⁴¹ du 29 juillet 1950), qui ne vont pas dans le sens d'un raccordement à Charaintru comme l'envisageait Moch :

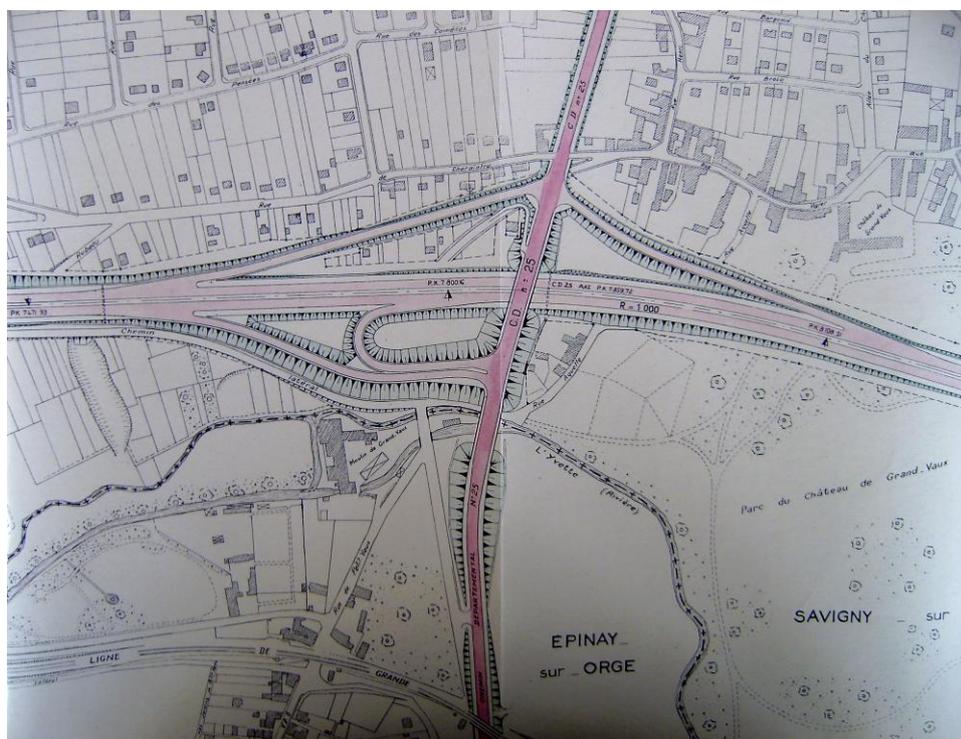
« *En ce qui concerne le raccordement du CD 25 à Petit-Vaux, il me paraît difficile de trouver un accès plus favorable, tenant compte à la fois de l'intérêt qu'il doit présenter pour le bloc du plateau de Savigny situé au Nord et pour la circulation affluente provenant du Sud par Epinay. Toutefois, le CD 25 est un chemin relativement emprunté, les comptages donnant actuellement un millier de passages-voitures par jour. Cette circulation s'accroîtra sans aucun doute lorsqu'il y aura accès à l'autoroute, d'où l'utilité de prévoir la suppression du P.N. de la Grande Ceinture, extrêmement défectueux, ainsi qu'un bon aménagement des déclivités* ».

L'idée s'impose peu à peu de remplacer la voirie ancienne, condamnée du fait de l'emprise autoroutière et inadaptée au trafic actuel et, a fortiori, futur, par un ouvrage entièrement nouveau et assez largement conçu pour inclure la suppression du PN de Petit-Vaux.

²⁴¹ - AN-CAC 770633-45

C'est ainsi qu'en août 1953 le SSA établit un avant-projet ²⁴² concernant « *le franchissement et le raccordement du CD 25 à Savigny-sur-Orge* » ; après échanges avec de Buffévent, IC 78, il est décidé, en janvier 1954,

- de limiter la pente du nouveau CD 25 à 5%, sur toute la longueur ;
- d'installer la « *branche d'accès vers Corbeil* » du même côté que la branche de sortie venant de Paris, c'est-à-dire du côté Nord du CD, ce qui implique une emprise élargie de ce côté mais permet d'épargner les deux maisons du bas de la rue Aquette, au Sud de l'ouvrage (voir plus loin) ;
- de donner une largeur de 17 m à la plate-forme du CD 25, ce qui correspond à une largeur exceptionnelle –à l'époque- pour un CD, et atteste la volonté d'anticiper sur les futurs besoins du trafic.



*Document 90
L'échangeur de
Savigny : plan d'exécution (1/2 000°)
AN-CAC 771464-44*

A gauche, Paris ; à droite, Corbeil. En bas à gauche, Petit-Vaux, sur Epinay ; en haut à droite, Grand-Vaux, sur Savigny. En haut à gauche, le lotissement du Plateau et la rue de Charaintru que longe l'autoroute. La plupart des maisons sont maintenues, mais perdent leur jardin. En bas à droite, le « parc du château de Grand-Vaux ». En bas au milieu, le passage sous la Grande Ceinture, supprimant le passage à niveau.

On note la dissymétrie des « bretelles » de raccordement, ce qui permet d'épargner les deux maisons du bas de la rue Aquette, à droite ; le maintien –provisoire- de quelques maisons et constructions entre la bretelle d'accès à Paris et l'autoroute, et l'importance des talus (hachurés) en cet endroit en pente.

La grande maison située au 13, rue Aquette, et qui se trouve maintenant en contrebas des talus de l'autoroute et du nouveau CD, est donc épargnée. Elle appartient alors à un militaire, colonel puis général Louis Pennacchioni ²⁴³ pour qui elle constitue un port d'attache et le logis de sa famille ; il était intervenu ²⁴⁴ une

²⁴² - AN-CAC 770633-44

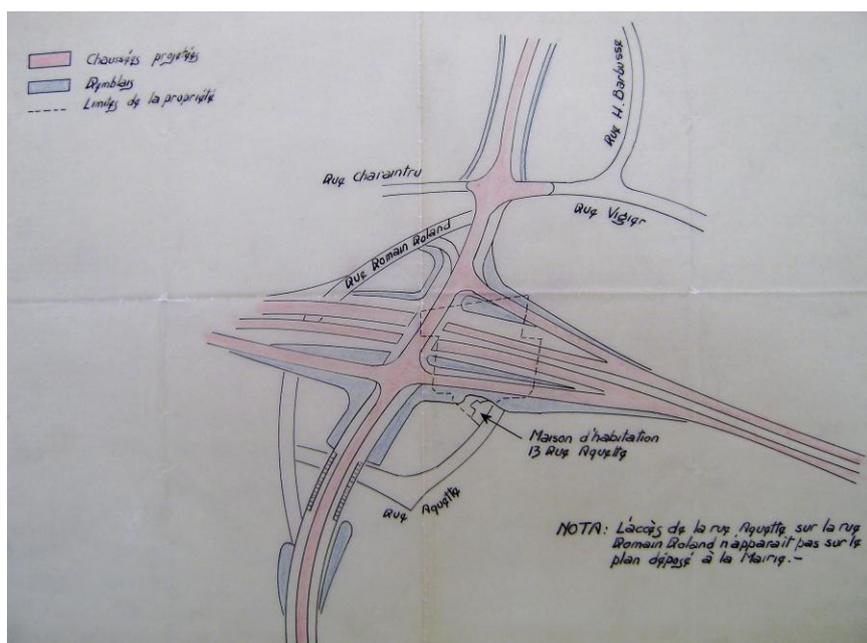
²⁴³ - père de l'écrivain Daniel Pennac

²⁴⁴ - AD 91 - 1502 W 59

première fois en septembre 1951 dans le cadre de l'enquête publique (modification du PARP) :

« (...) je proteste contre ce projet qui anéantit entièrement (ma) propriété de 3 800 m² abritant huit personnes et en plein rapport.

En effet, le jardin d'agrément et potager clos de murs, qui occupe la presque totalité du terrain, est entièrement absorbé sous l'emprise de l'auto-route et des voies y donnant accès (voir calque annexé), avec les communs, la basse-cour, 270 arbres fruitiers ou d'essence rare. Le jardin est constitué d'excellente terre maraîchère de culture avec installations souterraines d'arrosage.



Document 91
Schéma sur calque à l'encre et au crayon de couleur, établi par le propriétaire en 1951
Dossier « Expropriations 1949-1957 »
AN-CAC 770633-49

On remarque que sur ce schéma, le propriétaire figure la branche vers Corbeil au Sud du CD 25 (elle sera implantée de l'autre côté)

La maison, enclavée dans un remblai élevé, est rendue inhabitable par le surplomb de celui-ci, qui compromet sa solidité par la poussée des terres rapportées (...), par l'écoulement et les infiltrations des eaux du talus (...); détruit les installations sanitaires; rend entièrement obscures les pièces ouvrant à l'est (...).

Considérant les motifs exposés ci-dessus qui apparaissent au premier abord, et le fait que l'absence totale de jardin enlève tout intérêt à une habitation de banlieue, je fais, dès à présent, toutes réserves de mes droits si le projet est maintenu ».

En 1952, le général Louis Pennacchioni est en Indochine, et de son lointain TOE²⁴⁵ il écrit²⁴⁶ à Moch, le 12 juin 1952 :

« Mon cher camarade²⁴⁷,

²⁴⁵ - « théâtre d'opérations extérieures »

²⁴⁶ - liasse des courriers du général Pennacchioni : AN-CAC 770633-49

²⁴⁷ - tous deux sont polytechniciens

Je relève sur le J. O. du 5 juin un décret en date du 3, définissant les grands itinéraires routiers. Une portion du grand itinéraire Paris-Lyon, qui traverse ma propriété de Savigny-sur-Orge, m'intéresse particulièrement (...).

Etant actuellement en Indochine et ne devant rentrer en France qu'au début de 54, j'aimerais savoir si la parution du décret en cause doit avoir pour effet d'accélérer la mise en chantier des travaux (...) ».

Il revient à la charge le 5 décembre 1953 :

« Par lettre du 17.06.52²⁴⁸, vous avez bien voulu me faire connaître que les travaux de l'Autoroute du Sud de Paris n'intéresseraient vraisemblablement pas la section de Savigny s/Orge où se trouve ma propriété avant l'année 1954.

Suivant certains renseignements locaux qui me parviennent, il semblerait que des dispositions préalables aient déjà été prises dans le voisinage et qu'en particulier, avis aurait été donné à certains propriétaires des environs de Sillery d'avoir à laisser leurs terres en friche (...). »

En mars 1955, le général Pennacchioni est revenu d'Indochine, et commande l'Ecole d'Application de l'Artillerie à Châlons-sur-Marne. Il écrit de nouveau à Moch :

« Je n'ai plus entendu parler de l'Autoroute Sud depuis l'expertise qui a été faite chez moi en Octobre dernier.

Devant prendre prochainement certaines dispositions concernant ma propriété (...), j'aimerais savoir, dans la mesure du possible, les délais dans lesquels pourrait intervenir une expropriation éventuelle ».

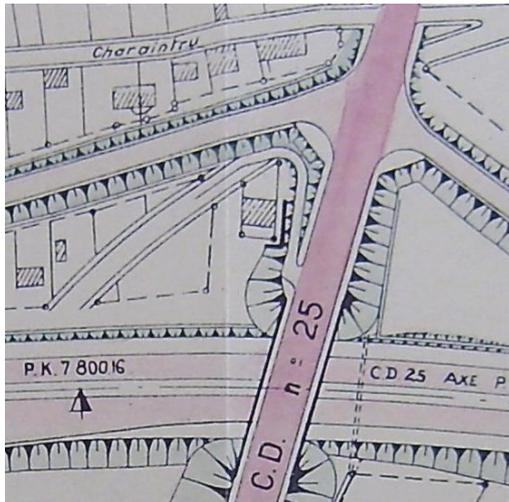
Là s'arrête, du moins pour ce qui en est conservé au CAC, l'échange de correspondance... mais en 1959, voyant sa propriété réduite au seul bâtiment d'habitation et cernée par les talus de l'autoroute, le général décide de la vendre. Son fils dit aujourd'hui²⁴⁹ qu'en l'état, elle n'avait plus grande valeur, et que l'indemnité obtenue précédemment pour le terrain était loin de compenser la moins-value. (Il est vraisemblable que si la bretelle vers Corbeil avait été installée de l'autre côté, toute la propriété dût être expropriée : mais cela n'allait sans doute pas dans les vues de Moch, dont on a déjà pu constater à Arcueil le grand souci des deniers publics, fût-ce au détriment de particuliers).

De l'autre côté de l'autoroute et de l'échangeur par rapport à la rue Aquette se trouve une autre belle « maison bourgeoise » : c'est la propriété Desvaux²⁵⁰ (20, rue Romain Rolland). Elle comprend une maison de gardien et un terrain de 3 300 m². Les travaux de l'échangeur – déviation du CD 25 et bretelle vers Paris – ne doivent lui en laisser que 600 ; mais surtout, cette maison se trouvera entièrement cernée par le nouveau réseau routier à fort trafic.

²⁴⁸ - non conservée au CAC

²⁴⁹ - témoignage oral du général Dominique Pennacchioni le 26 janvier 2009

²⁵⁰ - selon les documents, on trouve « Desveaux » ou « Desvaux »



Document 92 (détail du document 81)
 La maison Desvaux se trouve au centre de la photo, entre l'autoroute en bas, le nouveau CD 25 à droite et la bretelle vers Paris en haut. On distingue encore un tronçon de l'ancienne rue Romain Rolland, qui desservait la propriété.

Document 93
 Cliché Durандаud – 1959 AD 91 1236 W 45
 On distingue nettement les maisons Desvaux, à gauche du CD 25 dévié, et Pannacchioni, à droite
 En haut à droite : le « château » de Grand-Vaux

Au printemps 1954, Mothe missionne un ingénieur-expert agréé pour aller estimer la propriété. M. Chabrol²⁵¹ rend compte de sa mission par lettre du 2 juin ; voici le détail de ses estimations :

« Terrain : 3 300 m ² à 800 F le m ² »	2 640 000 F
Plantations et aménagements divers	300 000 F
Maison d'habitation (considérée comme libre)	3 400 000 F
Petite maison de gardien	200 000 F

soit, en tenant compte des clôtures, une valeur vénale d'environ 7 millions de F²⁵². (...)

Compte tenu de la dépréciation considérable qui résulterait pour la propriété ainsi réduite (de la surface nécessaire à l'emprise de l'autoroute), du passage de l'autoroute et surtout du passage de la déviation du CD 25, je considère que la valeur vénale du restant de la propriété ne dépasserait pas 2 Millions. L'indemnité d'expropriation serait donc de 5 Millions (...)

Ces questions de dépréciation sont extrêmement délicates à apprécier, et la Commission Arbitrale d'Evaluation peut parfaitement, suivant la tendance des membres qui la composeront, arriver à des conclusions assez différentes des miennes (...)

PS – Je dois dire, confidentiellement, que je n'ai pas parlé du chiffre de 7 millions à M. Desveaux, à qui j'aurais voulu faire préciser ses prétentions. Il m'a répondu qu'il n'avait pas de compétence particulière en la matière et m'a prié, au contraire, de lui faire part de mon évaluation. Je me

²⁵¹ - le cabinet Chabrol et Pruniéras sera ultérieurement chargé de l'ensemble des procédures d'expropriation pour la Seine-et-Oise

²⁵² - soit 137 760 € de 2007 (tableau de correspondance INSEE)

suis borné à lui dire qu'à première vue il me semblait que pour 5 millions, il devrait assez facilement trouver une propriété de même importance que la sienne et peut-être dans une région plus agréable. »

On voit que l'expert sait défendre en priorité les intérêts du ministère qui a recours à ses services.

Le 20 juillet, Mothe écrit²⁵³ à de Buffévent :

« (...) M. DESVEAUX a eu l'occasion de prendre connaissance (du projet Autoroute du Sud / déviation CD 25) et a indiqué qu'il souhaitait l'expropriation totale, l'amputation de la majeure partie du terrain, la présence de l'autoroute et les difficultés d'accès rendant à son avis le séjour impossible. (...)

L'acquisition permettrait de revoir (les ouvrages de maintien du talus du CD 25), de mieux aménager les abords, et de permettre, soit l'installation de certains services des P&C, soit le relogement provisoire d'expropriés. Je serais, pour ma part, assez favorable à l'acquisition totale. »

Dans son rapport²⁵⁴ du 15 novembre 1954 (étudié plus en détail ci-dessous, p. 302 et suivantes), l'inspecteur des Domaines donne une description de cette propriété :

« 1° construction : meulières – couverture tuiles – sous-sol avec garage et buanderie – rez-de-chaussée : entrée, 3 pièces et cuisine, WC ; 1° étage : 3 pièces, salle de bains, penderie ; 2° étage : 3 pièces. Eau, électricité, chauffage central.

2° construction : moëllons, couverture tuiles – sous-sol – rez-de-chaussée : 2 pièces et cuisine

Jardin en nature de verger ».

Il l'estime 3,55 millions « occupée » et 7,1 millions (soit le double) « libre ». S'agissant d'une résidence secondaire que le propriétaire ne compte plus occuper, on peut penser qu'elle a été acquise à ce second prix, qui correspond à l'estimation (restée secrète) de l'expert, six mois plus tôt.

Cette maison, cernée par les échangeurs, hébergera pendant quelques années des bureaux des P&C, notamment l'ingénieur TPE chargé de la section de travaux lors de la construction de l'autoroute, avant d'être démolie.

- La réaction du Conseil Municipal

Il ne s'agit là, bien entendu, que de l'une des propriétés touchées par l'irruption de l'autoroute, même si elle se trouve à un emplacement bien particulier. Dès le 16 février 1951 le Conseil Municipal de Savigny se joint²⁵⁵ à la protestation des dix autres communes concernées (voir II-A, p. 139-140) -curieusement, lors de la réunion du 10 juin 1950 en mairie d'Arcueil, la liste des communes représentées s'arrêtait à Chilly-Mazarin, et Savigny était absente :

²⁵³ - AN-CAC 770633-47

²⁵⁴ - AN-CAC 770633-48

²⁵⁵ - Registre CM Savigny (pour toutes les citations ultérieures)

« Le Conseil, après avoir pris connaissance du texte de la motion de protestation adoptée par les représentants des municipalités d’Arcueil, Villejuif, Gentilly, Chilly-Mazarin, Vitry, Thiais, L’Hay-les-Roses, Le Kremlin-Bicêtre, Cachan, Chevilly ;

Considérant qu’indépendamment des justes motifs soulevés dans cette protestation, l’examen du projet a permis de constater pour notre commune qu’un certain nombre de pavillons vont se trouver touchés par le passage de cet ouvrage ; qu’il n’apparaît pas opportun de parler d’expropriation de pavillons, alors qu’une grave crise de logement sévit dans la région ;

En conséquence, s’associe à cette protestation contre le projet de tracé de l’Autoroute du Sud ».

La « grave crise du logement », si fortement ressentie à Arcueil (voir II-A) se retrouve bien évidemment à Savigny ; mais on remarquera l’imprécision –momentanée ?- de son impact : « un certain nombre de pavillons »...

De même, le 1^o octobre, le CM de Savigny s’associe à la protestation du CM de Villejuif,

« Considérant que la mise en route de ce projet réduira à néant de nombreuses installations utilitaires qui ont déjà coûté pour leur réalisation beaucoup d’argent et retardera pour longtemps la réalisation d’autres projets d’utilité sociale »

(protestation de principe, car il ne semble pas que la commune de Savigny ait eu des projets contrariés par le tracé de l’autoroute).

Savigny allait-il être un nouvel Arcueil ? En avril 1951 est remise au maire René Legros (SFIO) une lettre signée par 43 Saviniens :

(nous vous présentons) « les véhémentes protestations des futures victimes de la construction projetée de l’Autoroute du Sud traversant Savigny. Nous sollicitons votre appui et celui du CM afin d’éviter le massacre de nombreux pavillons dans le quartier Gambetta.

Alors que le manque d’habitations se fait cruellement sentir dans tout le pays, il est monstrueux qu’un tel projet puisse voir le jour sans qu’on ait tenu compte de ce fait primordial.(...) Trois plans ont été dressés, nous n’avons eu connaissance que du troisième, et encore fortuitement.

Le dernier mutile un des plus beaux sites de Savigny et joue aux quilles avec quantité de pavillons (...) il serait plus rationnel d’utiliser au maximum les espaces libres des châteaux de Grand-Vaux et Morsang (...). C’est aux techniciens à bien calculer afin de limiter les destructions en songeant que si l’autoroute est une nécessité, ce n’est pas le moment de détruire, mais plutôt de construire (...) »

Malgré le vocabulaire employé (« véhémentes protestations », « victimes », « mutile », monstrueux »...), on remarque que le texte se conclut sur l’expression d’une acceptation résignée : « l’autoroute est une nécessité »...

Le CM s’associe alors « aux diverses protestations contre le projet d’auto-route », et notamment celles des « 18 propriétaires de Savigny touchés par le passage de l’auto-route projetée » (faut-il comprendre : 18 propriétaires de bâti ?

en réalité, comme on le verra plus loin, ce ne sont pas 43, ni 18, mais 23 habitations qui seront démolies sur Savigny).

Le 23 novembre 1951, l'Autoroute du Sud fait l'objet d'un exposé « *dès l'ouverture de la séance* ». On déclare souhaiter « *garantir les futurs expropriés contre l'arbitraire du Jury d'expropriation*²⁵⁶ » ; mais le maire précise qu'il a reçu « *des assurances en ce qui concerne la reconstruction à l'identique de tous les immeubles bâtis ; il rappelle que toutes les protestations soulevées n'ont pas empêché la mise en route du projet* ».

Bref, des réactions très limitées –et très modérées– des habitants de Savigny et de leurs élus, à l'examen des délibérations du Conseil Municipal. On peut se demander si les Saviniens n'ont pas compris l'intérêt de l'autoroute pour la commune et pour eux-même, ne serait-ce que par la plus-value prévisible des propriétés.

- **Grand-Vaux, victime collatérale de l'autoroute**

Mais ce même jour est abordé un important sujet, étroitement lié au passage de l'autoroute : il s'agit du sort du domaine de Grand-Vaux³⁸, coupé en deux par le tracé définitif. Le CM

*« envisage l'acquisition par la Commune de la partie située entre l'autoroute et la commune d'Epinay*²⁵⁷, en vue de la création d'un groupe d'habitations, (...) avant que des groupements financiers n'aient mis la main sur ces terrains d'une superficie de 15 à 20 ha²⁵⁸, et dans le but d'éviter par suite toutes spéculations » (...)

Le Conseil, à l'unanimité, « *habilite le Maire à engager des pourparlers avec les propriétaires du domaine de Grand-Vaux, afin de connaître leurs prétentions en vue de l'acquisition éventuelle par la Commune des terrains restant libres, qui seraient affectés à la création d'un groupe d'habitations* ».

Le Conseil revient-il sur son projet, ou le maire ne fait-il pas usage du mandat qui lui a été confié en vue de l'acquisition ? On l'ignore, mais deux bonnes années se passent avant que ce sujet ne réapparaisse dans le registre du CM de Savigny ; en effet, c'est seulement le 9 mars 1954 que le « domaine de Grand-Vaux » refait surface :

« Le Maire soumet au Conseil une lettre de MM. Cayla et Hamelin, acquéreurs du domaine de Grand-Vaux, demandant la levée de la servitude non-aedificandi grevant cette propriété et son classement en zone d'habitation, afin d'obtenir les autorisations de construire nécessaires pour

²⁵⁶ - comprendre : « Commission Arbitrale d'Evaluation »

²⁵⁷ - la limite communale est sur l'Yvette ; il s'agit donc de la partie basse du parc (la plus étendue), sans le château, qui est à l'extrémité haute.

²⁵⁸ - cette imprécision dénote pour le moins une certaine improvisation...

l'édification d'un groupe d'habitations collectives sur la partie du domaine non frappée par le passage de l'autoroute du Sud.

En contre-partie, les demandeurs offrent de céder à la Commune : le château, les communs, et une bande de terrain à délimiter exactement ultérieurement, pour le prix symbolique de CINQ CENTS FRANCS²⁵⁹.

(Il expose que) par suite du passage de l'autoroute, cette propriété va se trouver scindée en deux parties, et par suite le cadre actuel, que la servitude de non-aedificandi avait pour but de protéger, va être détruit ; ainsi, cette servitude peut être levée sans dommage ; il sera ensuite possible de construire sur un espace de vingt hectares un groupe d'immeubles, dont le besoin n'a plus à être démontré ; par ailleurs, l'offre de cession du château est particulièrement intéressante, en vue de l'aménagement de classes nouvelles et même, si possible, d'un musée.

Il propose en conséquence d'accepter la demande présentée » (adopté par le CM).

Ces deux messieurs sont présentés comme les « acquéreurs » du domaine ; viennent-ils, ou sont-ils sur le point de l'acquérir ? Ne s'agirait-il pas de deux représentants de ces « groupements financiers », de ces « spéculateurs » que l'on souhaitait écarter deux ans plus tôt ? Car il est bien évident que s'ils achètent ce domaine en voie d'être éventré, c'est pour réaliser une juteuse opération immobilière. On ne peut que s'étonner de la réaction très compréhensive du CM (qui est pourtant le même qu'en 1951), apparemment séduit par la perspective d'entrer en possession du domaine et de ses abords immédiats sans bourse délier.

A partir de ce moment-là –1954–, si l'on ne trouve plus aucune délibération du CM de Savigny relative à l'autoroute ou aux expropriations, celles concernant Grand-Vaux se succèdent, et ce jusqu'en 1961.²⁶⁰

Ainsi, le 28 octobre 1955,

« le maire donne connaissance d'une lettre de M. Jean Guerrier, (...) à Monte-Carlo, relative à l'aménagement du Domaine de Grand-Vaux et relatant les tractations infructueuses entre les vendeurs et futurs acquéreurs qui ont donné lieu à une instance judiciaire actuellement pendante devant le Tribunal Civil de la Seine.

Dans le but de dédommager la Commune, qui perd par suite de ce litige la possibilité de disposer du Château de Grand-Vaux pour le prix symbolique de 500 F, et pour permettre au Conseil de maintenir à son profit les dispositions adoptées en faveur des ex-futurs acquéreurs Cayla et Hamelin (...), il offre un don de 400 000 F²⁶¹ pour les œuvres sociales et scolaires de la Commune (...)

²⁵⁹ - soit 9,84€ de 2007 (Tableau d'équivalence INSEE)

²⁶⁰ - Nous sommes conscient que cette seule source ne donne qu'une vue assurément très partielle, et donc parfois incohérente, du processus qui va mener à la disparition du parc et du château de Grand-Vaux, laquelle mériterait une étude spécifique ; nous nous en contenterons cependant ici, afin de ne pas nous écarter de notre sujet principal qui reste « l'insertion de l'autoroute ».

²⁶¹ - soit 7796 € de 2007

Le Conseil, après discussion, estimant qu'il y a lieu d'attendre le règlement du procès en cours et la présentation du nouveau programme d'aménagement du domaine, renvoie le projet à l'étude de la Commission des Finances ».

Qui est ce M. Guerrier, domicilié à Monte-Carlo ? Pourquoi l'achat par Cayla et Hamelin ne s'est-il pas fait ? Pourquoi une instance judiciaire ? Pourquoi cette générosité du nouvel acquéreur à l'égard des « œuvres » de la commune ?

Quoi qu'il en soit, on voit qu'en octobre 1955 le CM ne voit pas sans regret s'éloigner la perspective de récupérer le château à peu de frais. De même, un an plus tard (18.09.56), lorsque le maire présente un projet de construction de 468 logements « *qui lui a été soumis par la SCI de la Résidence du Parc de Grand-Vaux* » (qui est derrière ?) : si le maire émet quelques réserves « mineures » sur ce projet (emplacement du terrain scolaire, financement du groupe scolaire de vingt classes, création de liaison-piétons, passerelle sur l'autoroute...), le CM se réfère encore à sa délibération du 9 mars 1954 (voir ci-dessus) et rappelle les offres d'alors : cession du château et d'une bande de terrain moyennant 500 F. En conséquence, il décide de « *réserver son agrément jusqu'à l'acceptation (...) de la cession aux conditions anciennes* » -laquelle, apparemment, n'est jamais survenue.

Six mois plus tard, le 6 mars 1957,

« M. le Maire soumet au Conseil une demande d'accord préalable sur un projet de construction d'un groupe de 120 logements présenté par M. Braun, portant sur le Domaine de Grand-Vaux, partie située au Nord de l'Autoroute²⁶²(...)

La question de propriété de cette partie du domaine n'est pas réglée, la Compagnie Française d'Aviation en étant toujours propriétaire.

Le projet ne répond pas par ailleurs au vœu du CM qui s'est prononcé sur un aménagement complet du Domaine, réunissant les parties situées au Nord et au Sud de l'autoroute²⁶³ (...) la SEMICLE est disposée à cette étude d'ensemble. Pour toutes ces raisons, il propose au Conseil de refuser cet accord préalable (adopté). »

Ce domaine avait été acheté après la Libération par la Société Salmson, aux activités multiples ; il semble que la « Compagnie Française d'Aviation », basée à Angers, ait pour le moins quelques liens avec elle : les deux sociétés ont alors le même P-DG, M. Enric²⁶⁴.

Décidément, ce domaine suscite des convoitises : mais qui est ce M. Braun ? Il est évincé, comme ses prédécesseurs, par le CM ; mais plus aucune prétention de la part de celui-ci à récupérer une partie du domaine.

Or, le même jour, -et à la suite de la délibération précédente-, le maire présente le projet de la SEMICLE²⁶⁵, déjà citée, qui pourrait porter sur l'ensemble

²⁶² - il s'agit de la partie haute du parc, avec le château.

²⁶³ - ceci correspond également au souhait exprimé par le CARP le 21 janvier 1957.

²⁶⁴ - témoignage oral de M. Morin, P-DG de la CFE (remplaçante de la CFA), le 16 février 2009.

²⁶⁵ - Société d'Economie Mixte pour la Construction de Logements Economiques

du domaine « *sous réserve d'un accord sur le prix du terrain, à demander à la Compagnie Française d'Aviation* », à raison de 500 logements en location et 200 en accession à la propriété ; ce projet est accepté par le CM, qui accorde la garantie communale. C'est là la naissance, sur le papier, du « grand ensemble » de Grand-Vaux.



*Document 94
Cliché Durандаud
1957
AD 91-1236 W 45*

Le début des travaux de l'Autoroute du Sud dans le parc de Grand-Vaux : on voit que l'important travail de terrassement pour « échancre » la butte qui se trouve en haut à droite a été effectué en priorité (sans doute afin d'utiliser immédiatement les matériaux pour le remblai de la vallée de l'Orge).

A gauche, de haut en bas : le « village » de Grand-Vaux, le château, la rue Aquette avec, en bas, la propriété Pennacchioni (voir ci-dessus, p. 290-291)

Celui-ci fait l'objet d'une réunion spécifique²⁶⁶ le 16 avril 1957 au CARP. Sont présents (notamment) le maire de Savigny, deux représentants de la SEMICLE avec leur architecte, Chanau (adjoint de Mothe) et deux autres ingénieurs des P&C, ainsi que deux représentants du MRL. Les Ponts et Chaussées sont donc fortement représentés, ce qui atteste l'imbrication des deux projets de l'autoroute et du grand ensemble. On est maintenant dans l'optique des 1000 logements... mais :

« M. Pipien (SEMICLE) précise que la SEMICLE n'est pas encore propriétaire des terrains, les exigences des propriétaires actuels se manifestant sous des formes multiples et indirectes, à caractère spéculatif, avec le concours d'intermédiaires qui changent constamment. (...)

Le cas de la Compagnie Française d'Aviation, qui a manifesté son désir de construire dans la partie Nord du domaine, est différent. Certes, la

²⁶⁶ - CR : AN-CAC 770911-24

Municipalité a donné un avis défavorable à ce projet, et elle devait le faire en se basant sur la décision récente du CARP. »

Nous avons sans doute rencontré ci-dessus quelques-une de ces « *intermédiaires* » stigmatisés ici par M. Pipien...

La CFA conserverait donc une partie du domaine pour y réaliser une opération immobilière : mais elle ne pourra le faire, décide le CARP, qu'en respectant l'étude d'aménagement d'ensemble souhaité par la commune ; et cette étude devra être réalisée par la SEMICLE.

Afin d'assurer la liaison du grand ensemble avec le reste de la commune et notamment son centre administratif, dont l'autoroute va la séparer, les élus demandent un nouvel ouvrage de franchissement. Il leur est répondu par Chanau que

« la demande de construction de Grand-Vaux ne remonte au plus qu'à 1954, et est donc postérieure au projet de l'autoroute ; les dispositions propres à Grand-Vaux ne sont donc pas opposables à l'Etat (Autoroute du Sud). »

Cependant, les automobilistes disposant de deux ouvrages de franchissement à proximité (CD 25 et avenue Gambetta), il est décidé de créer un passage souterrain sous l'autoroute pour les piétons (et non une passerelle, en raison du relief).

Pendant ce temps, les tractations avec M. Braun (voir ci-dessus) et la « Société Civile Immobilière Résidence de Grand-Val » se poursuivent. Le Maire en rend compte lors de la réunion du 19 mars 1958 (il « *donne lecture de toute la correspondance relative à cette affaire* » : ce qui confirme que ce qui apparaît dans le registre des délibérations n'est que la partie émergée de l'iceberg...). Cette société est maintenant propriétaire de la portion du parc située au-dessus de l'autoroute, avec le château ; c'est ce qu'a fait savoir « *M. Pierre Chabert, Commandeur de la Légion d'Honneur, 8 rue Magellan à Paris* ». Encore un nouvel intermédiaire, présentant apparemment toutes garanties d'honorabilité... mais ne s'agirait-il pas tout simplement d'une émanation directe, à vocation immobilière, de la CFA, ancien propriétaire de l'ensemble du domaine ? Quels sont la fonction et le rôle exacts de M. Braun, qui présente le projet immobilier de cette société ?

Le Conseil rappelle les conditions auxquelles il avait subordonné son accord. Mais M. Braun demande maintenant l'autorisation de démolir le château, afin de « *réaliser le programme de construction* » (120 logements).

Le maire indique qu'« *il a reçu contre la démolition du château une protestation du Syndicat d'Initiatives de Savigny, qui voudrait voir conserver cette dernière parcelle du patrimoine historique de la Commune* ». Aux conseillers qui regrettent que la commune n'ait pas pu acquérir ce château, le maire oppose son manque de moyens financiers : « *Toutes ces suggestions de transformations de ce château, soit en Hôtel de Ville, soit en musée, se heurtent aux impossibilités financières de la Commune ; il faut aussi tenir compte de ce que son emplacement excentrique ne se prête pas à sa transformation en mairie* ». Il n'est plus fait allusion à l'offre de vente « *aux 500 F symboliques* » de 1954.



*Document 95
Carte postale CIM –
début années 50
(collection : Mairie
de Savigny)*

*Le château de Grand-
Vaux
A gauche, les vieilles
maisons de l'ancien
hameau de Grand-
Vaux ; au second
plan, l'immense lotis-
sement du Plateau de
Savigny.*

Avant de donner un accord éventuel, le CM maintient les conditions qu'il avait énoncées l'année précédente, demande aux représentants de la SCI de venir présenter leurs propositions et leur programme, et décide de « *surseoir à l'autorisation de démolition du château jusqu'à cette réunion* ».

Cette autorisation de démolir était-elle vraiment du ressort du CM ? On peut en douter : le 2 juillet suivant, le maire « *soumet à l'avis du Conseil un dossier de demande d'autorisation de construire présenté par la SCI Résidence de Grand Val* » (130 logements « *économiques et familiaux* »). « *Il rappelle que la réalisation de ce projet entraînera la démolition du château de Grand-Vaux, définitivement autorisée par arrêté de M. le Préfet en date du 18 juin 1958* ». Aucune réaction, aucune protestation contre cette autorisation de démolir accordée par-dessus la tête des élus... Ceux-ci se contentent de rappeler les conditions qu'ils souhaitent voir observer par le promoteur : passage pour les piétons venant de la partie Sud du parc, participation à l'équipement scolaire, élargissement de la voirie d'accès (rue Vigier). « *Sous réserve de l'acceptation de ces conditions, le CM est d'avis qu'une suite favorable peut être donnée à ce projet* ».

C'est ainsi que le château de Grand-Vaux, « *victime collatérale* » de l'Auto-route du Sud, est démoli à l'été 1958. Il n'en subsiste que le porche d'entrée. Sur son emplacement s'élève bientôt cette « *résidence* » :

*Document 96
Carte postale début années 60 – collection
mairie de Savigny*

L'autoroute est au premier plan



tandis que de l'autre côté de l'autoroute, sur la partie Sud de l'ancien parc de Grand-Vaux, sont construits par la SEMICLE 891 logements HLM sous forme de barres et de tours de 12 étages, dont le moins qu'on puisse dire est que beaucoup d'appartements bénéficient d'une vue privilégiée sur l'Autoroute du Sud :



*Document 97
Cliché Viguiier
23 juillet 1960
AD 91 - 1236 W 55*

*A droite de l'immeuble, on aperçoit la maison Pennacchioni, au pied du talus de l'échangeur
Au fond, dans l'axe de l'autoroute, Sillery.
Des murs anti-bruit seront construits... trente ans plus tard.*

- Les autres expropriations

L'année 1954 voit se dérouler en Seine-et-Oise les opérations d'estimation en vue d'expropriation. Celles sur les communes de Morangis, Longjumeau,

Epinay-sur-Orge et Morsang-sur-Orge font l'objet d'un seul rapport²⁶⁷ (4 pages) du directeur des Domaines ; en-dehors de la maison du gardien du château de Charaintru, sur Epinay, et de quatre maisons (trois « *médiocres* » et une neuve) sur Morsang, seules sont concernées des terres nues : champs, jardins, bois, friches...

Le barème, établi en fonction des prix pratiqués récemment lors de transactions voisines, est le suivant :

- 500 000 F (soit 9 840 €) l'ha de « *terre de culture de bonne qualité* » ;
- 350 000 F (soit 6 888 €) l'ha de « *terre de qualité inférieure ou inculte, prairie, parc* »
- 150 000 F (soit 2 952 €) l'ha de « *bois, taillis* »
- 70 F le m² (soit 1,38 €) pour les jardins
- 800 F le m² (soit 15, 74 €) pour les « *terrains à bâtir* »

auxquels il conviendra d'ajouter 40 % au titre d'« *indemnités complémentaires* », accordées par la Commission Arbitrale d'Evaluation (frais de remploi et de dépossession...)

soit un total de dépense, pour ces quatre communes, de 23, 5 millions de F.

Les expropriations sur la commune de Savigny seule font l'objet d'un document²⁶⁸ spécifique, daté du 15 novembre 1954 ; il est établi par l'inspecteur local des Domaines de Juvisy. Ce document tient sur 21 pages... peut-on en déduire que la tâche était cinq fois plus importante sur Savigny que sur les quatre autres communes réunies ?

La longueur de l'emprise est de 1 705 m ; sa surface globale est de 11 a 77 ca , « *distribuée en 148 parcelles, y compris 22 constructions à usage d'habitations et un fonds de commerce* ».

L'inspecteur –qui est aussi celui de l'Enregistrement- présente tout d'abord ses « *bases d'appréciation* » : il a relevé les ventes de terrains sur Savigny entre avril et octobre 1954. Les prix « *déclarés* » s'établissent entre 150 000 F et 800 000 F, selon la situation et la contenance. Mais l'inspecteur n'est pas naïf : « *Ces prix ne doivent pas être acceptés sans réserves* ». Il propose une grille d'évaluation du prix du m² de terrain à bâtir entre 200 F et 1 800 F, selon l'emplacement ; le prix maximum étant attribué aux terrains de l'avenue Gambetta, avenue « *résidentielle* ». Quant aux terrains agricoles de la « *Prairie* », ils sont estimés 50 F le m² ; ce qui correspond à l'estimation du sol de même nature sur les quatre autres communes (voir ci-dessus) : 500 000 F l'ha.

Appliquant son barème, l'inspecteur calcule la valeur de chaque terrain ou portion de terrain à exproprier. Ainsi, par exemple, sur la rue de Charaintru, les terrains à bâtir sont estimés à 800 F le m², mais les « *fonds de terrains* » (et ils sont nombreux : voir ci-dessous, document 98) à 200 F seulement le m². (Curieusement, le terrain de la propriété Pennacchioni –voir ci-dessus, p. 290-291- ne figure pas dans la liste).

²⁶⁷ - AN-CAC 770633-48

²⁶⁸ - AN-CAC 770633-49

De même, chacune des maisons expropriées fait l'objet d'une « *description sommaire* », suivie de l'estimation, qui varie du simple au double selon que l'habitation est considérée comme « *occupée* » ou « *libre*²⁶⁹ ». L'estimation la plus haute (7 millions « libre ») est celle de la maison Desveaux (voir ci-dessus, p. 291-293) ; trois autres maisons seulement dépassent les 5 millions ; neuf sont estimées entre 1 et 5 millions (exemple : au 3, rue Romain Rolland, « *meulière et briques creuses ; couverture tuiles ; sous-sol, rez-de-chaussée, deux pièces-cuisine. Eau, électricité. Dépendances. Terrain : 881 m². 2,2 millions de F* ») ; six entre 500 000 F et un million (exemple : au 77, rue de Charaintru, « *bois et plaques de fibro-ciment ; couverture tuiles ; rez-de-chaussée sur terre-plein, deux pièces – ni eau, ni gaz, ni électricité – terrain de 824 m² – 960 000 F « libre »*). Une seule est estimée à moins de 500 000 F : c'est la maison de Mme Veuve Huguenin, au 21, rue Boileau : « *Bois double paroi ; couverture tuiles ; rez-de-chaussée sur terre-plein, deux pièces ; électricité, eau dans le jardin. Dépendances. Terrain 381 m². 440 000 F « libre »* »)



Document 98
L'emprise définitive,
sur fond de plan cadastral au 1/5 000°
AN-CAC 770633-48

*Les voiries nouvelles (ponts, voies latérales) sont indiquées en orange. En bleu : les talus et bas-côtés.
Le trait jaune est l'ancienne limite communale entre Savigny et Epinay (rectifiée en 1961 : voir p.282)
On remarque que la plupart des maisons de la rue de Charaintru (parallèle à l'autoroute) perdent une part plus ou moins importante de leur terrain.*

A la différence des expropriations d'Arcueil, qui n'ont concerné, on l'a vu, aucune « maison de valeur », à Savigny on rencontre « toute la gamme » du bâti de banlieue, depuis la cabane en planches, sans l'eau courante... mais avec l'électricité, jusqu'au pavillon de meulière sur trois niveaux, avec salle d'eau et chauff-

²⁶⁹ - Nous avons vu dans le chapitre II-B (« Arcueil : expropriations et relogement ») qu'une habitation est dite « occupée » si le propriétaire laisse à l'Administration le soin de son relogement, et « libre » dans le cas contraire.

fage central –cinq maisons en sont équipées : mais autant n’ont pas l’eau courante...

Enfin, un fonds de commerce est condamné : c’est le café de M. Galland, situé à l’angle de la rue Aquette et de la rue Romain Rolland.

Document 99
Carte postale années 30
Collection : Mairie de
Savigny-sur-Orge

Il s’agit en réalité de la
route d’Epinay (ancien
CD 25) ; le café Galland
est à gauche.
Ce cliché est pris de
l’emplacement actuel de
l’autoroute (transversal).



Ce petit café de banlieue fait l’objet d’une description étonnamment précise de la part de l’inspecteur des Domaines :

« Chiffre d’affaires : 1953 : 380 000 F – 1^o semestre 1954 : 189 000 F
Matériel : Comptoir chêne – 12 tables fer et bois – 30 chaises

Observations : petite affaire – assez mal placée, au bas d’une côte, pourrait mieux faire toutefois, semble-t-il. Matériel propre »

(L’inspecteur veut-il insinuer qu’un café est toujours mieux placé en haut d’une côte ?). Il propose une indemnité d’éviction -assimilable, en l’occurrence à un achat du fonds- de 590 000 F, soit grosso modo le chiffre d’affaires d’un an et demi.

Quant au bâtiment, qui appartient également au commerçant, il est ainsi décrit : « Briques pleines et bois ; couvertures tuiles et terrasse ; sous-sol, rez-de-chaussée, 6 pièces, cuisine – 1^o étage : 3 pièces. Eau, gaz, électricité, chauffage central. Dépendances. » C’est donc un bâtiment relativement important (peut-être fais-il aussi hôtel ?), et doté du « confort moderne » (encore que ne soient mentionnés ni WC, ni salle de bains). L’inspecteur l’estime 2,6 millions de F « libre ».

Le total général de ces estimations sur Savigny s’élève à 141 660 000 F, sans « la valeur des arbres et des clôtures » : soit six fois le montant de celles sur les quatre autres communes réunies. On retrouve à peu de chose près la proportion du nombre de pages des deux rapports.

Dans son avis joint au rapport de l’inspecteur, le directeur des Domaines rappelle la législation relative à l’obligation de relogement pour l’administration expropriante, et s’étonne :

« Il ne semble pas que le relogement des expropriés puisse être assuré dans un avenir immédiat ». Par ailleurs, « un certain nombre d'expropriés ne manqueront pas de requérir l'emprise totale de leur propriété », c'est-à-dire l'achat par l'Etat de toute la parcelle et pas seulement la partie nécessaire à l'autoroute ; de plus, des indemnités sont à prévoir pour dépréciation des propriétés subsistantes ; « compte tenu de ces observations, l'évaluation à 141 660 000 F doit être considérée comme un minimum ».

C'est pourtant le montant que le MTP (Direction des Routes) soumet début 1955 à la CCOI²⁷⁰.

Lors de la réunion du CM du 28 octobre 1955, un conseiller

« demande une nouvelle intervention auprès du Service de l'Autoroute du Sud²⁷¹ pour obtenir en faveur des propriétaires expropriés le versement sans délai de l'indemnité d'éviction, pour leur permettre leur relogement ».

On peut supposer en effet qu'un certain nombre de propriétaires –ceux qui ont cédé leur propriété « libre », donc au prix fort- n'attendent que leur indemnité pour se mettre en quête d'un nouveau toit. D'autres, par contre, seront effectivement relogés par les P&C²⁷² : c'est ce que montre le courrier²⁷³ du directeur de l'Enregistrement de Seine-et-Oise à l'IC-P&C 78 :

« (...) vous m'avez informé que les pavillons construits par votre Service sur le territoire de Savigny-sur-Orge pour assurer le relogement des expropriés de l'Autoroute du Sud ont été occupés par les intéressés en décembre 57.(...) (Je vous rappelle) la nécessité faire signer les actes de location avant l'entrée dans les lieux. »

Comme à Arcueil, les personnes mal-logées expropriées, telle Mme Huguenin, n'ont sans doute que gagné à leur relogement -si elles pouvaient acquitter le loyer qui leur était alors demandé. Mais ceci est un autre problème.

On peut penser que les indemnités ont été « justes » et ont permis à d'autres de « se reconstituer », à Savigny ou ailleurs. Il convient de souligner que les démolitions n'ont concerné à Savigny qu'une vingtaine d'habitations, et n'ont guère suscité de réactions de la part des élus, ce qui est significatif.

Conclusion

A la fin de ce chapitre consacré aux difficultés rencontrées par le tracé de l'Autoroute du Sud entre Chilly-Mazarin et Savigny-sur-Orge, il peut être intéressant de rappeler ce qu'écrivait le 12 juin 1951 l'Architecte des Bâtiments de France (déjà cité p. 266):

²⁷⁰ - copie non datée (mais après 12.01.55) (AN-CAC 770633-49)

²⁷¹ - comprendre : le SSA

²⁷² - seulement « deux personnes isolées et deux foyers », selon G. Reverdy le 28.11.55 dans un programme de travaux (AD 91 – 1502 W 53)

²⁷³ - Lettre du 13 février 1958 (AD 91 - 1502 W 1138)

« Après la courbe de Chilly-Mazarin, l'autoroute, en s'infléchissant vers le Sud-Est, aborde les vallées de l'Yvette et de l'Orge qu'elle surplombe avant d'y descendre. L'ouvrage pénètre là dans la seule zone pittoresque du parcours, aussi serait-il souhaitable que les propriétés possédant des réserves d'espaces libres aménagées et exceptionnellement conservées soient au maximum respectées, et dans ce but je suis disposé à proposer toutes mesures utiles de nature à en assurer la protection définitive, dans la mesure où elles formeront le cadre de la future artère.

Après la traversée de la banlieue Sud et du plateau de Wissous, les restes du château de Chilly-Mazarin et les espaces verts aménagés des vallées de l'Yvette et de l'Orge constitueront enfin des éléments esthétiques d'un intérêt certain et dont le maintien nous paraît, du point de vue général, infiniment souhaitable. »

Si ce service, qui déclarait alors vouloir « assurer la protection définitive » des « propriétés possédant des réserves d'espaces libres », s'est effectivement dressé contre les P&C avec pugnacité et succès final, comme nous l'avons vu, pour la défense des « restes du château de Chilly-Mazarin » -et notamment son fameux nymphée...-, il ne s'est aucunement manifesté lorsque d'autres sites de la vallée de l'Yvette se sont trouvés en danger. Le château de Grand-Vaux, et ce qui restait de son parc défigurés, ont été sacrifiés sans regret. Mais sans doute l'architecte avait-il changé entre-temps...

On ne trouve pas davantage trace d'une prise de position des élus municipaux visant à la protection de ces domaines : l'affaire de la pièce d'eau de Chilly-Mazarin est totalement restée étrangère au Conseil Municipal de cette commune, et a été réglée, comme on l'a vu, à l'issue d'un « bras de fer » entre deux services de l'Etat ; la présidente de la Fondation de Sillery a su sans doute jouer de ses relations pour éviter le pire au domaine ; quant à Grand-Vaux, on ne peut pas dire que les élus de Savigny se soient battus pour éviter sa disparition totale. De même, les dangers qui rôdaient sur ces domaines n'ont pas fait l'objet d'articles dans la presse locale : ainsi, c'est seulement en juin 1958 que « Le Républicain », journal de Corbeil et de la région, titre en première page (mais sur deux colonnes seulement) sur le permis de démolir concernant Grand-Vaux. Pas de campagne de presse, et pas non plus de mouvement d'opinion : il est vrai que dans les années 50, les banlieusards ont davantage le souci de leur travail et de leur logement que de la protection des « vieilles pierres ».

En ce qui concerne Grand-Vaux, déjà dénaturé par le passage de l'Autoroute du Sud, on doit reconnaître qu'il a surtout pâti des énormes besoins en logements de l'époque –et de son corollaire : la spéculation foncière. La disparition du château de Grand-Vaux et l'urbanisation de son parc sont certes liés à l'arrivée de l'autoroute, mais nous avons vu qu'elles n'en sont pas des conséquences directes : elles participent d'abord de la densification de l'habitat en banlieue parisienne pendant les Trente Glorieuses, l'apparition des « grands ensembles », si nécessaires à l'époque et si décriés aujourd'hui, entraînant la disparition de bien des domaines et

parcs d'origine aristocratique (au même moment se construit la « CILOF », sur la partie du parc du château de Savigny située sur la rive droite de l'Orge, sur Viry-Châtillon).

Ce phénomène apparaît en grande banlieue au tournant des années 50/60 : il ne fera que se confirmer lors de la décennie suivante, au temps du « gaullisme immobilier » triomphant. Et l'arrivée de l'autoroute a été, localement, un des paramètres importants de ce processus.



Document 100

Le château de Grand-Vaux au temps de sa splendeur

Carte postale – Collection Mairie de Savigny

Nous avons vu dans ces deux derniers chapitres combien la définition du tracé de l'Autoroute du Sud a été problématique, pour des raisons diverses, en bien des endroits de la proche banlieue comme de la banlieue plus lointaine : implications politiques, difficultés sociales liées aux expulsions, interventions – discrètes, mais efficaces...- d'autres services de l'Etat, contraintes techniques...

En décembre 1952, on l'a vu, le tracé de l'autoroute Paris-Corbeil²⁷⁴ est approuvé, par un décret entérinant la modification du PARP. Les P&C peuvent alors finaliser les « plans d'exécution », entamer les procédures d'expropriation en vue du « dégagement des emprises »... ce qui, au bout du compte, leur demandera cinq bonnes années. Mais ils peuvent cependant, là où le terrain est disponible, engager certains travaux : ce qui fait de la construction de l'autoroute un gigantesque puzzle, dont les divers éléments finiront, au fil des années –et des dotations budgétaires-, par se relier les uns aux autres.

A - De l'argent, du temps, et du labeur...

Dans une note²⁷⁵ du 19 décembre 1952, Moch indique à Lévy (IC 75) que pour les communes les plus proches de Paris, « *les nécessités du relogement ne permettront pas d'assurer la libre disposition de la totalité des parcelles avant le milieu de 1954* ». Nous savons déjà –voir II-B : « Arcueil : Expropriations et relogement »- qu'il se montre là excessivement optimiste. En attendant, rien n'est possible dans ce secteur, le plus proche du point de départ de l'autoroute.

Par contre, les caractéristiques des ouvrages d'art ont été arrêtées dès février 1952²⁷⁶ entre le SSA où l'ingénieur Monneret est en charge de ce dossier, et l'ingénieur de l'arrondissement Sud de la Seine, Dreyfus. Huit d'entre eux, situés sur le domaine public, pourront être entrepris dès le premier trimestre 1953, dont deux à Arcueil et deux à Fresnes. L'estimation de la dépense, selon les ouvrages, varie entre 15 et 50 millions de F. « *Des travaux accessoires –assainissement, consolidation de carrières - pourront être également exécutés en 1953* ». Un premier lot de terrassements (370 000 m³) sera également entrepris au niveau de Fresnes dès août 1953, dans une zone non-construite, une fois achevées les formalités d'expropriation.

En Seine-et-Oise, les travaux se limitent encore à des relevés topographiques ; ceux-ci donnent lieu à un échange de correspondance entre les cultivateurs lésés, ou leur syndicat, et les services des P&C. (Ainsi sur Grigny, à l'été 1953, ce sont 1 020 m² de blé, 399 m² d'avoine et 388 m² d'orge, sur quatre exploitations,

²⁷⁴ - débouchant alors sur la RN 7 à Ris-Orangis– tracé modifié par arrêté du 10 août 1956 par incorporation de la « déviation de Corbeil-Essonnes » (voir I-B).

²⁷⁵ - AN-CAC 770633-47

²⁷⁶ - Lettre du 11.02.1952 du SSA à Dreyfus AN-CAC 770633-45

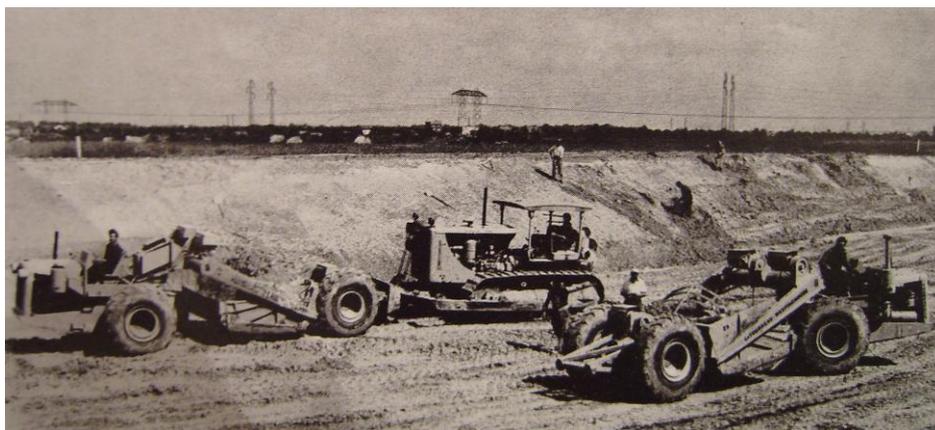
qui font l'objet de demandes d'indemnités²⁷⁷ : cette répartition des cultures atteste la persistance du cheval au tournant du demi-siècle).

Le « Contrôleur des Dépenses engagées » lui ayant demandé « *un état détaillé des prévisions de crédits nécessaires à la réalisation de chacune des autoroutes, avec l'échelonnement envisagé* », le Directeur des Routes Rumpler, par note²⁷⁸ du 23 juillet 1953, lui fait savoir que

« l'autoroute figure au Plan²⁷⁹ pour un montant de 9 500 000 F (sic²⁸⁰), mais étant donné l'importance de l'opération envisagée et la difficulté de réaliser les expropriations dans cette zone très morcelée et en partie urbanisée, les prévisions que l'on peut faire actuellement (...) risquent d'être démenties par la suite.

*Engagements (sous toutes réserves) : 1952 : 550 millions
1953 : 2 950 millions
1954 : 3 000 millions
1955 : 2 000 millions
1956 : 1 000 millions »*

Ces réserves de Rumpler laissent comprendre qu'il doute fortement que ces sommes pourtant considérables suffisent à mener à bien la construction de l'autoroute.



Document 101 :
Le terrassement au
« tractopull »
Cliché : non attribué -
RGR – Juillet 1955



Document 102
Le passage d'un chemin
rural au-dessus de l'au-
toroute, près de Chevilly-
Larue
Cliché : non attribué
RGR - Juillet 55

²⁷⁷ - AN-CAC 770633-48

²⁷⁸ - AN-CAC 770633-43

²⁷⁹ - il s'agit du premier « Plan » du FSIR, créé le 30 décembre 1951, et non du « Deuxième Plan » de l'Etat

²⁸⁰ - il manque trois zéros... lire : 9,5 milliards de F de 1953 (soit 187 720 000 € de 2007)

A la fin de l'année 1953, dans une lettre à de Buffévent, Moch fait le point²⁸¹ sur l'avancement des travaux, et ses prévisions pour 1954 :

« Dans le département de la Seine, la totalité de la procédure d'acquisition des terrains est très avancée (toutes les ordonnances d'expropriation sont rendues, les sentences des Commissions Arbitrales sont prononcées pour les communes rurales²⁸²), l'exécution de plusieurs ouvrages est en cours, et il a été entrepris un lot de terrassement (...). Ce qui y limitera la poursuite des travaux en 1954, ce seront le relogement, l'exécution de certains ouvrages-clés (notamment l'ouvrage sous le chemin de fer de Sceaux, à Arcueil, et la mise au point du projet de l'entrée dans Paris)».

L'ingénieur voit juste en ce qui concerne le relogement : la mise en œuvre de celui-ci ralentira certes le déroulement des travaux au niveau d'Arcueil, mais finira par trouver une solution satisfaisante; par contre, en ce qui concerne la « pénétrante Denfert-Rochereau »²⁸³ - ce qu'il appelle « l'entrée dans Paris »-, la polémique fait rage en 1953... mais Moch ne peut encore imaginer qu'il devra, quatre ans plus tard, y renoncer.



Document 103
Carte postale / début
années 60
Collection personnelle
(don M.-N. Faye)

Le « pont des Hanne-
tons » - des deux côtés
de l'autoroute : la cité
du Chaperon Vert

L'« ouvrage-clé » cité ici porte un nom bien bucolique : c'est le « pont des Hanneçons ». Il s'agit en réalité de deux ponts superposés –et en biais-, l'un routier (rue Jean Jaurès – CD 62), l'autre ferroviaire ; ils ne seront construits qu'en 1957 et le dégagement de la tranchée en-dessous ne sera effectué qu'en 1958/59.

« En ce qui concerne la Seine-et-Oise, (...) on peut espérer, fin 1954, pouvoir disposer des terrains nécessaires. Vous ne pourrez donc guère lan-

²⁸¹ - Lettre du 19.12.1953 à de Buffévent, IC-P&C 78 (AN-CAC 770633-47)

²⁸² - c'est-à-dire Fresnes et Rungis

²⁸³ - voir II-A : « La pénétrante oubliée »

cer en 1954 de travaux de terrassements (sauf sur la branche vers la RN 20, qui pourraient être entrepris immédiatement après la moisson). Mais il serait possible, au cours de l'année 1954, de lancer un assez grand nombre d'ouvrages d'art, notamment ceux qui commandent l'exécution ultérieure des terrassements (...). De telle sorte que l'année 1954 serait celle des acquisitions de terrains et des ouvrages d'art (du moins en partie), l'année 1955 celle des terrassements, et l'année 1956 celle des chaussées ».

Cela paraît trop simple... car de nombreuses incertitudes subsistent : les recours contre les indemnités d'expropriations, le projet de « pénétrante Denfert-Rochereau », le relogement..., qui interfèrent sur le chantier lui-même. Moch le confirme partiellement dans sa note²⁸⁴ du 27 juillet 1955 au Directeur des Routes : « *C'est le relogement des expropriés qui peut causer du retard, et qui n'a pas permis d'entreprendre l'exécution de tous les ouvrages* ».

Cette même note est l'occasion de préciser le « planning », tel qu'il se présente maintenant- et l'on peut déjà constater un « décalage » de deux années par rapport aux prévisions de 1953 :

- *« fin 1956 : tous les ouvrages d'art en cours ou terminés ; lancement de tous les terrassements non liés à ouvrages d'art ;*
- *1957 : ouvrage sous la ligne de Sceaux et le CD 62 (« pont des Hanne-ton ») ; sur le chemin de fer à Savigny ; début des chaussées ;*
- *1958 : raccordement au Boulevard Périphérique - automne 1958 : fin des chaussées »*

La fin des travaux est donc reportée à la fin de 1958.

C'est ce que confirme une note²⁸⁵ de Dreyfus en date du 17 novembre 1955, envoyée à Mothe : il présente un planning extrêmement détaillé des travaux à venir dans la Seine (ouvrages d'art : entre avril 1957 et avril 1958, terrassements : entre novembre 1956 et novembre 1957, chaussées : entre avril 1957 et octobre 1958).

Son homologue de Corbeil Reverdy, en charge de l'Arrondissement Sud-Est de la Seine-et-Oise et donc de la plus grande longueur de travaux sur l'Autoroute du Sud (de Wissous au Plessis-Chenet, soit environ 23 km) fait de même²⁸⁶ le 28 novembre : les acquisitions sont terminées ou viennent de passer en Commission Arbitrale ; quelques relogements (deux sur Wissous, deux sur Chilly-Mazarin, quatre sur Savigny) restent à assurer ; les ouvrages d'art sont en cours d'exécution ou d'adjudication (notamment les ouvrages complexes : échangeurs de Chilly-Mazarin et Savigny, ouvrages sur les lignes SNCF) ; les terrassements (plus de 1,5 million de m³ en cinq lots) seront adjugés entre 1956 et 1957, et exécutés immédiatement, « *dès que les terrains seront disponibles et les ouvrages d'art assez avancés* ». Le chantier du « contournement de Corbeil » « *suppose au préalable l'enlèvement de la tourbe de la vallée de l'Essonne* ». L'ingénieur prévoit la fin des travaux en 1958.

²⁸⁴ - AN-CAC 770633-47

²⁸⁵ - AN-CAC 770633-45

²⁸⁶ - AD 91 1502 W 53

Ces deux notes permettent à Mothe de répondre²⁸⁷, le 2 février 1956, à la demande du Directeur des Routes concernant l'avancement des travaux. Il rappelle cependant en préambule que « *n'ayant pas d'action directe sur l'exécution même des travaux, confiée aux Ingénieurs en Chef des départements* », il ne peut faire état que des indications fournies par ceux-ci, et donc « *sous toutes réserves* ». Nous venons de voir en effet que les « Services Ordinaires » de chaque département, représentés par l'Ingénieur d'Arrondissement, ont la maîtrise totale des chantiers, depuis les procédures d'expropriations jusqu'au contrôle des entreprises adjudicatrices, en passant par les formalités d'appels d'offres. Le rôle du Service Spécial des Autoroutes s'est borné, en amont, à arrêter le tracé, à fournir l'avant-projet et les modèles-types d'ouvrages d'art.

Ces « *réserves* » de Mothe quant aux indications fournies par les ingénieurs d'arrondissement ne seraient-elles pas l'expression d'un certain désenchantement quant à son rôle et sa fonction de chef du SSA²⁸⁸, qu'il quittera en 1958 pour devenir précisément IC en Seine-et-Oise ?²⁸⁹

Voici donc comment se présente, en février 1956, l'avancement de l'auto-route, dont les P&C envisagent encore l'ouverture à la fin de 1958 :

- de Paris à Arcueil : toutes les acquisitions sont terminées... mais l'essentiel reste à faire : démolition des « immeubles » après relogement des habitants, terrassements, ouvrages d'art dont viaduc sur la Bièvre, à terminer pour début 1958 ; c'est là le secteur le moins avancé ;

- entre Arcueil et l'embranchement de la RN 20 : toutes les acquisitions sont effectuées, quinze ouvrages d'art sont terminés, quatre autres le seront à la mi-56 ; les terrassements le seront à la fin de l'année ;

- de l'embranchement RN 20 au CD 29 (Viry-Châtillon) : toutes les acquisitions sont effectuées, trois ouvrages d'art sont en cours d'exécution, treize autres seront achevés à la mi-57 ; les terrassements (920 000 m³ !) seront achevés fin 57 ;

- du CD 29 à la RN 7 (y compris le raccordement au « contournement de Corbeil »), aucun des 19 ouvrages d'art n'est commencé, mais devraient être prêts pour fin 57 ; les terrassements le seront à la mi-58.

Parmi les ouvrages d'art terminés à la mi-57, l'un aura une durée de vie particulièrement brève : il s'agit du « pont de Montavas », sur la commune de Wis-sous²⁹⁰. Ce pont a eu les honneurs de la presse locale et même nationale, pourtant avare d'informations concernant la construction de l'Autoroute du Sud : il faut dire qu'il donnait l'occasion d'un beau « titre à scandale » :

²⁸⁷ - AN-CAC 770633-43

²⁸⁸ - selon G. Reverdy –témoignage oral / 26.09.2008- le SSA était « méprisé » par les IC, eux-mêmes extrêmement « jaloux » de leurs prérogatives.

²⁸⁹ - Cette hypothèse est confirmée implicitement par G. Reverdy : « *Je ne pense pas qu'on puisse parler d'un désenchantement, mais au contraire d'une satisfaction, car la réalisation de travaux importants est beaucoup plus intéressante et exaltante que des études en cabinet qui donnent lieu à beaucoup de critiques et de déceptions avant de pouvoir aboutir* ». (lettre du 2 Mars 2009)

²⁹⁰ - voir document 27 (p. 111)

LE SCANDALE DE WISSOUS

28-9-57
Combien cette explosion a-t-elle
coûté de millions aux contribuables ?



Document 104
« Le Républicain » 27.09.1957
(prêt G. Reverdy)

Fort heureusement, une note d'AdP²⁹¹ (Direction des Etudes et Travaux) en date du 19 septembre 1957 permet d'en savoir plus sur ce pont éphémère.

Lorsque les plans d'exécution de l'autoroute ont été dressés, en 1952/54, l'extension simultanée de l'aéroport prévoyait une nouvelle piste Est/Ouest de 3 000 m de longueur ; mais de « *nouveaux appareils longs-courriers propulsés par quatre réacteurs* » sont apparus sur le marché fin 55/début 56, et « *leurs exigences opérationnelles n'ont été connues de façon satisfaisante qu'au printemps de 1957* ». Parmi celles-ci, une piste de 3 300 m, nécessairement décalée de 600 m vers le Nord par rapport au plan primitif : ce qui contraint à un abaissement de la plate-forme de l'autoroute au droit de la future piste, alors qu'à l'origine elle suivait le terrain naturel.

Or, la construction d'un petit ouvrage de 6,60 m d'ouverture, à usage agricole, était déjà achevée ; elle avait coûté 12,2 millions de F, et sa démolition devenait inévitable. Celle-ci (6 millions), la construction d'un chemin latéral à l'autoroute (14 millions) et l'abaissement du niveau de la chaussée de l'autoroute (non chiffrée) seront prises en charge par AdP ; les terrassements et la démolition du pont ont été entrepris « *dès la fin de la période des moissons* ».

En novembre 1953, l'opération « Autoroute du Sud » était estimée à 9,5 milliards de F, et le financement prévu au titre du FSIR sur une période de cinq années (voir ci-dessus, p. 309). En avril 1957, cette somme est réévaluée à 11,05 milliards. Mais six mois plus tard, en novembre, elle est portée à 13,2 milliards²⁹² - dont 7 milliards pour le seul département de la Seine-, afin de répondre à trois nouvelles nécessités :

- le « *perfectionnement du dispositif de raccordement au Boulevard Périphérique* », en relation avec « *l'ajournement de la liaison à la place Denfert-*

²⁹¹ - AN-CAC 770633-52

²⁹² - Note de la DR au Contrôleur Financier du MTP 29.11.57 AN-CAC 770633-48

Rochereau » (voir III-A, p. 259) ;

- « longueur plus grande donnée au viaduc sur la Bièvre, comme conséquence d'une étude sur la mauvaise qualité des sols du côté sud de la vallée » (voir II-C)

- renforcement des couches de chaussées « en relation avec l'augmentation générale de la circulation lourde et la constatation des dégradations subies par les chaussées ordinaires ».

Sur ce montant de 13,2 milliards de F, 2,1 milliards sont prévus « pour 1959 et ultérieurement ». Par-delà le coût supplémentaire, les contraintes nouvelles susmentionnées mais aussi le retard dû aux difficultés du relogement sur Arcueil induisent une prolongation du chantier au-delà des délais initialement prévus.

C'est ainsi qu'en mars 1958 un député de Paris, Paul Coirre²⁹³, écrit au MTP pour lui signaler qu'étant allé sur le chantier de l'autoroute entre Paris et Longjumeau, il avait

« constaté qu'il n'y avait aucune trace d'activité ; l'aménagement en est resté à ce qu'il était l'année dernière (...). Quel que soit le problème des réductions de crédits, il me paraît navrant que la réalisation de cette voie demande si longtemps. Dans les pays étrangers, la même œuvre aurait été terminée en l'espace d'une année ».

Sans doute piqué au vif, Mothe propose au MTP la réponse suivante²⁹⁴ :

(...) Les travaux de l'Autoroute du Sud n'ont jamais été interrompus, mais se sont poursuivis par sections au fur et à mesure de la libération des terrains ; c'est ainsi que dans les communes les plus proches de Paris, à Arcueil et Gentilly, cette libération n'est totale que depuis le début de cette année, par suite de la nécessité d'assurer préalablement le relogement des expropriés. Sur le tronçon Longjumeau-Paris que vous avez visité, où depuis Villejuif la totalité des terrassements et ouvrages d'art est terminée, les travaux de chaussée sont adjugés et démarrent actuellement.

Il reste deux très importants ouvrages à exécuter : le viaduc sur la vallée de la Bièvre, et le raccordement au Boulevard Périphérique de la Ville, le premier déjà adjugé, le second en cours d'adjudication, et ce sont ces deux ouvrages qui conditionnent la possibilité de mise en service de l'autoroute, fin de l'année 1959 seulement. Corrélativement, la Ville de Paris entreprend l'aménagement du Boulevard Périphérique.

Je suis d'accord avec vous pour estimer que la durée totale est fort longue : ce sont essentiellement les délais d'expropriation et de relogement qui expliquent cette durée, mais je peux cependant vous indiquer qu'en aucun pays étranger, un travail de cette ampleur n'aurait pu s'exécuter en l'espace d'une année ni de deux. C'est ainsi que pour les deux ouvrages ci-dessus, leur seul délai d'exécution est supérieur à un an, et vous savez que nos grandes entreprises de travaux publics (car ce sont de grandes entreprises qui font ce travail) ont une réputation internationale très méritée ».

²⁹³ - Paul Coirre (1911-1989) – député RPF, puis Indépendant, de 1952 à 1958 – proche de Frédéric-Dupont (site Internet « Assemblée Nationale »)

²⁹⁴ - Lettre du 10 mars 1958 (AN-CAC 770633-48)

« *par sections, au fur et à mesure de la libération des terrains* » : nous avons vu en effet que les premiers travaux (ouvrages d'art et terrassements) ont été effectués sur des espaces libres à partir de 1953. Cette politique de chantiers « épars », en fonction de la disponibilité des emprises, a été poursuivie pendant toute la durée du chantier. Ainsi, paradoxalement, c'est le premier secteur, celui le plus proche de la capitale, qui a été construit en dernier, y compris le viaduc de la vallée de la Bièvre et même le raccordement au Boulevard Périphérique –dont les travaux ne commencent qu'en 1958 ! L'échéance s'éloigne donc officiellement maintenant, ce qui correspond d'ailleurs aux prévisions budgétaires : fin 1959.

En Seine-et-Oise, un nouveau « *programme chronologique* »²⁹⁵ -accompagné de « *prévisions de dépenses* », c'est-à-dire en réalité des appels de fonds- est établi au 23 juillet 1958 par Reverdy. Il prévoit alors l'achèvement de la liaison Paris-Corbeil/Nord, c'est-à-dire sans la traversée de la vallée de l'Essonne, « *vers Pâques 1960* » : cette fois, l'ingénieur pêche par excès de pessimisme, puisque le 12 avril 1960, c'est jusqu'à Corbeil-Sud et la RN 7 que l'autoroute sera inaugurée.

Les raisons du retard en Seine-et-Oise sont nombreuses et variées : si l'on ne pouvait bien évidemment rencontrer là les mêmes problèmes de relogement que dans la Seine, on trouve cependant, pêle-mêle, les conditions météorologiques défavorables, les difficultés de procédure liées aux expropriations, un premier appel d'offres infructueux... mais surtout des difficultés techniques : sols rocheux (Morsang), tourbeux, (vallée de l'Essonne), argileux (coteau d'Ormoys), d'où des travaux de drainage imprévus et des « *effondrements généralisés de talus en déblais dans l'argile verte* », sources d'importants dépassements financiers.

Reverdy établit une nouvelle « *situation et prévision des dépenses* » six mois plus tard, au 1^o janvier 1959²⁹⁶, à l'intention de son Ingénieur en Chef (c'est maintenant Mothe).

En ce qui concerne les expropriations, il s'attend à ce que l'ancienne estimation de 675 millions soit largement dépassée, du fait du rejet attendu de son pourvoi en cassation (et même bien au-delà de ce qu'il craint alors : voir p.). Les terrassements, effectués maintenant à 75%, ont donné lieu à des suppléments continuels, passant d'une estimation à 1 655 millions en octobre 1957 à 2 055 millions ; par contre, les dépenses pour les ouvrages d'art sont restées conformes aux prévisions, voire même inférieures, et une économie notable a été réalisée avec la suppression du saut-de-mouton final du raccordement à la RN 7²⁹⁷. Les chaussées, construites à 50 %, ont connu une hausse considérable, passant de 6 000 F à 8 000 F le m² ; enfin, parmi les « *dépenses diverses* » : 70 millions pour

²⁹⁵ - AD 91 1502 W 53

²⁹⁶ - AD 91 1502 W 53

²⁹⁷ - Cette suppression est décidée en mai 1957, à un moment où « l'impasse budgétaire » -qui, à l'autre extrémité de l'autoroute, a raison de la « pénétrante Denfert-Rochereau » : voir p. 259– contraint à des économies. Le raccordement minimal réalisé se révélera extrêmement dangereux, et un saut-de-mouton sera finalement construit quelque deux décennies plus tard. (A contrario, dès juillet 1953, en raison de « l'augmentation de l'intensité de la circulation », Mothe avait demandé à la DR de prévoir des sauts-de-moutons au raccordement de la branche RN 20 avec celle-ci, à Massy : voir p. 111).

les barrières de sécurité, 80 millions pour les plantations et la signalisation, 100 millions pour l'engazonnement des talus et des terre-pleins (mais « aucune dépense n'a jamais été prévue pour les clôtures, le téléphone, l'éclairage, les installations fixes »...). L'estimation minimale atteint alors 8 300 millions pour la seule Seine-et-Oise, « soit 500 millions de plus que l'autorisation de programme annoncée », et cela risque de ne pas suffire, dit-il, pour construire intégralement les deux chaussées.



Document 105

La traversée de Savigny et de la vallée de l'Orge

Cliché Durандаud 1957 - AD 91 1236 W 39

Au premier plan, Morsang et l'Orge ; au milieu, le chemin de fer ; puis le lotissement de Savigny. A gauche, les taches boisées sont les parcs de Grand-Vaux et de Sillery.



Document 106

Le terrassement de l'autoroute arrive à Viry-Châtillon

Cliché Durандаud 1957 - AD 91 1236 W 39

Transversalement, le CD 29. Au fond, Grigny et la cité (alors américaine) des « Blancs-Manteaux ». A droite, les « pylônes » (TSF)

Le trait transversal boisé est l'aqueduc de la Vanne.



Document 107

Le terrassement dans la côte de Morsang

Cliché Viguiier 1957 - AD 91 1236 W 48

Gros blocs de meulière (le plateau proche était jusqu'à la Seconde Guerre Mondiale une zone d'exploitation intensive de la meulière)



Document 108

La traversée de la vallée de l'Essonne

Cliché Durандаud 1959 - AD 91- 1502 W 45

A droite, la rivière et la route déviée ; le remblai transversal, au milieu des marais ; à gauche, la voie ferrée Corbeil-Malesherbes (sans le pont), et le coteau d'Ormoy, très argileux.

Le travail des entreprises adjudicataires est suivi et contrôlé étroitement par les ingénieurs TPE chargés des cinq subdivisions d'Etudes et Travaux, correspondant aux différents « lots » ; ceux-ci doivent rendre compte régulièrement à l'ingénieur d'arrondissement Reverdy, qui met en œuvre les directives reçues de l'Ingénieur en Chef de Buffévent:

« Je bénéficiais d'une grande liberté, l'IC n'intervenant que pour entériner les propositions des ingénieurs d'arrondissement et pour correspondre avec l'autorité supérieure. Il réunissait tous les mois à son bureau tous ses ingénieurs d'arrondissement, pour les entendre, répondre à leurs questions et leur donner des instructions si nécessaire.

Il était très pénétré de la supériorité de la Seine-et-Oise sur tous les autres départements, et très mécontent de tout échec, si petit soit-il, et c'est pourquoi il n'appréciait pas du tout que l'on fasse des innovations dont le succès n'était pas assuré, au lieu de suivre toujours des techniques éprouvées.(...)

Il y a eu une adjudication très importante pour les chaussées, où étaient en compétition les chaussées noires classiques et les chaussées en béton, et qui fut emportée par ces dernières, à la grande satisfaction de M. de Buffévent, qui en avait été le premier réalisateur sur l'Autoroute de l'Ouest (...)²⁹⁸ »

Il transmet régulièrement des notes de recommandations²⁹⁹, exigeant –non sans peine- des comptes-rendus systématiques d'avancement du chantier. Deux extraits : 20 décembre 1957 (à l'ingénieur chargé de la 4^o subdivision) :

« Depuis plusieurs mois, je n'ai pas reçu le moindre compte-rendu de chantier (...). Il m'importe maintenant d'être d'autant plus précisément informé que des délais stricts sont à respecter en 1958 pour assurer une bonne coordination des travaux de terrassements généraux, de déviations de chemins départementaux et de construction de chaussées. C'est pourquoi, à partir du 1^o janvier 1958, je vous prie de me faire adresser chaque lundi par les surveillants de chantier un compte-rendu sommaire rédigé selon les modèles ci-joints (...) »

26 septembre 1959 (aux ingénieurs des 2^o, 4^o et 5^o subdivisions) :

« Les envois de comptes-rendus hebdomadaires de chantier ne fonctionnent pas en général d'une façon satisfaisante (...). Le but de ces comptes-rendus est simplement de me tenir au courant de la marche générale du chantier et des faits principaux qui auraient pu se produire. Ils doivent donc être simples, ne pas comporter plus de renseignements numériques qu'il n'en est demandé et surtout m'être transmis rapidement (...). Or, je n'ai pas reçu de comptes-rendus du 4^o lot depuis le 10 août, ni de comptes-rendus du 5^o lot depuis le 31 août (...) »

La durée du chantier, le coût global de l'opération, le nombre d'entreprises

²⁹⁸ - témoignage écrit de G. Reverdy (lettre du 2 mars 2009)

²⁹⁹ - AD 91 1502 W 53

concernées et de personnels mobilisés rendent le contrôle de l'ensemble particulièrement complexe.

Le MTP commence cependant à s'inquiéter d'une possible date de mise en service de l'autoroute, et le 4 avril 1959 envoie une note à ce sujet aux deux Services Ordinaires concernés. La réponse de la Seine-et-Oise³⁰⁰ fournit un état des travaux en avril 1959 dans son secteur : les chaussées sont construites jusqu'à Savigny, les trois lots suivants vont être adjugés,

« avec date limite d'achèvement : 30 mai 1960. Il reste encore, au-delà de l'Essonne, beaucoup de travail : pont sur le chemin de fer, ponts sous les RN 191 et 448, tous les terrassements et les chaussées ».

Autrement dit, tout reste à faire... et à cette date-là, l'autoroute est largement inachevée à ses deux extrémités. Une date-butoir est proposée : 30 mai 1960. Mais pourra-t-elle être respectée ?

Au même moment est dressé un « *Etat des dépenses faites et à faire* » -un tableau sur quatre feuilles grand format-, fournissant, poste par poste, tous les chiffres pour la Seine-et-Oise entre 1953 et 1958 (mais contrairement à ce que pourrait laisser supposer le titre, les colonnes « *Prévisions* » pour 1959 et 1960 sont vides). Il laisse apparaître notamment que le relogement des expulsés (peu nombreux, il est vrai, en Seine-et-Oise) a coûté 12,5 millions ; chacun des 43 ouvrages d'art étant chiffré, on constate que l'échangeur de Chilly-Mazarin, couplé avec la déviation du CD 118, a coûté 280 millions, tandis que celui de Savigny, tout aussi complexe, seulement 82 millions ; mais le pont sur le chemin de fer, à Savigny également, 203 millions.

L'essentiel des paiements aux entreprises a été acquitté par l'arrondissement de Corbeil (4 241 millions), à rapprocher des 17 millions acquittés par le SSA : ce qui confirme le rôle de « bureau d'études » de ce service, l'exécution étant confiée aux « Services Ordinaires » des P&C (voir lettre du MTP à l'IC-SSA du 6 février 1950, p. 75). A noter les 343 millions de « *versements à la SNCF* » : en effet, les travaux sur ou sous les voies ferrées sont pris en charge par celle-ci, mais remboursés ensuite par les P&C.

³⁰⁰ - AN-CAC 770633-43



Document 109
La construction du pont sur le chemin de fer à Savigny
Cliché Viguière AD 91 – 1236 W 51



Document 110
La construction de la chaussée en béton
Cliché Viguière AD 91 – 1236 W 51



Document 111
L'échangeur de Chilly-Mazarin (Nord : à gauche)
Cliché Durандаud - Sept. 1959 AD 91 - 1502 W 41
A gauche, l'ancien parc du château ; à droite, la Grande Ceinture



Document 112
L'échangeur de Savigny (Nord : en bas à droite)
Cliché Durандаud - 26.07.1960 AD 91 - 1502 W 42
Au premier plan, le lotissement du Plateau ; en haut, Petit-Vaux, avec son moulin – Remarquer les maisons subsistant au milieu de l'échangeur.

B – Des expropriations coûteuses

Les terres à exproprier sur les communes proches de Corbeil, et donc touchées par l'extrémité Sud de l'autoroute, entre Evry-Petit-Bourg et Le Coudray-Montceaux, font l'objet d'estimations par les Domaines au début de 1956. Six propriétaires importants –dont Hippolyte Panhard, la Société des Papeteries Darblay, les consorts Pastré...- se préparent à la résistance et choisissent le même avoué, Maître Haber à Corbeil, pour défendre leurs intérêts. Celui-ci écrit³⁰¹ le 21 août 1956 aux experts de l'Administration, chargés de négocier des accords amiables :

³⁰¹ - AD 91 1502 W 13

« Les chiffres d'indemnités qui ont été proposés à mes clients ne sont pas susceptibles de leur donner satisfaction : il semble que la réparation de certains préjudices n'ait pas été envisagée.

La construction de l'autoroute entraîne non seulement la dépossesion de parcelles de terrain, mais entraîne au surplus une dépréciation importante des propriétés traversées ; il ne semble pas que vos propositions tiennent compte de ces éléments ».

L'Ingénieur TPE chargé de la 5^o Subdivision n'est pas loin de comprendre la position des propriétaires expropriés³⁰² :

« Il est incontestable que l'obligation d'emprunter des ouvrages de franchissement en nombre limité entraînera des difficultés d'exploitation des terrains agricoles, des allongements de parcours, ainsi que d'autres sujétions difficilement appréciables. Nous ignorons si les indemnités estimées par le Service des Domaines tiennent compte de ces troubles de jouissance (...) »

Les Commissions Arbitrales d'Evaluation fixent en 1956 et 1957 des montants d'indemnités en hausse conséquente. Cinq expropriés font cependant appel, de même que leurs locataires. Le Tribunal Civil de Corbeil ordonne des expertises, et à cette fin désignent trois experts, mais les P&C se pourvoient en cassation contre ces désignations dont ils mettent en doute l'impartialité. C'est l'objet d'un premier rapport³⁰³ de Reverdy, le 18 février 1958.

L'Ingénieur justifie ses pourvois en cassation par les « réserves très sérieuses » qu'il nourrit à l'encontre des experts désignés :

« les désignations des experts ont fait l'objet de jugements de la part du tribunal de Corbeil-Essonnes sans que celui-ci ait cherché l'accord des parties, alors que l'Administration aurait eu à ce sujet les réserves les plus sérieuses à faire. (...) L'un des experts désignés était exproprié sur une autre commune pour les travaux de l'Autoroute du Sud ; un autre, dans des affaires précédentes, avait présenté des conclusions si extravagantes que le Tribunal avait dû lui-même les réduire de plus de moitié dans son jugement d'appel. »

Ces experts remettent leur mémoire en février 1958 ; celui-ci confirme les craintes de l'I-P&C, qui en relève les inexactitudes et ajoute quelques précisions :

- deux propriétaires ont entre-temps traité à l'amiable avec l'Administration, seuls leurs locataires maintiennent leur appel ;

- tous les chemins publics rencontrés, « y compris des chemins ruraux en très mauvais état », seront dotés d'ouvrages de franchissement ;

- un remembrement partiel devrait permettre aux deux fermes Pastré³⁰⁴ (sur Evry-Petit-Bourg) de disposer de terres situées d'un même côté de l'autoroute ;

³⁰² - Rapport du 10.09.56 (AD 91 1502 W 13)

³⁰³ - AN-CAC 770633-48

³⁰⁴ - famille de négociants marseillais - les terres Pastré seront acquises par le District d'Ile-de-France en 1968 en vue de la construction de la ville nouvelle d'Evry

- l'Administration a tenu compte de la dépréciation des terres non-expropriées, puisqu'elle a augmenté sensiblement ses propositions : exemples :

M. Pierre Pastré, propriétaire	de 6,5 millions	à 9,8 millions ;
M. M..., locataire de M. Panhard	de 2 millions	à 4,5 millions ;
M. D..., locataire de M. Piketty	de 600 000 F	à 1,8 million.

mais ces montants sont d'ores et déjà portés respectivement à 28 millions, 5,5 millions et 3,6 millions par la Commission Arbitrale (soit, dans le dernier cas, une multiplication par six du montant de l'indemnité !)

Malgré ces fortes réévaluations, les montants restent très en-dessous des prétentions des intéressés : ainsi, M. Pierre Pastré demande 39 millions, M. M... 11 millions.

Les jugements du Tribunal sont rendus en juillet 1960 : trois mois après l'ouverture de l'autoroute. C'est l'objet d'un second rapport³⁰⁵ de Reverdy, sous-titré : « *Demande d'une autorisation de programme complémentaire* ».

Certes, l'ingénieur sait qu'il ne peut commenter la décision de justice... mais les chiffres qu'il cite parlent d'eux-mêmes :

« Le Tribunal de Corbeil vient de rendre ses jugements dans les affaires qui étaient venues en appel auprès de lui et qui concernaient la plus grande partie des terrains expropriés pour la partie sud de l'Autoroute du Sud. (...)

Pour l'ensemble de ces affaires, nous avons formé des pourvois en cassation tendant à (récuser) les experts dont nous connaissons la façon générale de procéder, d'après leurs précédentes interventions dans les expropriations de l'autoroute. Malheureusement, au terme de longues discussions, il est apparu que ces pourvois en cassation n'étaient pas recevables, et le Tribunal a rendu ses propres jugements, consécutifs aux appels interjetés par les expropriés à la suite des décisions de la Commission Arbitrale, qui ne les satisfaisaient pas.

(sommes totales consignées après C. A. : 692 786, 73 NF
jugts d'appel : 2 148 217, 21 NF
reste à payer : 1 455 430, 48 NF)

Dans tous les cas, comme précédemment, le jugement d'appel a entériné très sensiblement les estimations des experts, sans aucune mesure avec les précédentes estimations de la Commission Arbitrale. A titre d'exemples :

- le préjudice cynégétique³⁰⁶ attribué aux consorts PASTRE, qui avait été estimé comme inexistant par le Service des Domaines, fixé à 24 000 NF par la CA et à 160 170 NF par le jugement d'appel ;

- indemnités dues à M. L..., qui avaient été estimées à 23 000 NF

³⁰⁵ - AN-CAC 770633-47

³⁰⁶ -comprendre : compensation de la perte de la possibilité de chasser sur les terres traversées par l'autoroute

par le Service des Domaines, et à 46 800 NF par la CA : le jugement lui a attribué 457 968 NF. »

Les sommes proposées par les Commissions Arbitrales se trouvent ainsi (globalement) multipliées par trois... et beaucoup plus dans les deux exemples cités : l'indemnité passe de zéro à 160 070 NF dans le premier cas, et dans le second, l'estimation des Domaines se retrouve multipliée par vingt !

Avec quelques dépenses imprévues supplémentaires, c'est ainsi une rallonge de 1,55 millions de NF que demande l'ingénieur au MTP...

On peut assurément s'étonner avec lui -car on devine sa perplexité...- de ces largesses du Tribunal de Corbeil, aux frais de l'Etat, en faveur du monde des propriétaires terriens et gros exploitants des environs !

C – L'inauguration, enfin !

A la suite d'un tableau³⁰⁷ établi en juin 1959 par l'Union Routière de France portant comme titre « *La situation des autoroutes au 1^o janvier 1959* », il est précisé :

« Dans la seule année 1958, 150 km d'autoroutes ont été mis en service en Allemagne, 160 km en Italie, 130 en Autriche, 30 aux Pays-Bas et 20 en Belgique.

Aucun kilomètre d'autoroute n'a été ouvert à la circulation en France dans l'année 1958, et aucun ne le sera en 1959 ».

C'est dire si l'inauguration de l'Autoroute du Sud Paris-Corbeil, prévue pour 1960 –peut-être en plusieurs tronçons, entre janvier et juillet-, est attendue avec impatience par le monde de l'automobile, à commencer par les usagers.

Le 9 juin 1959 est organisée une visite des chantiers de l'autoroute³⁰⁸, en présence du ministre Robert Buron, d'un grand nombre de personnalités et de la Presse. Lors du banquet, le président de l'URF G. Gallienne s'élève contre « *la réduction systématique des crédits routiers* », malgré la création du FSIR en 1951 ; il souligne le développement de la circulation automobile depuis la Libération et la place en France de l'industrie du même nom, et appelle au lancement d'un programme de 4 500 km d'autoroutes à réaliser en quinze ans (soit une dépense annuelle de 50 milliards, en sus des 40 milliards nécessaires aux travaux sur le réseau routier existant).

R. Buron lui répond en évoquant « *les besoins du pays en matière de reconstruction* », « *la qualité exceptionnelle du réseau français d'avant-guerre* », et enfin –franchise louable, quoique alambiquée...- « *la facilité extrême de la préhension*

³⁰⁷ - AN-CAC 770633-43

³⁰⁸ - CR : AN-CAC 770633-43

des usagers de la route au point de vue fiscal ». Il annonce cependant une « *majoration substantielle* » des crédits routiers en 1960 (25 milliards, contre 7,5 milliards en 1957 et 1958).

« *M. Buron a dit sa conviction que, dans la stabilité gouvernementale retrouvée, les problèmes de la route pourraient enfin recevoir dans un proche avenir des solutions satisfaisantes, « l'une des conditions essentielles pour que notre Pays joue son rôle dans le monde moderne étant qu'il soit doté de moyens de transport modernes, avec une infrastructure moderne ».*

Cette « *stabilité gouvernementale retrouvée* » est celle de la toute jeune Cinquième République, dont on a bien souvent souligné les nombreuses occasions qui lui ont été fournies d'inaugurer les réalisations de la république défunte, de Tancarville à Serre-Ponçon, sans oublier le « France »... et l'Autoroute du Sud...

Le 17 février 1960 a lieu une conférence³⁰⁹ à la Direction des Routes ; sont notamment présents les I-P&C en charge de la construction de l'Autoroute du Sud : Bideau et Dreyfus pour la Seine, Mothe et Reverdy pour la Seine-et-Oise. « *La date officielle de fin de travaux pour les entrepreneurs doit rester ferme pour le 1^o avril 1960* » : mais on admet qu'il est plus réaliste d'envisager une mise en service pour le 15 avril (« *Vendredi Saint, ce qui permettra d'utiliser l'autoroute pour les fêtes de Pâques* »). L'inauguration pourrait avoir lieu en mai ; l'organisation matérielle en sera confiée aux cabinets ministériels.

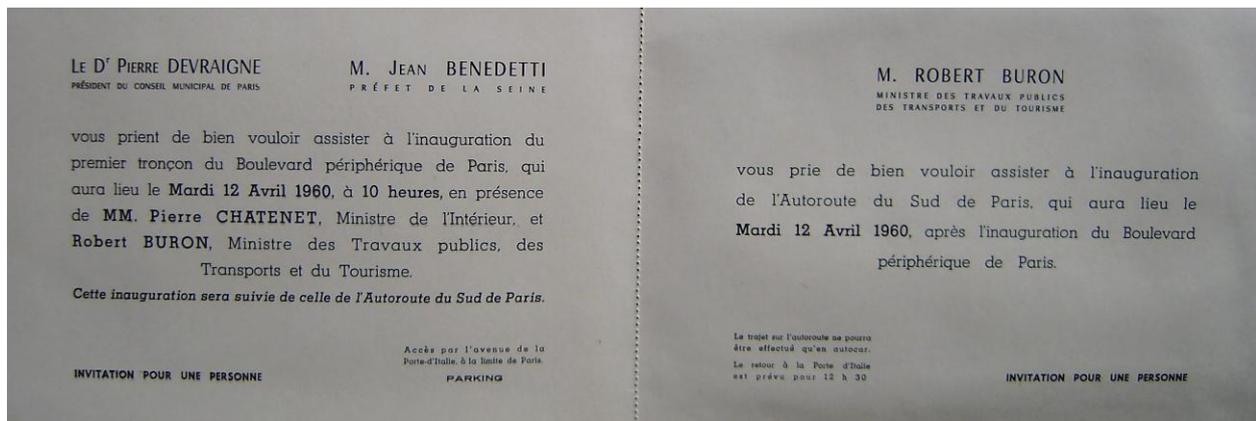
Finalement, les travaux sont poussés sur l'ensemble du chantier –les entreprises n'ayant aucune envie d'essayer des pénalités pour retard- et l'inauguration est fixée au 12 avril 1960 ; l'ouverture au trafic le lendemain à 12 heures.

Les cabinets établissent plusieurs listes de personnalités à inviter : plusieurs centaines au total. On retrouve là les noms de tous les ingénieurs, techniciens et hauts fonctionnaires ayant travaillé sur le projet, ou ayant eu à en connaître ; les responsables d'organismes ou services publics concernés de près ou de loin³¹⁰ : la Cité Universitaire, la RATP, EDF, la SNCF, les OPI-HLM, Aéroport de Paris... ; les représentants professionnels des Travaux Publics et du Bâtiment ; les associations et firmes routières et touristiques (Touring-Club, Automobile-Club, URF, Guide Michelin...)

Mais pour l'historien, la liste la plus intéressante parmi ces invités est celle de tous les anciens ministres des Travaux Publics encore vivants : on trouve là les noms de cinq ministres de la Troisième République (dont E. Daladier, H. Queuille ...) et onze de la Quatrième (dont Jules Moch, A. Pinay, J. Chaban-Delmas...). Ce qui est une façon intelligente de manifester la « continuité de l'Etat », à travers ses différentes incarnations républicaines.

³⁰⁹ - CR : AN-CAC 770633-45

³¹⁰ - et que nous avons rencontrés au fil de ces pages...



Document 113 Carton d'invitation à l'inauguration du Boulevard Périphérique et de l'Autoroute du Sud
Prêt G. Reverdy

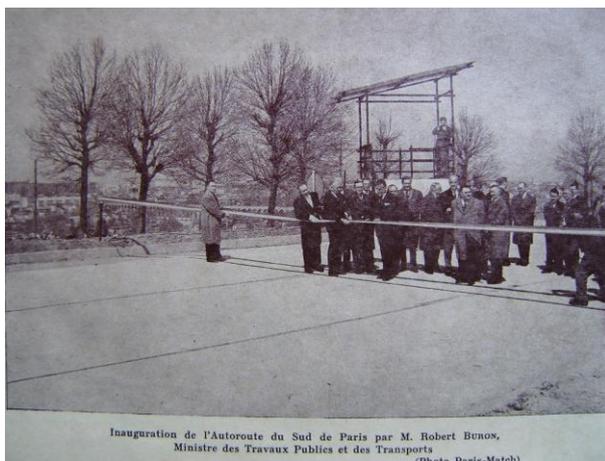
En même temps, des lettres de félicitations sont envoyées par le MTP aux principaux artisans de cette « remarquable réalisation française » ; ainsi, celle envoyée à G. Reverdy³¹¹, et signée par R. Buron :

« L'Autoroute du Sud comptera au nombre des réalisations qui honorent l'Administration des Travaux Publics et le Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

A l'occasion de la mise en service de ce magnifique ouvrage, dont il m'est signalé que vous avez été l'un des principaux artisans, je tiens à vous exprimer mes remerciements pour votre contribution à la tâche commune, et à vous décerner personnellement les éloges que justifient les qualités professionnelles dont vous avez donné la mesure. »

On peut penser que l'envoi très large de cartons d'invitation – y compris à la Presse locale et nationale – a assuré en même temps la diffusion de l'information relative à la prochaine ouverture de l'autoroute. C'est sans doute pourquoi le MTP attend le 11 avril pour en communiquer officiellement à la Presse les dates d'inauguration (le lendemain !) et de mise en service. En raison de travaux de parachèvement, la vitesse sera temporairement limitée à 90 km/h, et même 40 km/h aux abords de Paris. Le communiqué rappelle également les règles du trafic sur autoroute (il est vrai que les Français manquent alors d'expérience en ce domaine) : pas de « piétons, cyclistes et cyclomotoristes » ; interdiction de stationner ; usage des bornes téléphoniques de secours...

³¹¹ - non communiquée par l'intéressé, mais : AN-CAC 770633-44



Document 116
*L'inauguration de l'Autoroute du Sud
 (au niveau de la Redoute des Hautes-Bruyères)
 Prêt G. Reverdy*



Document 117
*Un morceau du ruban que Robert Buron est en train de
 couper sur la photo de gauche
 Prêt G. Reverdy*

Cependant, dans les bureaux ministériels –et en premier lieu, celui des Finances- on réfléchit déjà à la mise en place du péage : on l'envisage lors du prolongement de ce premier tronçon, mais sans doute en incluant celui-ci dans le dispositif : on parlera d'installer les barrières à Orly, à Savigny, puis à Corbeil... Dans l'immédiat, afin de préparer les usagers à ces futures dispositions, forcément impopulaires, le MTP installe (ou projette d'installer ?) des panneaux « *indiquant que l'Autoroute du Sud est exploitée provisoirement sans péages au-delà de Savigny-sur-Orge* ». Il précise³¹² :

« *La pose de panneaux aura un effet plus psychologique que juridique puisque la nouvelle rédaction de l'article 4³¹³ nous permettra de décider à tout moment la perception de péages sur une autoroute déjà construite* ».

Mais le Ministre de l'Intérieur, disposant sans doute d'antennes plus sensibles que celles du MTP, mettra en garde celui-ci³¹⁴ contre une décision qui ne pourra que créer des difficultés :

« (...) *je me dois, dès à présent, de vous faire part des objections qui me paraissent devoir être soulevées.*

L'ensemble de la population parisienne a pris l'habitude de circuler librement sur l'autoroute et considère en pratique que la liberté de son usage est un fait acquis ; la perception de péages au droit de la RN 446³¹⁵ ne manquera pas de provoquer des protestations qui concerneront aussi bien les usagers des week-ends, utilisateurs de l'autoroute et de la RN 7 pour gagner la forêt de Fontainebleau, que les populations de Seine-et-Oise ou de

³¹² - Note DR 19.04.60 (AN-CAC 770633-43)

³¹³ - de la loi du 18 avril 1955, relative aux autoroutes

³¹⁴ - Lettre du 8 juin 1962 (AD 91 1502 W 225)

³¹⁵ - c'est-à-dire au Nord de Corbeil-Essonnes

Seine-et-Marne, tributaires de cette autoroute pour la commodité des migrations quotidiennes qu'elles effectuent au titre de l'emploi.

Il serait facile, sans doute, pour ces populations d'utiliser la RN 7 dans la traversée de Corbeil, afin d'éviter le versement des droits de péage, mais il semble que cette utilisation va à l'encontre du principe même de l'autoroute qui vise à dégager l'accès à la capitale, les utilisateurs de la RN 7 étant conduits à subir les vicissitudes de la traversée de Corbeil-Essonnes.

Au surplus, la fermeture de la bretelle de raccordement à la RN 448³¹⁶ va créer une gêne sérieuse pour tous ceux qui veulent se rendre vers Milly-la-Forêt. (...)

Il eût paru à mon sens, sur le plan psychologique, plus opportun, et sur le plan fonctionnel, plus réaliste, de s'en tenir à la notion actuelle de liberté de la totalité de la section d'autoroute construite à ce jour (...) l'entretien des 7 km en question³¹⁷ étant d'ailleurs à la charge de l'Etat (...) »

Une finesse d'analyse et une hauteur de vue qui méritent d'être relevées...

Parallèlement à ces fortes divergences de vues entre deux grands ministères –Finances et Intérieur-, se développe en 1962-63 une vaste fronde de l'ensemble des élus des communes concernées, bien relayée par la Presse : ceux-ci obtiendront le rejet du péage beaucoup plus loin que ne le souhaitait le Ministre des Finances de l'époque (V. Giscard d'Estaing), c'est-à-dire au niveau de Rungis : il sera installé au-delà des limites de la Seine-et-Oise, à Fleury-en-Bière.

Mais en attendant, le 13 avril 1960, les Parisiens peuvent enfin s'élancer en toute liberté vers la forêt de Fontainebleau -ou pousser plus loin vers le soleil...



Document 118
« Le Journal du Dimanche »
22 mai 1960
Prêt G. Reverdy

³¹⁶ - il s'agit de l'échangeur de « Corbeil-Sud », ou « Plessis-Chenet », dont la fermeture était envisagée avec le prolongement de l'autoroute (mais qui sera maintenu en raison de l'ampleur des protestations)

³¹⁷ - ces « 7 km » correspondent au « contournement de Corbeil-Essonnes »

Chapitre IV

CORBEIL - URY (1953 – 1964) : A TRAVERS LA FORET DE FONTAINEBLEAU

Lorsqu'en 1960 est inauguré le tronçon Paris-Corbeil, il y a bien longtemps déjà –depuis 1953 précisément - que les Ponts et Chaussées réfléchissent et travaillent à son prolongement. Le découpage des chapitres de ce mémoire est donc davantage géographique que chronologique, puisque l'étude et même la construction des deux tronçons de l'Autoroute du Sud en Région Parisienne sont en partie simultanées.

Par ailleurs, ainsi qu'il a déjà été précisé dans l'introduction, Ury ne constitue pas une étape marquante dans l'histoire de la construction de l'Autoroute du Sud -et M. Georges Reverdy a bien voulu me le rappeler lorsque je lui ai présenté ce sujet de mémoire : comme on le verra plus loin, il s'agit en réalité du tronçon Corbeil-Nemours, et à l'origine du projet, aucune sortie n'était même prévue à Ury. Cependant, j'en ai fait le terme de mon étude parce que c'est la première sortie après la forêt de Fontainebleau... dont je tenais à traiter la difficile traversée.

En effet, il est manifeste que les responsables des P&C n'entrevoient pas, au moment où est décidé le prolongement de l'autoroute Paris-Corbeil, les énormes difficultés que celui-ci va rencontrer. Il s'agit d'abord pour eux de faciliter l'accès à la ville de Fontainebleau et à la forêt qui l'entoure, mais en même temps d'initier la première grande « autoroute de liaison » française, dont on pressent la nécessité. Or, ces deux finalités se heurtent à un obstacle de taille : précisément ce massif de Fontainebleau, repaire de « *botanistes, excursionnistes, grimpeurs de la région et initiés des cavernes*³¹⁸ », et dont les « bornages³¹⁹ » sont des villages résidentiels pour des Parisiens argentés et munis de relations.

Dans la première partie de ce chapitre, nous verrons comment a évolué, sous diverses pressions, l'approche de la forêt, et le raccordement vers la ville de Fontainebleau ; dans la deuxième et la troisième, correspondant à des phases chronologiques caractérisées par un changement d'échelle de la controverse, la traversée du « massif » proprement dit en direction de Nemours.

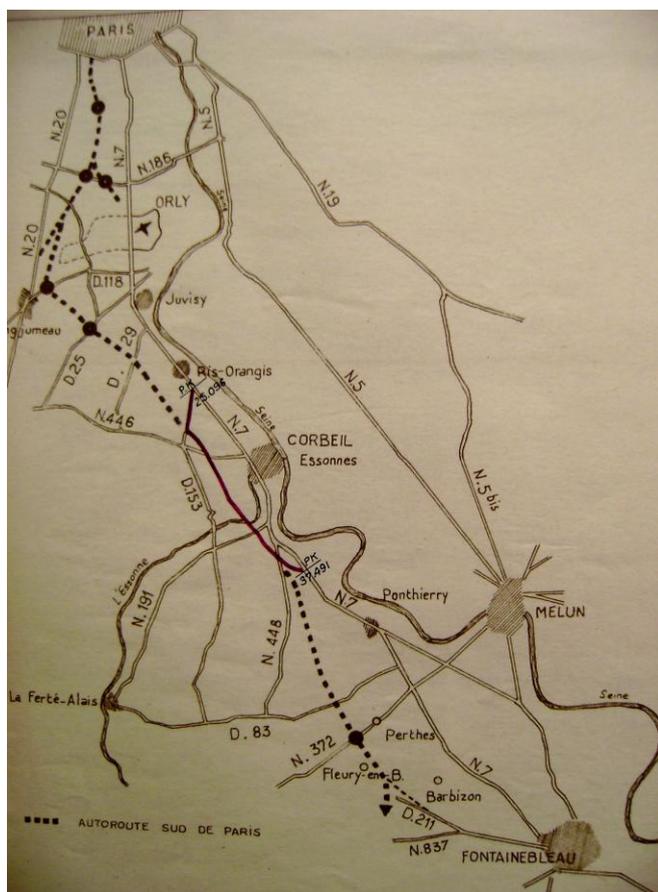
³¹⁸ - P. Arribehaute (note du 3.05.56) (AN-CAC 771464-31)

³¹⁹ - terme local désignant les villages du pourtour de la forêt

A – Comment aborder la forêt ?

Nous avons vu dans le chapitre I-B-d (« Vers l'autoroute Paris-Lyon ») que le premier prolongement de l'autoroute telle qu'elle avait été tracée en 1952 a consisté en l'intégration du « contournement de Corbeil », ce qui en reportait l'extrémité de Ris-Orangis au Plessis-Chenet (« Corbeil-Sud »). C'était là l'idée de l'IC-P&C de Seine-et-Marne Pierre Arribehaute³²⁰ : mieux valait construire en direction de Fontainebleau une « voie autoroutière » entièrement nouvelle plutôt que, comme envisagé jusque-là, des déviations coûteuses tout le long de la RN 7 (Ponthierry, Chailly-en-Bière).

Pour Arribehaute, un tracé s'imposait : « *L'itinéraire tout indiqué passe au Nord de Macherin pour arriver à Fontainebleau par la RN 837* »... et il ajoutait, sans doute imprudemment : « ... (ce qui) *ne semble pas devoir soulever d'objection des diverses sociétés amies de la Forêt* ».



Document 119
AD 91 – 1502 W 12
Trait rouge : le « contournement de Corbeil »
En bas, en pointillé : le prolongement vers Fontainebleau, se raccordant au CD 11 (et non 211) à Macherin

Cette proposition est adoptée par la conférence du 6 novembre 1953 (voir p. 89)³²¹, et le SSA s'en voit confier l'étude, en liaison avec les Ingénieurs en Chef départementaux : on s'oriente alors, dans un premier temps, vers la construction

³²⁰ - Lettre du 15.09.53 à Mothe (AN-CAC 771464-31)

³²¹ - CR : AN-CAC 780154-22

d' « *une seule chaussée unidirectionnelle vers Paris* » et, « *en deuxième étape, d'une autoroute de type parfait* ». Dans son étude du 30 décembre 1953³²², Mothe envisage cependant l'acquisition immédiate pour une plate-forme de 30 m, car « *les terres sont souvent de faible valeur culturelle* » : encore que « *c'est un luxe qui se paie dans les ouvrages d'art* »... L'ensemble, d'une longueur de 18 km, est estimé à 735 millions de F, et « *peut être aisément terminé pour fin 1957* », c'est-à-dire à peu près en même temps que le premier tronçon (du moins dans les premières prévisions).

Enfin, dans son rapport³²³ du 22 juin 1954, Mothe précise : « *Si dans l'avenir il apparaissait nécessaire de poursuivre l'autoroute en direction de Lyon, il serait aisé de le faire en utilisant le tracé présenté, dont la continuation vers le Sud serait possible en contournant la Forêt par l'Ouest, sans l'altérer ni la couper* ». L'idée du prolongement vers Lyon de cette autoroute conçue jusque-là comme une autoroute « de dégagement » apparaît dès 1954; elle figure d'ailleurs dans la DM du 6 décembre 1954³²⁴ (voir p 91-92) , qui « prend en considération » le prolongement de l'Autoroute du Sud de Paris en direction de Fontainebleau à partir du CD 29 (Viry-Châtillon), c'est-à-dire en incluant le « contournement de Corbeil-Essonnes ».

a – La résistance victorieuse de Macherin

En quoi consiste « *l'itinéraire tout indiqué* » que Arribehaute fait adopter sans véritable contestation en 1954 ? (voir plan sur page suivante)

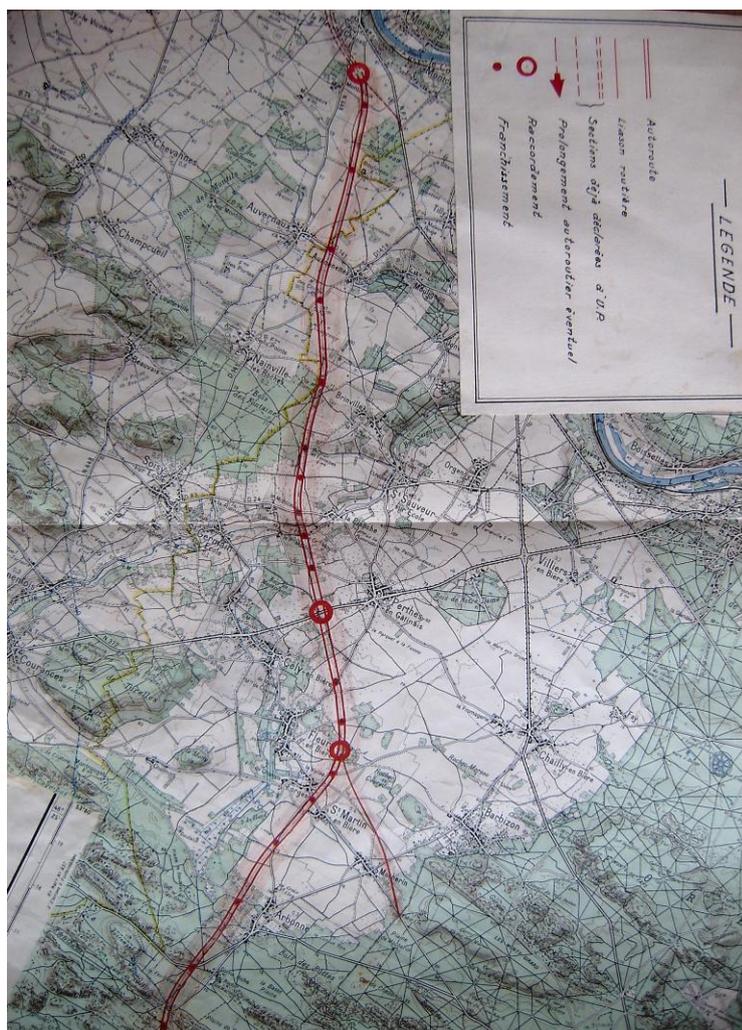
Passant dès le Plessis-Chenet sous le « saut-de-mouton » de la bretelle de raccordement à la RN 7, le nouveau tronçon d'autoroute se dirige plein Sud, à cheval sur la limite des deux départements de Seine-et-Oise et Seine-et-Marne. Trois communes de Seine-et-Oise sont concernées : Le Coudray-Montceaux (hameau du Plessis-Chenet), Auvernaux et Nainville-les-Roches : il s'agit de communes rurales, au sol riche mais humide ; d'importants travaux de drainage y ont été effectués au XIX^e siècle. A la sortie des bois de Nainville, l'autoroute atteint la vallée de l'Ecole, à proximité de Saint-Germain-sur-Ecole : c'est là la seule dénivellation du parcours. Puis elle remonte sur la plaine de la Bière, passe entre Cély-en-Bière et Perthes-en-Gâtinais – un échangeur est prévu avec la RN 372- et contourne Fleury-en-Bière par l'Est.

L'autoroute s'arrête alors, dans l'attente d'un prolongement, et laisse la place à une « *liaison routière* » qui contourne le hameau de Macherin (commune de Saint-Martin-en-Bière) et rejoint le petit CD 11 : c'est la « *bretelle de Macherin* » dont il sera amplement question maintenant. Ce CD 11 rejoint rapidement la RN 837 (route Etampes-Fontainebleau), à 7 km de la ville royale.

³²² - Lettre à Arribehaute AN-CAC 771464-41

³²³ - AN-CAC 780154-23

³²⁴ - AN-CAC 780154-22



Document 120
 Fond de carte : IGN 1 / 50 000°
 AN-CAC 780154-25

Ce plan montre la « bretelle de Macherin », en bas à droite, et le prolongement vers Nemours à travers la forêt.

Cet itinéraire, parallèle à la RN 7, est effectivement le plus court jusqu'à cette ville, mais s'arrête à l'entrée de la forêt : ce qui suppose une « adaptation » du réseau routier existant au futur trafic induit par l'autoroute. C'est là l'une des futures pierres d'achoppement de ce projet de tracé.

La lettre ministérielle du 6 décembre 1954⁷ à l'IC-SSA, notifiant la prise en considération du prolongement, le décrit en ces termes :

« (...) il se situerait en terrain plat, sans autres difficultés que la traversée des voies de terre rencontrées. Les travaux n'entraîneraient l'expropriation d'aucun immeuble bâti. Les longues lignes droites seraient évitées par de légères sinuosités. Les caractéristiques générales seraient celles déjà fixées pour la branche correspondante de l'Autoroute du Sud, savoir : plateforme de 27 m 50 – 2 chaussées de 7 m – terre-plein central et accotement de 4 m 50 ».

Par ce même courrier, il invite l'IC-SSA à en établir l'avant-projet, en collaboration avec les IC de Seine-et-Oise et Seine-et-Marne.

La forêt de Fontainebleau a ses amis attitrés, regroupés dans la « Société des Amis de la Forêt et des secouristes forestiers » (en abrégé : « Amis de la Forêt ») ; c'est une association vénérable, fondée en 1907 ; son président en est alors André Billy³²⁵, académicien Goncourt et chroniqueur au « Figaro », résidant à Barbizon. Lors de son Assemblée Générale de fin 1954, ses adhérents ont manifesté une certaine appréhension à l'égard des projets des P&C qui, à coup sûr, vont amener un important trafic au sein de leur chère forêt, et en troubler la tranquillité.

Dès le 13 janvier 1955, Henry Flon³²⁶, secrétaire général de l'association, écrit³²⁷ à son président :

« (...) je suis allé hier au MTP et j'ai eu la chance de pouvoir y rencontrer M. Mothe, chef du SSA, avec lequel je me suis entretenu longuement des projets de routes à grande circulation ou d'autoroute traversant la forêt de Fontainebleau.

Un prolongement de l'Autoroute du Sud, partant du Plessis-Chenet, prenant en écharpe le pays de Bière pour rejoindre tangentiellement la RD 11 derrière Macherin à son entrée dans la forêt, est envisagé. Cette voie aura 9 m de large³²⁸ mais ne sera pas traitée en autoroute, et cela entraînera nécessairement l'élargissement de la RN 837. Le prolongement de cette route vers le Sud après Fontainebleau n'est pas envisagé jusqu'à ce jour. Il ne s'agit là que d'un projet qui est actuellement à l'étude (...).

Dans l'esprit des Ingénieurs des P&C, cette route à grande circulation a pour objet de permettre l'accès et la pénétration plus facile de la forêt dans ses coins les plus réputés (Franchard, etc...), ou mieux d'accélérer les retours sur Paris. Dans ce cas, cette route serait à sens unique Fontainebleau-Paris. (...)

M. Arribehaute, IC 77, a dit à M. Mothe qu'il avait pris contact avec notre Société et notamment avec son Président, et que tous étaient d'accord sur le projet envisagé. Ceci, à ma connaissance et à la vôtre, est parfaitement inexact ; en effet, nous n'avons connu ce projet que par des indiscretions. (...)

Au point de vue de la conservation des futaies (...), ce projet de route à grande circulation est catastrophique, car non seulement elle mord sur les Réserves biologiques que nous avons fait créer l'an dernier et qui sont d'une richesse incomparable, mais aussi l'apport massif de « touristes » et les émanations d'essence constituent pour ces réserves de lourdes servitudes et risquent, dans un avenir relativement proche, sinon de les réduire à néant, du moins de leur enlever tout intérêt ».

³²⁵ - André Billy (1882-1971) – a décrit les milieux ecclésiastiques - auteur de biographies magistrales (Balzac, Diderot, Sainte-Beuve) et de souvenirs – proche de Paul Léautaud (*source* : Wikipédia)

³²⁶ - Henry Flon (1909-1980) né et mort à Fontainebleau – rapporteur général de la Commission Consultative des réserves biologiques de la forêt – créateur en 1948 (avec André Billy) de l'Union Internationale de conservation de la nature (*source* : *La République de Seine-et-Marne*)

³²⁷ - AD 77 – 68 J 23

³²⁸ - contradiction avec les caractéristiques prévues dans la lettre ministérielle du 6 décembre 1954

Quoique désignée ici par Flon comme « *route à grande circulation* » -alors que la DM du 6 décembre précédent la dénomme « *prolongement de l'Autoroute du Sud* »- cette route nouvelle est d'ores et déjà envisagée localement avec de fortes réticences, c'est le moins qu'on puisse dire : « *un projet catastrophique* »...

Dans sa réponse manuscrite³²⁹ du 16 janvier, André Billy relève une contradiction entre Mothe et Arribehaute ; pour le premier, « la route projetée entre Le Plessis-Chenet et Macherin, à travers la Bière, sera une route à grande circulation ; pour le second, ce sera une autoroute ». On peut voir là une manifestation de la forte personnalité –et de la forte position- de l'IC-P&C de Seine-et-Marne. Le reste de la lettre montre que Billy, tout président des Amis de la Forêt qu'il est, n'est pas prêt à mener la résistance au projet : « *Je ne crois pas que nous puissions nous y opposer valablement. A l'élargissement de cette route Macherin-Fontainebleau, prolongée par l'autoroute de la Bière, la circulation a en effet un intérêt majeur* ».

Cette résignation du président des Amis de la Forêt n'est pas partagée par les habitants de Macherin, qui transmettent en août 1955 une pétition³³⁰ au MTP, avec copies au préfet de Seine-et-Marne, aux parlementaires, à l'IC-P&C (notamment), pétition en forme de supplique, ainsi rédigée :

« Les soussignés, habitants du hameau de Macherin, commune de Saint-Martin-en-Bière, croient savoir que le projet d'Autoroute du Sud comportait une sortie en direction de la forêt de Fontainebleau et que ce nouvel élément de route, avant de rejoindre la RD 11, passerait à proximité des maisons de Macherin situées à l'Est du village.

La population de Macherin est composée en partie de cultivateurs qui possèdent des terres s'étendant jusqu'à la limite de la commune voisine de Barbizon et au-delà, en partie de citadins qui ont choisi Macherin comme lieu de résidence pour leurs jours de liberté et leurs vacances, précisément à cause de son calme bienfaisant : tous ont fait depuis dix ans des frais d'aménagement élevés dans leurs propriétés.

Sans vouloir nier les avantages que présenterait cette branche d'autoroute en direction de Fontainebleau, les soussignés attirent votre bienveillante attention sur le grave inconvénient que constituerait pour eux, de jour comme de nuit, cette source de bruit considérable. Il leur apparaît qu'une solution satisfaisante pourrait être obtenue en faisant déboucher la sortie de l'autoroute à l'extrémité Sud de Chailly-en-Bière où elle se raccorderait à la RN 7, et donnerait ainsi l'accès cherché à la forêt sans toucher à la plaine située entre Barbizon et Arbonne, qui est un des plus beaux paysages de l'Ile-de-France et dont les lignes harmonieuses risquent d'être détériorées.

³²⁹ - AD 77 – 68 J 23

³³⁰ - AN-CAC 771464-41

Si votre administration estime néanmoins nécessaire de faire passer cette sortie d'autoroute entre Barbizon et Macherin, les soussignés vous demandent de l'éloigner le plus possible des habitations et de lui faire emprunter, par exemple, la limite entre les deux communes de Barbizon et de Macherin³³¹, ce qui pourrait présenter en même temps un avantage pour le remembrement. »

L'examen de la carte au 1/50 000° (voir document 120) permet de constater combien le tracé de cette branche de raccordement frôle de près le hameau, sans doute à quelques dizaines de mètres de l'arrière des propriétés. On pourrait toutefois croire ce texte écrit par un cultivateur, l'accent étant mis sur les inconvénients apportés à son activité, sans oublier la mention d'un éventuel remembrement... or, une lettre manuscrite³³² datée du 1^o septembre 1955 précise que « *la supplique des habitants de Macherin* » a été rédigée par « *M. Mossé¹⁶, professeur au Collège de France* » !

(On peut par ailleurs trouver surprenant que dès août 1955 soit mis en avant par de « *simples habitants* » le futur tracé de la « bretelle de Chailly », qui remplacera celle de Macherin : voir plus loin).

Cette lettre de septembre 1955 est signée A. Brunot, est adressée à « *Mon cher ami* » (Mothe), et signée : « *Ton dévoué camarade* ». On y lit : « *Lorsque j'étais ordinaire³³³ à Melun, et non habitant de Macherin, j'avais envisagé des solutions très différentes* ». Plus loin est cité « *le camarade Arribehaute* ». Ce Brunot est donc de la corporation des ingénieurs des P&C, peut-être ancien IC de Seine-et-Marne ? Mais en vue de quel projet avait-il « *envisagé des solutions très différentes* » ? Car on ne sait pas que l'arrivée de l'Autoroute du Sud aux abords de la forêt de Fontainebleau ait pu être imaginée depuis très longtemps : d'ailleurs, en 1955, la construction en commence à peine au sortir de Paris.

A l'automne 1955, les Amis de la Forêt proposent une « *variante par l'Est* » : c'est l'objet d'une lettre³³⁴ au MTP signée par A. Billy (12 septembre 1955) :

“Le projet de prolongement de l'Autoroute du Sud (...) a déjà suscité de très vives réserves de la part des nombreux admirateurs et défenseurs de l'admirable massif boisé (...).

Aujourd'hui que le projet du tracé auquel semble s'être arrêtée votre Administration, sur la proposition des services locaux, est connu du plus grand public, nous enregistrons d'énergiques protestations émanant à la fois de touristes, de protecteurs de la Nature et de personnalités qualifiées, qui ne peuvent admettre que l'on coupe une forêt comme celle de

³³¹ - comme indiqué au début du texte, Macherin n'est pas une commune...

³³² - AN-CAC 771464-41

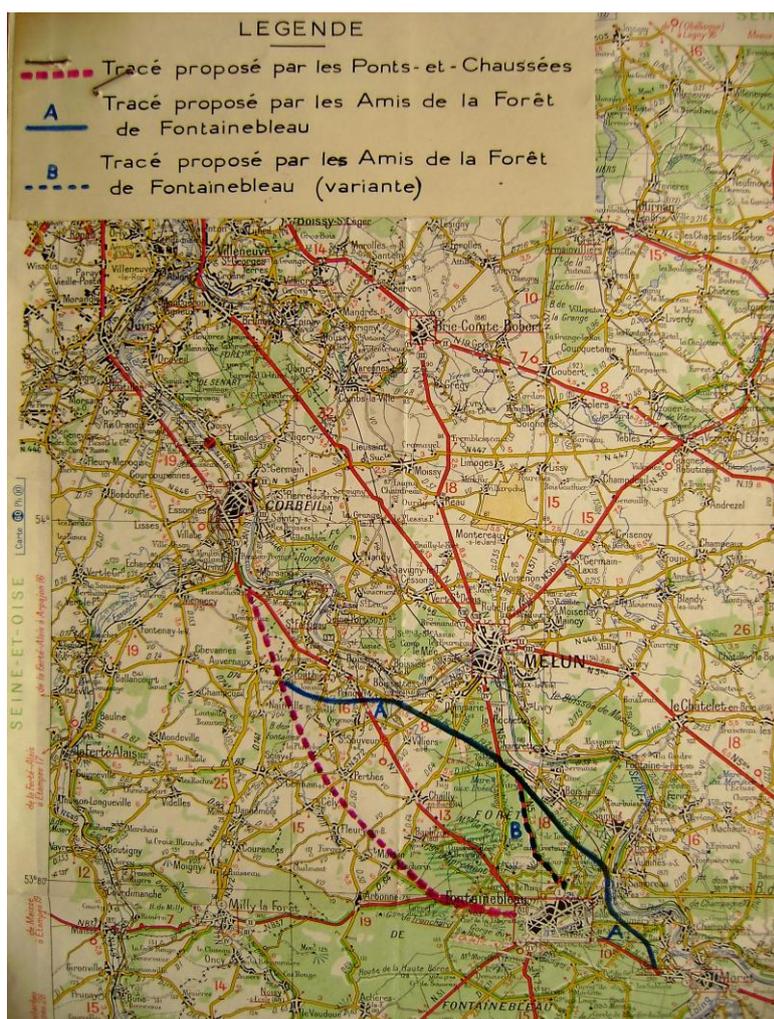
¹⁶ - Fernand Mossé linguiste, spécialiste des langues germaniques

³³³ - comprendre : ingénieur du « service ordinaire »

³³⁴ - AN-CAC 771464.41

Fontainebleau dans une de ses parties les plus pittoresques pour satisfaire aux seules exigences de la technique moderne. (...)

(...) nous protestons auprès de vous avec la plus grande énergie contre la réalisation d'un tel projet, mais, conscients des difficultés de la circulation à notre époque, nous vous demandons de faire étudier un autre tracé d'autoroute contournant par l'Est la forêt de Fontainebleau et épargnant ainsi les sites classés les plus intéressants du centre et de l'Ouest de ce massif forestier, qui à eux seuls forment le plus beau conservatoire de biologie de la région parisienne (...) »



Document 121
AN-CAC 771464-41
Fond de carte : Michelin 1 / 200 000°
Origine : Amis de la Forêt (plan joint à la lettre du 12.09.55)

Le « Tracé proposé par les P&C » (rouge pointillé) comprend la « bretelle de Macherin », la RD 11 et la RN 837.

Celui « proposé par les Amis de la Forêt » en 1955 (en bleu) comprend une déviation de Ponthierry et l'emprunt des RD 142 et 138 (« ancienne route de Bourgogne »)

Peut-on vraiment soutenir, comme A. Billy, que le tracé qu'il propose « contourne par l'Est » la forêt domaniale ? Si ce tracé épargne effectivement la plaine de Bière –que Billy habite-, il traverse toute la partie orientale de la forêt, proche de la Seine, passe très près d'Avon et s'arrête à l'entrée de Moret, dont la traversée est alors très difficile : la déviation n'est pas encore construite.

Ce tracé « alternatif » est cependant soutenu par plusieurs autres associations, telles que « Les Sentiers d'Avon³³⁵ »... et l'Automobile-Club de l'Île-de-

³³⁵ - société alors adjudicataire de la chasse à courre en forêt de Fontainebleau

France, qui envoient au MTP des lettres³³⁶ aux termes identiques. Mais il est écarté sans plus de façons par les P&C et le SSA.

Le CARP, qui se réunit le 9 décembre 1955, examine ce projet de prolongement Plessis-Chenet-Macherin. Mothe précise que la nouvelle section doit « *en première étape être à voie unique dans le sens de la rentrée vers Paris* ». Arribehaute, de son côté, « *souhaite que l'opération soit réalisée très rapidement jusqu'à Nemours* », ce qu'a demandé également le Conseil Général de Seine-et-Marne. « *Un tracé passant entre la forêt domaniale sans l'atteindre et le massif des Trois-Pignons est à l'étude* » : il en sera question dans le chapitre suivant. Gibel, directeur du SARP, ajoute que « *le document pour la mise à l'enquête jusqu'à Macherin est prêt* », mais demande des précisions quant au prolongement ultérieur.

Le 25 juin 1956, Mothe dépose l'avant-projet³³⁷ du « *Prolongement vers Fontainebleau – entre Le Coudray-Montceaux et le CD 11 à Saint-Martin-en-Bière* ». L'étude en a été faite « *dans la conception autoroutière intégrale* », et non en voie unique -ce qui assurément ne peut que satisfaire Arribehaute-, car « *depuis décembre 1954, la nécessité de poursuivre l'Autoroute du Sud en direction de Lyon et du moins jusqu'à Nemours (est jugée) assez urgente* » -sous réserve des possibilités de financement. Cependant, après Fleury-en-Bière, « *une liaison purement routière (rejoint) le CD 11, et par ce chemin permet la diffusion vers le massif forestier de Fontainebleau au moyen de l'ensemble du réseau routier de la région* ». Nous retrouvons là l'idée de Arribehaute, exposée dès 1953 : « *bretelle de Macherin* » + CD 11 + RN 837, ce qui, dans un premier temps du moins, conduit tout le trafic autoroutier au cœur de la forêt... mais l'ingénieur est certainement conscient du problème, puisqu'il pousse déjà au prolongement au-delà de la forêt, vers Nemours.

De fait, « *en raison de certaines objections qui se sont manifestées localement (contre cette section et contre le tracé autoroutier d'ensemble), il a été envisagé de mettre à l'enquête publique la totalité de la section d'autoroute entre Corbeil et Nemours* ». La section concernée par l'avant-projet présenté en fera partie.

Par décision du 3 septembre 1956, le MTP autorise les IC 77 et 78 à ouvrir l'EUP sur le tracé proposé et sur son prolongement jusqu'à Nemours. Cette enquête aura lieu du 18 février au 12 mars 1957.

³³⁶ - AN-CAC 771464-41

³³⁷ - AN-CAC 780154-22

Document 122
AD 91 1502 W 59



Quatorze ouvrages d'art, assez modestes, sont prévus, dont onze passages supérieurs (au-dessus de l'autoroute : ceci en raison du sol le plus souvent humide) ; Mothe recommande leur construction dans l'optique d'une chaussée double. L'aménagement en autoroute est estimée à 1 900 millions, contre 1 450 pour une seule chaussée³³⁸ (dans son étude de décembre 1953 — voir ci-dessus, p. — Moch estimait ces travaux à 735 millions, soit un doublement en trois ans !)

Le MTP approuve cet avant-projet par lettre³³⁹ du 10 septembre 1956 ; il précise que la « bretelle de Macherin » aura des largeurs de plate-forme et de chaussée de 15 m et 7 m, ce qui correspond à des caractéristiques de route départementale. Il précise : « *La question de l'exécution par tranches successives fera l'objet de décisions ultérieures, compte tenu des perspectives de financement* ». Eternel problème...

Le 27 février 1957, de Menton où il prend quelques jours de repos, Arribehaute envoie une note³⁴⁰ griffonnée à Mothe :

(...) « *Nous aurions un compromis certain en remplaçant la « bretelle » de Macherin par une véritable branche d'autoroute : Perthes – Chailly – lisière de Forêt (N 7) (...) je crois que cette solution ne serait guère plus coûteuse que la bretelle + l'aménagement CD 11 /RN 837 (à reconstruire entièrement) (...) Mais doit-on sortir maintenant cette transaction ? »*

³³⁸ - je n'ai pas trouvé trace de la décision ministérielle de construire immédiatement les deux chaussées.

³³⁹ - AN-CAC 780154-30

³⁴⁰ - AN-CAC 771464-41

Le même pour qui « *l'itinéraire tout indiqué* » menait à Macherin, sans doute assailli par les protestations locales –car Melun n'est pas loin- se déclare prêt à revoir sa copie, et endosse l'idée d'une « bretelle de Chailly » que les habitants de Macherin avaient suggérée dès août 1955 (voir ci-dessus). Ainsi, l'autoroute ne se déversera plus sur un simple CD, mais sur la RN 7...

Mothe accuse réception de cette proposition (note³⁴¹ du 6 mars 1957), mais renvoie la décision après l'enquête publique :

« Suite à ton papier du 27 février, et ma communication téléphonique - Selon ta suggestion, l'Administration ne serait pas opposée à modifier, si l'enquête en fait ressortir l'intérêt, la bretelle de Macherin en bretelle de Chailly, traitée en route nationale, mais non en autoroute. (...) »

Par la même occasion, il transmet à Arribehaute photocopies de deux documents émanant du Touring-Club de France, qui demande « *la réalisation de l'autoroute de Corbeil à Nemours dans le plus bref délai, (vu) son caractère d'urgence extrême* » ; mais le président du TCF ajoute :

« (...) En aucun cas, la bretelle envisagée ne doit être ouverte à la circulation avant que l'autoroute elle-même ne soit raccordée à la RN 7, au sud du massif.

A notre avis, cette bretelle devrait avoir pour objet de raccorder l'autoroute à Fontainebleau en empruntant, non la route transversale RN 837, mais la RN 7 au Sud de Chailly-en-Bière, avant qu'elle ne pénètre en forêt (...) »

C'est là l'idée que Arribehaute vient de soumettre à Mothe : est-ce un simple hasard ? On peut seulement rappeler ici que le Touring-Club, fondé en 1889, est rapidement devenu un organisme quasi-officiel, prenant en charge de nombreuses œuvres d'intérêt public³⁴², dont des aménagements routiers de première importance (Corniche de l'Estérel, Route des Alpes...), et au sein de laquelle « militent » un certain nombre d'ingénieurs des P&C : ce qui confirme l'étroitesse des liens entre cette association et l'administration, dont nous avons déjà rencontré des manifestations.

Cette éventualité de modification du raccordement de Fontainebleau à l'autoroute n'est bien évidemment pas encore connue des habitants des villages de la Bière, qui, le 4 mars 1957, lors d'une réunion en mairie de Fleury-en-Bière, créent un « *Comité de Défense contre le projet d'Autoroute du Sud* ». Le président et l'un des deux vice-présidents sont de Saint-Martin-en-Bière : peut-être de Macherin même ? Cependant, le texte de la motion³⁴³ ne fait pas expressément allusion à la bretelle menant à ce hameau, mais à l'ensemble du projet d'autoroute, en restant cependant sur le registre des nuisances qu'elle apportera à l'activité rurale, tant pour sa portion en zone agricole (« *travail impossible* », « *plus d'estivants* »...) que forestière (« *plus d'accès direct aux parcelles* »...)

³⁴¹ - AN-CAC 771464-41

³⁴² - sur le rôle et l'action du TCF dans le domaine routier: voir G. REVERDY – *Les routes de France au XX^e siècle* – Presses des Ponts et Chaussées – Paris – 2007 (Tome 1 / chapitre 1 : « 1900-1914 : Les routes du Touring-Club »)

³⁴³ - AD 77 68 J 23

b – Un châtelain influent

L'EUP, on l'a vu, a lieu dans les deux départements entre le 18 février et le 12 mars 1957. Mothe en établit une synthèse³⁴⁴ : « *Analyse des observations produites* ». Aucune opposition en Seine-et-Oise, très brièvement concernée, il est vrai, par ce nouveau tronçon ; par contre, en Seine-et-Marne, la Commission d'Enquête, présidée par le maire de Ponthierry, Madelin,

« tout en se déclarant favorable à l'opération, demande :

- que la bretelle dite « de Macherin » joignant l'autoroute à la forêt de Fontainebleau soit remplacée par une bretelle aboutissant sur la RN 7 au Sud de Chailly-en-Bière ;*
- que le tracé soit modifié en conséquence, pour passer entre Fleury et Cély-en-Bière (...)*

M. le Préfet de Seine-et-Marne (...) souligne que l'intérêt du projet a été parfaitement compris et que l'opinion générale lui est très favorable ; qu'en particulier le Conseil Général a, à l'unanimité, pris position en sa faveur. Pour sa part, il appuie les conclusions favorables de la Commission d'Enquête (...).

Il constate cependant qu'un tracé à l'Ouest de Fleury-en-Bière, tel que proposé par la Commission, se heurterait à de vives protestations dont il a déjà reçu l'écho, notamment de la part du Marquis de Ganay, propriétaire du château classé Monument Historique de Fleury-en-Bière ».

(l'essentiel de cette synthèse concerne la traversée proprement dite de la forêt, et sera examiné dans le chapitre suivant).

Le château de Fleury-en-Bière³⁴⁵ appartient en effet, comme celui de Courances, distant de 7 km, à la famille de Ganay : Hubert, le père, et ses quatre fils, dont l'aîné, Jean-Louis, gère l'ensemble. En 1948, ce domaine comprend dans son ensemble 2 400 ha, dont 1000 de terres cultivables (sur quatre fermes), 800 de bois et 600 de marais, friches et rochers³⁴⁶. Le marquis Jean-Louis de Ganay est aussi conseiller général du canton de Milly-la-Forêt (de 1952 à 1985) et maire de Courances (de 1945 à 1998).

En avril 1957 –donc après clôture de l'EUP-, il rédige une « *Note*³⁴⁷ *concernant le tracé de l'Autoroute du Sud à proximité de la forêt de Fontainebleau* », dont une copie originale parvient au SSA :

(...) « quelques protestations ont eu lieu, formulées par un comité de défense animé par un cultivateur légèrement lésé par le tracé projeté.

Les P&C 77 envisagent de remonter au Nord la bretelle desservant Fontainebleau et de faire passer l'autoroute à l'Ouest de la commune de Fleury-en-Bière, passant par un marais, éventrant de bout en bout le parc

³⁴⁴ - double non daté : AN-CAC 780154-32

³⁴⁵ - construit au XVI^e siècle pour Cosme Clausse, secrétaire au Trésor de Henri II, par Pierre Lescot et des artisans ayant travaillé au château de Fontainebleau – remanié au XVIII^e siècle, restauré au début du XX^e siècle par Martine de Béhague

³⁴⁶ - source : « *Courances* » sous la direction de Valentine de Ganay et Laurent Le Bon - Flammarion - Paris - 2003

³⁴⁷ - AN-CAC 771464-41

classé Monument Historique, passant ensuite dans les meilleures terres agricoles de Fleury-en Bière, repassant dans un marais (...)



Document 123
Le château de Fleury-en-Bière
Photo de l'auteur - 11.03.2009



Document 124
Le château de Courances
Photo de l'auteur - 11.03.2009

C'est contre cette modification que je m'élève, considérant que ce tracé lèsera à peine moins de propriétaires mais saccagera de gaité de cœur un des châteaux les plus fameux de la région et soustraira à la culture des terres riches. J'aimerais donc que le projet initial soumis à l'enquête soit approuvé dans l'état et sans modification aucune. »

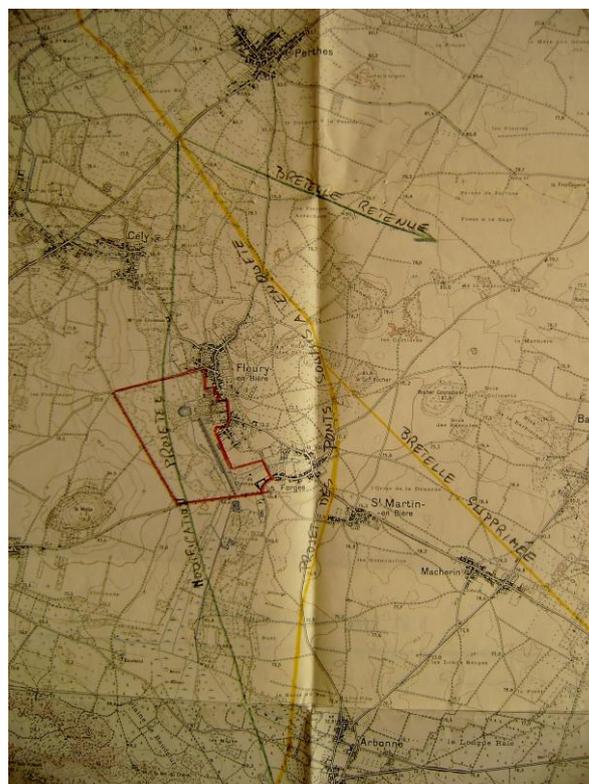
(le « projet initial soumis à l'enquête », c'est celui de la bretelle de Macherin, dont on a vu quelle opposition il a rencontrée, et que Arribehaute et le président du TCF viennent de désavouer).

Quelle est la réalité du danger que court alors le parc du château de Fleury-en-Bière ? Un document crayonné, trouvé dans les archives du SSA mais dont on ignore la date, l'origine et la valeur, montre effectivement un tracé à travers le parc :

Document 125
AN-CAC 771464-41
Fond de carte : IGN 1 / 25 000°

En jaune, l'ancien tracé de l'autoroute, avec à droite la « bretelle de Macherin »

*En rouge, les limites du parc du château de Fleury-en-Bière, traversé par un projet de nouveau tracé (en vert)
Il semble cependant que ce crayonnage tienne surtout du brouillon, de la réflexion... et on ignore le degré de responsabilité de l'auteur.*



Mais le marquis a des relations : il intervient en même temps auprès d'un ancien ministre, Pierre-Olivier Lapie³⁴⁸, qui écrit³⁴⁹ le 13 avril 1957 au MTP (en l'occurrence, secrétaire d'Etat) Auguste Pinton :

« Un de mes très bons amis, le Comte Jean-Louis de Ganay, Conseiller Général de Seine-et-Oise, est propriétaire d'un grand domaine historique à Fleury-en-Bière (Seine-et-Marne) et de fermes environnantes.

Le tracé de l'Autoroute du Sud, à proximité de la forêt de Fontainebleau, tel qu'il est proposé par vos services, lui convient parfaitement, bien qu'il passe sur des terres qu'il a en fermage. Par contre, un nouveau projet serait suscité récemment et passerait par des terres lui appartenant également, mais qui sont des terres riches, et traverserait la propriété de Fleury, close de murs et classée Monument Historique. M. de Ganay s'oppose vivement à ce deuxième tracé qui lui paraît contraire aux intérêts financiers de l'Etat et désastreux pour une propriété classée.(...) »

Est-ce vraiment pour la défense des « *intérêts financiers de l'Etat* » que M. de Ganay active ainsi ses relations ?

Le ministre accuse réception –ce que souhaitait Lapie- et promet de faire part dès que possible « *des éléments nécessaires à (sa) complète information* ».

De Ganay intervient également auprès des Monuments Historiques, dont le sous-directeur écrit³⁵⁰ le 19 avril 1957 au préfet de Seine-et-Marne, qui transmet le courrier le 25 avril à l'IC-P&C Arribehaute, qui le transmet à Mothe le 27 avril... lequel écrit en marge : « *Enquête close* » !

Enfin, il « alerte » un autre ancien ministre, député de Seine-et-Oise, Edouard Bonnefous³⁵¹, qui écrit³⁵² le 24 mai au MTP, reprenant les termes de la note de De Ganay, mais ajoutant quelques considérations personnelles :

« (...) dans la mesure où on préserve une forêt domaniale, au même titre devrait-on préserver les vestiges du passé, et celui-ci fait partie d'un ensemble exceptionnel, le seul d'ailleurs à proximité de l'autoroute projetée, que l'on vient voir de loin et qui est la richesse touristique de ce pays de Bière. (...)

Si le déplacement de la bretelle semble une idée heureuse, la modification du tracé de l'autoroute me semble une erreur et le maintien du tracé actuellement soumis à enquête me semble le moins nocif.

Si par contre vous envisagiez, devant ces protestations locales, celles des défenseurs de la forêt, etc..., de déplacer le projet vers l'Ouest (...),

³⁴⁸ - Pierre-Olivier Lapie (1901-1994) – avocat, résistant, député de Meurthe-et-Moselle de 1936 à 1958 (SFIO) – ministre de l'Education Nationale en 1950-51 (source : *site Assemblée Nationale*)

³⁴⁹ - AN-CAC 771464-41

³⁵⁰ - AN-CAC 771464-41

³⁵¹ - Edouard Bonnefous (1907-2007) – député UDSR de 1946 à 1958 – sénateur (Gauche démocratique) de 1959 à 1986- professeur à l'Institut des Hautes Etudes Internationales – plusieurs fois ministre sous la IV^e République – nombreuses distinctions honorifiques (source : *Wikipédia*)

³⁵² - AN-CAC 771464-41

entre les vallées de l'Ecole et de l'Essonne, je sais que ce projet serait bien accueilli par les municipalités intéressées ».

(On peut penser que c'est le conseiller général du canton qui a « soufflé » cette dernière information au ministre, éloignant ainsi l'autoroute de ses propriétés...)

Ces considérations prennent tout leur sel quelques semaines plus tard –très précisément le 13 juin 1957- lorsque E. Bonnefous devient lui-même le dernier Ministre des Travaux Publics de la IV^o République !

En attendant, le marquis de Ganay est aussi un élu ; il présente une note³⁵³ au Conseil Général de Seine-et-Oise, le 10 mai 1957 ; mais il a sans doute reçu entre-temps de nouvelles informations (officieuses ?) :

« (...) La suppression de la bretelle vers Macherin est acceptée.

Un nouveau projet, passant à l'Ouest de Cély-en-Bière et de Fleury-en-Bière, va être mis à l'étude ; il évitera le parc classé de Fleury.

Ce nouveau tracé passera dans les meilleures terres de Fleury-en-Bière. Au point de vue agricole, ce nouveau projet paraît plus nuisible que le premier qui fut mis à l'enquête.

Conclusion : S'efforcer de faire retenir le premier projet, ou de faire imposer celui intéressant la Seine-et-Oise³⁵⁴. Si cela est impossible, le projet à l'étude actuellement est en dernier ressort possible. »

On voit que si De Ganay ne nourrit plus d'inquiétudes pour son parc, c'est maintenant en propriétaire terrien qu'il réagit et échafaude toute une stratégie –tout en se déclarant prêt, au bout du compte, à accepter le tracé qui sera finalement choisi. Il lui reviendrait alors de « négocier au mieux » le passage de l'autoroute sur ses terres.

Le Conseil Général de Seine-et-Oise, ignorant peut-être ces données très locales du problème de tracé de l'autoroute, adopte dans sa séance du 14 mai 1957 un vœu demandant la mise à l'étude du tracé entre les deux vallées.

Le ministre Bonnefous doit répondre au courrier de De Ganay, qu'il avait reçu en tant que député. A cette fin, Mothe lui propose un courrier³⁵⁵ le 27 août :

« Mes Services me proposent (...) de remplacer la bretelle (de Macherin) par une nouvelle liaison se dirigeant vers la RN 7 au Sud de Chailly-en-Bière, et de rectifier le tracé autoroutier proprement dit par passage à l'Ouest de Cély et Fleury-en-Bière. Cette rectification évitera totalement le parc du château de Fleury-en-Bière (...).

Si ce tracé, comme le tracé primitif d'ailleurs, vient traverser vos terres, c'est cependant sans atteindre, comme vous le craigniez, le parc du château ; il se développe exclusivement à travers des terres de grande culture, et les liaisons nécessaires de part et d'autre seront préservées.

Je pense ainsi que les inquiétudes que vous aviez exprimées seront, en partie au moins, apaisées, sans méconnaître l'atteinte que laisse subsister

³⁵³ - AD 77 28 J 23

³⁵⁴ - comprendre : le tracé de l'autoroute entre les vallées de l'Essonne et de l'Ecole

³⁵⁵ - AN-CAC 771464-41

sur vos propriétés un projet d'une importance primordiale pour toute la circulation automobile vers le Sud de la France. »

On admettra que le ton de cette lettre est bien différent de celui que Bonnefous, simple député, avait utilisé trois mois plus tôt ! (voir ci-dessus)

Reste à De Ganay à « négocier » le passage de l'autoroute sur ses terres. Ainsi, il demande le 28 janvier 1958³⁵⁶ au préfet de Seine-et-Marne l'autorisation de prendre contact avec son IC-P&C afin de « *tracer d'une façon plus précise le trajet exact de l'autoroute prévu (sic)* » ; il souhaite par ailleurs voir « *remettre en route le remembrement sur les communes de Fleury, Saint-Martin, Cély-en-Bière et Arbonne* », les quatre communes de Seine-et-Marne sur lesquelles il possède (ou exploite) des terres.

Le 18 mars suivant, il est en mesure de préciser ses desiderata, dans une lettre³⁵⁷ adressée cette fois à l'IC-P&C de Seine-et-Marne :

« A la suite de votre très aimable accueil récent, j'ai l'honneur de vous faire parvenir ci-joint une carte où j'indique le tracé qui me gênerait le moins et qu'emprunterait l'Autoroute du Sud en passant sur les terres du domaine de Courances. Vous verrez que ce tracé ne s'éloigne presque pas de celui mis à l'EUP et je pense qu'il vous sera relativement facile de suivre ma modification.

Comme je ne sais pas très bien la largeur définitive de l'autoroute future, j'aimerais vous préciser les limites de l'implantation de cet ouvrage. En se dirigeant du Nord vers le Sud, je préférerais que le point A soit la limite Est de l'ouvrage, le point B dans l'axe de l'ouvrage, le point C dans l'axe de l'ouvrage (pour ce qui est de ce dernier point assez difficile à préciser sur le plan, j'aimerais que la cressonnière qui s'y trouve soit si possible respectée et que la route passe à l'Ouest de celle-ci). Je reste à votre disposition... etc... »

M. le Marquis est décidément bien insistant... et exigeant ? On trouve rarement de tels courriers, par lesquels les expropriés partiels « *précisent les limites de l'implantation de l'ouvrage* » (ici, de l'autoroute). Arribehaute accuse réception :

« J'ai bien reçu votre lettre du 18 mars avec le plan joint qui m'a vivement intéressé, et suis entré en relations immédiatement avec le Service des Autoroutes en vue d'examiner votre proposition » (le reste de la lettre concerne le remembrement).

De Ganay a-t-il finalement reçu satisfaction ? Le plan qu'il joint à sa lettre n'a pas été conservé, on ne peut donc comparer ce qu'il demande avec ce qui a été fait.

On peut cependant remarquer de M. de Ganay sera très coopératif –ou simplement avisé– lors du chantier de construction, fournissant un important volume de matériaux pour l'établissement de la plate-forme de l'autoroute et du péage de Fleury-en-Bière, à partir d'une butte voisine lui appartenant (« la Motte »)³⁵⁸.

³⁵⁶ - Lettre : AN-CAC 771464-41

³⁵⁷ - AN-CAC 771464-41

³⁵⁸ - source : « Courances... »



Document 126
Carte IGN 1 / 25 000°

*L'autoroute construite :
En haut à droite, Fleury-en-Bière ; le château et son parc (quadrilatère)
Au centre, à gauche de l'autoroute, « La Motte », avec les deux « échancrures », traces des prélèvements de matériaux de remblai. La quasi-totalité des terres et bois appartient à la famille de Ganay.
En bas, le péage de Fleury-en-Bière, à l'orée du massif forestier et à proximité de marais (cressonnières) qu'il a fallu remblayer.*

Le premier tracé, avec la bretelle de Macherin, serait passé à l'Est de Fleury-en-Bière et entre Forges et Saint-Martin-en-Bière (voir document 120)

c – Nouvelle bretelle et nouvelles controverses

Le 29 mai 1957, Mothe établit un long rapport³⁵⁹ de plus de trois pages sur l'« *Enquête préalable à la DUP - Modificatif au tracé* », auquel il joint son « *Analyse des observations produites* » :

« Plusieurs avis ont été faits contre la « bretelle de Macherin (...). Indépendamment des cultivateurs, naturellement opposés à la perte de très bonnes terres de culture proches des localités, il a été souligné la modification profonde qu'apporterait à la forêt de Fontainebleau une circulation importante sur la RN 837, à proximité de sites touristiques tels que les gorges d'Apremont et la Butte de Franchard.(...) »

Le Touring-Club de France, avec beaucoup de modération, s'est montré défavorable à cette bretelle, et la Commission d'Enquête a repris l'objection en demandant que le raccordement vers Fontainebleau s'effectue par une autre bretelle se reliant à la RN 7 au Sud de Chailly-en-Bière ; le Préfet de Seine-et-Marne a adopté cet avis. »

C'était d'abord, rappelons-le, la proposition de Arribehaute, que Mothe n'avait pas écartée dans l'attente des résultats de l'enquête (note du 6 mars). Il ne va donc pas défendre cette « bretelle de Macherin », qui a fait l'unanimité contre elle. Il en retrace cependant la genèse, avant de proposer son abandon, ce qui n'est pas sans intérêt pour l'historique de la progression de l'autoroute vers le Sud :

³⁵⁹ - AN-CAC 780154-32

« Au vrai, le tracé de la bretelle de Macherin s'explique un peu par le fait que le tracé général de l'autoroute vers Lyon résulte de son extension progressive, d'abord se terminant au Sud de Ris-Orangis (DM du 18 novembre 1949 et du 2 juillet 1951), puis la prolongeant jusqu'aux environs de Fontainebleau (DM du 6 décembre 1954 et 18 Juillet 1955), et enfin la poursuivant vers Nemours (DM du 3 septembre 1956) (...).

L'abandon de la bretelle de Macherin, donc de l'utilisation intensive de la RN 837, sera très favorablement accueilli et sera de nature même à diminuer les craintes de divers groupements scientifiques ».

L'abandon de la « bretelle de Macherin » permet d'établir un nouveau tracé « plus direct, plus aisé, moins onéreux et plus court de 500 m environ » de l'autoroute entre Nainville-les-Roches et Arbonne, soit sur une longueur de 12,6 km (voir plan page suivante). Au lieu de passer à l'Est de Cély, Fleury et Saint-Martin-en-Bière, ce dernier village étant précédemment pris en écharpe entre l'autoroute et la bretelle de Macherin, le nouveau tracé contourne ces villages par l'Ouest ; il se retrouve ainsi très près du village de Saint-Germain-sur-Ecole, d'où part la « nouvelle liaison routière » de 7 km qui rejoint la RN 7 au Sud de Chailly-en-Bière.

« Il y a lieu de noter que ce tracé, contrairement à certaines craintes qui avaient pu se manifester, ne touche pas au château classé de Fleury-en-Bière ni à son parc, dont il reste à 500 m environ des limites ».

On sait à quelles « craintes » Mothe fait ici allusion...

Enfin, il demande au MTP d'autoriser une enquête nouvelle, limitée aux seules communes de Seine-et-Marne concernées par le nouveau tracé et la nouvelle bretelle.

L'IG Mitault, dans son avis³⁶⁰ du 5 juillet 1957, appuie la substitution de ces deux bretelles, dans laquelle il ne voit que des avantages :

« (...) La nouvelle liaison se justifie par le souci d'éviter les traversées longues et difficiles de Ponthierry, Pringy et Chailly-en-Bière, et par le fait que la RN 7, avec sa large chaussée, débarrassée par l'autoroute de toute la circulation à longue distance, pourra certainement suffire, sans modification de sa section en forêt, à écouler la circulation en direction ou en provenance de Fontainebleau.

Par ailleurs, cette modification est de nature à apaiser les craintes émises par divers groupements scientifiques concernant le risque d'une atteinte à l'intégrité de la forêt ».

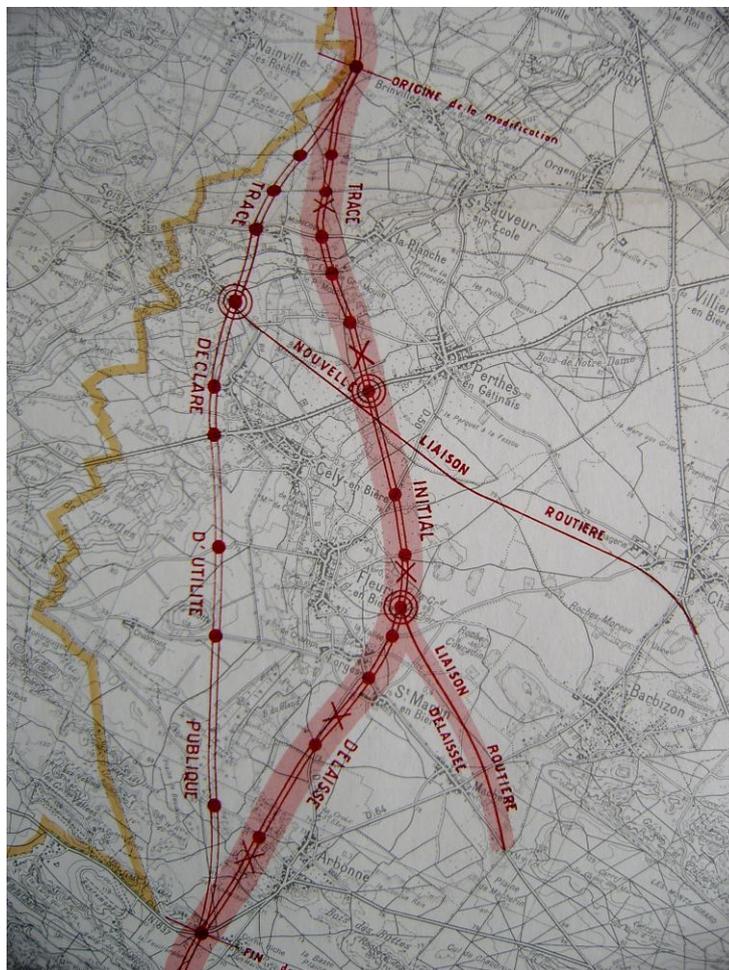
Ces nouvelles dispositions sont approuvées par le MTP (lettre³⁶¹ à l'IC-SSA du 15 octobre 1957) qui demande au préfet de Seine-et-Marne leur mise à l'enquête complémentaire. Cette nouvelle enquête a lieu à la fin de 1957 ; dans ses conclusions³⁶², le président de la Commission d'Enquête (Madelin) demande

³⁶⁰ - AN-CAC 780154-32

³⁶¹ - AN-CAC 780154-32

³⁶² - AN-CAC 780154-32

« d'éloigner le plus possible l'autoroute des immeubles de Cély-en-Bière et Saint-Germain-sur-Ecole, de façon à apporter le moindre trouble aux propriétaires locaux ou d'habitations secondaires (beaucoup moins nombreux que dans le premier tracé envisagé), et dans la mesure nécessaire, d'isoler l'autoroute par des écrans de verdure ».



Document 127

AN-CAC 780154-32

Fond de carte : IGN 1 / 25 000°

En jaune : les limites départementales
L'ancien et le nouveau tracé, avec les deux bretelles correspondantes, sont bien différenciés

Cette nouvelle bretelle, et surtout son tracé qui la fait déboucher sur la RN 7 à proximité immédiate des dernières maisons de Chailly-en-Bière (voir plan ci-dessus) suscite cependant une forte émotion dans cette commune, et même aux environs.

Le 30 novembre, le CM de Cély-en-Bière déclare³⁶³

« s'opposer avec la plus grande énergie au tracé soumis à l'enquête de l'AUTO ROUTE DU SUD. Ce nouveau tracé coupe les terres de nos exploitations agricoles qui sont de faible superficie. Il détruira le patrimoine touristique de notre commune, qui sert de lieu de repos à de nombreux Parisiens. (...)

Toutefois, il ne peut y avoir que des avantages au nouveau tracé de la Bretelle qui rejoint la RN 7 entre Chailly et Barbizon, en s'efforçant de déplacer légèrement cette bretelle vers le Sud pour l'éloigner de Chailly-en-Bière ».

³⁶³ - Extrait de délib° : AN-CAC 780154-38

A Chailly même, quinze cultivateurs signent une pétition³⁶⁴ (datée du 2 décembre 1957) et déclarent « *ne pas pouvoir accepter le tracé de la bretelle de Chailly* » ; leurs raisons fournissent un tableau très réaliste d'un village proche de la forêt de Fontainebleau, où l'élevage reste important et l'agriculture peu mécanisée : nous sommes au milieu du XX^e siècle, mais cela peut nous paraître une époque bien plus lointaine :

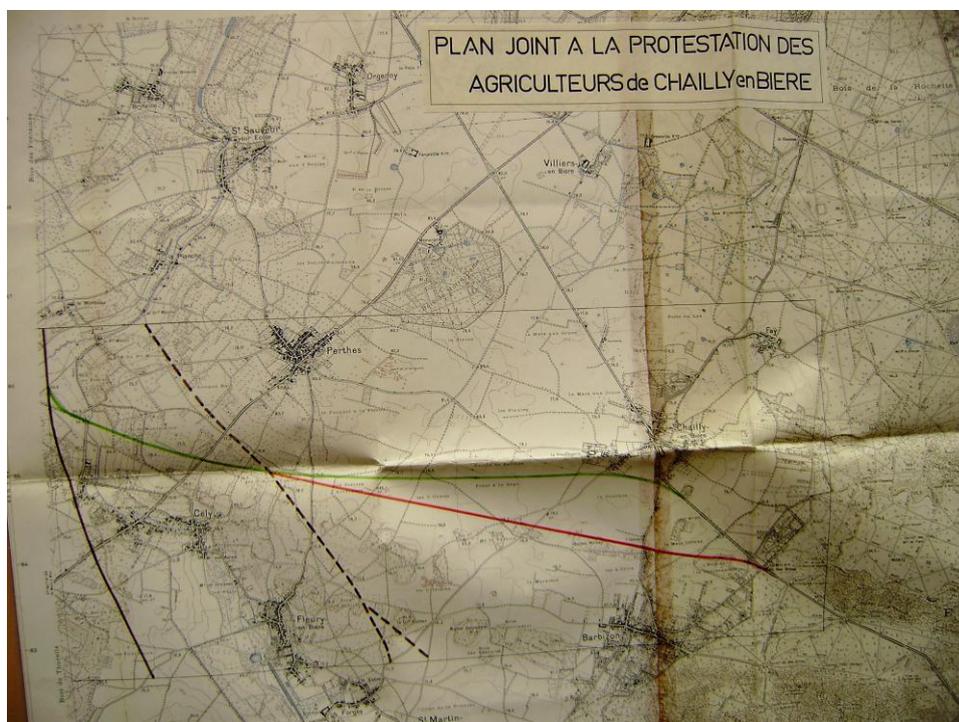
« Les charrois ne peuvent plus emprunter la RN 7 (...) ; lorsqu'il faut la traverser, le conducteur de l'attelage doit se munir d'une pelle et d'un balai afin de retirer la terre que les roues déposent sur la route, et ceci au risque de se faire écraser, vu la vitesse des autos.

A Chailly, il a fallu supprimer les troupeaux de moutons, car il devient impossible de les mener de la ferme aux champs. De même, ceux qui ont des vaches laitières connaissent des difficultés de plus en plus grandes pour mener les bêtes aux prés, et d'année en année les troupeaux sont en régression.

Toute nouvelle voie de communication accélère l'exode rural ; le peu de main-d'œuvre agricole qui reste se trouverait encore réduite.

De plus, la bretelle traverserait « les meilleures terres cultivables », « couperait les exploitations de leurs terres », « remettrait en cause un remembrement récent »...

En conclusion, ces cultivateurs demandent que le tracé de la bretelle « *soit repoussé en limite des communes* » (de Chailly et Barbizon).



Document 128
AN-CAC 780154-38
Fond de carte : IGN
1 / 20 000°

*Pointillé noir : l'ancien tracé, avec le début de la « bretelle de Macherin »
Trait noir, à gauche : nouveau tracé de l'autoroute - Trait vert : tracé prévu par les P&C pour la nouvelle « bretelle de Chailly », débouchant sur la RN 7 très près du village.
Trait rouge : le tracé réclamé par les agriculteurs de Chailly, « à équidistance » de Chailly et Barbizon.*

³⁶⁴ - AN-CAC 780154-38

Les commerçants de Chailly déposent également une « *pétition unanime* » : mais c'est parce que

*« l'autoroute détournerait la plus grosse partie des voitures, et la circulation sur la RN 7 sera très fortement réduite. Si, de plus, la bretelle évite la traversée de Chailly, c'est un préjudice incalculable qui sera causé au commerce local, car une grande partie du chiffre d'affaires est donnée par la clientèle de passage, promeneurs, campeurs, surtout les samedis et dimanches »*³⁶⁵

Des courriers individuels³⁶⁶ présentent des arguments originaux : l'un constate que

« toutes les communes font l'impossible pour se « rejeter la balle » afin d'éviter les énormes inconvénients résultant d'une autoroute ou d'une bretelle de raccordement. Les seuls tracés possibles sont donc ceux qui passent à équidistance de deux villages » ;

un autre s'élève contre

« la proximité des maisons d'habitation. Celles-ci représentent un refuge dominical ou une habitation permanente. Les bruits intolérables du trafic et l'atmosphère les rendront inhabitables et leur feront perdre tout de leur intérêt, de leur agrément et même de leur valeur (...). Le raccordement de la bretelle à la RN 7 va créer un embouteillage et un carrefour dangereux » (...)

(il semble qu'un premier tracé sur la limite des deux communes avait été établi au printemps 1957 par Guillermain, I-P&C ; les pétitionnaires demandent sa prise en considération).

Lors de sa réunion du 2 décembre, le CM de Chailly rappelle le coût pour les agriculteurs du remembrement, terminé en 1952, et qui serait mis à mal par le tracé de la bretelle ; il cite la pétition des commerçants (voir extrait ci-dessus) ; mais, chose notable, il ne reprend pas les arguments portant sur les nuisances à l'agriculture et à l'élevage, et s'il « *condamne énergiquement* » la bretelle prévue, c'est pour demander un raccordement, non pas à équidistance de Barbizon comme le font les cultivateurs, mais au Nord du village... ce qui, assurément, serait bien plus intéressant pour le commerce local...³⁶⁷

Le 27 décembre 1957, le préfet de Seine-et-Marne transmet au MTP le dossier de l'enquête complémentaire ; dans sa lettre³⁶⁸ d'accompagnement ; il exprime son accord complet avec les avis de la Commission. En ce qui concerne la nouvelle bretelle de Chailly,

« des accords locaux ont été conclus avec les principaux réclamants et les autorités locales intéressées, de façon que les fermiers ne subissent pas de dommages sensibles et que le nouveau tracé passe à distance raisonnable de la commune de Barbizon (près de l'Usine à Gaz). »

³⁶⁵ - Registre du CM de Chailly-en-Bière (2 décembre 1957)

³⁶⁶ - AN-CAC 780154-38

³⁶⁷ - contrairement à ce que l'on pourrait supposer, le CM de Chailly comprend alors plusieurs agriculteurs, mais aucun commerçant... (merci à M. Bigot, maire honoraire de Chailly, qui a effectué la recherche).

³⁶⁸ - AN-CAC 780154-32

Ces « *accords locaux* » comprennent-ils le glissement de la bretelle sur les limites communales ? Cela semble vraisemblable... mais est-ce vraiment dans les compétences du préfet, et la procédure normale a-t-elle, en l'occurrence, été respectée ? On verra plus loin que la question peut se poser.

En ce qui concerne les réclamations contre le trouble éventuel apporté par le nouveau tracé de l'autoroute, il juge ce trouble

« très exagéré par des Parisiens ayant à Cély et Saint-Germain des résidences secondaires ; il existe une grande différence entre le nouveau projet et l'ancien, qui touchait beaucoup plus d'immeubles de la commune de Saint-Martin³⁶⁹ et qui limitait une zone très fréquentée par les estivants.

IL est à signaler d'ailleurs que quelques propriétaires connus comme le Dr Tréfouël³⁷⁰ et les Dr Benda³⁷¹ ont été vraisemblablement « influencés » dans un sens contraire à l'autoroute, alors que leurs demeures, situées à plus de 400 m de l'autoroute, ne seront pas troublées par le bruit de la circulation ».

Enfin, le préfet demande « *instamment* » que l'autoroute soit prolongée au plus vite jusqu'à Cély, si possible « *en même temps* » que l'ouverture de Paris-Corbeil, et raccordée à la RN 7 par la bretelle ; « *il y aura alors un itinéraire homogène assurant toute sécurité jusqu'à Fontainebleau. La RN 7 est en effet à saturation le dimanche jusqu'à Fontainebleau et il y a grand intérêt à la doubler par l'autoroute et la bretelle jusqu'à cette ville* ».

Si la « *bretelle de Chailly* » a définitivement supplanté celle de Macherin, son tracé exact n'est pas encore clairement arrêté, contrairement à l'affirmation du préfet de Seine-et-Marne. C'est l'occasion pour André Billy, qui s'était (prudemment) manifesté trois ans plus tôt en tant que président des Amis de la Forêt, de signer le 26 mai 1958 (malgré une actualité politique particulièrement chargée...) un billet dans le Figaro, qu'il intitule fort à propos : « *Une histoire de bretelles* ». On rappellera qu'il réside à Barbizon ; s'il reprend la plume ce jour-là, c'est bien évidemment parce que la demande de rectification du tracé de la bretelle par les cultivateurs de Chailly-en-Bière la rapprocherait de Barbizon.

« Le plus grave est que ce nouveau tracé défigure, taille en deux la plaine splendide où Jean-François Millet a situé son fameux Angélus. C'est le clocher de Chailly qu'on voit dans le fond. Défiguration déplorable, non à cause de l'Angélus, mais à cause de l'extraordinaire beauté de cette plaine que des boqueteaux rocheux non visibles sur le tableau parsèment comme des îles et que les deux autres bretelles, celle de Macherin et celle de la scierie de Chailly, moins coûteuse, auraient respecté davantage.

³⁶⁹ - c'est-à-dire : à Macherin

³⁷⁰ - Jacques Tréfouël (1897-1977), chimiste, chef de laboratoire, puis directeur de l'Institut Pasteur de 1940 à 1964
(source : site « Institut Pasteur »)

³⁷¹ - plusieurs savants ou médecins célèbres de la première moitié du XX^e siècle portent ce nom. Il ne m'a pas été possible de savoir lequel/lesquels sont cités ici.

Suspendue sur la plaine de l'Angéhus et le silence religieux que la toile de Millet nous rend perceptible, la menace d'une auto-route qui, en rugissant, renversera tout sur son passage, est symbolique d'un des drames de notre temps.

Simple histoire de trois bretelles entre lesquelles M. Bonnefous hésite, dit-on, à fixer son choix, et dont on veut encore espérer que ce n'est pas la troisième qui sera réalisée... »

Mais M. Bonnefous ne restera encore ministre que quelques jours, et n'aura sans doute pas le temps de choisir la bonne bretelle...

Le projet du décret de DUP concernant le tronçon Corbeil-Nemours est transmis par le MTP au Conseil d'Etat le 22 septembre 1958. Dans la lettre d'accompagnement³⁷², le paragraphe relatif à la bretelle vers Chailly et Fontainebleau reste plutôt flou :

« Une bretelle de raccordement qui serait traitée en voie routière ordinaire est prévue pour faciliter l'accès au massif de Fontainebleau. Elle (...) passerait entre les agglomérations de Perthes et Cély-en-Bière et rejoindrait la RN 7 au Sud de Chailly-en-Bière. Elle aurait une longueur de 7 km environ. »

tandis que le texte même du décret ne fait que mentionner « une bretelle de 7 km reliant l'autoroute à la RN 7 ». Ce décret est signé le 3 octobre 1958.

Le SSA, maintenant dirigé par l'IC Thiébault (Mothe étant devenu IC-P&C en Seine-et-Oise), dresse l'avant-projet de la « liaison routière à la RN 7 » le 15 avril 1960. Sauf erreur, ce document ne figure pas au CAC³⁷³.

Arribehaute a-t-il obtenu satisfaction, à savoir deux chaussées de 7 m (soit quatre voies) sur une emprise de 40 m, identique à celle de l'autoroute ? Il a fait le « forcing » auprès du SSA et de la DR³⁷⁴ afin d'obtenir ces caractéristiques généreuses, en prévision de la phase transitoire pendant laquelle tout le trafic de l'autoroute empruntera cette voie. Mais cet argument ne semble pas avoir convaincu les décideurs, sans doute en raison du coût, mais aussi parce que l'on souhaite conserver une différence évidente, notamment pour des raisons de sécurité, entre l'autoroute et une bretelle de jonction. Pourtant, cette bretelle sera construite avec quatre voies –sur la seule décision de Arribehaute, qui, devant l'étonnement du DR Coquand venu en visite, dira simplement : « C'est une erreur...³⁷⁵ »

C'est au moment d'ouvrir le chantier de construction que ressurgit le problème du tracé définitif de la bretelle : arrivée à Chailly, ou équidistance avec Barbizon ?

³⁷² - AN-CAC 780154-32

³⁷³ - mais il est mentionné au début de l'AVP de la section Corbeil-Nemours, dressé par le SSA le 25 mai 1960 - (AN-CAC 780154-25)

³⁷⁴ - voir notes internes du SSA: I-TPE Chanau à Thiébault 2.10.59 (AN-CAC 771464-41) et I-P&C Lagier à Thiébault 8.et 18.12.59 (AN-CAC 771464-31)

³⁷⁵ - témoignage oral H. Cyna - 12 mai 2009

Le 12 mai 1961, le DR Coquand s'en inquiète, et s'en entretient avec Arribehaute. Il demande à celui-ci de lui transmettre plusieurs documents permettant de retracer le processus qui a été observé sur cette question plus de trois années auparavant. C'est ainsi que le 16 Mai 1961, Arribehaute adresse à Coquand³⁷⁶

- une copie du courrier du préfet de Seine-et-Marne en date du 27 décembre 1957 (voir ci-dessus, p. 349: il y était question d'« *accords locaux* »...) Arribehaute rappelle que ce courrier accompagnait un dossier qui venait d'être soumis à l'EUP, « *et qui comportait notamment la substitution à la bretelle dite de Macherin du nouveau tracé aboutissant à la RN 7 non loin de Chailly-en-Bière* ».

- « *un certain nombre de pièces extraites du dossier d'enquête et qui toutes exprimaient l'avis que le nouveau tracé soit déplacé légèrement vers le Sud, sur la limite approximative Chailly/Barbizon, afin d'éviter la coupure des terres cultivables avoisinant Chailly.*

Le projet d'exécution a été établi dans le sens de ces observations et soumis dans ces deux communes à une enquête parcellaire qui n'a provoqué aucune réclamation en ce qui concerne le tracé définitif »

Au crayon, en marge : « *M. BATSCH³⁷⁷ – Classer, en prévision de réclamations possibles du M. de la Cne³⁷⁸ sur la différence entre le tracé DUP et celui mis à l'enquête parcellaire* »

En réalité, la réclamation a déjà été déposée... puisque le lendemain, 17 mai 1961, le Commissaire à la Construction et à l'Urbanisme pour la Région Parisienne³⁷⁹ Maurice Diébolt écrit³⁸⁰ au MTP :

« Je viens d'être saisi d'une protestation d'habitants de BARBIZON qui s'élèvent très vivement contre le fait que le tracé de la bretelle de l'Autoroute du Sud à CHAILLY-en-BIERE, tel qu'il vient d'être piqueté sur le terrain, est différent de celui prévu au PADOG de la Région Parisienne approuvé le 6 août 1960, qui reprenait celui figurant au dossier préalable à la DUP pour le tronçon Corbeil-Nemours de l'Autoroute du Sud.

Renseignements pris auprès de l'IC 77, le tracé piqueté sur le terrain est effectivement sensiblement différent de celui envisagé précédemment. S'il ne s'agissait que d'une mise au point de détail, je n'y verrais bien entendu aucun inconvénient, mais l'examen du nouveau tracé est très nettement modifié par rapport à l'ancien puisqu'il correspond à un décalage vers le Sud de près d'1 km.

Il présente, à mon avis, l'inconvénient majeur de tangenter au Nord l'agglomération de BARBIZON, ce qui ne manquera pas de modifier le caractère des lieux environnants. Or, les franges Nord de la forêt de

³⁷⁶ - AN-CAC 780154-38

³⁷⁷ - adjoint de Coquand, DR

³⁷⁸ - lire : Maire de la Commune

³⁷⁹ - cette fonction a existé de mai 1955 à mai 1962, et a été exercée successivement par les préfets Pierre Sudreau (voir I-C-a) et Maurice Diébolt. Le SARP a été placé sous son autorité, et il a été chargé d'établir les plans d'urbanisme de la Région Parisienne (PADOG, 1960) (Source : -site Ile-de-France.gouv)

³⁸⁰ - AN-CAC 780154-38

Fontainebleau font partie d'une zone particulièrement sensible (...), soumise aux règles de protection générale des sites et paysages définies au PADOG. Les abords de CHAILLY-en-BIERE présentent incontestablement moins d'intérêt.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire connaître s'il n'est pas possible de maintenir le tracé approuvé par le PADOG. Si des raisons impérieuses –et seulement dans ce cas- justifiaient une modification de ce tracé, je considère qu'il n'est pas possible de procéder à sa réalisation tant qu'un modificatif au plan ne sera pas intervenu. »

Au crayon, en marge : « M. BATSCH – Voilà la réclamation pour laquelle ARRIBEAUTE nous a envoyé un dossier – M'en parler »

Il se confirme donc que la –légère- modification du tracé de la bretelle de Chailly n'a pas fait l'objet de la procédure réglementaire, pour le moins en ce qui concerne sa publicité. Les habitants de Barbizon pétitionnaires (mais non soutenus par leur CM, qui ne prend aucune délibération sur ce sujet³⁸¹) se sentent maintenant assez forts pour porter le problème au plus haut niveau. Le prestige mondial de ce village³⁸², et sans doute la « qualité » de ses habitants, leur permettent d'espérer pouvoir encore maintenir la bretelle au plus près de Chailly, « *qui présente incontestablement moins d'intérêt* » (!!!)

On imagine l'embarras des P&C s'il faut maintenant « rattraper le dossier » en ouvrant une procédure de modification du PADOG : cela prendrait au moins plusieurs mois... alors que « *le tracé est piqueté sur le terrain* » !

C'est ce que met en avant la DR dans sa réponse³⁸³ du 23 juin 1961 :

« (...) Cette modification, qui se traduit par un déplacement maximum de 800 m environ vers le Sud, fait suite à de nombreuses et très vives réclamations formulées lors de l'EUP, tant par les municipalités, notamment celle de Chailly-en-Bière, que par les propriétaires et cultivateurs de ces communes. Ces observations ont été accueillies favorablement par la Commission d'Enquête.

Les enquêtes parcellaires dans les communes de Chailly et Barbizon, qui se sont déroulées en août 1960, n'ont donné lieu à aucune observation sur le tracé qui fait aujourd'hui l'objet de réclamations.

Actuellement, les études d'exécution sont terminées et les acquisitions de terrains en cours sont engagées à 80 %. D'ailleurs, une première tranche de travaux va être entreprise prochainement. Pour toutes ces raisons, il est très difficile d'apporter une modification au tracé retenu.

Je reconnais volontiers cependant qu'il est regrettable qu'une telle modification ait été apportée sans précautions spéciales, et je suis tout à fait d'accord pour que les indications du PADOG soient respectées. Je dois

³⁸¹ - registre du CM de Barbizon – le maire de Barbizon est alors Marc Jacquet, futur ministre des TP de décembre 1962 à janvier 1966 : il lui reviendra d'inaugurer trois prolongements de l'Autoroute du Sud...

³⁸² - Barbizon, jusque-là hameau de Chailly, est érigé en commune en 1903

³⁸³ - AN-CAC 780154-38

toutefois attirer votre attention sur le fait que beaucoup de projets figurant au PADOG ont été inscrits pour affirmer un principe, en réservant à des études ultérieures le soin de préciser l'implantation exacte des tracés envisagés.

Si dans les zones agglomérées le tracé résulte souvent de possibilités restreintes de trouées existantes et se trouve ainsi fixé avec une assez grande rigidité, par contre dans les zones rurales la latitude qui existe toujours pour l'exécution doit pouvoir être plus large ; les EUP et parcellaires ont précisément pour intérêt de faire apparaître les modifications d'ordre local acceptables lorsqu'elles sont compatibles avec le but poursuivi. (...)

Le tracé de la bretelle de Chailly, tel qu'il a été soumis à l'enquête parcellaire et piqueté sur le terrain, me paraît, en définitive, bien correspondre à celui figurant au PADOG et ne me paraît pas donner lieu à l'intervention d'un modificatif à ce Plan. Une telle procédure, compte tenu des délais qu'elle implique, entraînerait par ailleurs un retard considérable dans la mise à exécution de ce chantier (...)».

Il semble que la contrition exprimée par le MTP, l'engagement à suivre dorénavant les directives du PADOG... et le ton ferme employé par ailleurs aient convaincu le Commissaire à la Construction, puisque les travaux se sont effectivement poursuivis comme prévu par les P&C, sans procédure de modification du PADOG. Et aucun autre document détenu au CAC n'attesterait une résistance désespérée des Barbizonnais...

d – Epilogue : La construction

Il est au moins un point sur lequel l'ensemble des populations du secteur est d'accord, c'est l'aménagement des intersections de la future « liaison routière RN 7 » avec la voirie existante (4 croisements). C'est l'objet d'un rapport du 21 juillet 1961³⁸⁴ du nouvel I-P&C de l'arrondissement Centre de la Seine-et-Marne (Melun), G. Reverdy, que vous avons déjà vu à l'œuvre à Corbeil entre 1955 et 1961 :

« (...) Cette liaison est destinée à supporter initialement la totalité du trafic de l'Autoroute du Sud, et en phase ultérieure le trafic local à destination de tout le massif forestier de Fontainebleau (...) il a été admis que les carrefours (avec la voirie existante) ne feraient pas l'objet d'aménagements à niveaux séparés.

« Cependant, les populations intéressées par ces chemins manifestent une certaine inquiétude au sujet du danger que présentera la traversée de la liaison routière, et notre service est actuellement saisi d'interventions à ce sujet émanant de parlementaires de la région³⁸⁵. Il ne fait pas de doute

³⁸⁴ - 8 pages - AN-CAC 780154-47

³⁸⁵ - parmi lesquels, vraisemblablement, Marc Jacquet, maire de Barbizon mais aussi député.

que la plaine où doit être construite la liaison routière en cause se trouvera coupée en deux par cette artère empruntée par un trafic intense et rapide, et que la circulation sur les petites voies existantes deviendra de ce fait beaucoup plus dangereuse. Mais les intérêts agricoles sont loin d'être les seuls qu'il faut considérer, étant donné le nombre très important d'usagers de la future liaison routière ».

Or, une étude assez fine des prévisions de trafic après l'ouverture de la liaison laisse entrevoir un chiffre moyen de 12 500 véhicules par jour, ce qui justifierait des croisements à niveaux séparés. Mais Reverdy n'en propose que pour les deux principaux croisements (RN 372 et CD 50), afin que les deux autres croisements, « aménagés à niveaux, avec îlots directionnels, servent à faire comprendre aux usagers qu'ils ne sont pas sur une autoroute ».

Ces aménagements, non prévus à l'origine, coûteront 1 million de NF ; somme correspondant à l'économie réalisée lors de l'adjudication des terrassements du nœud de la vallée de l'Ecole (estimés à 10 NF le m³, ils ont été attribués entre 2,50 NF et 4 NF).

Ces propositions sont appuyées par l'IC Arribehaute, qui signale « la vive insistance » des élus de la région pour la construction d'ouvrages sur ces croisements. (Nous n'avons pas trouvé la réponse ministérielle, mais on peut remarquer que les aménagements proposés par Reverdy ont été réalisés).

Une notice³⁸⁶ sur trois pages, portant pour toute entête « *Melun, le 29 mars 1963* », mais en bas de la première page les initiales « GR » (= Georges Reverdy), fait le point sur la « *Mise en service du 1^{er} tronçon de l'autoroute Corbeil-Nemours et de la liaison routière de Chailly-en-Bière* » :

« Le nouvel itinéraire a une longueur de 18 km (9 km d'autoroute et 9 km de Liaison Routière). 11,5 km de chaussées sont revêtus en béton, et 6,5 km en revêtements bitumineux. Les travaux ont été exécutés pour la plus grande partie en 1962 (...).

Les chaussées bétonnées de l'autoroute ont chacune 7,5 m de largeur et sont séparées par un terre-plein central en creux de 11,5 m de largeur entre les dalles de béton. Celles-ci ont 20 cm d'épaisseur et reposent elles-mêmes sur une couche de fondation en grave stabilisée au ciment de 15 cm d'épaisseur (...).

Ce chantier a été caractérisé par la mise en œuvre de procédés d'exécution entièrement nouveaux et à grand rendement, directement tirés de l'expérience américaine en ce domaine. Le bétonnage des chaussées n'a commencé qu'en août, et il était terminé début novembre (...). Le beau temps de l'été a favorisé ces travaux jusqu'à la fin du mois d'octobre ; la cadence moyenne d'avancement étant de 500 ml de chaussée terminée de 7,5 m de largeur par jour (...).

L'ensemble du nouvel itinéraire a été provisoirement mis en service le 22 décembre 1962 pour permettre aux usagers d'en bénéficier pendant les

³⁸⁶ - AN-CAC 780154-43

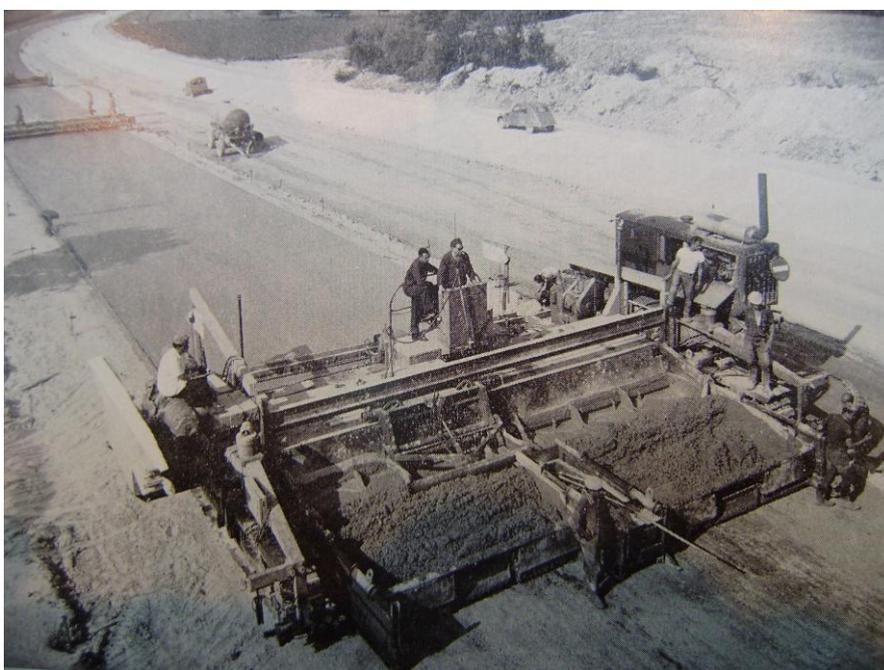
fêtes de fin d'année. Ceux-ci ont pu ainsi constater l'existence d'un itinéraire autoroutier pratiquement terminé, là où un an auparavant démarraient seulement quelques chantiers isolés de constructions d'ouvrages d'art.

Cet itinéraire représente 18 km de longueur, 15 ouvrages d'art dont 2 sauts-de-mouton, et plus d'un million de m³ de terrassements généraux, constitués surtout par des sables d'emprunt.

Compte tenu de toutes les dépenses d'expropriation et des dépenses accessoires d'équipement concernant les glissières, les clôtures, la signalisation, l'éclairage des points singuliers, des aménagements hydrauliques importants, les modifications des voies interceptées ou raccordées, etc... l'ensemble des ouvrages représente une dépense globale d'environ 45 millions de F.

Une réalisation aussi rapide a pu être obtenue grâce à la préparation poussée du projet, au dynamisme des Entreprises et des Ingénieurs, et il faut le dire aussi, aux conditions météorologiques très favorables pendant l'été 1962.

Cet itinéraire se caractérise par de grandes nouveautés de conception et d'exécution, notamment par la largeur de son terre-plein, la solidité de ses accotements, l'existence de parcs de stationnement ou de repos, et surtout par la qualité de ses revêtements aussi bien bétonnés que bitumineux, obtenue grâce à l'emploi de matériel entièrement nouveau (machines à coffrages glissants pour le béton).



Document 129

L'utilisateur va maintenant apprécier pleinement ces caractéristiques, qui allient à la fois le confort et la sécurité ».

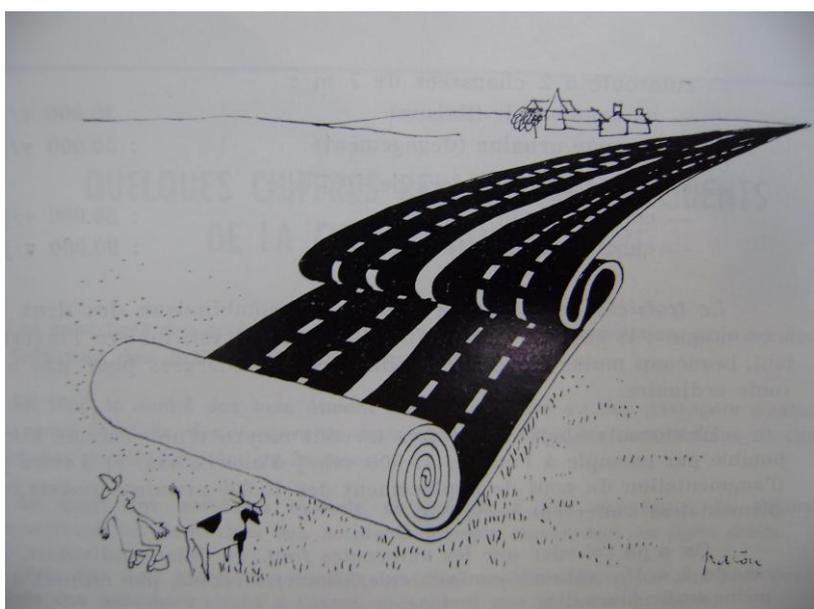
Conclusion

Il s'agit là d'une sorte de « bilan de fin de chantier », comportant un grand nombre de données chiffrées dont la plupart n'ont pas à être reprises ici ; on en retiendra cependant les innovations techniques auxquelles il a été procédé. Mais Reverdy est arrivé à Melun au moment où allaient commencer les travaux, et ce n'est pas son rôle, ni le moment, de commenter ici les difficultés rencontrées par ses prédécesseurs dans la conception du projet...

Car si les neuf premiers km de ce tronçon ont été tracés sans aucune opposition, il n'en a pas été de même pour la seconde moitié de parcours, traversant la plaine de Bière aux paysages « mythiques » (« *L'Angélu* », « *Les Glaneuses* »...), approchant des sites prestigieux (Barbizon, Fleury-en-Bière...) Il est vrai que dans ce secteur où les nombreuses résidences secondaires cohabitaient alors avec un monde rural traditionnel en voie de disparition, « l'intelligentsia parisienne » était fortement représentée : homme de lettres (Billy), universitaire (Mossé), savants (Tréfouël, Flon...). Il était facile à ces hommes de grande notoriété de faire usage de leurs relations au plus haut niveau.

On a pu aussi rencontrer là – chose inédite... - un châtelain, grand propriétaire terrien mais aussi homme politique, en train de définir le tracé à sa meilleure convenance !

Mais il convient, à la fin de ce chapitre, de souligner le rôle de conception et d'impulsion de l'Ingénieur en Chef de Seine-et-Marne Pierre Arribehaute, qui fut parmi les premiers à envisager le prolongement vers Lyon de l'autoroute Paris-Corbeil, qui voulait « son » autoroute, et qui, afin de débloquer la situation, n'hésita pas à proposer une refonte importante de son premier projet. Il y a certainement eu là un travail de contact, de persuasion, de relations humaines, qui ne laisse pas de traces (ou incidemment) dans les archives...



B – Il faut « enjamber » la forêt

Nous venons de voir combien l'approche de la forêt a été problématique, et a rencontré des résistances assez fortes pour obtenir une modification importante du projet originel : on s'est résolu à passer d'un simple projet de raccordement de la forêt et de la ville de Fontainebleau par le chemin le plus direct (bretelle de Macherin) à une vision plus prospective de l'autoroute, dont on a commencé à envisager le prolongement en direction de Lyon comme inéluctable. Projet à long terme, plein d'embûches, à commencer par la forêt de Fontainebleau...

Car la traversée de la « forêt » proprement dite –mais il conviendra au préalable de préciser le sens exact de ce terme commode- réunira les mêmes opposants déjà rencontrés dans le combat contre la « bretelle de Macherin » : membres d'associations locales ou nationales, ou personnalités souvent éminentes résidant sur le pourtour. Les P&C devront-ils, là aussi, « revoir leur copie » ?

Cependant, si la résistance à la « bretelle de Macherin », puis de Chailly, a été menée au nom de la tranquillité et de la protection du cadre de vie, ou par des agriculteurs lésés par les expropriations de terres arables et la gêne apportée à leur travail, celle contre le tracé à travers la forêt, par définition inhabitée, le sera sur des thèmes plus généraux : protection de la Nature sous toutes ses formes (espaces boisés ou non, rochers, insectes, oiseaux, plantes... sans oublier vestiges antiques !) et préservation de son rôle social de lieu de détente et de repos des citoyens.

a – Phase préparatoire et premières prises de position

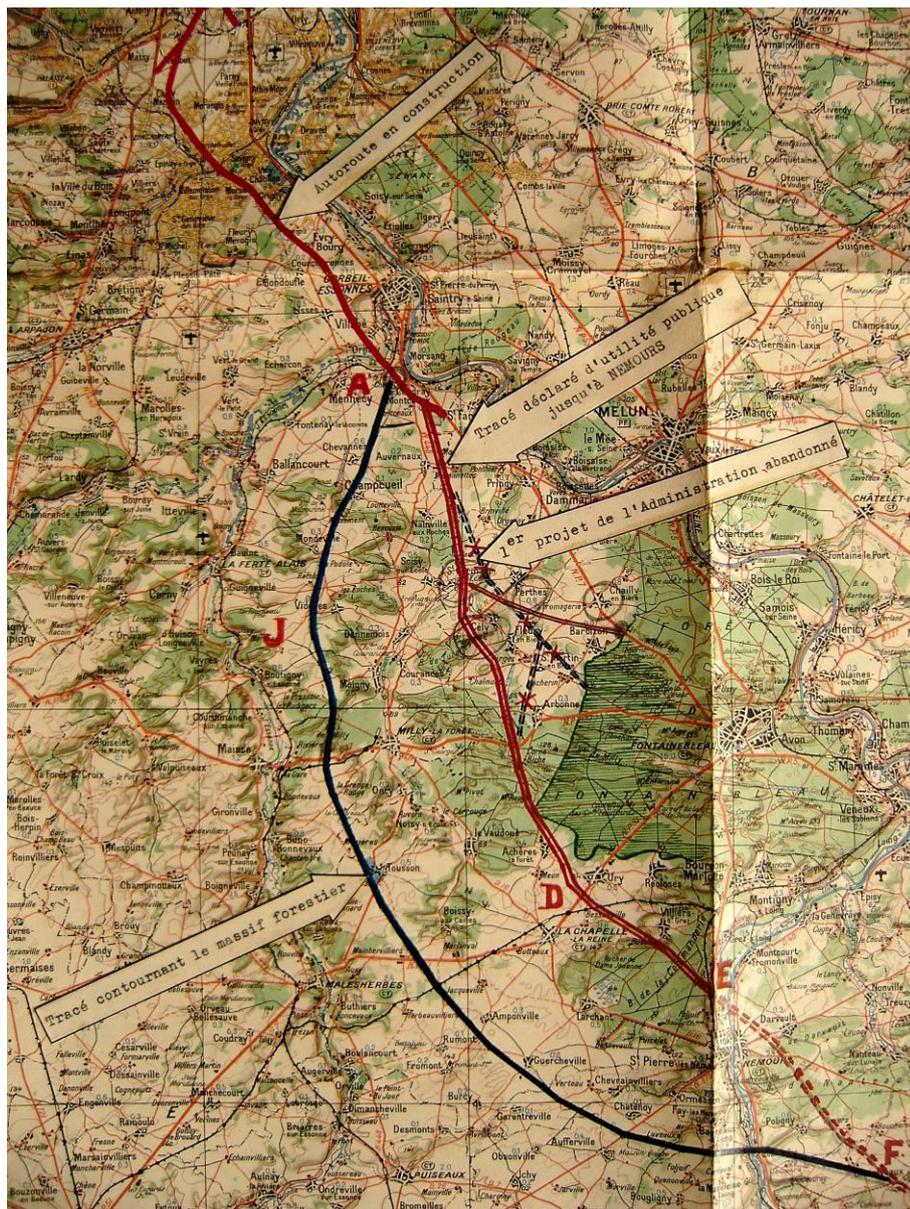
La DM du 6 décembre 1954 (voir ci-dessus, p.332) n'envisageait encore qu'un « *prolongement de l'autoroute jusqu'aux environs de Fontainebleau* », à savoir : Macherin. Mais il était déjà bien évident que l'autoroute ne s'arrêterait pas là, et avait vocation à être poursuivie vers le Sud. C'est ce que révèle, après une entrevue avec Mothe (IC-SSA), le secrétaire des « Amis de la Forêt », Henry Flon (voir p.333), à son président André Billy, dans sa lettre³⁸⁷ du 13 janvier 1955 :

« Un projet d'autoroute, celui-là à peine ébauché, prévoit le contournement du massif de Fontainebleau afin de rattraper la RN 7. Le tracé très schématique, qui n'est en réalité qu'une esquisse au crayon, passerait à travers le massif des Trois Pignons.

J'ai indiqué à M. Mothe qu'il serait infiniment plus souhaitable de voir une autoroute contourner complètement le massif de la forêt de Fontainebleau en utilisant le plateau qui commence au Plessis-Chenet et va aboutir vers Tousson en contournant Milly, ce qui permettrait de rattraper la RN 7 après Nemours, aux environs de Château-Landon. Cette proposition a vivement intéressé M. Mothe ».

³⁸⁷ - AD 77 68 J 23 (document déjà partiellement exploité p. 333)

En janvier 1955, le « contournement du massif de Fontainebleau » n'en est qu'au stade de l' « ébauche », de « l'esquisse au crayon », mais c'est déjà le futur tracé : « à travers le massif des Trois Pignons », et Mothe n'hésite pas à le montrer à ses visiteurs, bien qu'il n'ait encore aucun caractère officiel. De même, et c'est réellement surprenant, au moment où il découvre inopinément ce projet de tracé d'autoroute, Flon est déjà en mesure de présenter sur le champ son tracé alternatif, qui sera mis en avant –jusqu'en 1961 !- par les défenseurs et « amis » de la forêt. Mais ce jour-là, le « vif intérêt » que lui accorde Mothe est-il sincère, ou seulement poli ?



Document 131
AN-CAC 780154-25
Fond de carte : Michelin
1 200 000°

En rouge, le tracé P&C à travers le massif des Trois Pignons, en vert pâle (et écornant la forêt domaniale –en vert foncé- sur 300 m) ;
En bleu, le tracé des « Amis de la Forêt », par le plateau entre les vallées de l'Essonne, à gauche, et de l'Ecole, à droite.
(L'ajout de ces deux tracés sur la carte Michelin est postérieur à octobre 1958, puisque le tracé rouge est indiqué comme « déclaré d'utilité publique »)
Remarque, en pointillé, l'ancien tracé avec la bretelle de Macherin (voir chapitre précédent), et le futur prolongement vers Lyon.

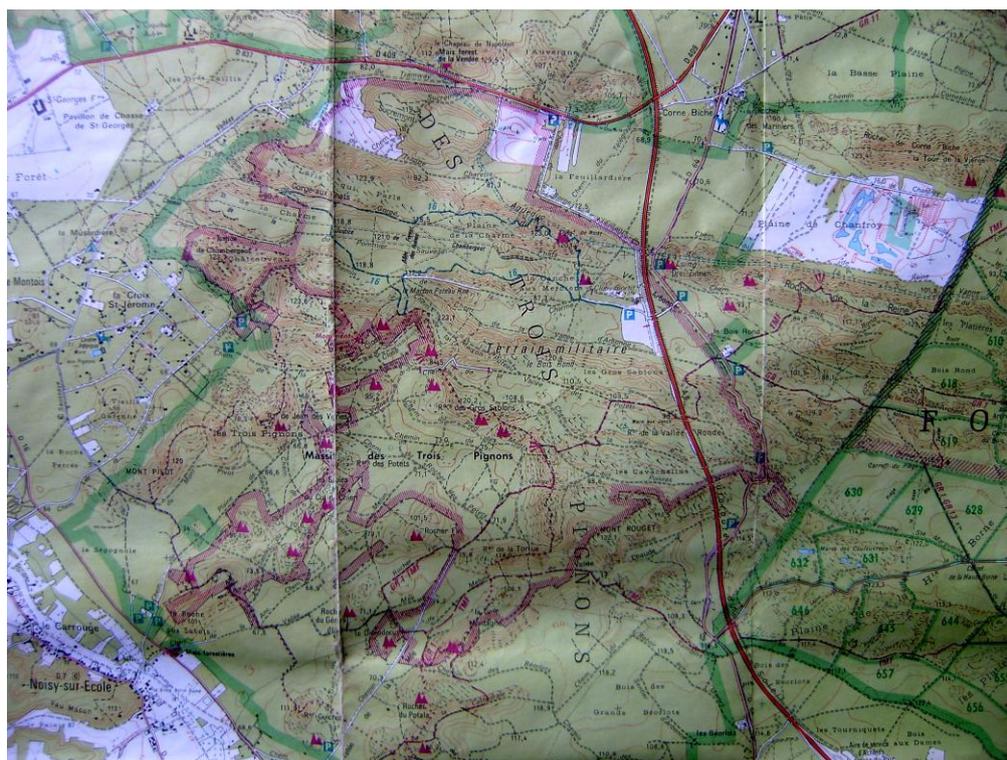
Ce document, qui montre les deux tracés « en compétition » mais aussi la forêt domaniale et non-domaniale, illustre toute la problématique du chapitre.

Mais de quelle forêt parle-t-on ? Pourquoi André Billy pourra-t-il écrire (voir plus loin) : « Tout au plus pouvons-nous veiller à ce que l'autoroute ne coupe pas la

forêt en deux, ce dont il n'est d'ailleurs pas question » ? C'est là un point fondamental de la controverse qui durera jusqu'à l'ouverture du chantier, en 1961.

Certes, le tracé établi par les P&C contourne –presque- totalement la forêt domaniale, ancien domaine de chasse des rois de France, et cet argument sera constamment répété par les tenants de ce tracé ; mais il traverse de part et d'autre – voir document 131, page précédente - la partie alors non-domaniale du massif forestier de Fontainebleau : c'est le « massif des Trois Pignons », qui s'étend entre Arbonne, Courances, Milly-la-Forêt, Le Vaudoué et Achères. Et cet argument nous paraît aujourd'hui d'autant plus spécieux que ce massif sera acquis par l'Etat, et donc adjoint à la forêt domaniale, entre 1966 et 1979... après l'ouverture de l'autoroute.

Mais en 1955, une partie en est occupée par l'Armée comme champ de manœuvre (Bois-Rond, ancienne propriété Vollard) ; c'est là que passera l'autoroute. Le reste appartient à plusieurs centaines de particuliers, souvent habitant les bourgs proches et exploitant le bois. D'anciennes carrières de grès connaissent un début de reboisement, de même que les 1100 hectares qui ont brûlé en 1943 du fait des Allemands (c'est aussi en 1943 que l'ensemble du site est inscrit à l'Inventaire Supplémentaire des Monuments Historiques... ce qui ne le met pas à l'abri d'un projet de l'Etat si celui-ci est déclaré d'Utilité Publique).³⁸⁸



Document 132
Carte IGN 1/25
000° (1984)

*La traversée du
massif des Trois
Pignons par l'Au-
toroute du Sud*

En haut, la RN 837 (à l'Ouest : Milly, en haut à droite : Arbonne).

Toute la partie occidentale, sur la commune de Noisy-sur-Ecole, est lotie.

Le trait vert clairenserme le massif des Trois Pignons, acquis ultérieurement par l'Etat. Le « terrain militaire » figure encore sur cette édition de 1984 ; il sera rétrocédé au ministère de l'Agriculture (ONF) en 2007.

A droite (trait vert foncé), la forêt domaniale de Fontainebleau, « écornée » sur 300 m par l'Autoroute du Sud (en bas).

³⁸⁸ - site : grimporama.com

L'année 1955 voit se succéder interventions et prises de position de différents organismes ou personnalités, alors que le projet des P&C n'est pas encore officiel, ni a fortiori concrétisé par quelque avant-projet : mais il est connu de personnes averties, par le jeu des contacts amicaux ou professionnels. Les inquiétudes qui se manifestent alors sont surtout suscitées par la « bretelle de Macherin », à l'étude depuis 1953, et accessoirement par l'évidence du prolongement inéluctable de l'autoroute. Ainsi, à la fin du mois de mars, le Congrès National du Tourisme³⁸⁹,

« qui a réuni à Cannes les représentants de quatre millions de membres, s'est exprimé en ces termes par la voix de son président, M. Defert, président du Touring-Club de France :

«Nos associations, qui ont toujours lutté pour la protection des Sites, demandent que les nouveaux tracés de routes épargnent les richesses touristiques et tiennent largement compte des conditions d'esthétique.

A ce propos, qu'il nous soit permis de nous élever véhémentement contre celui de la future Autoroute du Sud, qui prévoit le passage de celle-ci à travers le Massif des Trois Pignons et la forêt de Fontainebleau et qui soulève, à juste titre, d'unanimes protestations ».

C'est donc avant même d'être rendu public que ce tracé suscite la polémique... mais on verra que la position du TCF et de son président ne restera pas longtemps aussi intransigeante.

On voit aussi quelques grandes « signatures » se manifester : dans « Le Figaro » du 10 mars 1955, André Billy –sans faire mention de sa qualité de président des « Amis de la Forêt »- précise sa pensée³⁹⁰, dont on notera qu'elle se veut balancée :

« C'est (au souci d'améliorer la circulation) que correspond le projet de construction d'une autoroute qui doublera la RN 7 du Plessis-Chenet à Fontainebleau, à travers la plaine de Bière. Personne n'est plus attaché que moi aux beaux paysages de cette Bière (...); c'est la plaine de Jean-François Millet (...). Eh bien ! la Bière sera traversée par une autoroute qui permettra aux Parisiens de rentrer chez eux le dimanche soir dans un temps normal.

La Bière y perdra de son étendue, de son silence, de son charme (...) On m'adjure de prendre sa défense. Tout au plus pouvons-nous veiller à ce que l'autoroute ne coupe pas la forêt en deux, ce dont il n'est d'ailleurs pas question. Pour la plaine, il serait déraisonnable de vouloir s'opposer à ce qu'une autoroute y soit percée.

J'ai longtemps été l'adversaire des autoroutes, nos admirables routes françaises me paraissaient bien préférables, pourvu qu'elles fussent élargies selon les besoins. L'effrayant accroissement de la circulation routière m'a fait changer d'avis (...) »

³⁸⁹ - AD 77 68 J 23

³⁹⁰ - AD 77 68 J 23

Cette réticence passée à l'égard des autoroutes est partagée par beaucoup de responsables jusque dans les années 50 : c'est la fameuse « question des autoroutes » (voir p. 20), qui explique le retard du réseau autoroutier français. (Billy usera d'un ton moins conciliant trois ans plus tard, lorsque la « bretelle de Chailly » se rapprochera un peu trop de Barbizon où il habite: voir p. 350-351).

Dans le même journal, Thierry Maulnier³⁹¹, autre chroniqueur « maison » de talent -mais au passé sulfureux- s'élève contre « *La haine des arbres* » dans notre pays, et en cite de multiples exemples, évoquant les arbres des bords de routes, les platanes du Midi qui disparaissent... et il salue, sans trop d'illusions, l'action de son confrère :

« Notre cher André Billy défend la forêt de Fontainebleau (...). Bien sûr, il faut couper des arbres, comme il faut tuer des bêtes. Il faut des poteaux télégraphiques, des traverses, du bois de mine et le papier sur lequel j'écris. Il faut que les autoroutes passent quelque part...

Je serais donc résigné, sinon tout à fait content, si les meurtres étaient partout limités à l'inévitable, si la beauté des sites était partout épargnée, si je ne sentais, en certaines circonstances, je ne sais quelle volonté de massacre pour le massacre se parer des prétextes de l'utile. Il paraît que la haine des arbres –je dis bien la haine- est un sentiment assez commun en France (...) ».

Les « Amis de la Forêt », on l'a vu, sont sur la brèche dans ce combat. Leur secrétaire Henry Flon, extrêmement actif, multiplie les courriers : ainsi, le 29 octobre 1955, il écrit au Directeur Général du Tourisme (comme au Directeur Général des Eaux et Forêts, à l'Architecte en Chef des Monuments Historiques, à l'Archiviste en Chef de Seine-et-Marne, etc...) :

« (...) ce projet est absolument contraire aux intérêts touristiques et économiques de la région, puisqu'il a pour effet d'augmenter le trafic routier dans une région qui devrait être considérée comme une zone de silence et de repos, ce dont bénéficierait largement l'économie locale, alors que les futurs usagers de l'autoroute ne désirent en aucune façon s'arrêter à Fontainebleau ou dans ses environs. (...)

Le véritable tracé doit être recherché soit sur la rive droite de la Seine, soit dans le contournement complet par l'Ouest du massif forestier (suit description du tracé alternatif qu'il a vraisemblablement dessiné lui-même, et qu'il a présenté à Mothe en janvier 1955: voir ci-dessus, p. 359) (...) »

A l'automne 1955, la Direction Générale des Eaux et Forêts, représentée par son Ingénieur Principal chargé de la forêt domaniale de Fontainebleau, prend date, en termes très mesurés, sur ce projet d'autoroute qui la concerne au premier chef, à

³⁹¹ - photocopie de l'article non datée (AD 77 68 J 23)

la suite des courriers des « Amis de la Forêt » (rapport³⁹² du 24 octobre 1955, sous-titré : « *Traversée de la forêt domaniale par une autoroute* ») :

« La traversée du massif forestier par une autoroute est un problème de gouvernement, un décret déclarant la forêt inaliénable et un autre, non encore signé, devant déclarer l'utilité publique de l'autoroute.(...) »

Une visite faite le 21 octobre à Monsieur l'IC-P&C qui nous a parlé des projets d'autoroute en cours fait apparaître que les études s'orientent vers des objectifs très différents de ceux présentés par MM. BILLY et FLON.

Le grand projet en voie de réalisation est le départ de l'autoroute Paris-Lyon. La partie proprement traitée en autoroute (...) serait prolongée par une voie nouvelle jusqu'après Nemours. (...)

Nous avons l'honneur de proposer que notre Administration se contente de se faire confirmer par le département des TP qu'en aucun cas le massif de Fontainebleau ne sera coupé par les servitudes particulières aux autoroutes, plus particulièrement en ce qui concerne la liaison routière de Paris-Lyon. »

(on aura compris que sous la dénomination « *massif de Fontainebleau* », l'ingénieur entend « forêt domaniale », qui seule l'intéresse, comme étant à sa charge).

Autre prise de position importante, celle du Conseil Général de Seine-et-Marne³⁹³, qui, en novembre 1955,

« estime que l'autoroute doit, sans pénétrer dans la forêt domaniale, permettre un accès facile à celle-ci (...) et considère que les études poursuivies par l'Administration des TP répondent à cet objet ;

que la prolongation de l'autoroute vers Lyon s'effectuera au mieux (...) en passant en bordure de la forêt domaniale et du massif rocheux des Trois Pignons, et que ce tracé pourra mettre en valeur cette zone rocheuse sans en altérer le site ;

s'oppose à un tracé à l'Ouest de Milly-la-Forêt, qui allongerait le parcours de 10 km, sans donner un accès suffisant au massif boisé (...) »

C'est donc un appui total au projet de tracé des P&C : il faut que l'autoroute reste en Seine-et-Marne, et desserve d'abord Fontainebleau et Nemours, ce que le Conseil Général demande en deuxième phase ; ceci est rapporté aussitôt devant le SARP³⁹⁴ le 9 décembre 1955 par Arribehaute.

Le « Comité des Autoroutes », instance consultative créée par décret du 12 novembre 1955³⁹⁵, tient une séance vraisemblablement début janvier 1956. On peut penser que le tracé de l'autoroute à travers la forêt y est présenté par Mothe, et y est examiné. Malgré ses réticences —voir p. 334 et 361- Billy présente la variante propo-

³⁹² - AD 77 - 3344 W 167

³⁹³ - Extrait de délibération : AN-CAC 771464-41

³⁹⁴ - AN-CAC 770911-24

³⁹⁵ - en janvier 1956, elle est composée de sept I-P&C : Rumpler (DR), Lévy et Mitault (IG-P&C), Coquand, Mothe, de Buffévent et Boutteville (?) *Bulletin du PCM Janvier 1956*

sée par les « Amis de la Forêt ». Une « *Lettre ouverte* ³⁹⁶ » à ce comité, datée du 24 janvier 1956, en donne les résultats :

« Les techniciens s'y sont opposés, prétendant que cette variante aurait 10 km de plus ; qu'un km coûte 150 millions, et que la modification du tracé était « impensable »

ce à quoi les « Amis de la Forêt » rétorquent :

« C'est justement parce que la règle à calcul ne sait pas penser que l'on a cru bon de créer un Comité des Autoroutes, chargé de penser pour les ingénieurs. (...)

Les P&C, d'une façon opiniâtre et systématique, démembrent les biens domaniaux. Alors que les Beaux-Arts ont fait classer le Massif des Trois Pignons, admettront-ils que les P&C fassent une vaste saignée pour y faire passer une autoroute à grand trafic et à grande vitesse ? (...)

Les questions financières et les questions de gros sous doivent passer en toute dernière préoccupation. Un milliard et demi de dépenses supplémentaires, ce n'est pas trop pour conserver la ceinture verte de Paris, les lieux de repos des Parisiens. Ceux qui se proposent d'aller sur la Côte d'Azur peuvent bien faire un léger détour pour ne pas encombrer le jardin du dimanche des Parisiens les plus modestes ».

On voit que deux logiques s'affrontent déjà : celle du plus court chemin, qui est aussi le plus économique, et celle de la priorité à la protection de la forêt, sans considérations financières.

Dans les mêmes moments, la Commission Supérieure des Sites, dépendant du Secrétariat d'Etat aux Arts et Lettres (et qui s'était fortement manifestée cinq ans plus tôt dans la défense de la pièce d'eau de Chilly-Mazarin ; voir III-B-a) demande au MTP communication

« en vue de leur examen, des documents définitifs concernant l'itinéraire retenu pour le projet d'Autoroute du Sud en ce qui concerne la forêt de Fontainebleau. »

Le 7 novembre 1955, la DR répond qu'elle n'est pas encore en mesure de communiquer ces documents, mais qu'elle ne manquera pas de le faire dès que possible.

Par lettre ³⁹⁷ du 16 février 1956, le Secrétariat d'Etat aux Arts et Lettres signale au MTP :

« Je dois vous faire connaître que mon attention est tout spécialement appelée sur les inconvénients graves que présenterait pour le site et l'équilibre biologique de la forêt le maintien de certaines dispositions prévues au projet.

Je vous serais très obligé de bien vouloir me renseigner sur les intentions de votre Département à cet égard et de me communiquer

³⁹⁶ - document sans entête ni signature – vraisemblablement : « Amis de la Forêt » (AD 77 68 J 23)

³⁹⁷ - AN-CAC 780154-54 (cette lettre permet de reconstituer l'échange sus-mentionné)

éventuellement les éléments du projet, afin de me permettre d'en saisir en temps utile la Commission Supérieure des Sites et le Conseil National de Protection de la Nature ».

En effet, après les « Amis de la Forêt » qui ont joué le rôle précurseur dans le combat contre le tracé de l'autoroute, plusieurs organismes prestigieux rendent publiques des prises de position parfois virulentes :

- en février 1956, l'Assemblée des Professeurs du Muséum d'Histoire Naturelle –dont le directeur, Roger Heim³⁹⁸, sera un des principaux opposants au tracé- adopte un vœu

« afin que ce tracé évite toute pénétration dans le Massif des Trois Pignons ou dans toute autre partie du domaine forestier de Fontainebleau, en raison de l'importance biogéographique de cette zone »

vœu auquel le MTP répond³⁹⁹ :

« J'ai l'honneur de vous faire connaître que ce vœu a retenu toute mon attention, et il interviendra parmi les diverses considérations qui doivent être prises en compte pour l'étude du tracé exact de l'autoroute ; mais je dois vous signaler qu'il est par ailleurs un certain nombre d'impératifs auxquels il est indispensable de satisfaire dans cette étude ».

- le 19 mars 1956, l'Académie des Sciences, sur la proposition de Philibert Guinier⁴⁰⁰, Directeur Honoraire de l'Ecole des Eaux et Forêts, adopte également un vœu⁴⁰¹

« concernant la conservation du Massif forestier de Fontainebleau :

Considérant que la conservation dans son intégrité du Massif forestier de Fontainebleau, champ d'études exceptionnel pour les naturalistes, présente un intérêt scientifique considérable (...), que de très graves perturbations biologiques peuvent résulter pour l'ensemble de la forêt du tracé actuellement envisagé pour l'Autoroute du Sud et pour sa bretelle de raccordement vers Fontainebleau,

EMET LE VŒU que le projet établi soit modifié de manière que le nouveau tracé contourne par l'Ouest le Massif forestier, et qu'ainsi celui-ci soit maintenu dans son intégrité ».

- en mars 1956, l'Académie des Beaux-Arts,

« venant d'apprendre que le projet d'Autoroute du Sud doit porter une sévère atteinte au site de la région dite des Trois Pignons, qui constitue le prolongement de la forêt de Fontainebleau, s'élève contre une telle réali-

³⁹⁸ - Roger Heim (1900-1979) mycologue

³⁹⁹ - AN-CAC 780154-22

⁴⁰⁰ - Philibert Guinier (1876-1962) – directeur de l'Ecole Nationale des Eaux et Forêts – enseigna la botanique forestière de 1903 à 1941 – fonda l'Ecole Supérieure du Bois – auteur de nombreux ouvrages (*source* : *Wikipédia*)

⁴⁰¹ - AN-CAC 771464-41

sation et demande que soit étudié à nouveau un autre tracé passant par le plateau compris entre les rivières de l'École et de l'Essonne ».

La réponse du MTP à cette noble assemblée est empreinte du plus grand respect, mais n'en laisse pas moins transparaître une certaine aigreur :

« (...) mes Services ont déjà tenu le plus grand compte de vos préoccupations. Ils se sont efforcés de concilier au mieux à la fois les exigences de la protection des sites ou de la conservation des massifs forestiers, et celles auxquelles doit satisfaire une grande liaison autoroutière. (...)

Mais je me permets de regretter que votre Assemblée n'ait pas cru elle-même devoir entrer en relation avec mon Département, avant de s'élever d'une manière aussi formelle contre le projet. La publicité donnée dans la Presse à ce vœu (...) ne peut que rendre plus difficile la mise au point définitive d'une solution dont l'intervention rapide est souhaitable pour tous ».

C'est sans doute à ces diverses interventions que Flon fait allusion dans un courrier⁴⁰² du 7 avril 1956 à Roger Heim :

« (...) Je pense que le climat est opportun pour accueillir un article de votre part dans le Figaro Littéraire; (...) certaines Administrations intéressées par le projet d'Autoroute du Sud et qui se trouvaient quelque peu réticentes sont maintenant convaincues de la grave menace que fait courir à l'équilibre du massif forestier le tracé proposé par le Service des P&C. Par contre, le SARP reste non seulement favorable, mais l'un des protagonistes les plus fervents du projet tel qu'il est présenté, ce qui est parfaitement impensable étant donné le rôle de protection qu'il devrait jouer et l'appui sur lequel nous pourrions normalement compter auprès de lui (...) ».

Comment les P&C ressentent-ils ce mouvement de protestation contre leur projet, toujours pas rendu public, du moins officiellement ?

Une « Note⁴⁰³ sur le tracé de l'Autoroute du Sud au voisinage de la forêt de Fontainebleau » (on notera l'expression prudente : « au voisinage de... »), sur six pages dactylographiées, sans entête, mais que quelques ajouts manuscrits (notamment, en haut de la première page : « Melun, 3 mai 1956 », et un paraphe final)... et le style direct, permettent d'attribuer à Arribehaute, nous donne une réponse partielle à cette interrogation.

L'ingénieur reprend les vœux précités et constate leur origine commune :

« des botanistes, quelques « Amis de la Forêt », de Fontainebleau et de Melun, des membres de groupes d'escalade, un excursionniste parisien, et des défenseurs des grottes et de leurs inscriptions rupestres : un petit nombre de personnes actives, décidées, et qui ne reculent pas devant des prises de position sur un projet inconnu.

⁴⁰² - AD 77 68 J 23

⁴⁰³ - AN-CAC 771464-31

(...) La clé de toute cette action, c'est freiner le plus possible la venue des touristes parisiens dans cette région Ouest de la forêt de Fontainebleau, où les botanistes, excursionnistes, grimpeurs de la région ou initiés des cavernes se retrouvent seuls ou à peu près dans cette « chasse gardée » qu'est encore la région des Trois Pignons » (...).

Ayant ainsi fustigé les contradicteurs, qu'il accuse en fait d'égoïsme, il constate que le tracé projeté ne porte pas atteinte aux « réserves biologiques » classées en 1953, mais traverse plutôt

« un site peu boisé, principalement de rochers, et les Eaux et Forêts ont donné leur accord car c'était le meilleur emplacement, du point de vue forestier, en lisière de la forêt domaniale ».

Puis il décrit ce tracé de façon très précise, sans omettre les détails qui confirment, à ses yeux, le peu d'intérêt des sites traversés : « zone plate, peu boisée », « siphon de l'aqueduc », « transformateur électrique », « la ferme-café, dont l'état et les abords sont plutôt médiocres », nombreuses carrières de bordures et de pavés »...

Enfin, il expose les garanties qui pourront être offertes pour apaiser « les craintes des réclamants », notamment : nombreux passages, « tant pour les piétons que pour les bêtes », afin de ne pas faire de l'autoroute « une barrière infranchissable » ; adaptation de la route au Site, avec collaboration d'hommes de l'art (architectes-paysagistes) –« le précédent de l'Autoroute de l'Ouest témoigne grandement en faveur de l'Administration des P&C » ; aucun nouvel accès à la forêt, ceci afin d'éviter « un envahissement par les touristes et les campeurs ».

Par ce dernier engagement, quoi qu'il en ait dit précédemment, il participe à la préservation de la « chasse gardée » des « grimpeurs ou initiés des cavernes »...

Peut-être cette note de l'IC 77 a-t-elle été rédigée pour être lue ou diffusée lors d'une réunion⁴⁰⁴ qui a lieu précisément le 3 mai 1956, vraisemblablement au SSA, qui en rédige le compte-rendu. Réunion importante, puisque sont représentés tous les services du MTP concernés par la future autoroute : le Directeur des Routes Rumpler et ses deux adjoints Coquand et Elkouby, le chef du SSA Mothe et son adjoint Armengaud, l'IG Cazes, l'IC 77 Arribehaute et l'IC 78 de Buffévent.

« L'objet de la réunion est d'examiner la suite à donner à l'opposition qui s'est manifestée, par des interventions, par des vœux de divers Organismes et par des articles de Presse, à l'encontre du tracé envisagé pour l'Autoroute Paris-Lyon à l'Ouest de Fontainebleau et en faveur d'un tracé passant entre les deux vallées de l'Ecole et de l'Essonne (sic). (...) »

Après un exposé par M. Arribehaute (...) il est décidé de maintenir entre Corbeil et la forêt le tracé étudié par les Services » (suivent les avantages de ce tracé sur le tracé des « Amis de la Forêt » : longueur moindre de 8,6 km⁴⁰⁵, meilleur dégagement de la RN 7, meilleure desserte de Nemours, avis favorable du Conseil Général 77).

⁴⁰⁴ - CR : AN-CAC 780154-48

⁴⁰⁵ - cette différence de longueur entre les deux tracés varie, selon les documents rencontrés, entre 6 et 11 km...

Enfin, il est décidé lors de cette même réunion que l'Enquête Publique portera sur l'ensemble du tracé, depuis le Sud de Corbeil jusqu'à Nemours, et non pas seulement jusqu'à l'entrée de la forêt (en mai 1956, il est encore question de la « bretelle de Macherin ») :

« Il ne sera pas donné suite au dossier d'Enquête déjà préparé, qui ne comprenait que la seule section CORBEIL-MACHERIN, en s'arrêtant au Nord de la Forêt : en effet, la mise à l'enquête de cette section risquerait de donner un résultat défavorable, du fait que cette section se prolonge nécessairement par une traversée de la forêt ; mieux vaut faire valoir d'emblée que cette traversée a été étudiée et ne porte aucun préjudice à la Forêt ».

On voit les « calculs » auxquels sont contraints les responsables des P&C pour obtenir l'acceptation de leur projet...

b– Le rôle du Touring-Club de France

Cette décision prise « en conclave » par les principaux responsables du projet de l'Autoroute du Sud rejoint les vues du président du TCF, André Defert, qui décrit ainsi sa stratégie dans un long courrier ⁴⁰⁶ envoyé le 30 avril 1956 à Fernand Mossé –voir p.335 (celui-ci lui avait écrit en tant qu'adhérent du TCF pour demander une action plus efficace de l'association) :

« 1- obtenir un tracé évitant toute pénétration dans la forêt domaniale et aboutissant au sud du massif ;

2- s'opposer, en attendant cette décision, à l'ouverture, dans la région intéressée, de toute voie nouvelle. Nous ne serons tranquilles que lorsque nous aurons la certitude que l'autoroute débouchera au sud du massif. Autrement, nous risquons de faire un marché de dupes».

et il précise par ailleurs:

« Certaines interventions -si bien intentionnées soient-elles- peuvent être plus dangereuses qu'utiles si elles méconnaissent la conjoncture administrative et heurtent de front les positions fortes. Si le pot de terre veut avoir malgré tout raison du pot de fer, il faut qu'il mène son attaque avec habileté. Vous n'ignorez pas qu'à l'heure actuelle les problèmes de circulation ont, pour les pouvoirs publics, le caractère d'un impératif catégorique. Périront les forêts pourvu que les autos roulent ! »

En réalité, cette fois encore, les P&C comptent sur l'appui du TCF dans cette bataille. C'est ce que montre clairement la lettre⁴⁰⁷ de Mothe à Robida, directeur technique du TCF, en date du 6 juin 1956 :

« (...) Les vues de l'Administration (...), c'est de donner aux automobilistes le moyen de communication le mieux adapté à leurs besoins, tout en tenant compte des autres impératifs à satisfaire ou à respecter. C'est ainsi que tout en manifestant le plus grand intérêt pour les massifs forestiers du

⁴⁰⁶ - AD 77 - 68 J 23

⁴⁰⁷ - AN-CAC 771464-41

bassin parisien, on ne peut songer à construire des autoroutes sans en effleurer aucun, sous peine d'aboutir à des tracés tout à fait irrationnels, et qui allongent le nombre de kilomètres. (...)

En ce qui concerne l'Autoroute du Sud, (...) le tracé qui contourne totalement la forêt domaniale passe entre celle-ci et le massif des Trois Pignons, tout en ménageant des relations suffisantes entre eux, et sans d'ailleurs porter atteinte à ce massif, comme il est souvent faussement allégué. (...)

Il est à noter que la continuation de l'autoroute jusqu'à Nemours aura pour effet de supprimer le passage de tout le trafic de transit de la RN 7 à travers la forêt, et de rendre à celle-ci sa vocation de réserve d'air pur et de lieu de promenade.

En raison des attaques incessantes dont sont l'objet les projets de l'Administration, qui n'a pourtant en vue que l'utilité publique et les besoins de la circulation automobile, les mensonges qui se sont accumulés sur ceux-ci et qui tendent à les défigurer, je crois que la grande association qu'est le Touring-Club de France pourrait utilement faire justice de ces attaques, et faire entendre la voix de l'intérêt général et de la raison ».

Il paraît clair que Mothe souhaiterait fortement que le TCF –plus d'un million d'adhérents...- reprenne et diffuse l'argumentation qu'il prend la peine d'exposer ici, et se fasse ainsi le porte-voix de l'Administration, dans la mesure où celle-ci échoue à « faire passer » elle-même son message... (Cette démarche est, à vrai dire, assez coutumière de sa part, puisqu'il avait de la même façon sollicité l'aide du TCF dans l'affaire de la « pénétrante Denfert-Rochereau » : voir p.238).

C'est ainsi que dans le numéro de juillet-août 1956 de la revue du TCF⁴⁰⁸ – on ne saurait être plus rapide- le président Defert publie un éditorial intitulé : « *Fontainebleau : des sentiers forestiers à l'autoroute* ».

Après avoir indiqué que l'autoroute doit d'abord permettre aux automobilistes de franchir « *la zone encombrée qui entoure notre capitale* », -ce qui dénote pour le moins une vision très « parisienne » de l'autoroute !- et permettre à ceux qui partent vers le Sud d'arriver rapidement au-delà de la forêt de Fontainebleau, il proclame : « *Il faut enjamber délibérément la forêt et non en assurer la desserte* » ; pour cela, il existe « *un étranglement, à la jonction des deux massifs, dont l'unité géographique est incontestable, mais qui sont en fait soumis à deux régimes différents* ».

«Les défenseurs de la forêt (qui ont proposé le tracé entre les vallées de l'Essonne et de l'Ecole) ne seront rassurés sur son sort que lorsque, une solution logique et à effet aussi immédiat que possible ayant été adoptée, l'autoroute aura été construite jusqu'à un point débordant largement, au Sud du massif, la zone à protéger, toute voie nouvelle de raccordement étant reportée au moment où le grand courant de la circulation automobile dis-

⁴⁰⁸ - AD 77 68 J 23

posera, en direction du Sud, d'une voie large, libre, sûre, répondant aux nécessités dès à présent reconnues.

(...) L'Administration des P&C a compris que l'opération devait être entreprise conformément à ces principes et qu'elle entendait la réaliser, non pas par étapes successives, mais en poussant l'Autoroute du Sud, d'un seul élan, au-delà du massif forestier. Dans ces conditions, nous nous devons d'être à ses côtés, de soutenir son effort ».

Voilà un soutien « franc et massif »... et qui, n'en doutons pas, répond aux attentes exprimées par Mothe quelques semaines plus tôt.

En janvier 1957, Robida croit savoir que des piquetages seraient en cours près de Fleury-en-Bière, donc sur le tracé de la « bretelle de Macherin », et s'en inquiète⁴⁰⁹ auprès de Mothe : ce serait en effet contraire au « pacte » conclu entre les P&C et le TCF, selon lequel « aucune voie nouvelle ne serait créée dans le secteur intéressé tant que l'autoroute n'aurait pas été poussée au-delà du massif forestier ».

Par le même courrier, il évoque la Commission Supérieure des Sites, qui a rejeté le projet de tracé. Il conclut : « *J'aimerais m'entretenir avec vous du plan de campagne à adopter* ». Ponts et Chaussées et Touring-Club : même combat !

Mothe le rassure (note⁴¹⁰ du 9 janvier 1957) : la DM du 6 décembre 1956 a prescrit l'EUP pour le tronçon Corbeil-Nemours (dont il joint un exemplaire du dossier), même s'il reste possible qu'en première phase il n'y ait qu'une circulation à sens unique vers Paris. Il ajoute :

« Si l'opposition au tracé (...) faisait échec au projet de l'Administration, je ne sais pas, à vrai dire, la position que celle-ci adopterait. Je suis naturellement à votre disposition pour toutes les suggestions que vous pourriez formuler pour éclairer la Commission des Sites sur le caractère exact de l'opération, qui a été complètement dénaturé au cours de sa séance du 29 novembre dernier, (...) où, à défaut de Sites, on a combattu au nom de l'entomologie et de la biologie ».

Le mois suivant, il écrit⁴¹¹ de nouveau à Robida :

« Je vous signale que l'EUP sur le dossier que je vous ai précédemment envoyé va être ouverte le 18 février dans le département de Seine-et-Marne. Je pense que l'action du Touring-Club pourrait très utilement s'exercer à l'occasion de cette enquête ».

Le 23 février, Mothe transmet à Robida une copie du courrier⁴¹² que R. Heim, le Directeur du Museum d'Histoire Naturelle, a envoyé « à de nombreuses organisations », leur demandant expressément d'aller déposer leurs observations dans le cadre de l'EUP à la préfecture de Melun : « *La pression des ingénieurs et*

⁴⁰⁹ - Lettre du 3 janvier 1957 (AN-CAC 771464-41)

⁴¹⁰ - AN-CAC 771464-41

⁴¹¹ - Lettre du 6 février 1957 (AN-CAC 771464-41)

⁴¹² - AN-CAC 771464-41

de certains milieux politiques risque de faire aboutir un projet désastreux pour l'ensemble du massif ». Mothe met Robida en garde :

« Si l'avis des automobilistes ne se fait pas entendre pour contrebalancer les réactions hostiles au projet de l'autoroute, il est à craindre que ce soient ces dernières qui sembleront du plus grand poids dans la décision finale à intervenir ».

De fait, le TCF adresse un courrier à la préfecture de Seine-et-Marne pour être porté au dossier de l'EUP ; Robida en transmet⁴¹³ une copie à Mothe le 4 mars :

« Le TCF ne peut qu'approuver les dispositions essentielles (du tracé Corbeil-Nemours) et souhaite sa réalisation dans le plus bref délai. Il considère en effet que le tracé proposé, qui est à la fois le plus direct et le moins éloigné du courant de circulation intense qu'il s'agit de détourner des routes traversant la forêt et plus particulièrement de la RN 7, est celui qui répond le mieux à l'impérieuse nécessité d'ouvrir libre passage à la circulation automobile. Ouverte au point le moins sensible du massif forestier, sans aucun raccordement avec les routes existantes, l'autoroute doit permettre, sans porter gravement atteinte au site et en troublant au minimum la vie forestière, de restituer à la forêt de Fontainebleau toute sa valeur de parc naturel et de détente.

Ce résultat ne sera pleinement atteint que si les travaux de construction de l'autoroute, qui présentent à nos yeux un caractère d'urgence extrême, sont entrepris et poursuivis d'une seule traite. »

Robida ajoute à l'intention de Mothe:

« Nous allons nous efforcer de faire paraître dans le Figaro notre déclaration, afin de couper court aux nouvelles inexactes et tendancieuses publiées dans la Presse ».

Ces échanges réguliers confirment la grande disponibilité et l'appui fidèle apporté par le TCF au projet des P&C, sur la sollicitation constante de ces derniers.

c– L'Enquête d'Utilité Publique (EUP)

Voici comment, dans son rapport⁴¹⁴ du 13 juillet 1956, Mothe résume en quelques lignes la « philosophie » de son projet :

« Il est envisagé, pour dégager de la région de Fontainebleau toute la circulation générale, et mieux réserver cette région aux seuls usagers qui en viennent ou qui désirent s'y rendre pour leurs occupations ou pour la promenade en forêt, de construire dans les plus brefs délais une véritable autoroute de Corbeil-Essonnes à Nemours (...), en contournant par l'Ouest la forêt domaniale de Fontainebleau (...).

⁴¹³ - AN-CAC 771464-41

⁴¹⁴ - AD 91 - 1502 W 59

Cette autoroute continue l'Autoroute du Sud de Paris (branche RN 7) et s'intégrerait totalement dans une future autoroute Paris-Lyon (...) »
(la « future autoroute Paris-Lyon » a été inscrite dans le premier programme d'autoroutes de décembre 1955).

L'IG Mitault, à qui il revient au sein du CGP&C d'examiner le projet, évoque dans son rapport⁴¹⁵ l'accueil qui lui a déjà été réservé :

« (...) Des oppositions assez vives, dont l'écho est apparu dans la presse et au sein du CARP, se sont manifestées à l'égard de ce tracé, dont le principe se trouve arrêté depuis près de deux ans.

Les opposants, qui initialement mettaient en cause l'éventualité d'une coupure en travers la forêt domaniale, éventualité complètement écartée par le tracé finalement proposé, visent essentiellement la traversée, entre Arbonne et Achères, de la zone semi-boisée, accidentée et pittoresque et inscrite à l'Inventaire des Sites, que constituent les contreforts rocheux de la forêt, dans la région dite des « Trois Pignons ». Cette campagne, à laquelle se sont associés divers organismes touristiques, artistiques et scientifiques, a pour motif avoué, outre « l'atteinte sévère qui serait portée au site des Trois Pignons », la crainte que la présence de l'autoroute, en rompant la continuité du massif forestier (...), ne provoque une perturbation si grave que les équilibres naturels du massif et la survivance de nombreuses espèces animales ou végétales en soient compromis.

Un autre motif, moins ouvertement exprimé mais qui paraît ressortir également de certaines interventions, paraît traduire l'appréhension de voir le massif des Trois Pignons, jusqu'à présent à l'écart des grandes voies de communication, envahi par la foule des promeneurs dominicaux qu'y amènerait trop directement l'autoroute projetée.

Pour éviter ces inconvénients –dont l'importance paraît en fait beaucoup moins accusée que ne l'affirment les protestataires- une contre-proposition a été suggérée, d'un tracé contournant largement par l'Ouest le massif des Trois Pignons, se développant sur les plateaux compris entre l'Ecole et l'Essonnes (sic) »

Mitault observe que ce tracé, plus long de 9 km, coûterait à la construction un supplément de 1 200 millions de F, et ensuite des charges plus lourdes pour les usagers ; il rappelle le soutien au tracé proposé du Conseil Général de Seine-et-Marne et du Touring-Club de France, lequel, on l'a vu, recommande d'« *enjam-ber la forêt et non (d') en assurer la desserte* ».

Le 3 septembre 1956, on l'a vu, le MTP demande⁴¹⁶ au préfet de Seine-et-Marne d'ouvrir l'EUP et d'en centraliser les résultats pour les deux départements. L'enquête aura lieu du 18 février au 12 mars 1957.

⁴¹⁵ - AN-CAC 780154-32

⁴¹⁶ - AN-CAC 780154-32

Le dossier est consultable uniquement en préfecture, à Melun. Les communes concernées ne reçoivent qu'un avis ronéoté à afficher : les personnes qui souhaitent seulement en prendre connaissance, ou éventuellement déposer une observation, doivent se déplacer. De ce fait, on peut certainement considérer que le faible taux de motorisation dans ces communes, au milieu des années 50, limite le nombre d'observations déposées.

C'est ainsi que la mairie d'Ury, en bas de l'avis préfectoral, ajoute la mention suivante⁴¹⁷ (6 février 1957):

« Actuellement, la Mairie n'a aucun renseignement sur le projet de l'Autoroute. Afin d'éviter des dérangements individuels à la Préfecture, dès l'ouverture de l'enquête, le Maire ira prendre connaissance du tracé projeté et tiendra les renseignements obtenus à la disposition des intéressés ».

Cette mention confirme par ailleurs la politique constante –car déjà rencontrée à Gentilly et Arcueil : voir p. 104- des P&C, de non-concertation avec les élus locaux, et même de leur non-information, avant l'enquête publique.

Le préfet transmet le dossier de l'enquête au MTP le 17 avril 1957. Dans sa lettre d'accompagnement, il se déclare *« absolument d'accord avec le Conseil Général et la Commission d'Enquête sur le caractère d'Utilité Publique du projet et son urgence »*. Il ajoute –et on retrouve là la distinction bien pratique pour les tenants du tracé entre la forêt domaniale et un massif voisin, qui selon eux n'appartiendrait pas au massif forestier de Fontainebleau :

« C'est une erreur de dire que le tracé proposé coupe le massif forestier de Fontainebleau, si l'on sait que la forêt domaniale est séparée du « massif des Trois Pignons » par de vastes espaces appartenant à de très nombreux particuliers. (...)

L'action de diverses compagnies ou sociétés de savants ou amis de la nature s'inspire de la nécessité de conserver intacts la faune et la flore de la Forêt. Or, l'autoroute, telle qu'elle a été envisagée, passe en limite de cette forêt et elle drainera la plus grande partie de la circulation des RN 5 et 7, rendant ainsi la tranquillité aux zones que traversent ces deux voies. Ceci a été parfaitement compris dans la région, et c'est pourquoi l'opinion générale est très favorable au projet ».

Il conclut en déclarant appuyer

« la suggestion de la Commission d'enquête relative à l'acquisition par l'Etat de Massif des Trois Pignons. Cette acquisition permettrait la reconstitution de ce massif actuellement en très mauvais état, et elle agrandirait en même temps l'ensemble boisé de la forêt domaniale, au bénéfice des Eaux et Forêts, des touristes et des naturalistes ».

Par cette déclaration, le préfet ne recule pas devant la contradiction, puisqu'il est bien évident que si l'Etat acquiert ce massif, l'argument selon lequel *« l'autoroute passe en limite de la forêt domaniale »* ne tient plus...

⁴¹⁷ - AM Ury

- L'analyse des observations de l'enquête

Mothe examine le déroulement et les conclusions de l'enquête dans son rapport⁴¹⁸ du 29 mai 1957. S'il se plaît à constater qu' « *il y a unanimité sur l'intérêt de la construction de l'autoroute elle-même* », il est aussi obligé de déplorer que l'opposition n'a pas désarmé :

« Une très vive campagne, que nous prévoyions, et animée essentiellement par des entomologistes, biologistes et botanistes, ou des sociétés scientifiques, s'est manifestée contre le tracé passant, d'Arbonne à Achères, entre Forêt Domaniale et Massif des Trois Pignons, et demandant que ce tracé soit déporté largement à l'Ouest, au-delà de Milly-la-Forêt, de façon à ne porter aucune atteinte à l'ensemble du massif forestier de Fontainebleau (rappel des inconvénients).

En dépit de l'autorité scientifique des auteurs de cette campagne (principalement M. Roger HEIM, Directeur du Muséum), du respect que nous portons aux Compagnies qui s'y sont associées (Académie des Sciences, notamment), nous n'estimons pas qu'il soit possible de donner une suite favorable à ces demandes. Nous estimons d'ailleurs que les reproches formulés sont surestimés, que les craintes émises par les biologistes se révéleront vaines à l'expérience, et que le coupe-feu naturel que procurera l'autoroute se révélera même bénéfique pour les intérêts en cause, la zone traversée, très sèche, étant particulièrement sujette aux incendies.

Il y a d'ailleurs lieu de noter qu'en dépit de l'importance donnée à cette campagne d'opposition, la Commission d'Enquête, le Conseil Général de Seine-et-Marne, le Préfet de Seine-et-Marne, se prononcent sans équivoque pour le maintien du tracé entre Arbonne et Achères. (...) Aussi proposons-nous, d'une façon très ferme, son maintien ».

Dans son « *Analyse des observations produites* »⁴¹⁹, jointe à son rapport, Mothe examine celles-ci en détail : zéro en Seine-et-Oise... mais 98 en Seine-et-Marne ! dont « *79 par lettres et 21*⁴²⁰ *portées au registre* ».

Neuf (seulement) sont favorables au projet, et elles émanent généralement d'organismes liés au monde de la route : TCF, Union Routière de France, Fédération Nationale des Transports Routiers, Ligue Urbaine et Rurale... mais aussi CM d'Ury. A noter, également, une lettre du conseiller général du canton de La Chapelle-la-Reine, Duval :

« On parle beaucoup de la FORET, mais pas souvent des terres de culture, pourtant celles-ci ont leur importance ; ainsi le tracé des Trois Pignons passe sur peu de terres cultivables et de catégorie inférieure, tandis que l'autre tracé touche plus de terres cultivables et les meilleures terres de mon canton ».

(« *l'autre tracé* », c'est, bien entendu, le tracé alternatif des « Amis de la Forêt »)

⁴¹⁸ - AN-CAC 780154-32

⁴¹⁹ - AN-CAC 780154-32

⁴²⁰ - le compte n'est pas bon : pourquoi ?

ou encore, celle d'un « naturaliste », extrêmement argumentée... et fortement provocatrice :

« (...) ému par les attaques parues dans la grande presse concernant le projet d'Autoroute du Sud, (...) je déclare que le projet est à réaliser aussi rapidement que possible et répond à un besoin urgent. Il convient donc que la Commission d'Enquête passe outre à certaines objections dénuées de fondement. (...)

J'ai pu acquérir la conviction que les forêts en général et celle de Fontainebleau en particulier avaient deux ennemis principaux : l'incendie et les insectes. Contre l'incendie, la meilleure défense, ce sont les routes suffisamment larges et bien entretenues pour que le feu rampe au sol (...). Contre les insectes, on a argué que cette forêt contenait un ensemble de coléoptères d'une variété remarquable. C'est possible, mais est-il souhaitable de faciliter leur prolifération? (ex : hannetons) Je réponds non. Si cette route peut la modérer quelque peu, ce sera utile et non pas nuisible pour la forêt. (...)

Le « massif des Trois Pignons » est une zone particulièrement sèche qui a besoin d'être protégée contre l'incendie, et c'est ce que fera cette route. Il est d'ailleurs abusif d'appeler « les Trois Pignons » un massif comme on dirait le massif du Vignemale, ou le massif du Mont-Blanc. Il s'agit en l'espèce de masses de grès dont l'érosion a détruit le support sableux et qui ne dépassent les cotes des terrains voisins que d'une hauteur bien modeste. Ces grès (...) sont formés des sables du Massif Central, apportés à l'époque tertiaire. Le ciment siliceux qui a uni ces grains de sable est proche de sa fin. La destruction dans les siècles à venir sera totale et inéluctable. (...)

Que la Commission ne se laisse pas influencer par des arguments pseudo-scientifiques. Le but à atteindre étant de mettre la forêt domaniale à contribution pour le passage d'une route indispensable (...), j'affirme que la forêt n'en souffrira pas, que le site des Trois Pignons peut y gagner en protection, et que les attaques publiées sont en tous points regrettables ».

Donc, si ce « massif » qui n'en a que le nom est condamné à « brève » échéance, pourquoi ne pas y faire passer une autoroute ? (Les P&C sauront ultérieurement utiliser certains arguments de cette lettre).

Parmi les déclarations hostiles, onze concernent la défense de l'agriculture (ou d'agriculteurs), quatre déclarent craindre l'éloignement des touristes... mais la plupart

« visent soit à protéger la Nature et l'intégrité du Massif forestier, soit à sauvegarder les espèces animales et végétales, soit enfin à protéger les vestiges historiques et même préhistoriques ».

Mothe donne la liste –impressionnante- des assemblées ou associations qui se sont manifestées en ce sens :

*« Académie des Sciences
Académie des Beaux-Arts*

*Association des Professeurs du Muséum
Société Préhistorique Française
Société Mycologique de France
Société Botanique de France
Société Zoologique de France
Académie des Inscriptions et Belles-Lettres
Académie d'Agriculture de France
Groupe Universitaire de Montagne et de Ski
Fédération de Camping et Caravaning
Société des Amis de la Forêt de Fontainebleau
Association des Sentiers d'Avon »*

ainsi que quelques personnalités de renom: F. Gregh – R. Heim – G. Pilliet⁴²¹ - H. Lévy-Brühl⁴²² ...

Le texte⁴²³ de deux pages rédigé par les « professeurs de Géologie à la Faculté des Sciences de Paris et Orsay » (au nombre de quinze), extrêmement descriptif, donne une vision originale du massif, et mérite d'être repris partiellement ici (il constitue en quelque sorte une réponse au « naturaliste » de la page précédente):

« Le massif de Fontainebleau constitue aux yeux des géologues et géographes un ensemble unique en son genre en France et peut-être en Europe. Par massif de Fontainebleau, nous entendons, bien entendu, non seulement la forêt domaniale et ses limites artificielles, mais également les bois privés et les reliefs rocheux déboisés qui en font intégralement partie du point de vue géographique. Dans la plupart des pays d'Europe, il y a sans doute longtemps qu'une telle merveille naturelle, sise à proximité d'une très grande ville, eût été classée et proclamée parc national.

L'originalité remarquable de la région de Fontainebleau procède essentiellement de sa constitution géologique, et tout le reste : relief, paysages, flore, faune, n'en est que la conséquence (...). Une puissante couche de sable laissée par d'anciennes mers est encadrée entre deux assises calcaires, le calcaire de Brie et le calcaire de Beauce. Au sein même du sable, vers son sommet, des phénomènes encore assez mal expliqués ont provoqué le durcissement du sable, par soudure de grains, en vastes lentilles de grès, allongés sur des kilomètres dans le sens E-O, et qui, affouillées par l'érosion, se sont écroulées sur leur bord en chaos (...).

Alors que le reste du Bassin Parisien cache ses richesses géologiques sous un manteau uniforme de sol arable et de limons, à Fontainebleau c'est véritablement le sous-sol lui-même qui dévoile ses mystères à nos yeux (...).

Or, l'intérêt du massif de Fontainebleau n'est pas seulement dans le détail, il est dans le tout. Géologues et Géographes veulent que l'on respecte

⁴²¹ - économiste, écrivain, alors directeur du Centre National pour l'Amélioration de l'Habitat

⁴²² - professeur à la Faculté de Droit de Paris, auteur de la « Sociologie du Droit » - propriétaire à Veneux-les-Sablons – décédé en 1964

⁴²³ - copie non datée (AN-CAC 780154-54)

ce tout, parce que c'est l'ensemble des chaos, des « monts », des platières, des plaines, qui forme ce site naturel exceptionnel. La percée de l'autoroute est inadmissible à leurs yeux, précisément, parce qu'elle brise délibérément cette unité du site, tout comme si l'on prétendait installer une usine dans un coin même limité du parc de Versailles (...). »

La hauteur de ces considérations, le ton mesuré de la protestation peuvent-ils suffire à faire fléchir les P&C ?

Au passage, quelques « curiosités » :

« Certains opposants font état de leur qualité de membre d'une association (le TCF), alors que l'association elle-même a pris position en faveur du projet.

Quelques-unes de ces protestations sont implicitement hostiles au développement même de l'automobile ».

Il relève également que 24 pétitionnaires préconisent le tracé alternatif.

On peut s'étonner qu'aucune prise de position des communes concernées par ce projet n'est mentionnée dans ce document. Il est vrai que nous avons déjà remarqué ce fait, même en zone plus urbanisée : les élus locaux, en règle générale –sauf Arcueil-, ne se sentent guère concernés.

Pourtant, le CM d'Arbonne prend une délibération, le 21 février 1957⁴²⁴, à l'occasion de l'EUP : c'est l'exception qui confirme la règle... mais pourquoi n'est-elle pas mentionnée dans le rapport de Mothe ? Ne lui aurait-elle pas été transmise ?

« Le CM (...) constate que l'autoroute passera à quelques centaines de mètres du village et amènera un trouble certain pour la tranquillité des habitants, et que d'autre part il risque d'éloigner de notre paisible village les touristes qui viennent y chercher le calme sous les ombrages verdoyants de notre belle forêt ;

que la surface cultivable de la commune est très réduite (environ 150 ha), que le tracé fera une emprise sensible sur ces terres et que les exploitants éprouveront des difficultés sérieuses pour exploiter les terres qui se trouveront à l'Ouest de l'autoroute ;

que les organismes de protection des sites ont obtenu le classement des « Trois Pignons » ; les propriétaires de parcelles situées dans ce périmètre éprouvent les plus grandes difficultés pour ouvrir une carrière de quelques m², on peut donc être surpris d'y prévoir le passage de l'autoroute sur des kilomètres avec une largeur de 40 m ;

en conséquence, le CM proteste contre l'itinéraire prévu à l'avant-projet ; (...) il approuverait le tracé qui a été envisagé, passant à l'Ouest de Milly, et qui éviterait le passage difficile des rochers des « Trois Pignons ». »

⁴²⁴ - Registre du CM d'Arbonne

Sur le premier point –la proximité du village-, les Arbonnais auront satisfaction, puisqu’à l’issue de l’EUP le tracé de l’autoroute sera décalé vers l’Ouest –voir document 126-, ce qui rend ainsi toute sa tranquillité à leur village

Il reprend globalement les « *Observations visant à protéger la Nature et l’intégrité du Massif forestier ou à sauvegarder les espèces animales et végétales, et les vestiges historiques et préhistoriques* », et procède à une réfutation sur deux pages : peuplement forestier souvent récent, emprise routière actuelle de 1 400 hectares –mais seulement 21 hectares pour l’autoroute- passage de celle-ci sur la limite entre forêt domaniale et massif des Trois Pignons, son rôle dans la protection contre l’incendie, etc... Des arguments qui, il faut bien le reconnaître, sont répétés inlassablement depuis maintenant deux ans.

- L’opposition d’autres administrations

Selon une note manuscrite⁴²⁵ de Arribehaute à Mothe en date du 24 novembre 1956, il semble que le Conservateur des Eaux et Forêts (Durand) se soit d’abord déclaré favorable au tracé des P&C, mais que son Administration Centrale, à la suite de l’ « *l’affaire de la forêt de Senlis*⁴²⁶ » ait adopté une « *position générale contre le passage dans les forêts domaniales* » (commentaire de Arribehaute : « *L’affaire devient sportive et m’amuse* »).

Par lettre du 9 janvier 1957, Mothe demande officiellement l’avis de la Direction Générale des Eaux et Forêts, dans le cadre de l’EUP. Celle-ci répond⁴²⁷ le 26 février :

« (...) le tracé actuellement envisagé présente de gros inconvénients du point de vue des intérêts qu’il m’appartient de défendre, c’est-à-dire ceux de la forêt en général, quel qu’en soit le propriétaire.

(...) L’autoroute du Sud déterminera un cloisonnement des massifs traversés et par conséquent la source de sérieuses difficultés de gestion, notamment en ce qui concerne la surveillance et l’exercice de la chasse.

Ces inconvénients n’auraient toutefois qu’une portée assez limitée s’il ne s’agissait pas de forêts comprises dans la ceinture verte de la Région Parisienne, et, plus spécialement, de la forêt de Fontainebleau. De tels massifs ont en effet un rôle social à jouer. Les habitants de Paris et de sa banlieue y viennent chercher un rapprochement avec la nature dans une ambiance de calme et de détente. Il est donc contre-indiqué d’y introduire des routes à très grande circulation, qui sont forcément la cause de mouvements, de bruits et de pollution de l’atmosphère. Source de repos et de bien-être, la forêt de Fontainebleau présente également un intérêt scientifique tout particulier et le trouble qu’y apporterait l’autoroute serait préjudiciable à l’existence même de la faune et de la flore si particulières de ce massif.

L’Administration des Eaux et Forêts ne peut, dans ces conditions, donner son accord à la traversée par l’Autoroute des forêts dont il s’agit ».

⁴²⁵ - AN-CAC 771464-41

⁴²⁶ - concerne le tracé de l’Autoroute du Nord

⁴²⁷ - AN-CAC 780154-25

Voilà qui est clair... On notera que les Eaux et Forêts répondent pour le massif forestier dans son intégralité, « *la forêt en général, quel qu'en soit le propriétaire* », c'est-à-dire le massif des Trois Pignons inclus. Il est vrai que dès ce moment-là, comme on l'a vu, elles en envisagent l'acquisition par l'Etat et son rattachement à la forêt domaniale.

Mais cette administration prestigieuse –encore plus ancienne que celle des Ponts et Chaussées...- va bien au-delà en envisageant « *un projet de loi qui protégerait contre toute nouvelle construction, de quelque nature que ce soit, les massifs boisés de la Région Parisienne* » : c'est ce qu'indique le Directeur Général des Eaux et Forêts lors d'une réunion de la Commission des Sites le 15 mars 1957.

Le Directeur des Routes Rumpler sonne l'alarme auprès de son ministre par note⁴²⁸ du 21 mars 1957, et le met en garde contre les graves conséquences de cette menace pour les projets en cours et futurs de son Service :

« Encore qu'il soit bien dans nos intentions de réduire au maximum les traversées de forêts par de nouveaux tracés de voies de communication, un tel projet pourrait s'opposer de façon systématique à certains aménagements nouveaux dont la nécessité ne peut être contestée.

Je crois devoir signaler ce projet à M. le Ministre en attirant son attention sur les réserves qu'il pourrait comporter de la part du Secrétariat d'Etat aux Travaux Publics ».

Une autre menace se profile contre le tracé « Trois Pignons » : le Secrétariat d'Etat aux Arts et Lettres fait savoir par lettre⁴²⁹ au MTP du 10 juillet 1956 que son attention

« est à nouveau appelée sur le problème posé par le préjudice que causerait au site et à l'équilibre biologique de la forêt de Fontainebleau le maintien de certaines dispositions prévues au projet d'Autoroute du Sud. (...) Un projet de création d'un Parc National étant actuellement à l'étude », ce ministère demande le dossier de l'Autoroute du Sud « afin d'en saisir la Commission Supérieure des Sites ainsi que le Conseil National de la Protection de la Nature ».

N'ayant sans doute rien encore reçu -car le dossier qui sera soumis à l'EUP n'est pas encore prêt-, il revient à la charge le 15 septembre 1956. Le MTP entrevoit le danger, argue de sa bonne foi et de la pureté de ses intentions⁴³⁰ :

« Une violente campagne s'est déclenchée pour imposer à l'Administration un tracé très éloigné du massif forestier de Fontainebleau. Cette campagne s'est manifestée par de nombreux articles dans les journaux, par des interventions d'organismes de toute nature, par des libelles et des tracts. C'est ainsi que la note jointe à votre lettre du 15 septembre 1956 m'est déjà parvenue d'une dizaine de sources différentes.

⁴²⁸ - AN-CAC 780154-54

⁴²⁹ - AN-CAC 771464-41

⁴³⁰ - AN-CAC 780154-22

J'ai eu aussi la surprise de recevoir un vœu émis par l'Académie des Beaux-Arts, largement et préalablement diffusé dans la presse, s'élevant contre le projet de l'Autoroute du Sud. J'ai répondu au Secrétaire Perpétuel de cette Compagnie en m'étonnant qu'un tel vœu ait pu être émis par l'Académie sur une simple information et sans que l'Académie se soit soucée d'en vérifier l'exactitude et l'importance des prétendus dom-mages éventuels. (...)

(le MTP vient de prescrire l'ouverture de l'EUP ; il envoie un exemplaire du dossier au Secrétariat d'Etat aux Arts et Lettres ; « *le tracé retenu respecte l'intégrité de la forêt domaniale de Fontainebleau* »).

« Si vous pensiez, après cet examen, devoir soumettre l'affaire à la Commission Supérieure des Sites, je vous demanderais de m'en informer préalablement afin que je puisse utilement m'y faire représenter, ce qui me paraît indispensable en raison de la campagne tendancieuse qui s'est exercée sur cette affaire. »

Lors de la réunion de la CSS du 15 mars 1957 –voir ci-dessus-, celle-ci a estimé que le Massif des Trois Pignons « *faisait partie intégrante de la forêt, dont l'unité doit être maintenue* », et

« a estimé que la construction de l'autoroute ne devrait concourir en aucune manière à faciliter l'accès de la forêt, mais ne devait servir qu'au trafic routier à grande distance, qui est et doit rester son objet propre. (...)

Elle a donné, par 22 voix contre 7 et 2 abstentions, un avis défavorable au projet présenté, qui lui semble incompatible avec la sauvegarde de la forêt, et demandé que (l') Administration (des P&C) veuille bien étudier un autre tracé écartant l'autoroute plus à l'Ouest du Massif forestier, considéré dans son ensemble ».

Certes, ce n'est qu'un « avis » ; mais c'est un appui de taille au tracé des « Amis de la Forêt ». Les P&C vont-ils pouvoir imposer le leur malgré l'opposition de la quasi-unanimité des associations naturalistes, renforcée par celles des deux administrations d'Etat que sont les Eaux et Forêts et la Commission des Sites ?

d - Le rôle de la Presse

Le fait que des personnalités reconnues et des associations ou organisations prestigieuses s'élèvent et ferraillent contre le projet des P&C assure à la controverse une importante couverture journalistique, dont les quelques coupures trouvées au CAC ou aux AD 77 ne donnent certainement qu'un aperçu : « lettres ouvertes », billets d'humeur, ou articles rédactionnels... dans lesquels on ne trouve pas toujours une exactitude irréprochable, mais qui contribuent à former l'opinion publique et dans une certaine mesure à entretenir la controverse.

Le 1^o juin 1956, « La Vie Française » publie un grand article⁴³¹ sur huit colonnes intitulé : « 3 700 km (sic !) de travaux routiers pour dégager les accès à la capitale... mais il ne faut pas saccager nos massifs forestiers ». Après avoir salué le « succès » de l'Autoroute de l'Ouest, l'article regrette que « les P&C, tout à leur technique, n'ont pas pour les espaces verts et l'arbre le respect qui leur est dû » ; ainsi, pour l'Autoroute du Sud, « sans avoir l'air d'y toucher, (le) projet est tel qu'il obligera à lacérer le massif de Fontainebleau » (...)

« L'argument qui tire sa prétendue valeur du fait que l'autoroute ne toucherait pas la forêt domaniale ne nous émeut pas. Le massif de Fontainebleau est un tout naturel qui se moque des décisions et limites de l'administration : ni la faune ni la flore ni les milliers d'inscriptions préhistoriques de grande valeur, ni les essais biologiques qu'y tente le Muséum ne se soucient de ces limites artificielles ».

Mais cet article met aussi en cause la volonté des Eaux et Forêts à défendre efficacement le massif :

« Il règne dans les bureaux des Eaux et Forêts un état d'esprit plutôt « bûcheron » qu'un état d'esprit « promenades et jardins ». C'est ce qui fait dire à cette administration qu'elle n'est pas intéressée par l'achat des Trois Pignons, qui n'a (sic) pas de valeur d'exploitation de bois »

On ignore d'où ce journal tire cette dernière information, mais nous sommes en mesure d'affirmer qu'il s'agit d'une contre-vérité (voir p. 378-379).

Quotidien de la même « famille de pensée », « Le Figaro publie »⁴³² en première page un billet de Georges Duhamel, « de l'Académie Française », dans lequel celui-ci fustige « La tyrannie de l'autoroute » : c'est surtout en raison du projet de « pénétrante Denfert-Rochereau », qui selon lui doit « mutiler gravement » la Cité Universitaire. Mais c'est aussi l'occasion de protester contre la mutilation de la forêt de Fontainebleau, de saluer l'action de « (son) ami André Billy », et de signaler avec le Professeur Heim que

« la construction et le trafic d'une telle route ne manqueront pas de modifier la faune et la flore de cette magnifique réserve de verdure à proximité de Paris »

Il conclut par une « prophétie », un appel à la raison... et au patriotisme :

« Pensons que, lorsqu'on aura défiguré la France pour tracer nombre d'autoroutes nouvelles, l'hélicoptère remplacera peut-être l'auto. Soyons attentifs à la marche des événements, répondons sagement aux besoins de l'homme et gardons notre rang à l'avant-guide de la civilisation ; mais d'abord, respectons la beauté de notre patrie et honorons les œuvres qui font la grandeur et le gloire de la France ».

Ce discours enflammé suscite deux réponses, ce qui témoigne vraisemblablement de l'écho qui lui est prêté, à tort ou à raison : l'une⁴⁴, de la part de G.

⁴³¹ - AD 77 68 J 23

⁴³² - photocopie non datée (très vraisemblablement fin 1956) AD 77 - 68 J 23

⁴⁴ - AN-CAC 771464-41

Gallienne, président de l'Union Routière de France : « *Lettre à un Académicien - Défense d'une Tyrannie* :

« (...) Croyez que nous sommes également sensibles à la beauté de notre patrie. Et c'est parce que « la France mérite d'être découverte » que nous souhaitons montrer aux automobilistes ce paysage illustre de la forêt de Fontainebleau. N'est-ce pas grâce à l'Autoroute de l'Ouest, si artistiquement réalisée, que tant de Français ont enfin découvert les charmes de la forêt de Marly ?

(...) Le tracé adopté par l'Administration des TP est entièrement situé en-dehors de la forêt domaniale ; il ne coupe dans sa plus petite largeur que la partie très rocailleuse comprise entre Arbonne et Achères, dont les bois, souvent ravagés par le feu, sont abandonnés par le gibier. Ainsi, la flore et la faune de la forêt domaniale, les plus intéressants, ne sont pas menacés. On peut même penser qu'elles seront mieux préservées que jadis, car le trafic de l'autoroute dégagera les RN 5 et RN 7 et rendra la tranquillité aux magnifiques frondaisons qu'elles traversent en les abandonnant aux promeneurs.(...)

Nous vous demandons respectueusement, avant d'accorder votre éminente voix aux adversaires des autoroutes, de bien vouloir considérer non pas seulement le nombre des dizaines de milliards que leur utilisation fera chaque année gagner à l'économie française, mais surtout celui des centaines de vies humaines qu'elle permettra de sauver (...). »

La deuxième réponse⁴⁵ est celle du Directeur des Routes en personne, André Rumpler –et il est remarquable qu'il prenne la plume pour répondre à un « particulier », d'une « qualité » certes inhabituelle :

« *Le choix du tracé de l'Autoroute du Sud ne pouvait manquer, étant donné le caractère particulier des régions traversées, de susciter des controverses et des critiques. Ce dont je souhaiterais pouvoir vous convaincre, c'est que mes services n'ont pas en l'espèce sous-estimé la valeur des aspects des problèmes posés autres que ceux ressortissant de la technique et de la rentabilité des investissements.*

Je pourrais invoquer de nombreuses réalisations qui témoignent de nos soucis (notamment l'Autoroute de l'Ouest et l'Autoroute de Marseille) qui se sont intégrés dans les lieux traversés, non seulement sans porter atteinte à leur valeur esthétique, mais au contraire en permettant aux usagers de pouvoir mieux les apprécier (...). »

(Rumpler joint à son courrier « une note (contenant) quelques éléments d'information (sur l'Autoroute du Sud) »

⁴⁵ - AN-CAC 771464-41

L'ouverture de l'EUP est l'occasion pour la Presse de rendre compte de l'évolution de la controverse. Ainsi, le 16 février 1957⁴⁶, « L'Aurore » publie cet article, qui ne prend pas ouvertement parti :

« *Le différend qui oppose partisans et adversaires du projet porte sur le point de savoir si l'autoroute traversera ou non la forêt de Fontainebleau, à travers la pittoresque région des Trois Pignons. (...) Le problème est d'importance, et l'EUP sera l'occasion de controverses qui ne manqueront pas d'intérêt (...)* ».

Document 133

Côté « presse locale », « La Liberté », hebdomadaire de Fontainebleau, donne la parole au maire de cette ville, qui ne se soucie guère de la protection de la forêt qui l'entoure :

« *Il est absolument indispensable que Fontainebleau soit raccordé à l'autoroute par une bretelle commode et la plus courte possible (...)* »

Document 134

Mais le journaliste, très impliqué lui-même, semble-t-il, dans le combat contre le passage de l'autoroute à travers la forêt, évoque cependant « *La question des Trois Pignons* », et la controverse « *dont la grande Presse s'est fait l'écho* ». Il énumère toutes les associations qui soutiennent le tracé alternatif... y compris le

PARTISANS et ADVERSAIRES
du passage de l'autoroute du Sud
à travers la forêt de Fontainebleau
VONT S'AFFRONTER

(DE NOTRE CORRESPONDANT PARTICULIER)

MELUN (par tél.) — Ainsi que nous l'avons annoncé voici quelques jours, l'enquête d'utilité publique relative à la prolongation de l'autoroute du sud s'ouvre lundi à la préfecture de Seine-et-Marne. Cette enquête dépasse, et de loin, le cadre classique d'une formalité administrative. Elle va marquer, en effet, le point culminant du débat entre adversaires — fort ré-

L'AUTOROUTE DU SUD
ET SES PROBLEMES

“ Son raccordement à Fontainebleau doit être large et commode ”

nous dit M^e PAJOT, Sénateur-maire

Depuis lundi dernier, l'enquête officielle d'utilité publique sur le prolongement de l'autoroute du Sud en Seine-et-Marne est ouverte à la Préfecture de Melun. Le dossier comprend des indications techniques et des plans détaillés qui confirment ce que nous en avons dit à plusieurs reprises. Néanmoins, nous pouvons maintenant indiquer avec précision le tracé de l'itinéraire proposé par le

glé aigu du bornage de la Haute-Borne, s'infléchit vers le Sud-Est, coupe la G.C. d'Achères, traverse le parc du Château, laisse Achères à droite, puis Ury à gauche en passant exactement au lieu-dit « La Scierie ».

Puis le tracé coupe la N. 51 à 500 m. au Sud d'Ury et continue vers le S.-E. pour passer à un kilomètre à l'W. de Villiers-sous-Grez, couper à la Croix Saint-

sable que Fontainebleau soit raccordé à l'autoroute par une bretelle commode et la plus courte possible. Je sais que l'on propose de reporter ce raccordement plus au nord, entre Bar-

Pierre DOIGNON.
 (Suite page intérieure.)

bizon et Chally, de façon à le faire aboutir à la N. 7 avant de franchir la forêt; personnel-

⁴⁶ – AD 77 68 J 23

TCF : nous avons vu ce qu'il en est ! Mais il signale aussi, en conclusion « *la position très ferme des P&C à cet égard* ».

Pour ce qui est justement de la « grande Presse » : que dit le « journal de référence », « Le Monde » ?

Dans son édition du 15 mars 1957⁴⁷, Henri Trinchet publie un article au titre interrogateur : « *L'autoroute du Sud de Paris gêtera-t-elle la forêt de Fontainebleau ?* ».

Le 27 avril⁴⁸, répondant à une lettre de G. Pilliet au sujet de ce premier article, Trinchet conclut par l'expression d'un soutien réfléchi au projet des P&C et, plus généralement, d'une confiance raisonnée en l'action de cette administration :

« Il est évident que l'allongement de 8 à 10 km doit être pris en considération. D'autant que le dommage causé au site n'est pas évident, comme le prouve la position du Touring-Club et de l'Union Routière. Pourquoi une route gêterait-elle un site ? En le rendant accessible au public, elle le met au contraire en valeur.

Enfin, et quelle que soit en d'autres domaines la compétence des personnalités hostiles au projet actuel, on est obligé de reconnaître la supériorité des P&C en matière d'étude d'un tracé routier. Nous avons acquis au cours de notre enquête la certitude que l'administration avait examiné avec beaucoup de soin tous les projets. Rien ne nous autorise à penser que ses raisons de maintenir le tracé primitif ne sont pas valables ».

Entre-temps, le 11 avril, le même H. Trinchet s'inquiétait des conséquences des « *difficultés financières actuelles* » sur la « *construction de l'autoroute Paris-Lyon-Marseille* » -ce qui dénote une certaine capacité d'anticipation...- ; mais c'était aussi l'occasion de faire le point sur l'avancement du dossier :

« Le tracé proposé par l'administration, qui traverse en coin le massif forestier et longe à l'Ouest la forêt domaniale, a suscité les protestations des « Défenseurs de la nature ». En revanche, les organismes touristiques et routiers l'ont approuvé.

Le secrétaire d'Etat aux Travaux Publics va prendre sous peu sa décision définitive, et il semble qu'il doive se rallier, ce qui paraît normal, au point de vue des P&C, hostiles à toute modification du tracé prévu ».

On peut donc considérer que la Presse n'a pas été unanime contre le projet de tracé des P&C, qu'elle n'a pas suivi « les yeux fermés » les associations « naturalistes » et les hommes de science qui les inspiraient, et qu'elle a préféré, parfois, se faire sa propre opinion et prendre des positions « compréhensives » pour les choix des P&C.

⁴⁷ – AD 77 3344 W 167

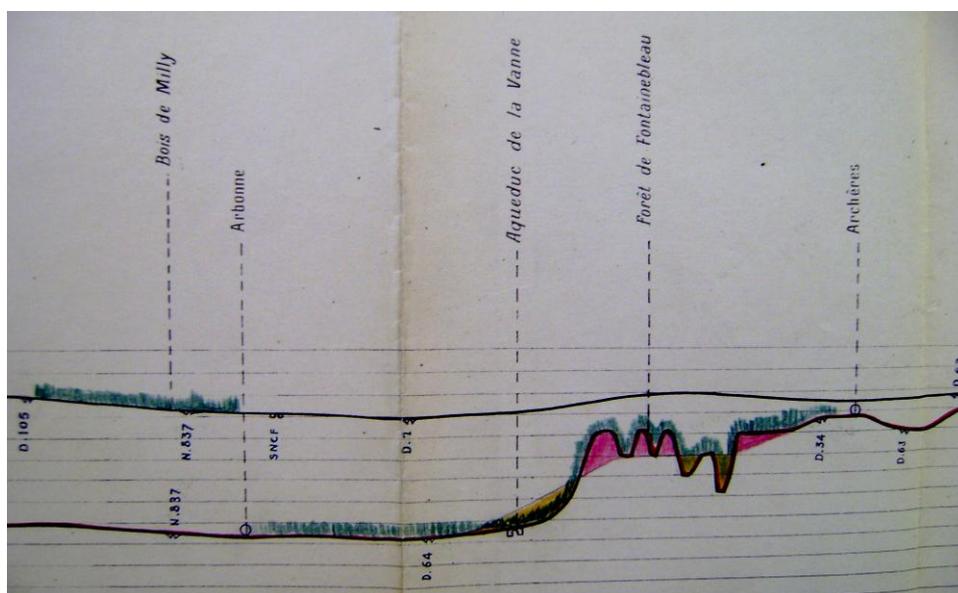
⁴⁸ – AD 77 3344 W 167

e – Ultimes tentatives de détournement du tracé

Contrairement à ce qu'avance le journaliste du « Monde », le dossier n'a pas clos... car les opposants ne désarment pas.

Parmi ceux-ci, le marquis de Ganay (voir chapitre précédent, p. 340 à 345) : en juillet 1957, il rencontre⁴⁹ le MTP Bonnefous, qu'il connaît personnellement et qu'il a fait intervenir deux mois plus tôt en tant que député. Son but : lui présenter le contre-projet des « naturalistes », entre les deux vallées :

(Le ministre) « a été très impressionné par le profil en long que je lui ai remis, à tel point que devant son horizontalité il a manifesté un scepticisme considérable. Il m'a promis de faire étudier votre projet et de me tenir au courant(...) ».



Document 135
AD 77 68 J 23

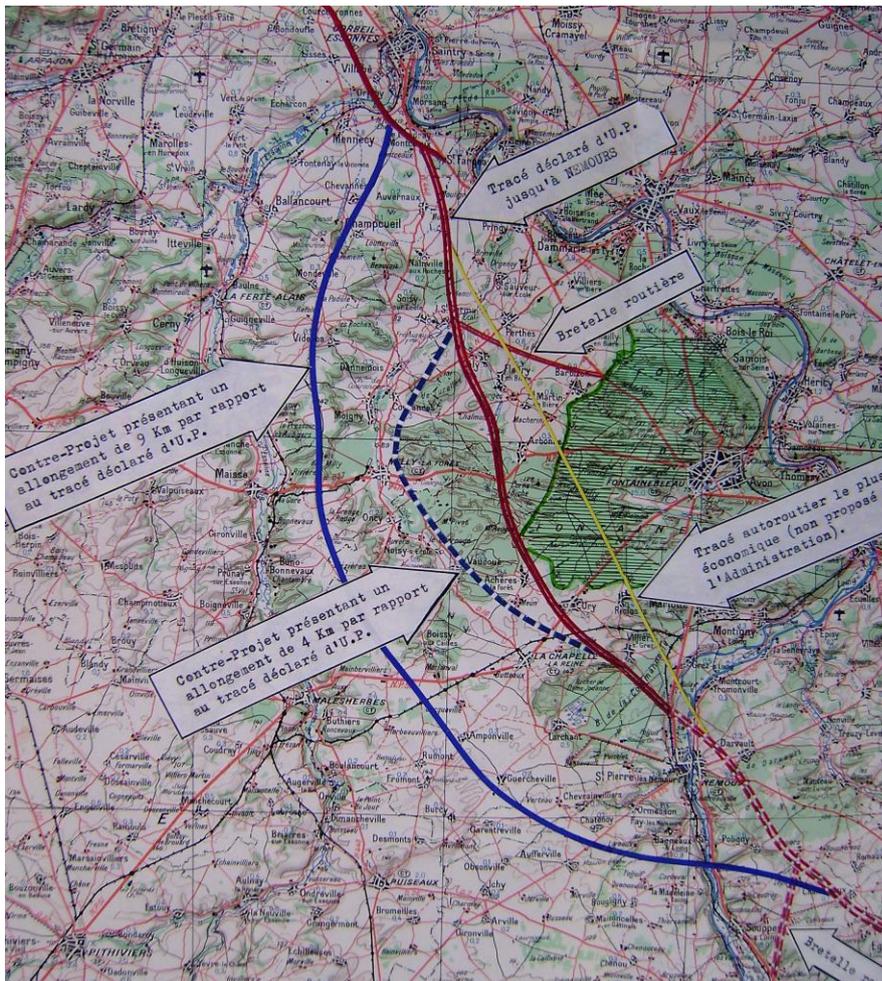
Profils –selon les « Amis de la Forêt » - du tracé « plateau » (en haut) qu'ils tentent d'imposer, et du tracé P&C, en bas, à travers le massif des Trois Pignons

Autre intervenant déjà rencontré : le professeur Tréfouël, directeur de l'Institut Pasteur, qui rend visite⁵⁰ à Mothe en février 1958 avec un ancien I-P&C, Warin Weil, « au nom du Comité de Défense des habitants et résidents des villages de Cély et Saint-Germain-en-Bière ». Mothe leur fait valoir les inconvénients du tracé alternatif qu'ils mettent en avant.

La demande formulée par « l'Agriculture » (comprendre : les Eaux et Forêts) d' « un tracé se développant à l'Ouest du massif forestier de Fontainebleau, mais à l'Est de Milly-la-Forêt » a sans doute davantage de poids. C'est une solution nouvelle, que les opposants au tracé des P&C « sortent de leur chapeau » in extremis :

⁴⁹ – Lettre de De Ganay à Flon 30.07.1957 (AD 77 - 68 J 23)

⁵⁰ – Lettre de Warin Weil à Mothe 7.03.1958 (AN-CAC 771464-41)



Document 136
AN-CAC 780154-38
Fond de carte : Michelin & /
200 000°

En bleu, le tracé « Amis de la Forêt », par le plateau entre les vallées de l'Essonne et de l'Ecole ; en rouge, le tracé P&C, à travers le massif des Trois Pignons. Entre les deux, en pointillé bleu, le tracé par l'Est de la vallée de l'Ecole, contournant entièrement le massif forestier.

Comme le document 131, cette carte est postérieure à octobre 1958 (date de la DUP, mentionnée ici).

Mothe l'examine –ou plutôt, l'exécute- dans une note⁵¹ du 11 septembre 1958 :

« Un tel tracé figurait parmi ceux présentés lors de l'examen par la Commission Supérieure des Sites, mais (...) n'a même pas été retenu dans la discussion comme devant soulever une opposition irréductible, cette riche vallée agricole étant jalonnée de nombreuses petites localités à caractère résidentiel et historique dont l'intérêt tient en grande partie à leur proximité du massif forestier (liste) ; le tracé autoroutier venant alors s'interposer entre ces localités et le massif (...).

En définitive, pour supprimer les objections de caractère botaniste et entomologiste contre le tracé actuel, et indépendamment des graves inconvénients du point de vue circulation, on est assuré d'une véritable levée de boucliers contre le passage en vallée de l'Ecole, à l'Est des agglomérations, cette vallée (devant être considérée) comme intouchable. Et, à mon avis, le MTP ne pourrait en aucun cas, même pour vérifier cette opposition certaine, assumer le discrédit grave de lancer une enquête sur une telle opération. »

⁵¹ - AN-CAC 771464-31

On peut noter qu'en octobre 1955 le maire de Milly-la-Forêt, Pierre Darbonne, faisait connaître à Gibel, directeur du CARP, que sa commune souhaitait vivement le passage de l'autoroute à proximité –encore que cela ne soit attesté par aucune délibération⁵³ du CM. (Pierre Darbonne se suicide le 10 août 1962 ; selon « Le Figaro », il aurait été très affecté de n'avoir pu obtenir le passage de l'autoroute à Milly).

Conclusion

Finalement, comme on peut s'y attendre, c'est bien le tracé des P&C, légèrement modifié comme on l'a vu dans le chapitre précédent suite à la suppression de la « bretelle de Macherin », qui est « déclaré d'Utilité Publique » par décret⁵⁴ du 3 octobre 1958. Ce décret est signé par le Ministre des Finances Antoine Pinay, par délégation du Président du Conseil Charles de Gaulle⁵⁵, et par le MTP Robert Buron. Ironie de l'Histoire : c'est le même Pinay, réputé adversaire des autoroutes, qui, en tant que Président du Conseil, avait signé l'arrêté du 19 décembre 1952 modifiant le PARP, et définissant ainsi le tracé du tronçon Paris-Corbeil (voir p. 85).

Cette première phase de la détermination du tracé de l'autoroute à travers le massif forestier nous a permis de constater l'opiniâtreté des services des P&C, aussi bien SSA que service ordinaire de Seine-et-Marne, qui obtiennent en 1958 le décret de DUP pour le projet tel qu'ils l'avaient dessiné dès 1955. Ils ont su mettre à profit les soutiens locaux : Conseil Général, élus de Fontainebleau et de la région, préfet de Seine-et-Marne ; ils ont tenu bon devant les « réticences » des Eaux et Forêts et de la Commission des Sites, et le front des associations « naturalistes », mais aussi sportives et de loisirs -dont les membres, sans le savoir, ont été les cibles de la causticité de l'IC-P&C Arribehaute : « *défenseurs des grottes* », « *initiés des cavernes* », « *qui ne reculent pas devant des prises de position sur un projet inconnu* »...

La forte présence dans ce combat de l'ensemble des organisations et associations « naturalistes » permet sans doute aujourd'hui de considérer ce combat comme précurseur d'actions futures contre des équipements discutés, pour des raisons diverses : extensions de camps militaires, autoroutes urbaines, centrales nucléaires, lignes TGV ou HT...

Mais contrairement à ce que pourraient penser les ingénieurs des P&C lorsque est signé ce décret, la partie n'est pas encore totalement gagnée...

⁵³ – Registre des délibérations du CM de Milly-la-Forêt

⁵⁴ – AN-CAC 780154-32

⁵⁵ – début octobre 1958, De Gaulle est en Algérie (Plan de Constantine : 3 octobre 1958)



Document 137
Dessin de Piém
« Le Figaro » 7 juin 1961 (AD 77 68 J 23)

C - « Le Général est pressé »

En cette fin de 1958, la France se prépare à changer de République, et le tracé de l'Autoroute du Sud est (enfin) défini jusqu'à Nemours : malgré tous les efforts des « naturalistes », des Amis de la Forêt, des Eaux et Forêts et de la Commission des Sites –notamment-, c'est le tracé proposé par les P&C « *à la limite de la forêt domaniale* » qui est retenu.

Ses adversaires vont-ils « rendre les armes » ? Oseront-ils poursuivre leur combat contre le choix ministériel, défendu maintenant par un homme solidement en place (Robert Buron⁴³³ est ministre des Travaux Publics de juin 1958 à mai 1962), alors que jusque-là ils semblaient n'avoir en face d'eux que les hauts fonctionnaires des P&C ?

a- L'Institut de France entre en scène

En octobre 1958, au moment où le tracé devient officiel, l'Académie des Sciences, en raison de « *l'importance tout à fait exceptionnelle au point de vue scientifique de l'ensemble de la forêt de Fontainebleau* », nomme une commission d'étude⁴³⁴ comprenant, outre le chancelier de l'Institut de France Albert-Buisson⁴³⁵, Albert Caquot⁴³⁶, Philibert Guinier⁴³⁷ et Roger Heim.

Le premier, chancelier de l'Institut depuis 1953 -la fonction a été créée pour lui-, est un homme aux multiples facettes, aussi bien dans l'industrie (pharmacien de formation, il préside le Conseil d'Administration de Rhône-Poulenc de 1936 à 1959), la banque (président-fondateur de la BNCF), le droit, la politique, l'écriture...

Les deux derniers nous sont déjà connus pour être intervenus fréquemment dans le débat. Guinier⁵ est directeur honoraire de l'Ecole des Eaux et Forêts où il enseigna la botanique forestière de 1903 à 1941, « *pionnier de l'écologie en France* » : c'est lui qui, en mars 1956, a fait adopter par l'Académie des Sciences un vœu demandant « *la conservation dans son intégrité du massif forestier de Fontainebleau* », et son contournement total par l'Ouest. Heim, mycologue, est directeur du Muséum d'Histoire Naturelle ; il n'a cessé de batailler, par ses écrits et ses contacts, depuis qu'il a fait adopter un vœu analogue par l'Assemblée des Professeurs du Muséum (février 1956).

⁴³³ - Robert Buron (1910 - 1973) : MRP, député de la Mayenne, plusieurs fois ministre sous la IV^e République, puis MTP de juin 1958 à mai 1962 (source : site : *Assemblée Nationale*)

⁴³⁴ - AN-CAC 780154-25

⁴³⁵ - François Albert-Buisson (1881-1961) (source : site : *Académie Française*)

⁴³⁷ - Philibert Guinier (1876 – 1962) (source : site : *Wikipédia*)

Quant au deuxième, Albert Caquot⁴³⁸, c'est certes un « nouveau venu » dans l'affaire⁴³⁹, mais c'est une recrue de choix pour les défenseurs de la forêt de Fontainebleau. A la différence de la plupart d'entre eux, ce n'est pas un « naturaliste », un amoureux des petites fleurs ou un « initié des cavernes »... mais un ingénieur des P&C, « *le plus grand des ingénieurs français depuis un demi-siècle* »⁴⁴⁰: constructeur –notamment- de nombreux ponts en béton dans l'entre-deux-guerres et de grands barrages ; c'est lui qui, entre 1961 et 1966, va mettre au point la technique de construction du barrage de la Rance. Il est aussi ancien président de l'Académie des Sciences : c'est tout naturellement lui que la Commission charge d'étudier les tracés.

Ce « quarteron »⁴⁴¹, auquel se joint le professeur Tréfouël, rencontre le ministre R. Buron le 17 octobre ; celui-ci charge le Directeur des Routes Roger Coquand –qui a remplacé André Rumpler en 1959- de lui fournir toute l'information nécessaire.

La Commission remet en novembre 1958 à la Présidence du Conseil ses « *premières suggestions conduisant à de très importantes économies* », sous forme d'une note que le directeur du cabinet, un certain Georges Pompidou, considère comme « *un contre-projet sur le tracé de l'autoroute Sud dans la région de Fontainebleau* » (lettre du 4 décembre 1958). Reprenant les éléments de réponse moult fois rencontrés précédemment, celui-ci conclut :

« *Il ne me paraît pas possible, étant donné l'avancement actuel de la procédure, de revenir sur le tracé des P&C* ».

Le chancelier Albert-Buisson, sans doute insatisfait de cette fin de non-recevoir, écrit⁴⁴² à R. Buron le 26 décembre 1958 : « *Voudriez-vous, pour éviter tout malentendu, recevoir M. Albert Caquot, qui se tient à votre disposition pour vous donner toutes précisions utiles ?* »

Ce courrier porte des annotations au crayon, à demi-effacées : « *M. Coq (uand) avec ces vieux c--- Recevez Caquot et* »

Il semble que Buron ait eu une réputation d'homme au langage peu châtié, et cette commission est certes d'une moyenne d'âge avancée (73 ans) : il reste cocasse qu'un tel vocabulaire soit employé à l'endroit d'hommes aussi éminents et prestigieux...

Sa réponse⁴⁴³ écrite (du 9 janvier 1959) est d'un tout autre style :

« *Monsieur le Chancelier et cher ami,*

« *En réponse à votre lettre du 26 décembre, je vous confirme que mon Cabinet reste en contact avec M. le Président CAQUOT pour recevoir ses suggestions en ce qui concerne le tracé général du réseau d'autoroutes,*

⁴³⁸ - Albert Caquot (1881-1976) Jean KERISEL : « *Albert Caquot Savant, soldat et bâtisseur* » PENP&C 2001

⁴³⁹ - mais, dans un texte non daté et non signé, il est précisé que « *le contre-projet (a été) établi par les Amis de la Forêt sur les conseil de l'IC-P&C A. Caquot, membre de l'Institut* ».

⁴⁴⁰ - Maurice Roy - Discours nécrologique devant l'Académie des Sciences 10 janvier 1977

⁴⁴¹ - dans le sens donné à ce mot par De Gaulle dans un discours célèbre...

⁴⁴² - AN-CAC 780154-25

⁴⁴³ - AN-CAC 780154-25

ainsi qu'il avait été convenu lors de votre visite.

*Je viens de faire adresser à M. CAQUOT la carte du réseau d'auto-
routes projeté par mes services.*

*Je vous prie d'agréer, Monsieur le Chancelier et cher ami, l'expres-
sion de mes sentiments les plus distingués et les meilleurs »*

ajout manuscrit : « Avec tous mes vœux pour l'année nouvelle »...

Une note⁴⁴⁴ interne du SSA datée du 13 août 1959 (de l'I-P&C Fréchède à son chef Thiébault, qui a remplacé Mothe) donne un autre éclairage à ce comportement du ministre :

*« M. l'IC Coquand m'a appelé le 8 août pour m'informer (...) de ce que M. le Ministre semblait très décidé à animer le programme d'auto-
routes dans un avenir proche. (Il faut donc) lancer au plus vite des enquêtes
parcellaires sur le prolongement de l'autoroute Sud, en fonction de ce que le
ministre a répondu : « Démarrer en trombe » à une note faisant le point des
programmes d'auto-
routes et présentant des propositions pour leur
continuation sur le prochain exercice, où l'on escompte des moyens (...) »*

Il apparaît que si le gouvernement décide d'allouer enfin des crédits consé-
quents à la construction d'auto-
routes, il ne se laissera pas détourner de son objectif
par quelques académiciens chenus...

Buron sera-t-il plus réceptif à l'inquiétude de son collègue le Ministre
d'Etat, ministre de la Culture, André Malraux, qui par lettre du 28 juillet 1959 lui
fait savoir que

*« (...) d'importantes personnalités du monde scientifique, telles que M.
Roger HEIM, Directeur du Muséum d'Histoire Naturelle, M. le Professeur
TREFOUEL et M. CAQUOT, IG Honoraire des P&C, ont de nouveau appe-
lé mon attention de manière pressante sur les graves problèmes que pose la
traversée de la forêt de Fontainebleau par l'Auto-
route Sud de Paris.*

*Par sa lettre du 3 Mai 1957, l'un de mes prédécesseurs vous avait
déjà exposé le point de vue de la Commission Supérieure des Sites et du
Conseil National de la Protection de la Nature qui, tous deux, avaient émis
un vœu tendant à l'étude d'un tracé évitant le massif forestier, y compris le
Massif des Trois Pignons (...).*

*Or, d'après certains renseignements venus à ma connaissance, les
autorités locales seraient actuellement disposées à la prise en considéra-
tion
d'un tel vœu.*

*Je vous serais obligé de bien vouloir faire examiner la possibilité de
lui réserver une suite favorable et, en tout état de cause, me tenir informé du
développement de cet important problème. »*

(à quelles « autorités locales » est-il fait allusion ici ? Aucune n'a la compétence
pour choisir le tracé d'une l'auto-
route...)

⁴⁴⁴ - AN-CAC 771464-41

On voit que les opposants les plus déterminés ne renoncent pas, malgré la DUP : au contraire, ils s'adjoignent des grands noms dans le domaine technique et n'hésitent pas à intervenir auprès des personnalités les plus illustres du gouvernement.

Cependant, au niveau local, la décision gouvernementale de « *pousser activement l'étude de la prolongation de l'Autoroute du Sud en Seine-et-Marne* » satisfait le préfet de ce département, Vidal, qui avait justement insisté à plusieurs reprises sur l'urgence de cette réalisation, en raison du grand nombre d'accidents sur les R N. Le 11 août 1959, il écrit⁴⁴⁵ au MTP :

« (...) J'avais insisté pour qu'on ne change pas le tracé de la DUP, tracé qui correspond parfaitement à l'aspiration de la très grande majorité de la population locale, et qui a encore été affirmée au Sénat par le représentant de la région. Les inconvénients, du point de vue des Sites, ont été très fortement exagérés, et la dernière période de sécheresse, avec ses nombreux incendies, en a bien diminué la portée. L'autoroute constituera, en effet, le meilleur pare-feu dans une région très exposée et qui sert souvent de point de départ des incendies vers la forêt domaniale.

En vous remerciant encore de votre récente décision, je vous assure que je collaborerai, avec tous mes services, à sa mise en exécution rapide afin que l'autoroute soit poursuivie le plus rapidement possible à travers mon département. »

Le sénateur en question, c'est Etienne Dailly⁴⁴⁶, « homme fort » du Sud-Seine-et-Marne pendant plusieurs décennies. Pas plus tard que le 14 août, celui-ci téléphone au SSA, et Fréchède établit pour Thiébault un rapide compte-rendu manuscrit⁴⁴⁷ de cet entretien :

« Il a appris de M. Vidal, préfet S-M, et M. Arribehaute, que la décision était prise de continuer AR Sud au-delà du Plessis-Chenet.

S'inquiète à cette occasion de voir de voir reprendre les attaques contre notre tracé général, déclaré d'UP, en vue de lui substituer un tracé à l'Ouest de Milly et Sud de Nemours (ce tracé est un véritable « serpent de mer » que l'on croyait enterré par la DUP).

Les meneurs de ce renouveau d'attaques seraient M MARTELLI-CHOTARD (châtelain de Foljuif, au Nord de Nemours) et FLON (Directeur de la Station Agronomique et Secrétaire Général des Amis de la Forêt)

Une intervention directe du Préfet⁴⁴⁸ aurait calmé le dernier cité, qui avait déjà animé l'attaque lors de l'EUP. Par contre, le premier cité, se prévalant de l'accord qu'il aurait obtenu de M. le Ministre SUDREAU, irait affirmant que la réalisation de l'AR emprunterait la variante Milly.

⁴⁴⁵ - AN-CAC 780154-38

⁴⁴⁶ - Etienne Dailly (1918-1996) - Ingénieur ESTP, homme d'affaires – sénateur (radical) de 1959 à 1995 (*site : Sénat*)

⁴⁴⁷ - AN-CAC 771464-41

⁴⁴⁸ - vraisemblablement en tant que supérieur de Flon, directeur d'un Laboratoire Départemental

M. DAILLY –animé par M. DAVID, maire de Nemours- tous deux tenants de notre projet, s'inquiète de cette menace éventuelle. Je l'ai rassuré en lui indiquant que notre « Loi » était le tracé déclaré d'UP. (...) »

On peut s'étonner de lire que Dailly viendrait seulement d' « apprendre » que l'autoroute allait être prolongée... et que le puissant Martelli-Chautard⁴⁴⁹, se réclamant du ministre de la Construction, Sudreau, serait en mesure d'annoncer le choix du tracé alternatif ! Tout ceci alors que la DUP du tracé à travers le massif des Trois Pignons est prononcée depuis bientôt un an... N'y a-t-il pas là un jeu « d'intox » ?

Suite à la demande de Dailly, Fréchède lui envoie un plan du tracé, et Dailly en accuse réception le 19 août :

« (...)Le tracé prévu et déclaré d'UP me paraît de nature à préserver tous les intérêts de la partie Sud de notre département, et je ne saurais trop m'en féliciter. Nous n'avons plus qu'à souhaiter le voir réalisé le plus rapidement possible. J'espère notamment qu'il pourra l'être d'un seul bond jusqu'à Nemours, de telle sorte que ne se trouve pas projeté à l'entrée de la forêt un nombre de véhicules exagéré. »

On retrouve là un écho de la réflexion menée entre P&C et TCF deux ans plus tôt : « enjamber la forêt »... et on retiendra que l'unanimité n'est pas de mise au niveau local.

Après avoir nommé une « commission d'étude » dont les contacts et les propositions, on l'a vu, sont restés infructueux, l'Institut de France décide de se prononcer solennellement contre le tracé. C'est ce qu'indique R. Heim lors de la séance du 4 novembre 1959 de la Commission Supérieure des Sites :

« M. HEIM porte à la connaissance de cette Assemblée que lors de leur réunion, les cinq Académies de l'Institut de France, à l'unanimité, ont émis un vœu en vue de la sauvegarde du massif forestier de Fontainebleau par suite du dommage causé à cet ensemble par le tracé actuel de l'autoroute.

Soulignant les conséquences graves du tracé adopté, du point de vue notamment de la protection de la Nature, M. HEIM informe les membres de la CSS que la transformation du massif en parc national est envisagée. A la suite d'un échange de vues, M. le Chanoine KIR⁴⁵⁰, membre de l'Assemblée Nationale, fait part de son intention d'intervenir auprès de M. le MTP en vue de la sauvegarde de la Forêt.

S'associant à l'unanimité au vœu émis par l'Institut de France, la CSS rappelle l'avis défavorable précédemment émis sur le projet actuel et

⁴⁴⁹ - Maurice Martelli-Chautard (1888-19 ?) – carrière dans les bois tropicaux – directeur du Comité National des Bois Coloniaux de 1929 à 1952 – mène la résistance au passage de l'Autoroute à travers les bois de la Commanderie (a légué son grand domaine de Foljuif à l'Ecole Normale Supérieure) (sources : site : *bft.cirad* / entretien : *mairie de Saint-Pierre-les-Nemours*)

⁴⁵⁰ - Félix Kir, chanoine (1876-1968) – résistant, maire de Dijon et député de 1945 à 1968 (Indépendant)

renouvelle le vœu qu'un nouveau tracé écarte l'autoroute plus à l'Ouest du massif forestier ».

Ce texte est transmis par le directeur de cabinet du Ministre de la Culture au MTP, avec la précision suivante :

« Vous comprendrez que, dans le cadre de la mission qui m'est impartie, je sois amené à m'associer à cette position, que j'avais déjà développée dans ma lettre du 28 juillet (voir ci-dessus). Je vous adresse donc sous ce pli le vœu de la CSS, et je vous serais obligé de me faire connaître la suite que vous aurez pu lui réserver ».

Une note⁴⁵¹ de travail datée du lendemain, plutôt griffonnée, sans entête ni signature -mais l'auteur est un haut responsable du MTP, sinon le ministre lui-même, puisqu'il destine cette note à « Coquand », le DR- atteste la panique qui saisit alors le ministère (reproduction à l'identique) :

« Coquand

Forêt Fontainebleau

Commission des Sites

Carte pour M. Caquot – d'urgence une lettre

pr le cas où on aurait à passer ailleurs

a-t-on une idée d'un tracé de remplacement

avoir un itinéraire de remplacement pr M. DEBRE⁴⁵²

arbitrage au sommet à éviter

ce pt de vue a été partagé p. Agriculture et Beaux-Arts et Conseil d'Etat (affaire BURON-MALRAUX)

il faut avoir une position de repli mettre sur une carte le tracé auquel on serait conduit en sept. 58 au Conseil d'Etat si on avait été battu

- allongt via Milly Malesherbes

- on s'éloigne de Fontainebleau

- on passe au Sud de Nemours

recul improbable, mais il faut savoir où on irait »

L' « arbitrage au sommet » qu'il convient d'éviter, c'est bien entendu celui du président de la République, le général de Gaulle, qui, en novembre 1959, a des préoccupations autrement brûlantes que le tracé d'une autoroute. La mention ici d'une « affaire Buron-Malraux » rejoint sans doute les prises de position du ministère de la Culture dont il a été fait état ci-dessus, opposées au tracé par la forêt : doit-on comprendre que ces deux fortes personnalités se sont ouvertement affrontées sur ce sujet ?

Quoi qu'il en soit, il faut croire que l'auteur de cette note accorde à la prise de position unanime des cinq académies assez de poids moral pour être susceptible

⁴⁵¹ - AN-CAC 771464-41

⁴⁵² - Michel Debré (1912-1996) : sénateur (RPF) de 1948 à 1958, puis Garde des Sceaux de De Gaulle qui le charge de rédiger la nouvelle Constitution – Premier Ministre de janvier 1959 à avril 1962 (source : site : *Académie Française*)

d'entraîner l'abandon d'un tracé déjà déclaré d'UP : ce qui paraît tout à fait surprenant !

« *La lettre pour M. Caquot* »⁴⁵³, accompagnée d'une carte, est de fait rédigée et envoyée sur le champ par Coquand. On connaît au MTP les titres de gloire de cet ingénieur prestigieux, un des grands noms parmi les ingénieurs de la maison, et on tente de l'amener sur des positions plus conciliantes. Les arguments sont toutefois ceux inlassablement répétés depuis quatre années maintenant : « *la Forêt Domaniale est intégralement respectée* », « *l'autoroute s'insère dans un espace de transition entre celle-ci et le massif des Trois-Pignons* », « *le tracé à l'Ouest de Milly est plus long de 6,5 km* », « *les enquêtes successives ont donné lieu à des avis très favorables de la Commission* », et enfin, ce tracé a été déclaré d'UP... Coquand ajoute :

« *Depuis la publication de ce décret, vous êtes intervenu à diverses reprises sur le sujet. J'ai fait examiner soigneusement les suggestions que vous présentez, (...) mais aucune ne comportait, à mes yeux, de motifs suffisants pour revenir sur la décision prise.*

J'incline à penser que les inconvénients de la traversée de la forêt sont quelque peu exagérés. (...) l'autoroute n'est jamais en fait qu'une route parmi les autres routes, et sur le massif forestier de 25 000 ha déjà traversé par 1 600 km de routes, représentant une emprise de 1 400 ha⁴⁵⁴, l'autoroute n'ajoutera que 21 ha seulement, se développant dans une zone rocheuse peu boisée, et dont on ne saurait sous-estimer le rôle de coupe-feu naturel dans une zone particulièrement sèche et ravagée périodiquement par des incendies.

Pour toutes ces raisons, il ne me paraît pas possible de modifier le tracé approuvé pour la section de l'Autoroute du Sud entre Corbeil et Nemours. J'ajoute que l'ouverture d'ici quelques mois⁴⁵⁵ de la section Paris-Corbeil va poser avec acuité le problème de l'insuffisance de la RN 7 actuelle, avec une largeur de 9 m et des traverses telles que celles de Ponthierry et Chailly-en-Bière, inadaptées à un trafic d'accès ou de sortie d'une autoroute: il importe donc que la construction de la section Corbeil-Nemours ne subisse plus le moindre retard. »

Mais cela ne suffit pas à amadouer l'Institut de France dans son ensemble, qui le 7 juin 1960 confirme son vœu du 4 novembre 1959. Le chancelier Albert-Buisson en fait part au Premier Ministre Michel Debré, puis, devant le peu d'effet de cette première démarche, écrit⁴⁵⁶ directement « *au sommet* », à savoir le directeur de Cabinet du président de la République, René Brouillet, le 19 septembre 1960 :

⁴⁵³ - AN-CAC 771464-41

⁴⁵⁴ - ces chiffres comprennent la surface de tous les chemins forestiers... ce que ne manqueront pas de relever les opposants

⁴⁵⁵ - en effet : très précisément cinq mois plus tard (12 avril 1960)

⁴⁵⁶ - AN-CAC 780154-54

« (...) Le Bureau de l'Institut est prêt, si Monsieur le Président de la République voulait bien lui accorder audience à cet effet, à lui exposer de vive voix les motifs qui justifient ce vœu.

Je me permets d'insister sur le grand intérêt et sur le caractère d'urgence que l'Institut attache à ce suprême recours contre la mutilation de l'un des plus beaux ensembles forestiers de notre patrimoine national, mutilation désormais imminente. Mes confrères unanimes vous seraient extrêmement reconnaissants, Monsieur le Directeur, de vouloir bien appeler l'intérêt du Chef de l'Etat sur cette affaire qui suscite de leur part une émotion légitime ».

b – Vers un « arbitrage au sommet » ?

Conséquence immédiate : le 15 octobre suivant a lieu une « réunion⁴⁵⁷ du cabinet ministériel » (du MTP), en présence de deux « conseillers techniques à la Présidence de la République », Inspecteurs des Finances. Selon Thiébault, qui rédige un compte-rendu en forme de plan de bataille, ceux-ci

« ont marqué nettement que le Général, qui a reçu la lettre de l'Institut, s'est « étonné » qu'une pareille affaire « monte » jusqu'à lui, et leur a donné mission d'enquêter et de tirer un arbitrage (...).

Ils ont demandé

- quels arguments précis opposer à l'argument entomologique ;

- une note de « réfutation des arguments développés dans la lettre Institut du 19.09.60. »

Un « Plan d'action » est élaboré : photos aériennes, photos sur les sites du tracé « le long de la RN 448⁴⁵⁸ » : c'est « la grosse idée de l'Institut »... mais c'est aussi le tracé « exécuté » par Mothe en septembre 1958 (voir fin du chapitre précédent, p 386).

Mais surtout, Thiébault insère un paragraphe qu'il intitule : « CLIMAT » :

« Le Général est pressé.

L'Institut est plus que jamais monté.

Soigner tout particulièrement la réponse : le Ministre y attache personnellement de l'importance.

Les Inspecteurs des Finances semblent être totalement indifférents à l'argument augmentation de longueur vis-à-vis du sabotage par des technocrates à œillères⁴⁵⁹. Donc chercher autre chose –sans toutefois l'oublier ou le passer sous silence- que les théories de rentabilité.

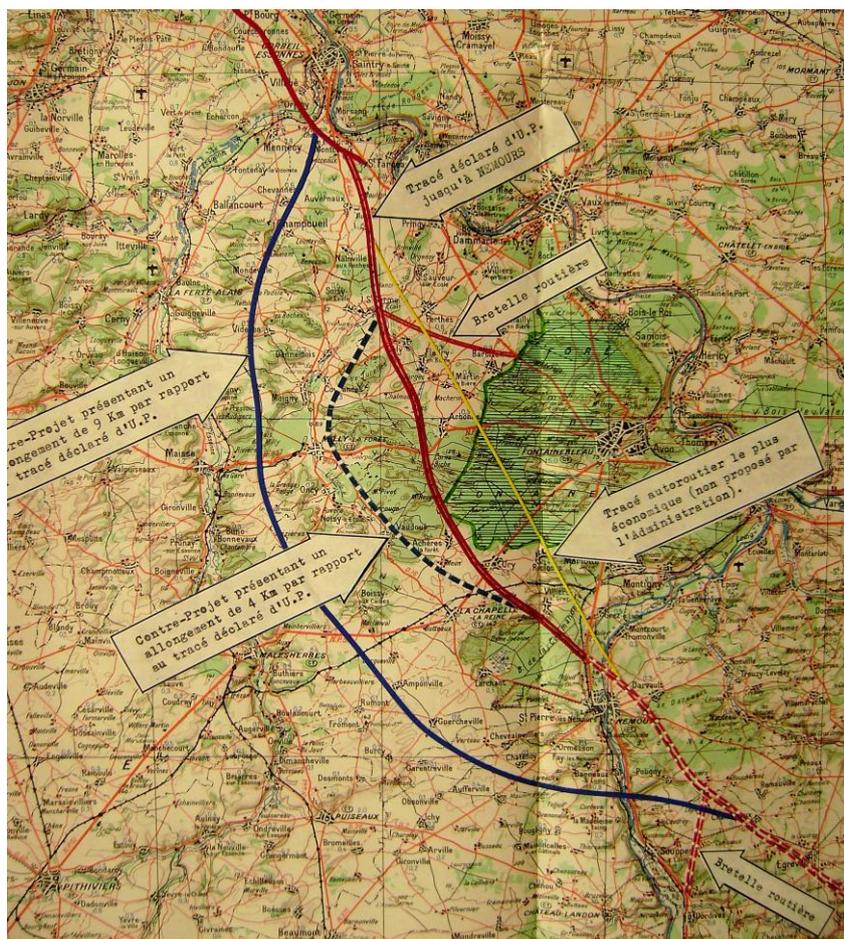
L'affaire ne sera sauvée que si elle est présentée judicieusement et de manière convaincante ».

⁴⁵⁷ - CR rédigé par Thiébault, IC-SSA (AN-CAC 771464-41)

⁴⁵⁸ - l'ancienne « RN 448 » quittait la RN 7 au Plessis-Chenet, et traversait Auvernaux, Moigny, Milly-la-Forêt, Tousson, Malesherbes.

⁴⁵⁹ - phrase obscure...

On voit à cette dernière phrase que les P&C sont à ce moment précis conscients de la fragilité de leurs positions...



Document 138
AN-CAC 780154-38
Fond de carte : Michelin
1 / 200 000°

(Ce document figure également à la fin du chapitre précédent, sous le n° 136).
Le « tracé RN 448 », dit aussi « à l'Est de Milly-la-Forêt », est représenté en bleu tireté.

La « note soignée » attendue par le ministre est prête le 28 octobre. Elle examine, sur six pages,

« un par un les paragraphes successifs du vœu émis le 30 mai 1960 par l'Académie des Sciences et annexé au procès-verbal de l'Assemblée Générale de l'Institut tenu par les Cinq Académies le 7 juin 1960 » :

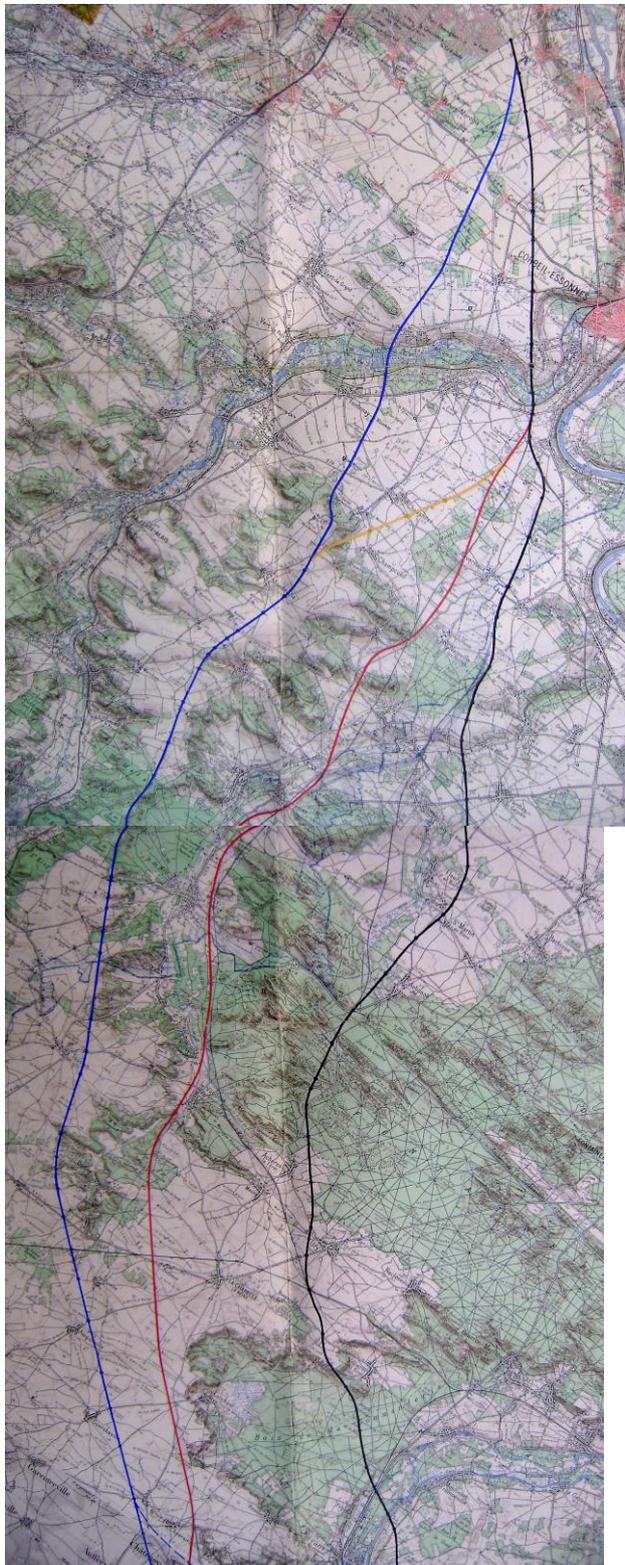
« Concentration du gibier par les ouvrages de franchissement et braconnage », « Méfaits définitifs aux équilibres et micro-climats au sein duquel (sic) faune et flore ont trouvé refuge », « Saccage d'un site grandiose par les ouvrages d'art

et pour finir examine les deux tracés alternatifs, dont l'un coûterait (en pertes capitalisées) plus de 31 milliards d'AF, et l'autre « soulèverait une opposition irréductible ».

Cette note est complétée par une deuxième⁴⁶⁰, sur cinq pages, qui en constitue une sorte de commentaire et dont l'objet est de « définir la position du MTP à l'égard du vœu de l'Institut, et essentiellement du problème d'ordre biologique, qui en constitue l'élément essentiel ». Les différents tracés sont –encore une fois–

⁴⁶⁰ - AN-CAC 780154-54

examinés : celui des P&C, « qui évite totalement la forêt domaniale », et les autres, plus destructeurs, plus longs, plus coûteux... Conclusion : « Il n'existe aucune solution viable pour remplacer le tracé déclaré d'UP ». Les inconvénients n'en auraient-ils pas été surestimés ? On rappelle les prises de position favorables du Conseil Général de Seine-et-Marne, du TCF...



Document 139
AN-CAC 771464-31
Fond de carte : IGN 1 / 50 000°

Dossier : « Analyse de divers tracés restés dans les limbes après analyses - Autoroute Paris-Lyon – Tracé jusqu'au département de l'Yonne 14 décembre 1956 »

Ce document ancien (1956) montre que le tracé « Amis de la Forêt » (en bleu) et le tracé « RN 448 » (en rouge) avaient été « envisagés » au début de l'étude, qui se conclura par le choix du tracé noir à travers la forêt

Concernant l'aspect biologique du problème, la note relève que « *ce massif, d'ailleurs très pittoresque, est constitué de bouquets d'arbres isolés, séparés par de vastes zones à la végétation clairsemée, voire de marécages* » ; que l'autoroute n'occupera que 21 hectares, situés pour une bonne partie sur d'actuels terrains militaires ou anciennes carrières de grès ; que les vallées seront franchies par de « *longs et légers viaducs* ».



Document 140
AN-CAC 771464-31 (Etude paysagère)
Photomontage du futur « viaduc des Cavachelins »

Conclusion :

« (...) on doit constater l'absence de toute solution viable de remplacement ; et il semble bien qu'on se soit fait une idée exagérée des conséquences de la construction de l'autoroute (compte tenu de toutes les améliorations apportées au tracé initial) sur la forêt, sa faune et sa flore.

(Il convient par conséquent) de confirmer la décision gouvernementale du 3 octobre 1958, dans le respect des formes légales et après les plus hautes et les plus larges consultations ».

A cette deuxième note s'ajoute une « Note⁴⁶¹ annexe (à l'intention de M. Didier, Conseiller technique) » : elle est rédigée à la première personne, et porte les initiales « RC » (= Roger Coquand, le Directeur des Routes). Il s'agit donc d'un texte « confidentiel », à usage strictement interne. Elle révèle l'état d'esprit des hauts responsables du ministère en ce moment crucial pour l'avenir de leur projet, et la solution alternative qu'ils envisageraient en dernière extrémité :

« Je crois devoir insister sur les graves conséquences pratiques qu'aurait l'abandon de la décision du 3 octobre 1958 (DUP Corbeil-Nemours). Toutes les études faites depuis deux ans, ainsi que les acquisitions de terrains, deviendraient caduques.

Le choix d'une solution de remplacement poserait des problèmes extrêmement difficiles ; la mise à l'enquête publique de l'un ou de l'autre des tracés indiqués plus haut soulèverait des protestations d'autant plus violentes que les intéressés ne manqueraient pas de critiquer ardemment l'abandon d'un tracé qui ne lésait pas la propriété privée et avait reçu un accord quasi-unanime.

⁴⁶¹ - AN-CAC 780154-54

Nous tenons à signaler d'ailleurs que si la traversée de la Forêt à l'air libre était abandonnée, une des solutions à étudier attentivement serait celle d'une traversée souterraine sur 2 500 m. Un tel projet, malgré ses inconvénients évidents, serait peut-être, en définitive, préférable aux solutions de déviation, compte tenu de toutes les incidences économiques. Mais les motifs qui auraient conduit à accepter une telle dépense et de telles sujétions seraient certainement mal compris de l'opinion publique.

En tout état de cause, le retard apporté à la construction de l'autoroute serait de plusieurs années ».

On mesure l'embarras au plus haut niveau du MTP devant la perspective de devoir renoncer à un tracé sur lequel on travaille depuis bientôt cinq années, et qui a connu un début de réalisation concrète –et financière– avec les premières acquisitions foncières. L'éventualité d'un souterrain sous la forêt, qui n'est sans doute pas allée plus loin que son énonciation dans cette note de la plus haute confidentialité, apparaîtrait alors comme la meilleure solution aux yeux des responsables, puisque ainsi l'essentiel de leur tracé serait conservé : c'est dire s'ils y tiennent...

De son côté, le préfet de Seine-et-Marne s'inquiète de ces attermoissements, et le 22 octobre il écrit⁴⁶² aux ministères de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux Publics : l'objet premier de ce courrier est un permis de recherches pétrolières en forêt, mais les craintes que celui-ci suscite concernent également l'autoroute :

« La presse parisienne et la radiodiffusion se sont fait récemment l'écho de nouvelles protestations contre les dommages occasionnés au massif forestier de Fontainebleau par l'exécution des travaux des compagnies pétrolières et par la réalisation du projet d'Autoroute du Sud. La presse locale de mon département a fait une large place à une audience que M. le Premier Ministre aurait accordée à une délégation de personnalités à la tête de ce mouvement à qui, selon ces informations, des assurances auraient été données concernant l'arrêt ou la modification des travaux en cours ou projetés.

(...) Ces démarches ont réveillé un large secteur de l'opinion, très sensibilisé, à juste titre d'ailleurs, par les atteintes diverses au patrimoine forestier et touristique de Seine-et-Marne et créé une émotion indiscutable. Aussi, les élus du département me pressent de leur faire connaître quelle est la position du Gouvernement sur ces problèmes.

(...) Sans discuter la primauté des travaux d'intérêt national, je ne puis que mettre l'accent sur la nécessité de mettre tout en œuvre pour protéger les espaces verts que des empiètements continuels⁴⁶³ tendent à faire disparaître. Aussi, je ne saurais trop souligner l'utilité d'une prise de position claire et ferme à l'égard des problèmes évoqués ci-dessus. »

⁴⁶² - AN-CAC 780154-54

⁴⁶³ - allusion à l'installation du SHAPE et de divers équipements publics ou privés à la lisière de la forêt (voir lettre de Cyna du 20.11.1961, p. 404)

Ce courrier révèle pour le moins un fléchissement de la position des élus départementaux, dont le préfet se fait ici l'écho (nous sommes là avant les lois de décentralisation) mais qu'il déclare comprendre : après avoir, depuis novembre 1955, soutenu de façon constante le projet des P&C, le Conseil Général, devant « *l'émotion considérable* » de la population, presse le préfet d'obtenir une « *prise de position claire* » du gouvernement.

Le 4 novembre 1960 se tient une « réunion d'état-major » dans le bureau de Coquand. Le compte-rendu⁴⁶⁴ qui en est fait –en style télégraphique- par le SSA porte le titre : « *Mémento des points abordés et programme de travail en résultant - Note intérieure aux Services de Seine-et-Marne et des Autoroutes – Données à ne pas diffuser à l'extérieur* » :

1 – Mettre en sourdine l'étude des viaducs des Cavachelins et de la Vallée Chaude tant que l'arbitrage de la Présidence de la République n'est pas intervenu ; cet arbitrage pourra encore demander quelque temps avant que le problème ne mûrisse.

2 – Procéder aux enquêtes parcellaires au Sud de St Germain s/Ecole de manière à ne pas prendre de retard, dans l'hypothèse où l'arbitrage conduirait à maintenir le tracé adopté.

3 – Dans l'hypothèse où cet arbitrage conduirait à abandonner le tracé résultant de l'avant-projet de juin 1960 et où le passage en tunnel s'avèrerait impraticable, la position de repli est évidente : tracé contournant le massif forestier par l'Ouest, dans la zone de Milly-la-Forêt.

Prendre, à toutes fins utiles et dès maintenant, toutes dispositions pour pouvoir mettre ce tracé à l'EUP dans les meilleurs délais (sous quinzaine, dès sentence d'arbitrage, selon M. COQUAND)

4 – Pousser par contre les études d'exécution sur la section au Nord de St Germain s/Ecole : M. Coquand a téléphoné à M. Arribehaute toutes instructions voulues (...) »

On voit qu'à ce stade de l'expectative, les solutions de repli envisagées par le MTP sont d'abord le tunnel, ensuite le tracé par Milly-la-Forêt (car il ne semble pas que les termes employés, peu clairs, puissent désigner l'itinéraire par le plateau, le tracé « Amis de la Forêt »).

Il se confirme également par cette note que la décision est entre les mains de la Présidence de la République, et qu'en attendant cet « *arbitrage au sommet* » que l'on souhaitait éviter, le MTP se prépare à toute éventualité, poursuivant ses études techniques à la fois sur le tracé arrêté et sur les solutions de repli.

c – « Une offensive en règle »

La documentation, malheureusement, ne fournit aucun élément relatif à une décision, voire même seulement prise de position du « Général », du moins dans

⁴⁶⁴ - AN-CAC 771464-41

les archives déposées par le MTP. Mais le tracé déclaré d'UP en octobre 1958 reste le projet officiel ; les P&C poursuivent les études en vue de sa réalisation et remettent, sans doute soulagés, leur idée de souterrain sous la forêt.

L'avant-projet, quoique présenté par le SSA le 25 juin 1960 et « pris en considération » par le MTP le 30 septembre, pourrait encore, semble-t-il, être remis en question, mais connaît cependant un début de réalisation dès 1961 avec les opérations foncières : enquêtes parcellaires, estimations, acquisitions... 1961 sera aussi –et encore- l'année de tous les dangers pour un projet que les P&C croyaient certainement sauvé, et ceci du fait de l'action coordonnée de tous les opposants au tracé.

Un mot au crayon en marge d'un courrier (dont il sera fait état plus loin) résume le sentiment des responsables des P&C : « *C'est une offensive en règle ! (et elle a des alliés dans le cabinet). Que faisons-nous pour y répondre ?* »

Les « *alliés dans le cabinet* », ce sont certains autres ministères. La Presse, d'ailleurs, a connaissance de cette discorde : ainsi, « Le Monde » titre le 31 mars 1961 : « *L'administration, sauf les Ponts et Chaussées, prend la défense de la forêt de Fontainebleau* ».

D'abord celui de l'Agriculture, dont dépendent les Eaux et Forêts, qui, le 10 février 1961, répondant au sénateur Edgard Pisani⁴⁶⁵, écrit⁴⁶⁶ :

« (...) *la forêt domaniale, dont l'Administration des Eaux et Forêts a directement la charge, n'est avec ses 17 000 ha qu'un élément du massif forestier de 25 000 ha. Celui-ci constitue le plus remarquable espace vert de la région parisienne et une unité biologique de réputation mondiale (...).*

« (...) *le Ministère de l'Agriculture n'avait donné son assentiment au décret du 3 octobre 1958 portant DUP des travaux de construction de l'autoroute qu'à titre de compromis sauvegardant l'intégrité de la forêt domaniale, et après arbitrage de M. le Premier Ministre. Il persistait néanmoins à regretter que le tracé prévu amorce le démantèlement du massif en séparant la forêt domaniale de la partie située à l'Ouest, c'est-à-dire du massif des Trois Pignons (...). Une telle coupure est en effet contraire à la notion même d'espace vert suburbain : elle amène le mouvement, le bruit et la pollution dans une zone qui devrait rester consacrée au délassement des citadins ; elle constitue une entrave à l'extension éventuelle mais souhaitée de la forêt domaniale vers le massif des Trois Pignons ; elle rompt l'unité du massif (...).*

(...) *le Ministère de l'Agriculture a toujours préconisé le déplacement du tracé aussi à l'Ouest que possible. Celui à l'Ouest de la Vallée de l'Ecole lui donnerait entière satisfaction, car il n'intéresse plus la zone forestière. Celui à l'Est de la Vallée de l'Ecole et en bordure Ouest du massif est encore préférable au tracé DUP, car il permet d'éviter l'essentiel des objections que soulève ce dernier tracé. »*

⁴⁶⁵ - Edgard Pisani (né en 1918) deviendra lui-même ministre de l'Agriculture le 24 août suivant...

⁴⁶⁶ - AD 77 3344 W 167

Autrement dit : les Eaux et Forêts avaient dû se résigner –contre leur gré- au tracé à travers la forêt, mais si l'action d'autres administrations ou organismes peut parvenir maintenant à une révision du projet, elles ne pourront que s'en féliciter... On voit aussi que la notion d' « *unité du massif* » tend à s'imposer, ce qui justifie l'idée de l'expropriation du massif des Trois Pignons, « *extension éventuelle, mais souhaitée* » (en l'occurrence, par les Eaux et Forêts).

Si l'on considère uniquement la forêt domaniale –ce que « Le Monde », dans un article du même jour, appelle « *la forêt légale* », en opposition à « *la forêt réelle* »⁴⁶⁷ –, il convient de préciser que le tracé déclaré d'UP ne l'épargne pas totalement, puisqu'il l'écorne sur environ 200 m, ce qui représente 1 ha 90 a (voir plan : document 131). C'est l'occasion (le prétexte ?) pour la DG E&F de marquer son opposition auprès des P&C : l'IC 77 ayant demandé le transfert de ce terrain au domaine public routier, celle-ci, par lettre⁴⁶⁸ du 16 octobre 1961 au MTP, répond :

« *Compte tenu du décret DUP du 3 octobre 1958, je ne puis que prendre acte de ce transfert.*

Je constate toutefois qu'une telle mesure vient infirmer la position que votre département a toujours prise à cet égard et qui a été portée à la connaissance du Premier Ministre dans une note que vous lui avez adressée à la fin d'octobre 1960. Cette note précisait que « le tracé DUP évitait totalement la forêt domaniale » (...) »

Les P&C vont-ils, pour 200 m en forêt domaniale, se retrouver dans un nouveau piège ?

Selon Arribehaute⁴⁶⁹, le Directeur des Eaux et Forêts « *chercherait* (par ce courrier) à *se dédouaner vis-à-vis des « Amis de la Forêt » et autres* »...

Cette lettre conduit Coquand à une « *mise au point* »⁴⁷⁰ avec Arribehaute :

« *Nous avons reçu une lettre très désagréable (16.10.61) de la DG E&F, qui nous reproche d'écorner la forêt domaniale.(...) Lorsque tu as proposé –avec d'excellentes raisons techniques- cette ligne variante, tu m'as dit que les services locaux des E&F t'avaient donné leur accord. (...) Si nous n'avons pas d'accord officiel, dans quelle position sommes-nous, et où en serions-nous si la DG E&F avait répondu par un refus catégorique ?* »

Arribehaute se retourne vers son ingénieur de l'arrondissement Sud (Fontainebleau), et donc responsable des travaux de l'autoroute pour sa partie en forêt, Henri Cyna, qui lui répond le 20 novembre :

« (...) *J'avais présenté le tracé, en mai 1960, à l'Inspecteur Principal des E&F qui m'avait donné son entier accord. « Personne n'irait mesurer la longueur avec un décamètre ! » m'avait-il dit. La DG E&F ne peut s'opposer à l'emprise sur la forêt domaniale d'un tracé déclaré d'UP.*

⁴⁶⁷ - formulation décalquée d'une autre, d'origine maurassienne: « pays légal, pays réel »

⁴⁶⁸ - AN-CAC 780154-54

⁴⁶⁹ - Note manuscrite « personnelle » de Lefoulon (conseiller technique après du MTP) à Coquand 29.11.61 (AN-CAC 780154-54)

⁴⁷⁰ - lettre du .11.61 (AN-CAC 780154-54)

Aucune observation n'a d'ailleurs été faite par cette Direction lors de l'enquête parcellaire.

Il est utile de rappeler la position constante des E&F en matière d'emprises sur la forêt : par principe, cette Administration est opposée à toute emprise et demande, pour céder une parcelle, une DUP ou une inscription à un plan d'urbanisme. Je n'ai pas besoin d'insister sur la facilité avec laquelle le Maire de Fontainebleau et les Militaires ont obtenu et obtiendront encore des emprises de plusieurs dizaines d'ha pour construire des logements ou un lycée en bordure de la RN 7, pour installer des parcs de stationnement ou même des cimetières de voitures...(...) »

Le 16 janvier 1962, le MTP « remercie vivement » la DG E&F « d'avoir bien voulu prendre acte de la demande de transfert (de ce) terrain de 1 ha 90a », mais lui rappelle aussi que « lors de l'entretien à l'échelon local du 9 mai 1960, (son) représentant avait donné son agrément ». Il rappelle également que le MTP s'est engagé à participer à

« la remise en valeur forestière des zones intéressées par l'autoroute, sous la forme qui vous paraîtra la meilleure. J'attacherais du prix à recevoir vos propositions à ce sujet et je ne manquerai pas de les examiner dans l'esprit le plus libéral. »

Bel exemple de manœuvres diplomatiques entre services ministériels...

C'est ainsi que le 8 juin 1962, devant le Service des Domaines, il est procédé à « l'incorporation au Domaine Public de l'Etat (Voirie Nationale) d'une parcelle de 1 ha 89 a 94 ca dépendant de fait de la forêt domaniale de Fontainebleau, domaine privé de l'Etat, pour la construction de l'Autoroute du Sud de Paris ».

Autre opposant « dans le cabinet » : le Haut-Commissariat à la Jeunesse et aux Sports, alors dirigé par Maurice Herzog, dont le directeur de cabinet écrit⁴⁷¹ le 29 août 1961 au MTP (c'est le courrier qui provoque le mot d'humeur de l' « offensive en règle ») :

« J'ai l'honneur de vous faire part de la grande émotion que suscite dans les organisations de Jeunesse et de Plein-Air l'annonce de la réalisation du deuxième tronçon de l'Autoroute du Sud à travers la forêt de Fontainebleau.

Cette réalisation ne peut manquer en effet d'avoir de graves conséquences pour la pratique des activités de Plein Air dans le massif forestier, et ce au moment-même où ces activités connaissent un développement considérable et prennent une place indiscutable dans l'organisation des loisirs.

(Je vous remercie de) bien vouloir examiner avec bienveillance dans quelle mesure il ne serait pas possible d'adopter une solution susceptible de concilier les intérêts des usagers de la route et ceux des très nombreux pratiquants de Plein Air de la région parisienne »

⁴⁷¹ - AN-CAC 780154-54

La réponse⁴⁷² du MTP (12 septembre 1961), qui reprend les éléments bien connus, comprend cependant une précision intéressante :

« Les protestations émises par différents groupements, encore qu'elles n'aient apporté depuis 1958 aucun élément vraiment nouveau, ont fait l'objet d'un nouvel examen très approfondi par les Pouvoirs Publics à la fin de 1960, à la suite duquel il a été décidé de ne pas modifier la décision prise en 1958, en raison des inconvénients majeurs présentés par les autres solutions susceptibles d'être envisagées.

Il n'est plus possible actuellement de revenir sur cette décision, les travaux de l'autoroute étant déjà entrepris entre Corbeil et St-Germain-sur-Ecole (...) »

A quel niveau des « Pouvoirs Publics » a été prise, à la fin de 1960, la décision « de ne pas modifier la décision prise en 1958 » ? S'agit-il là de l'épilogue de l'appel de l'Institut au président de la République ? (voir ci-dessus, p. 395-396) C'est vraisemblable.

Mais en l'occurrence, le Haut-Commissariat à la Jeunesse et aux Sports se fait l'écho de « l'émotion des associations de jeunesse et de plein-air ». Cette émotion est récente, elle s'est d'abord manifestée par l'organisation d'un rassemblement à Milly-la-Forêt, le 7 mai 1961, des « grimpeurs, marcheurs, randonneurs, varappeurs, rochassiers, naturalistes, cyclotouristes, motocyclistes »... et même : « automobilistes » !

(2)

FÉDÉRATION FRANÇAISE de CAMPING et de CARAVANNING

Campeurs, marcheurs, randonneurs, varappeurs, rochassiers, naturalistes, cyclotouristes, motocyclistes, automobilistes, etc.

sont invités à participer au

Grand rassemblement de protestation contre le projet de passage de l'autoroute du Sud au travers du massif de Fontainebleau

le dimanche 7 mai 1961 à 15 heures au Stade municipal de Milly-la-Forêt (S.-&O.)

Milly-la-Forêt est situé à 58 km de Paris, 26 km de Corbeil, 23 km de Melun, 26 km d'Etampes, 19 km de Fontainebleau et 7 km de Mâsse. Cartes Michelin 61 pli 11, 96 pli 38.

Comment se rendre à Milly :

- par le train, départ de la gare de Lyon pour Mâsse à 6 h 34 - (8 h 34 le samedi) - (8 h 36 - 10 h 22 le dimanche) - (11 h 04 - 11 h 34 le samedi) - (11 h 06 le dimanche) - 12 h 34 - 13 h 37 - 15 h 22 - 17 h 04 - 18 h 43 - 19 h 34.
— service spécial de car de Mâsse à Milly.
- par l'autocar, départ de la Porte d'Italie pour Milly, Cars Verts à 9 h 20 - 11 h 15 - 14 h 30 - (18 h 30 le samedi).
— Nombreux cars supplémentaires.

Point central de coordination à Milly : à la Halle, place du Marché au carrefour des N. 448 et N. 837, où vous trouverez les commissaires fédéraux qui vous dirigeront :

- le samedi, pour les campeurs pédestres, au camp municipal pour les motorisés, au camp du Rocher Fin des Trois-Pignons.
- le dimanche, pour tous, au Stade Municipal de Milly.

Retour : Train à Mâsse 17 h 38 - 19 h 13 - 22 h 03.
Cars Verts à Milly départ : 17 h 15 et 21 h 30 pour Porte d'Italie.
Cars Citroën à Milly départ : 18 h 25 pour Paris-Bastille.

COMITÉ NATIONAL DU PLEIN AIR

JOURNÉES FRANÇAISES DU PLEIN AIR

Défendons le massif forestier de Fontainebleau

Campeurs, varappeurs, cyclotouristes, motocyclistes, automobilistes.
Dressons-nous pour défendre le dernier grand massif forestier de l'Île de France qui reste à la disposition de Paris et de sa banlieue.

POURQUOI ?

Les pouvoirs publics spécialisés veulent faire passer l'autoroute du Sud dans la Région dite des 3 Pignons, la séparant ainsi de l'ensemble du massif.

DANGER !

Ce tracé supprime plusieurs centaines d'hectares d'espaces sauvages, derniers refuges de silence et de tranquillité dans cette zone régionale et détruit l'un des réservoirs les plus importants d'Europe en réserves biologiques et préhistoriques.

POUR LA DÉFENSE

- de notre santé menacée par l'atmosphère dangereusement polluée de l'agglomération parisienne, la forêt nous est nécessaire,
- du patrimoine national représenté par les réserves uniques de la flore et de la faune existantes et par les richesses préhistoriques qui s'y trouvent.

Nous demandons que l'autoroute du Sud évite la totalité du massif et emprunte le tracé proposé par les « Amis de la Forêt » et préconisé par le Ministère de l'Agriculture, économisant par ailleurs 7 milliards aux contribuables.

LA SITUATION PRESSE N'ACCEPTONS PAS CETTE MUTILATION ET MANIFESTONS NOTRE REFUS EN ASSISTANT le DIMANCHE 7 MAI 1961, à 15 heures, au RASSEMBLEMENT PLEIN AIR qui aura lieu au Stade Municipal de Milly-la-Forêt (Seine-et-Oise).

auquel vous convie la

FÉDÉRATION FRANÇAISE de CAMPING et de CARAVANNING

Document 141 AN-CAC 780154-54

⁴⁷² - AN-CAC 780154-54

Il n'est pas certain que cet appel tous azimuts à la mobilisation ait donné les résultats escomptés, car 1800 personnes seulement se rendront ce jour-là à Milly-la-Forêt : ce qui est peu.

Quelques mois plus tard, la même fédération adresse⁴⁷³ un « *pressant appel au président de la République, afin qu'il fasse jouer son autorité pour que l'Autoroute du Sud contourne le massif de Fontainebleau, qui devrait être classé tout entier Parc National* », et se prononce pour le contre-projet des « Amis de la Forêt », qui, « *malgré l'allongement de 6,5 km qu'il entraîne, serait moins coûteux et plus rapide à réaliser, et épargnerait 19 km de bois dans une zone vitale pour la population parisienne* ». « *La préservation du massif tout entier justifie un détour analogue à celui qui a été consenti pour Orly, et que personne n'a jamais critiqué* » (l'argument est nouveau, et présente les apparences de la logique ; mais les « détours » sont loin d'avoir la même longueur !

Mais cette « *émotion* » apparaît à son apogée lorsque est envoyée une lettre collective⁴⁷⁴ au président de la République, le 28 juillet 1961. La liste des associations signataires est impressionnante :

*« Association de Défense des Forêts de l'Ile-de-France
Association Touristique des Cheminots
Fédération Française de Camping et de Caravaning
Fédération Française des Sociétés d'Histoire Naturelle
Fédération Unie des Auberges de Jeunesse
Fédération Sportive et Gymnique du Travail
Fédération Sportive de France
Ligue Urbaine et Rurale
Organisation Centrale des Camps et Activités de Jeunesse
Scouts de France
Société des Amis de la Forêt de Fontainebleau
Société Nationale de Protection de la Nature
Tourisme et Travail
Union Française des Œuvres Laïques d'Education Physique
Union Départementale des Syndicats CGT de la Seine
Union Régionale Parisienne des Syndicats Chrétiens
Union des Syndicats Confédérés Force Ouvrière de la Région
Parisienne »*

Toutes ces associations, dont on peut constater qu'elles ne sont pas exclusivement « *de jeunesse et de plein-air* », déclarent se rallier au mouvement de protestation initié par les associations scientifiques :

« Dès février 1955 et depuis à quatre reprises différentes, l'Académie des Sciences a pris vigoureusement position contre ce tracé qui menace

⁴⁷³ - AN-CAC 780154-54

⁴⁷⁴ - AN-CAC 780154-54

de rompre l'équilibre biologique de la plus belle forêt de l'Ile-de-France, dont les conditions de survie s'avèrent précaires.

Parallèlement à l'Institut de France tout entier, le Muséum National d'Histoire Naturelle, l'Académie d'Agriculture, l'Université, d'innombrables Sociétés Savantes et Groupements, puis le 7 mai dernier presque toutes les associations sportives sous l'égide de la Fédération Française de Camping et Caravaning groupant près de 4 millions d'adhérents, ont repris à leur compte les critiques et les vœux de l'Académie des Sciences. Enfin, les trois Centrales Syndicales Ouvrières sont intervenues dans le même sens, manifestant leur opposition formelle.

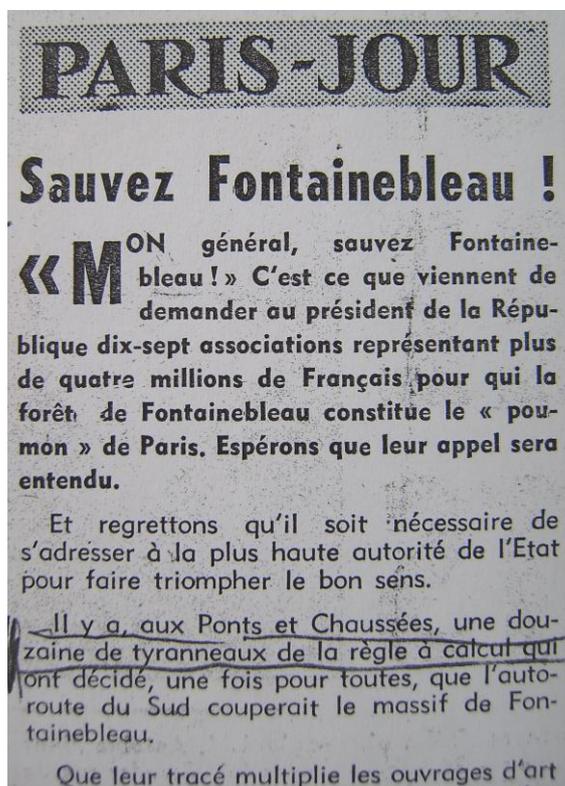
Ainsi, les autorités scientifiques les plus compétentes, tous les fervents du Plein-Air, la jeunesse en particulier et les représentants de la classe ouvrière tout entière, soit une grande partie de la population parisienne, ont demandé avec insistance que le massif de Fontainebleau soit intégralement respecté (...).

Les organisations soussignées s'élèvent contre ce projet destructeur

Avant que l'opinion publique, déjà alertée par la Presse, n'ait des raisons de s'alarmer et afin d'assurer la sauvegarde du Massif de Fontainebleau et de tous les espaces verts de l'Ile-de-France, quels que soient les intérêts qui s'y opposent, elles vous seraient reconnaissantes d'user de votre haute autorité pour éviter que le patrimoine national ne soit irrémédiablement compromis ».

*Document142
Paris-Jour 18 janvier 1962*

Paris-Jour, journal « populaire » appartenant à l'imprimeur Cino del Duca, était considéré comme plutôt pro-gouvernemental.



Parmi les signataires ci-dessus, on remarque la présence des trois grandes centrales syndicales ; si Force Ouvrière lance un appel au Premier Ministre, Michel Debré, de son côté la CGT envoie une lettre au général de Gaulle⁴⁷⁵ :

« Vous ne devez pas ignorer combien ce projet a déjà soulevé de protestations de la part de personnalités scientifiques, artistiques qualifiées et d'organisations diverses dont, notamment, la Fédération Française de Camping et Caravaning.

Nous vous demandons, monsieur le Président de la République, de prendre en considération le contre-projet non seulement au nom des travailleurs parisiens, mais au nom de l'ensemble de la population laborieuse du pays »

M. Martelli-Chautard –voir p. 392-393-, secrétaire général adjoint de l' « Association de Défense des Forêts de l'Ile-de-France⁴⁷⁶ », écrira⁴⁷⁷ le 21 juin 1962 au MTP :

« Depuis plus de quatre ans, (...) je m'efforce de provoquer et de coordonner les oppositions au démantèlement de la plus belle forêt de l'Ile-de-France, qui se poursuit inexorablement depuis 1958.

En mai 1961, j'ai obtenu de la FFCC qu'elle organise un meeting de protestation à Milly-la-Forêt contre la traversée des Trois Pignons par l'Autoroute du Sud, conformément aux vœux plusieurs fois répétés de l'Académie des Sciences. Au début d'août, j'ai décidé les trois grandes Centrales Ouvrières parisiennes à agir. Enfin, sur le même sujet, j'ai rédigé une lettre ouverte à M. le Président de la République, que j'ai fait signer par les responsables de 17 groupements qui comptent près de 10 millions d'adhérents. Non seulement cette lettre n'a pas reçu de réponse, mais elle semble avoir eu pour effet de faire accélérer les travaux projetés ».

Martelli-Chautard est-il le nouveau *deus ex machina* du renouveau du mouvement d'opposition au tracé de l'Autoroute du Sud ? C'est du moins ce qu'il affirme ici ; il est vrai que Henry Flon, André Billy, et même Roger Heim ne sont plus à l'avant-scène. Il ajoute plus loin –et c'est une attaque en règle contre le corps des P&C :

« Je connais trop la toute-puissance et l'entêtement orgueilleux du Service des Ponts et Chaussées pour avoir l'illusion de croire que ma modeste intervention pourrait avoir plus d'effet que celle de l'Institut de France tout entier. Mais je tiens à mettre sous vos yeux tous les éléments d'un problème qui est grave pour le District Parisien, et que votre prédécesseur⁴⁷⁸ a toujours refusé de prendre au sérieux. (...)

Je persiste à trouver indécent le mépris hautain avec lequel certains techniciens qui se croient à tort infaillibles ont traité les plus hautes personnalités scientifiques qui sont intervenues depuis quatre ans contre le

⁴⁷⁵ - « Le Figaro » 11 août 1961

⁴⁷⁶ - dont le président est alors Albert Caquot...

⁴⁷⁷ - (trois pages) AN-CAC 780154-54

⁴⁷⁸ - le MTP en place est Roger Dusseaux ; il a remplacé Robert Buron, démissionnaire le 15 mai 1962.

tracé de l'autoroute. J'ai maintenant compris que seule la pression des masses pourrait jouer en notre faveur » (...).

Enfin, le Conseil Général de la Seine lui-même, par un vœu⁴⁷⁹ émis le 20 décembre 1961, demande l'abandon du tracé à travers la forêt, et se prononce pour celui des « Amis de la Forêt » ; de même, le président du Conseil Municipal de Paris, P.-C. Taittinger, le 17 juillet 1962⁴⁸⁰ :

« (...) Je crois que le Président du Conseil Municipal de Paris a non seulement le droit, mais le devoir, de s'intéresser à un site que tant de Parisiens fréquentent et qu'au surplus lui-même affectionne personnellement. C'est pourquoi je me permets, après bien d'autres, de regretter les inconvénients de toutes sortes que risque de comporter, s'il est maintenu, le tracé de la future autoroute dans la forêt de Fontainebleau (...).

Il me semble que Forêt de Fontainebleau et Autoroute sont absolument contradictoires et que leur conjonction constituerait, en quelque manière, une antinomie. La Forêt, c'est le repos, la détente, la flânerie, le calme. L'Autoroute, c'est la vitesse, le bruit, la fumée, c'est-à-dire tout le contraire du havre de tranquillité qu'est et que devrait continuer d'être l'immense espace vert de Fontainebleau (...).

Je prends la liberté de m'ajouter au nombre de ceux qui persistent à penser qu'un autre tracé pourrait être choisi, qui concilierait les nécessités de la circulation et celles –pour le moins aussi légitimes- de détente et d'air pur ».

Ces prises de positions des édiles de la capitales sont bien tardives : les premiers travaux démarrent fin 1961, et en août 1962 le chantier a bien avancé...

La réponse du ministre au président du CM est donc toute de politesse :

« (...) L'autoroute n'affectera pas l'harmonie de la région, d'autant que des aménagements paysagers seront faits, aussi bien en ce qui concerne les nouvelles plantations que pour l'architecture des ouvrages d'art. De plus, elle permettra à de nombreux Parisiens d'aller admirer plus facilement la forêt de Fontainebleau ».

Le combat cesse-t-il faute de combattants ? Les héros de la résistance à l'autoroute sont-ils fatigués ?

Pas tout à fait... puisque au printemps 1962, au moment où le chantier démarre réellement, la poudre parle du côté d'Arbonne : le dimanche 11 mars 1962 vers 6h 40, plusieurs charges de plastic explosent sur le chantier, endommageant des machines pour un montant de 250 000 F⁴⁸¹ :

*« De nombreuses inscriptions ont été relevées à proximité du chantier :
Stop travaux
Parc National – Halte aux lotissements*

⁴⁷⁹ - réponse du MTP au Président du Conseil Général - 8.02.62 (AN-CAC 7890154-54)

⁴⁸⁰ - lettre au MTP (AN-CAC 780154-54)

⁴⁸¹ - CR d'origine P&C 77 (Arrondissement Autoroute) (AN-CAC 780154-44)

*1° avertissement – OAS
Qui se sucre ? Buron = Pouillon⁴⁸²
Intégrité de la forêt
Scandale financier : Autoroute 3 fois plus cher en forêt
Avertissement : Partez »*

Certes, il est loin d'être certain que puissent être mis en cause les « naturalistes » ou les « Amis de la Forêt » que nous avons vus à l'œuvre depuis le lancement du projet d'autoroute; il est vrai, par contre, que certains milieux font un grand usage du plastique en ces temps troublés qui marquent la fin de la guerre d'Algérie ; on ne peut pour autant attribuer ce plasticage à l'OAS...

d – Faut-il une sortie à Ury ?

Afin d'apaiser les craintes d'un envahissement de la forêt par des hordes de campeurs et de touristes, les P&C, on l'a vu, ont renoncé à la « bretelle de Macherin », à la fin de 1957, et se sont engagés à « enjamber la forêt ». Aucun accès à celle-ci ne doit être possible à partir de l'autoroute, hors la bretelle de Chailly (liaison RN 7, au Nord du massif).

C'est ainsi qu'à l'origine du projet, aucune liaison n'est prévue avec la voirie existante sur toute la longueur du nouveau tronçon Corbeil-Nemours, soit 35 km :

« Les voies traversées sont des voies secondaires, à l'exception des RN 837 et 51, avec lesquelles des liaisons directes ne paraissent pas nécessaires et peuvent même être considérées comme inopportunes, du moins dans la région voisine de la forêt (...).

« La présence de l'autoroute ne pourra en rien compromettre le caractère des sites et rochers pittoresques, dont elle restera à l'écart sur toute sa longueur ; l'autoroute, entièrement isolée des propriétés riveraines, ne comportera aucune liaison avec les routes et chemins qu'elle franchira à niveaux séparés, ne permettant ainsi aucun accès nouveau à la forêt ou dans le massif des Trois Pignons.

Ces remarques sont de nature à minimiser considérablement la portée des objections faites à l'encontre du projet de l'Administration (...)⁴⁸³ »

La RN 837 aurait dû être raccordée directement à l'autoroute via la bretelle de Macherin : on a vu ce qu'il en a été. La RN 51 (route Fontainebleau-Malesherbes-Orléans) est une belle route de l'époque Trudaine, que l'autoroute croise au sortir de la forêt, sur le plateau céréalière, à proximité du village d'Ury.

Contrairement à ce qui est prévu dans le projet des P&C, dans sa lettre⁴⁸⁴ du 27 décembre 1957 relative à l'enquête complémentaire d'UP (modification du tracé), le préfet de Seine-et-Marne se déclare personnellement favorable à son raccordement à l'autoroute :

⁴⁸² - Fernand Pouillon, architecte de renom, est au début des années 60 au centre d'un scandale immobilier

⁴⁸³ - Avis de l'IG Mitault 16.08.1956 (AN-CAC 780154-32)

⁴⁸⁴ - AN-CAC 780154-32

« (...) Pour desservir la région située au Sud du tracé, je pense qu'il serait souhaitable d'établir un raccordement avec la RN 51 sur le territoire de la Commune d'Ury ».

Lorsque Thiébault (IC-SSA) établit l'avant-projet⁴⁸⁵ de la section Corbeil-Nemours (26 juin 1960), il convient de l'erreur d'appréciation qui a été commise trois ans plus tôt :

« Le plan annexé à la DUP ne comprend aucun raccordement intermédiaire entre Corbeil et Nemours. Il nous semble qu'il y a là une lacune et qu'il convient, sur une longueur de 35 km d'autoroute, de prévoir quelques portes, ne serait-ce que pour des raisons d'exploitation (police et sécurité).

En accord avec l'IC 77, nous proposons deux demi-raccordements : l'un avec la RN 372 (Cély) pour les relations avec la province (...) ; l'autre avec la RN 51 (Ury) pour les relations vers Paris, raccordement demandé par toutes les Collectivités locales, en vue de permettre la desserte de toute la zone située au Sud-Ouest (...). Il ne faut pas perdre de vue que nombre de Parisiens jugeront l'autoroute le dimanche en fonction des possibilités d'accès à la forêt de Fontainebleau, ce véritable « poumon de Paris (...) ».

Ce n'est pas l'avis de l'IG Mitault, qui rappelle les engagements passés des P&C et confirme⁴⁸⁶ ce qu'il écrivait trois ans plus tôt :

« Le semi-raccordement prévu près d'Ury avec la RN 51, qui, en direction de Fontainebleau, traverse toute la forêt domaniale, (ne paraît pas pouvoir être admis).

Il faut se rappeler que lors de l'EUP des observations avaient été formulées, mettant en cause le risque d'envahissement par une foule indésirable des régions du massif forestier jusqu'à présent calme et solitaire ; et, pour répondre à cette observation, il avait été objecté que l'autoroute n'aurait aucun accès pendant toute la traversée du massif forestier (...).

Cette indication avait d'ailleurs été reprise par M. le MTP lui-même dans sa lettre du 19 août 1959 au Ministre d'Etat⁴⁸⁷ (Sites), où il rappelait que « la crainte, émise par la Commission des Sites, de favoriser la pénétration dans la forêt par un tourisme anarchique était sans objet, puisque l'autoroute n'assurerait aucune desserte latérale ».

« J'estime donc (...) que le raccordement proposé avec la RN 51 est contre-indiqué ».

Cette opposition farouche de Mitault, motivée par les engagements antérieurs, suscite une note⁴⁸⁸ de l'ingénieur d'arrondissement Cyna, qui pèse « le pour et le contre » de ce raccordement d'Ury :

⁴⁸⁵ - AN-CAC 780154-25

⁴⁸⁶ - AN-CAC 780154-25

⁴⁸⁷ - comprendre: Ministre d'Etat aux Affaires Culturelles (André Malraux)

⁴⁸⁸ - AN-CAC 771464-31

- POUR : raisons de police et de sécurité (évacuer des blessés vers les hôpitaux) ; « *très nombreuses résidences secondaires de Parisiens* » dans les environs, jusqu'à la vallée de l'Essonne (Malesherbes) ; demande unanime des autorités locales ;

- CONTRE : quelques sorties prévisibles à Ury pour rejoindre la forêt (mais l'essentiel empruntera la liaison routière RN 7) ; problème du péage : « *il n'est pas sûr que le semi-raccordement soit rentable* », mais « *il est vraisemblable que l'exploitation par péage cessera dans le grand avenir* ».

(Cyna ne s'avance pas quant à l'échéance de ce « *grand avenir* » : même aujourd'hui, il ne risque donc pas d'être contredit...)

Ajout manuscrit en marge : « *M. Arribehaute insiste sur le fait que localement il y a unanimité pour ce raccordement* ».

Dans la DM du 30 septembre 1960⁴⁸⁹, le problème est traité en ces termes, encore évasifs :

« *L'opportunité de ménager un raccordement avec la RN 51 n'est pas certaine. Une décision ne pourra être prise à cet égard qu'après étude du mode d'exploitation de l'autoroute⁴⁹⁰. Vous aurez cependant à effectuer les acquisitions immobilières en y comprenant les terrains nécessaires à l'implantation éventuelle de ce raccordement* ».

Cyna veut-il « forcer la main » du SSA ? Le 23 juin 1961, il remet à Lagier (I-SSA) un plan du tronçon Corbeil-Nemours, avec l'indication du raccordement à la RN 51. Lagier lui en fait la remarque⁴⁹¹ : « *Il conviendrait de figurer en pointillés les deux branches de ce raccordement* ».

Une bonne année plus tard, le chantier de l'autoroute a bien avancé, et Cyna rédige un nouveau rapport⁴⁹², le 19 septembre 1962, sur ce qu'il appelle maintenant « *l'échangeur d'Ury* » :

« *Nous pourrions achever la construction de l'autoroute jusqu'à la RN 51 à la fin de 1963, alors que l'ouverture à Nemours ne peut être envisagée, au mieux, qu'en fin 1964. Il semblerait intéressant de faire bénéficier les usages de la mise en service du tronçon St Germain – Ury, bien que le raccordement à Ury n'ait qu'un intérêt régional (desserte de la région touristique du Sud de la Forêt de Fontainebleau)(...)* ».

Il présente un projet de raccordement de type « trompette », permettant les échanges vers le Nord comme vers le Sud.

Cette façon de présenter l'intérêt du raccordement d'Ury est efficace, puisque le projet de Cyna est approuvé par le MTP (sous la signature de Coquand, DR) le 15 octobre 1962 ; il autorise l'IC 77 à « *lancer le plus tôt possible une enquête parcellaire complémentaire pour l'acquisition des emprises nécessaires* » (plus de 6 ha... car il faut aussi prévoir la place pour le poste de péage !).

⁴⁸⁹ - non archivée – mais citée dans le document suivant

⁴⁹⁰ - c'est-à-dire : l'instauration du péage, non encore définie

⁴⁹¹ - Lettre Lagier à Cyna 19.07.61 (AN-CAC 771464-31)

⁴⁹² - AN-CAC 780154-38

L'enquête a lieu en janvier 1963. Elle suscite une vive protestation locale⁴⁹³ :

« S'associant à la position des populations du Sud de Seine-et-Marne, exprimés par les Maires, Conseillers Généraux, Députés et Sénateurs, les propriétaires et cultivateurs d'Ury, touchés par le projet d'emprise supplémentaire dite « d'un raccordement en trompette de la RN 51 » destiné en fait à l'installation d'un poste de péage, protestent contre ce projet discriminatoire entre les populations de l'arrondissement.

Le raccordement de la RN 51 prévu dans le projet initial doit être seulement maintenu. »

Or, comme on l'a vu, dans le « projet initial » de l'autoroute, il n'était pas question d'un échangeur à Ury. En fait, et on comprend facilement pourquoi, la protestation porte sur l'installation du poste de péage, et elle s'étend au même moment à l'ensemble des communes de la région, dont c'est souvent la seule délibération relative à l'Autoroute du Sud...

Le demi-tronçon St Germain-sur-Ecole / Ury (18 km) est ouvert au trafic le 29 mai 1964, soit 18 mois après le tronçon Corbeil / St Germain / Chailly (20 décembre 1962). C'est l'occasion, non pas d'une lettre de félicitations... mais d'une « remontée de bretelles » de la part de Thiébault (IC-SSA) à Arribehaute (IC 77) :

« (...) Je viens d'apprendre que l'échangeur d'Ury a été pourvu d'un éclairage, et que cet éclairage serait munificent. Vous n'êtes pas sans ignorer (sic) que cet échangeur est dans le collimateur personnel de M. le Ministre des Finances, qui estime en deux mots que n'aurait jamais dû être prévu un échangeur à Ury, et qu'en tout état de cause, si le déroulement des travaux de construction de l'autoroute conduisait à marquer une étape à Ury, il ne pouvait être question là que d'un échangeur essentiellement provisoire, donc traité des plus sommairement.

Or, cet échangeur provisoire est loin d'avoir des caractéristiques géométriques réduites, mais en plus il se trouve muni d'un éclairage qui va une fois de plus –après l'éclairage tant critiqué de l'aire de stationnement de Nainville-les-Roches- braquer les feux de la rampe sur ces problèmes d'équipements connexes des autoroutes, jugés en très haut lieu comme somptuaires, et partant totalement hors de propos... Le mal est fait, et même bien fait. (...) »

(le ministre des Finances en question, également partisan de l'instauration du péage dès Rungis, s'appelle Valéry Giscard d'Estaing. Mais l'expression « en très haut lieu » désigne vraisemblablement la présidence de la République du moment).

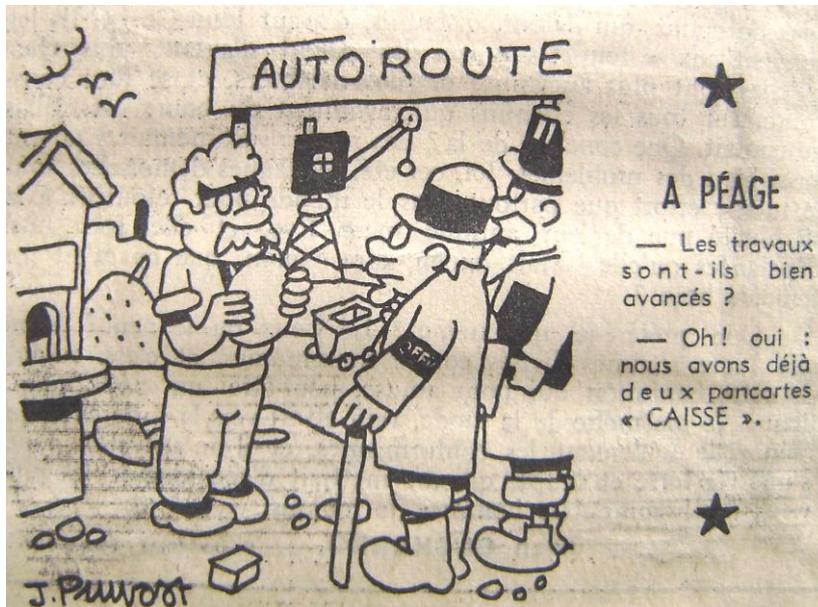
Les utilisateurs de ce tronçon, qui leur offre l'occasion de découvrir la forêt de Fontainebleau sous un angle nouveau, pourront cependant en profiter gratuitement pendant quelques mois, puisque le péage d'Ury ne sera mis en

⁴⁹³ - AM Ury

fonctionnement qu'à partir de l'ouverture du deuxième tronçon Ury-Nemours (8 avril 1965).



Document 143 Carte postale : La construction de l'échangeur –et du péage- d'Ury
(collection Mme Yvonne Garnier)
Les abords de ce péage feront l'objet d'une « étude paysagère »
ovatrice relief, plantations...)
On peut voir, au premier plan, le « délaissé » de l'ancienne RN 51.



Document 144
Dessin de J. Pruvost – « Le Figaro » 31 août 1962

Conclusion

Le combat initié dès 1955 contre le passage de l'Autoroute du Sud à travers le massif forestier de Fontainebleau –massif dont nous avons vu la notion d'unité s'imposer au fil des années- a connu deux phases. La première, d'initiative locale, menée par les « Amis de la Forêt », association bellifontaine, et des riverains de la forêt assez introduits pour intéresser des sommités du monde scientifique, dans sa grande diversité ; la seconde, qui culmine avec l'appel de l'Institut de France, représentant les plus hautes autorités morales et intellectuelles du pays, au général de Gaulle (septembre 1960).

Malgré le soutien de l'ensemble des associations naturalistes, sportives et syndicales, et même celui de trois ministères –Agriculture pour les Eaux et Forêts, Affaires Culturelles pour les Sites, Jeunesse et Sports- rien n'arrête les P&C dans leur détermination à mener leur projet à bien. Ils sont forts de l'appui des élus locaux, ceux-ci curieusement insensibles au combat des « naturalistes » ; mais aussi de l'impatience montrée « en haut lieu » : pour De Gaulle, la construction d'autoroutes participe de sa politique de grandeur.

Les P&C mènent là une vraie « bataille », ce dont témoigne leur vocabulaire stratégique : ils mettent au point un « *plan d'action* », n'écartent pas une « *position de repli* », « *si on avait été battu* », déplorent une « *offensive en règle* », se recherchent des « *alliés* »... Mais ils sont aussi en but aux attaques de leurs adversaires, qui leur reprochent leur « *toute-puissance* » et leur « *entêtement orgueilleux* », et leur comportement de « *tyranneaux de la règle à calcul* » « *qui se croient à tort infaillibles* »...

Quant à la lutte menée par les « naturalistes », seuls de vieux Bellifontains s'en souviennent encore aujourd'hui; mais on peut lire ou entendre souvent, ici ou là, qu'à quelques années près, la forêt –« *dans son intégrité* »- eût été épargnée.

Epilogue : La construction

- Remarque importante: *Les archives des P&C de Seine-et-Marne, devenues DDE en 1966 et en cours de fusion avec la DDA, n'ont pas été reversées aux Archives Départementales, et il n'a pas été possible de localiser celles concernant la construction de l'Autoroute du Sud, dont ce service avait la charge (il se pourrait même qu'elles n'aient pas été conservées⁴⁹⁴).*

Ce qui suit ne concerne donc pas l'ensemble de la « construction », mais quelques points particuliers, documentés au CAC ou aux AD 77 : insertion environnementale, ultimes difficultés administratives, formalités d'expropriations...

⁴⁹⁴ - Entretien avec M. Tavenot (DIRIF/DI) 25.03.2009

Nous avons vu que la controverse n'a pu détourner les P&C de leur projet de tracé, et que celui-ci a été déclaré d'Utilité Publique le 3 octobre 1958.

Dès le 21 août 1959, Thiébault, chef du SSA, définit⁴⁹⁵ les « *missions respectives de la Seine-et-Marne et du SSA* », et dans son optique il revient à la Seine-et-Marne d'établir l'ensemble des plans parcellaires. Mais Arribehaute obtiendra que ceux-ci le soient par le SSA, son propre service entreprenant immédiatement « *l'étude détaillée de la suite jusqu'au département du Loiret* » : on est déjà dans la perspective de l'autoroute Paris-Lyon.

L'aspect « protection du site », on l'a vu, constitue un des points primordiaux de ce tronçon Corbeil-Nemours : en effet, afin de calmer les appréhensions qui se sont manifestées dès 1955, les P&C se sont très tôt engagés à faire une œuvre respectueuse du cadre naturel, et de l'insérer dans ce paysage fragile avec le maximum de précautions. Un « ingénieur-paysagiste »⁴⁹⁶ est donc chargé d'une étude⁴⁹⁷, qu'il remet le 20 février 1960, étude d'une grande finesse, et qui devrait répondre aux préoccupations des « naturalistes », car l'œil d'un « ingénieur-paysagiste » n'est pas le même que celui d'un ingénieur des P&C ; son titre a certainement été mûrement réfléchi : « *Etude paysagère de la traversée du prolongement géographique de la forêt de Fontainebleau suivant le tracé déclaré d'Utilité Publique* » - le nom des « Trois Pignons » disparaît donc ici :

« (...) *Examiné du Nord au Sud, le tracé traverse le cirque naturel au lieudit « Vallée d'Arbonne », emprunte le thalweg aboutissant au sentier de la « Mare aux Joncs », atteint le plateau du « Rocher de la Vallée Ronde » et franchit transversalement la vallée des « Cavachelins » ainsi que la « Vallée Chaude » avant de sortir un peu plus loin de la zone forestière.*

Chacun de ces lieux est parfaitement caractérisé. Limité par les rochers de « la Reine », le « Moine », les « Gros Sablons », le cirque de la « Vallée d'Arbonne » (...) est très beau. Le sentier de la « Mare aux Joncs », par sa composition fermée, réserve un cheminement intime. Les « Cavachelins » sont caractérisés par une vallée plate faiblement encaissée, tapissée de bruyères et animée par des affleurements rocheux et des bouquets de bouleaux. La « Vallée Chaude » est un pittoresque vallon au relief accentué, étoffé de taches de pins et émaillé de rochers de grès. (...)

Comment le tracé de l'autoroute peut-il s'inscrire dans le site sans en troubler l'harmonie ? En premier lieu, en respectant les deux sites particulièrement caractérisés qui constituent deux cheminements essentiels entre l'Est et l'Ouest du massif, les « Cavachelins » et la « Vallée Chaude ».

Le franchissement de ces deux vallées se ferait par deux viaducs de 170 m et 150 m (...) La protection de ces deux vallées fait disparaître l'image du « coup de sabre » systématique que pouvait représenter, pour quelques personnalités du monde scientifique et littéraire, le passage de l'autoroute.

⁴⁹⁵ - AD 91 1502 W 59 (l'essentiel de cette note est étudié dans le chapitre en introduction : « SSA et SO »)

⁴⁹⁶ - peut-être celui du SSA ?

⁴⁹⁷ - AN-CAC 771464-31

(il faut) *que les terrassements des remblais soient traités suivant des pentes très douces pour y développer, après apport de terre humifère, la végétation arbustive environnante et faire en sorte que la plate-forme de l'autoroute semble se situer dans un mouvement naturel du relief. (...) Il serait intéressant de réserver des affleurements rocheux et un profil en travers accidenté. Dans le cas de sols très friables, il conviendrait d'adoucir la pente des talus pour les habiller par de la végétation arbustive.*

L'étude du tracé, établie en fonction du relief, des masses boisées existantes, des perspectives découvertes, ne bouleverse pas sensiblement la physionomie du site.

(...) les talus seraient recouverts de terre tourbeuse et recevraient une couverture végétale semblable à celle existant aux abords du tracé : tapis de bruyère, bouquets de bouleaux blancs et taches de jeunes pins. Les plantations, traitées en « boisement forestier » de caractère rustique, offriraient des valeurs de premiers plans à l'automobiliste, masqueraient les zones de terrassements apparentes et constitueraient pour l'observateur situé en-dehors de la route un rideau susceptible d'absorber une partie du bruit du trafic.

En conclusion, nous estimons que la physionomie du site offert par le prolongement géographique de la Forêt ne se trouverait pas sensiblement altérée par le passage de l'Autoroute ».

L'avant-projet général⁴⁹⁸ fait l'objet d'un rapport de l'IC-SSA Thiébault en date du 25 juin 1960. La traversée du massif forestier y est traitée par un long développement sur deux pages. Thiébault écrit en préambule, reprenant là les arguments que nous avons rencontrés constamment depuis le début de la polémique :

« On sait combien le problème du passage de l'autoroute a déchaîné de vives polémiques. Cependant, le tracé proposé s'inscrit dans une zone périphérique formant transition entre la Forêt Domaniale et le Massif des Trois Pignons, et cette zone de transition est une zone d'intérêt réduit, tant du point de vue de la flore que de la faune, du fait qu'il s'agit là d'une zone fréquemment ravagée par des incendies et au demeurant médiocrement boisée (...) »

Cette « vision » du massif des Trois Pignons est à rapprocher de celle de l'ingénieur-paysagiste (voir ci-dessus)...

Il reprend cependant l'analyse et les préconisations de cette étude paysagère. Parmi les caractéristiques techniques, on relève « deux déclivités relativement fortes » (4,5 % pour accéder au plateau d'Ury), ce qui contraint là, dès la construction, à une troisième voie pour les poids lourds. 41 ouvrages d'art sont nécessaires, dont les deux viaducs en forêt, qui seront mis au concours avec l'aide de l'ingénieur-paysagiste et de deux architectes à faire désigner par le Ministère des Affaires Culturelles : on voit les précautions prises par les P&C .

⁴⁹⁸ - AN-CAC 780154-25

Cependant, toutes les caractéristiques ne sont pas encore arrêtées, ainsi que le montre un rapport⁴⁹⁹ transmis le 18 août suivant par l'ingénieur d'arrondissement de Fontainebleau Cyna. Rapport extrêmement solide et argumenté, sur dix pages, suivies des cinq pages de l'avis approubatif de Arribehaute. Il s'agit rien de moins que de définir la largeur de la plate-forme de l'autoroute!

Ayant examiné les prévisions de trafic à dix et quinze ans –soit 1970 et 1975-, et bien qu'il se déclare

« parfaitement conscient des imperfections de (son) étude : elle est basée sur des données insuffisantes. Elle ne tient pas compte de l'évasion du trafic due aux péages (...). Elle ne tient surtout pas compte du trafic induit : nous sommes certain que le Sud Seine-et-Marnais va connaître un développement rapide et que, l'autoroute rapprochant les régions, les promeneurs du dimanche n'hésiteront plus à se rendre (aux environs de la forêt). De même, lorsque l'Autoroute PARIS-MARSEILLE sera en service, les voyages vers la Côte d'Azur seront plus tentants ».

On voit que l'ingénieur n'hésite pas devant les anticipations à long terme : l'autoroute ne sera ouverte jusqu'à Marseille qu'en 1970.

Il conclut à la nécessité dès maintenant d'une plate-forme de 33 m, en prévision des trois voies, car

« il serait inconcevable que les ouvrages soient reconstruits et la plate-forme élargie moins de 10 ans après l'ouverture des sections en cause »

Il justifie cette conclusion par un raisonnement inaccoutumé dans les rapports des ingénieurs des P&C :

« Si nous nous sommes grossièrement trompés, (...) nous chercherons à réaliser l'ouvrage qui nous causera le regret minimal :

a- Ayant construit une plate-forme de 27,50 m et ayant à élargir les chaussées, à moyen terme, notre regret sera grand de n'avoir pas ménagé une plate-forme de 33 m ;

b – Ayant construit une plate-forme de 33 m et ayant à élargir, nous serons satisfaits d'avoir vu juste ;

c – Ayant construit une plate-forme de 33 m, et n'ayant pas à élargir les chaussées, nous regretterons d'avoir dépensé un peu trop, mais nous aurons en compensation un ouvrage plus confortable et plus sûr (terre-plein central et accotements plus vastes).

C'est sans conteste le premier de ces trois cas qui nous conduit au regret maximal, et la plate-forme de 33 m au regret minimal ».

Cet avant-projet est approuvé⁵⁰⁰ par le MTP le 30 septembre 1960 ; comme l'a recommandé Cyna, la plate-forme aura une largeur de 33 m au Nord de la liaison routière de Chailly, et pour le reste du tronçon, entre 26 et 33 m « suivant

⁴⁹⁹ - AN-CAC 780154-30

⁵⁰⁰ - AN-CAC 780154-25

les nécessités des aménagements paysagers » ; mais les passages supérieurs auront partout une ouverture de 30 m, ce qui permettra la construction de la troisième voie.

Le coût total des travaux est estimé à 115 millions de NF (s'ajoutant aux 12,5 millions de la bretelle de Chailly, adoptée par DM du 12 mai 1960).

Mais dès l'année suivante, les données changent, notamment à la suite de l'ouverture du premier tronçon Paris-Corbeil (12 avril 1960).

Le 9 septembre 1961, Arribehaute transmet un nouveau rapport sur ce problème de largeur de plate-forme : après avoir rappelé « *la fragilité des données* » utilisées dans le rapport d'août 1960, il fait état des comptages de juin et juillet 1961 sur l'Autoroute du Sud, mais aussi au carrefour de Perthes (aussi appelé, depuis longtemps, « carrefour de la Mort »), et qui, selon lui, justifient

« une plate-forme large (33 m) avec un terre-plein de 12 m, (ce qui) permettra de montrer que le Service des P&C a su réserver l'avenir et que seules les insuffisances budgétaires n'ont pas permis de construire de suite les chaussées à leur largeur définitive ».

Une décision s'impose dans les plus brefs délais (et c'est une largeur de 34 m qui est retenue)... car, ainsi que le révèle la lettre⁵⁰¹ « *personnelle* » de Coquand à Arribehaute du 16 novembre 1961 :

« en haut lieu, on commence à s'étonner de ne pas voir utiliser plus promptement ce « feu vert » qu'on nous a donné à plusieurs reprises, en dépit des oppositions que tu connais ».

Cette volonté « *en haut lieu* » de voir commencer les travaux « *promptement* » est bien évidemment à mettre en regard de la campagne de protestations qui a été décrite précédemment. On peut penser que ce « *en haut lieu* » désigne les plus hautes autorités gouvernementales, voire même le chef de l'Etat... ce qui confirmerait la petite phrase de Thiébault, qui date déjà de deux ans : « *Le Général est pressé* »...

Or, selon un rapport⁵⁰² de l'ingénieur de l'arrondissement de Melun en date du 15 juillet 1960, l'enquête parcellaire a eu lieu du 15 avril au 1^o août 1960 pour les quatre premières communes de Seine-et-Marne (de Saint-Fargeau-Ponthierry à Perthes – 120 propriétaires, 92 % d'accords amiables), devait débiter le 1^o août pour les communes concernées par la bretelle de Chailly (600 propriétaires... ce qui laissait présager une durée de six mois), et avant la fin de 1960 pour les huit dernières communes, de Noisy-sur-Ecole à Nemours. L'ingénieur ne prévoyait donc pas la fin de ces enquêtes avant juin 1961... si la brigade spécialisée des Domaines était en mesure matériellement d'assumer la tâche : à cette fin, il demandait une intervention du MTP auprès de son collègue des Finances.

⁵⁰¹ - AN-CAC 780154-54

⁵⁰² - AN-CAC 771464-41

Ces prévisions allaient rapidement se trouver caduques. Le 26 juin 1961, l'IC-SSA envoyait une brève note⁵⁰³ à Arribehaute :

(...) M. COQUAND m'a demandé incidemment, le 23 juin, si tout allait bien sur la section St Germain - Ury. J'ai pris sur moi de lui répondre que les études allaient bon train, et que la Seine-et-Marne fonctionnait en « surmultipliée ». Mais j'aimerais être sûr que je n'ai pas extrapolé, car, à supposer que –pour des raisons que je ne connaîtrais pas- votre Service butte sur des difficultés de nature à provoquer un retard, il y aurait lieu d'en rendre compte au plus tôt à M. le Directeur des Routes, étant donné l'exceptionnelle importance qu'il attache à l'Autoroute Corbeil-Nemours ».

On peut penser que c'est à la suite de cette petite note que les P&C 77 font le point sur l'avancement des travaux, et surtout sur les difficultés rencontrées dans les procédures d'acquisition des terrains, qui risquent d'entraîner les retards redoutés au niveau du ministère.

De fait, le 19 juillet 1961, G. Reverdy, nouvel ingénieur d'arrondissement à Melun (il vient de quitter Corbeil, où il était depuis 1955) dresse le tableau⁵⁰⁴ suivant du chantier qu'il découvre: dans le premier secteur, « *tous les terrains sont acquis (...), on peut donc entreprendre les travaux, et certains ouvrages d'art sont en cours* » ; dans le deuxième, on peut prévoir que « *70 propriétaires environ ne signeront pas d'accords amiables et poursuivront la procédure jusqu'au bout* » (c'est-à-dire : Commission Arbitrale d'Evaluation, voire Tribunal en cas d'appel), ce qui empêche d'entreprendre des travaux sur ce secteur ; pour le troisième, l'enquête parcellaire vient d'être faite, et l'estimation est en voie d'achèvement.

Reverdy attribue ces retards à deux facteurs :

- l'insuffisance des moyens mis à disposition par le Service des Domaines : une brigade volante composée de deux inspecteurs et un contrôleur, « *lorsque son effectif est au complet* » ;

- le « *raidissement* » des propriétaires expropriés :

« *(La) recherche à tout prix de l'accord amiable a eu pour effet de durcir très sérieusement les propriétaires qui n'ont pas consenti un tel accord. Depuis quelques mois, on constate un revirement très sensible d'opinion chez la plupart des propriétaires concernés, ceux qui ont signé des accords amiables estimant avoir été lésés, et les autres étant bien décidés à ne pas l'être dans les mêmes conditions.*

D'une manière générale, ils refusent même (...) de signer les autorisations d'occupation anticipée des terrains. Ceci pourrait avoir des conséquences graves s'il n'est pas possible d'obtenir tous les terrains nécessaires à la construction des ouvrages d'art ».

⁵⁰³ - AN-CAC 771464-41

⁵⁰⁴ - Rapport AN-CAC 780154-49

Solution proposée : bien évidemment la mise en place d'une deuxième brigade volante (qu'il convient d'obtenir de l'Administration des Finances) ; ensuite, le recours plus systématique à l'expropriation :

« Etant donné l'attitude des populations à l'égard des acquisitions actuellement en cours, les accords amiables deviendront de moins en moins faciles. (...) Il nous semblerait souhaitable que la procédure amiable soit réduite au minimum, sans que cela cause d'ailleurs le moindre préjudice aux propriétaires intéressés ».

Ce premier rapport de Reverdy à Melun est salué par son IC Arribehaute, très satisfait de l'avoir soustrait à la prestigieuse Seine-et-Oise⁵⁰⁵ :

« M. REVERDY, qui prend à l'arrondissement de Melun la succession de M. MARTIN, et qui, venant de CORBEIL (Seine-et-Oise), a eu à connaître dans les détails les difficultés des expropriations de la première section de l'autoroute Sud, nous apporte une expérience précieuse ».

Sur le fond, il appuie tout naturellement son ingénieur d'arrondissement, confirme « les difficultés croissantes pour obtenir des accords amiables, du fait de « l'organisation » des expropriés, surtout du monde agricole ; l'Administration doit se durcir et changer de méthode ». Il n'hésite pas à présenter les conséquences apocalyptiques d'un blocage des travaux :

« Les délais prévus ne pourraient être respectés, ce qui entraînerait un nombre supplémentaire considérable d'accidents, et par là de morts et de blessés (les trafics actuels, absolument exceptionnels, nous mettent à la merci d'accidents en chaîne, dont la gravité peut être terrible ».

De fait, c'est seulement fin novembre 1961 que « quelques petits travaux de démarrage » permettent de « marquer sur le sol le chantier futur »⁵⁰⁶ ; le concours concernant les deux viaducs est prêt, et le jury est constitué, avec la participation des Beaux-Arts qui ont désigné deux architectes ; le lundi 27 novembre, Arribehaute est en mesure d'inviter la presse locale à l'ouverture des premiers travaux en forêt... ou plutôt dans la partie militaire du massif des Trois Pignons, où aucune formalité d'expropriation n'a été nécessaire.

⁵⁰⁵ - même document

⁵⁰⁶ - lettre de Arribehaute à Coquand 20.11.61 (AN-CAC 780154-54)

L'article du journal de Fontainebleau « La Liberté » du 1^o décembre 1961 ne manque pas d'intérêt, car assurément il reproduit les informations données à cette occasion par l'Ingénieur en chef :

AUTOROUTE DU SUD :

Ouverture du chantier aux 3-Pignons



me des fétus de paille dans le domaine militaire de Bois-Rond (ancienne propriété Volland). C'est la première opération des travaux pour le passage de l'autoroute à la lisière de la forêt domaniale, à travers les Trois-Pignons.

Ces jours-ci va commencer, sur la platière des Cavachelins, un chantier expérimental de décapage de blocs rocheux sur l'emprise de l'autoroute, afin que rien ne soit touché en dehors.

M. Arribehaute, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de Seine-et-Marne, nous a confirmé que des instructions formelles ont été données aux chefs d'entreprises pour qu'aucun dépôt de matériel, aucune circulation d'engins ou de voitures n'ait lieu au-delà de l'emprise de 60 mètres balisée à travers les Trois-Pignons.

On va construire, ces temps-ci, deux ponts légers pour permettre la traversée du chantier aux Cavachelins et pour desservir la propriété de Bois-Rond.

Enfin, les travaux pour construire deux grands ouvrages d'art franchissant les vallées des Cavachelins et de la Vallée-Chaude vont commencer incessamment.

Le concours pour ces travaux mis en concurrence deux projets primés pour leur esthétique, l'un d'ingénieurs français, l'autre d'ingénieurs italiens. C'est ce dernier, le moins coûteux, qui sera très probablement réalisé par la filiale française d'une grande entreprise italienne de Rome et de Milan.

Toutes les précautions ont été prises pour que ces ouvrages eux-mêmes, ainsi que leur adaptation au terrain, s'harmonisent au mieux avec le site des Trois-Pignons et de la forêt domaniale de Fontainebleau qui ne sera écornée, on le sait, que sur une longueur de 317 mètres.

M. Arribehaute, ingénieur en chef des ponts et chaussées, explique à notre collaborateur le planning des travaux qui démarrent à Bois-Rond.

Lundi 27 novembre, les engins mécaniques géants de l'entreprise Razel ont attaqué le terrassement à Bois-Rond, près d'Arbonne, pour le tronçon de l'autoroute du Sud, St-Germain-sur-Ecole - Nemours.

Les bulldozers de 30 tonnes sur pneus (chaque pneu vaut 1 million), déracinent les arbres com-

Document 145
AD 77 68 J 23

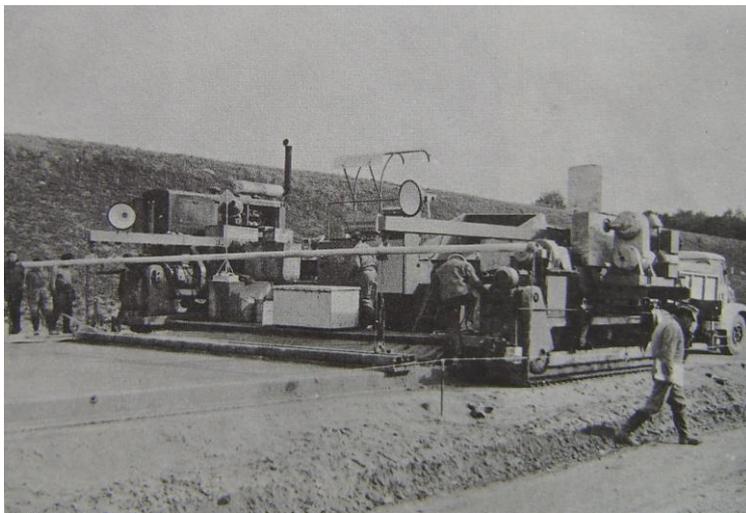


Document 146
Le déboisement sur Arbonne, en vue de l'ouverture du chantier de l'autoroute (hiver 61-62)
(V. de Ganay : « Courances »)



Photographies du chantier, issues de la brochure « Autoroute A6 » des P&C 77 et de la SAPL (mars 65) - Archives Mairie d'Ury

Document 147 : centrale à béton de grande capacité



Document 148 : machine à coffrage glissant, « capable d'exécuter plus d'un kilomètre de chaussée de 7,5 m de large par jour »

En juin 1963, les travaux seront assez avancés pour que l'architecte-paysagiste revienne faire une visite du chantier, pour la partie qui est de sa compétence. Son rapport⁵⁰⁷ est plutôt positif :

« La couverture d'humus qui a été rétablie en certains endroits l'automne dernier s'est recouverte naturellement de plantes du milieu (...), ce qui semble confirmer la solution que nous avons proposée : remise en place de la couverture d'humus et semis des essences du milieu. D'une façon générale, les pentes données aux talus sont satisfaisantes.

Améliorations de détail à apporter en particulier aux points de raccordement entre talus de remblai et déblai : dégagement de certains blocs de rochers, mise en place de quelques blocs dans les talus.

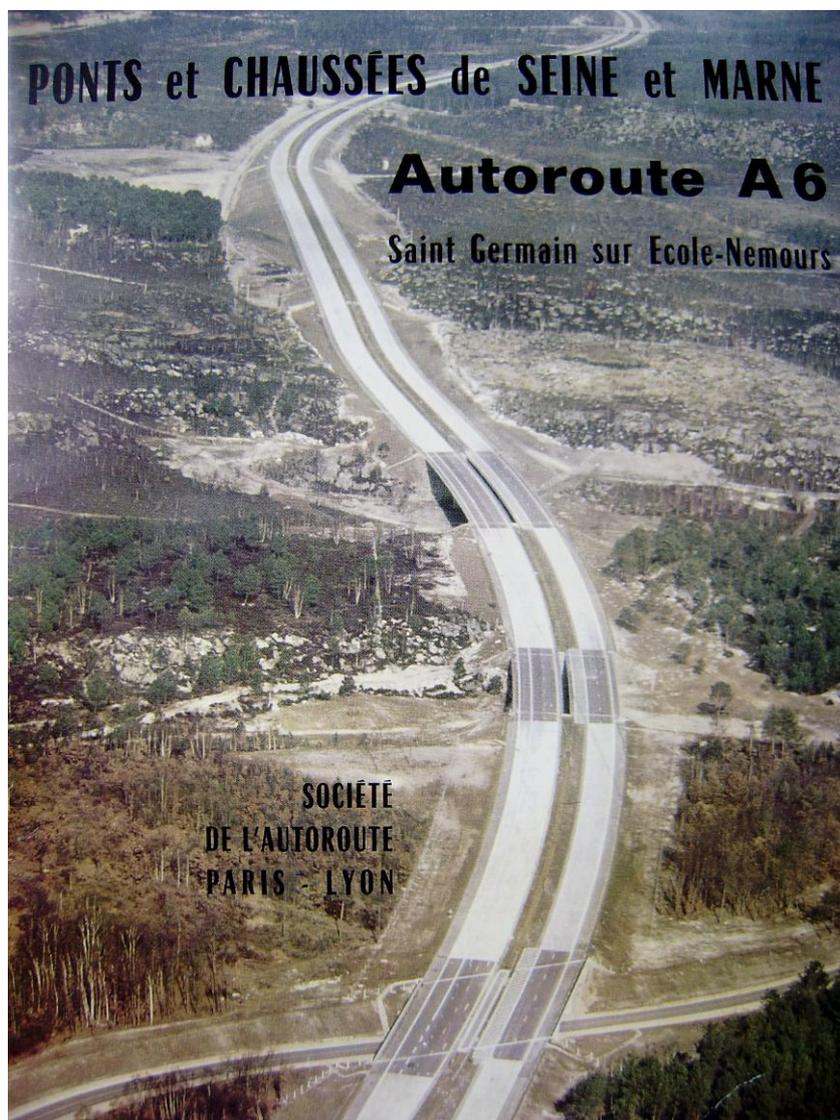
La réimplantation de la flore naturelle se fera par la mise en place de bouleaux, chênes, pins sylvestres en boisement forestier et baliveaux, et par la plantation de bruyères et genêts.

⁵⁰⁷ - AN-CAC 771464-31

Le terre-plein central demandera une étude particulière, mais il semble souhaitable d'y retrouver les essences environnantes agrémentées éventuellement de quelques blocs de rochers. (...) »

Toutes ces attentions visant à une bonne insertion de l'autoroute dans le milieu environnant ont-elles satisfait les « naturalistes », à commencer par les « Amis de la Forêt » ? Il est vrai qu'elles ne sont guère visibles que par les usagers de l'autoroute, dont ce tronçon sera ouvert à la circulation en mai 1964.

Mais la vitesse qu'autorise la modernité de cette voie leur laissera-t-elle le loisir d'apprécier les efforts fournis dans ce domaine par les P&C ?



*Document 149 : Couverture de la brochure « Autoroute A6 » (mars 1965)
De haut en bas : la RN 837 (PS), l'aqueduc de la Vanne, la traversée de la « plaine d'Arbonne », les deux viaducs des « Cavachelins » et de la « Vallée Chaude », et en bas la RD 64 (PI), route d'Arbonne à Achères.*

CONCLUSION

Quel regard global peut-on porter, au terme de ce mémoire, sur l'histoire de la création de l'Autoroute du Sud et de son insertion à travers la Région Parisienne ?

On serait tenté d'employer l'expression « longue durée » à son sujet, si celle-ci n'avait pris un sens bien précis –et plus large- depuis Braudel. Pourtant, trois décennies, ce n'est pas rien, surtout si l'on considère que cela nous emmène de Gaston Doumergue à Georges Pompidou, de « *Couchés dans le foin* » à la vague yé-yé... et si l'on songe à ce qu'a connu la France durant ces longues années, aussi bien en termes d'épreuves que de transformations, dans tous les domaines : militaire, politique, économique, social...

Mais ce sont aussi trois décennies « théoriques », avec un premier projet qui s'étirole faute de moyens financiers avant de sombrer définitivement comme la plupart des « grands projets » de Vichy, et un second, assez différent, qui renaît au moment de la Reconstruction et se concrétise au bout de cinq années ; durée qui lui sera encore nécessaire pour connaître un début de réalisation. Le régime républicain qui a présidé à sa conception ne sera plus en place pour l'inaugurer.

Ce second projet qui, en 1947, est censé répondre avant tout aux nécessités très contingentes de la desserte du « grand Orly », ne connaîtra plus au fil des années de mutation fondamentale. Cependant, de nombreuses retouches en feront, au bout du compte, un axe routier assez différent du projet initial : sous la pression des Parisiens, bien relayée par leurs élus, il faut renoncer à « pénétrer » la capitale, et se contenter d'un double raccordement latéral à un boulevard périphérique qui se limitera encore quelques années à deux « moignons » ; parmi les cinq branches originelles qui faisaient ressembler le projet à une araignée, celle devant rejoindre la RN 7 prendra l'ascendant lorsqu'on s'avisera qu'elle a vocation à être prolongée vers Fontainebleau, voire, un jour peut-être, vers Lyon. Une fois arrêté, non sans difficultés, son tracé définitif à travers la banlieue, l'autoroute connaît un premier prolongement avec l'intégration du « *contournement de Corbeil* » : qui peut alors imaginer qu'il s'agit là du premier pas vers l'autoroute Paris-Lyon, et le premier signe de sa transformation d'autoroute « de dégagement » en autoroute « de liaison » ?

Le deuxième tronçon (Corbeil-Nemours) connaît une modification plus substantielle, puisqu'au lieu de déverser son trafic en pleine forêt, à proximité de Macherin, la future autoroute devra « *l'enjamber* » en passant même « à l'extérieur ». Ces précautions sémantiques ne suffisent pas à endormir la vigilance des mondes scientifique et associatif, qui parviennent à porter le problème « *au plus haut niveau de l'Etat* ». Peine perdue : les Ponts et Chaussées, cramponnés à leur tracé, obtiennent son respect intégral. A quelques années près, l'autoroute serait-

elle passée ailleurs, comme l'affirment beaucoup aujourd'hui ? Ce n'est pas certain, car c'était là, indubitablement, le plus court chemin, et à travers une zone récemment éprouvée (incendies, terrains militaires...)

En résumé, si l'on considère l'ensemble Paris-Ury, on peut constater que malgré les oppositions politiques, sociales, « environnementales », d'une part, et les difficultés techniques d'autre part, les ingénieurs des Ponts et Chaussées ont su mener leur projet à son terme. Certes, ils ont dû pour cela mener une intense activité de contact et de persuasion –ouverte ou cachée-, et ont su parfois faire « la part du feu » ; ils ont réalisé en plusieurs endroits quelques prouesses techniques (raccordement au boulevard périphérique, viaduc d'Arcueil, traversée de la vallée de l'Essonne, des bancs rocheux de la forêt de Fontainebleau...) rendues possibles grâce au savoir-faire des grandes entreprises adjudicataires... et à leur matériel américain.

On peut être surpris cependant par l'approximation de bien des données fondamentales du projet ; à commencer par celles qui en justifient la nécessité. En 1952, lorsqu'il s'agit d'obtenir la DUP, on extrapole le trafic attendu à vingt ans (soit en 1970) à partir des chiffres de 1935, que l'on multiplie arbitrairement par trois... mais on remarque déjà une « *augmentation anormale* » du trafic d'une année sur l'autre, et l'on s'attend déjà à ce que ces chiffres soient rapidement dépassés ! Effectivement...

Mais il faut bien reconnaître que les ingénieurs sont bien démunis en ce domaine : les comptages de trafic ne vont renaître de façon systématique qu'autour de 1955. Il ne leur reste comme éléments d'analyse –et de réflexion- que la toute nouvelle Autoroute de l'Ouest, l'expérience américaine que certains ont découverte après-guerre lors de « missions » (mais comment transposer cette expérience dans une France achevant à peine sa reconstruction ?), et les chiffres de la production automobile, en forte progression.

De même, les coûts dépassent fortement les prévisions budgétaires initiales : les 9,5 milliards de F de 1949 –comprenant la « pénétrante Denfert-Rochereau » et la « branche RN 5 », qui ne seront pas réalisées- deviennent 13,2 milliards en novembre 1957, et finalement 18,9 milliards en 1960⁵⁰⁸ (soit 189 millions de NF). Certes, il convient de faire la part de l'inflation, mais surtout des « impondérables » inhérents à tout projet de ce type et de cette importance, et pour lequel les Français n'ont pas vraiment encore d'expérience.

Fort dépassement aussi sur le calendrier : les premières études prévoient la fin du chantier en 1954, mais on voit d'année en année reculer l'échéance, en raison des difficultés de financement et des lenteurs du relogement. A la vérité, il n'est pas facile de mener un tel projet dans le double contexte des guerres coloniales dévoreuses de crédits budgétaires, et de la crise du logement ; sur celle-ci, comme on l'a vu à Arcueil, l'autoroute vient surimposer ses contraintes propres. C'est faire le pari de la « prospérité », dont on pressent au début des années 50 qu'elle

⁵⁰⁸ - brochure du MTP « L'Autoroute du Sud de Paris – Paris-Corbeil » p. 16

sera fortement liée à l'automobile, et de façon générale, aux transports routiers. Pour leur part, les ingénieurs des P&C, retour des USA, en sont persuadés.

Parmi les ingénieurs qui ont conçu et mené à terme ce projet, quelques noms sont revenus constamment au fil de ces pages : je les ai présentés dès le chapitre III du prologue (« Les hommes de l'Autoroute », p. 28 à 30). Il n'est pas inutile de rappeler leur étonnante stabilité, qui se mesure bien souvent en décennie(s) –cf : Arribehaute-, mais qui peut s'exercer sur deux fonctions ou postes successifs (ainsi, Moch / Mothe chef du SSA de 1947 à 1958, puis IC en Seine-et-Oise ; Reverdy, ingénieur à Corbeil de 1955 à 1961, puis à Melun jusqu'en 1965). On peut aussi rappeler le rôle de De Buffévent, « simple ingénieur » à Versailles dans les années 30, où il conçoit et construit l'Autoroute de l'Ouest, avant d'y revenir après-guerre comme IC (de 1947 à 1958).

Tous « hommes de terrain », contrôlés au plus haut niveau ministériel (la Direction des Routes) par le même homme, André Rumpler, en place de 1944 à 1959, sous l'autorité de onze ministres successifs...

Il convient également de remarquer qu'à leur départ ces hommes sont parfois remplacés par leur adjoint (ex. : Rumpler après Bouulloche, Coquand après Rumpler), ce qui ne fait que confirmer la grande stabilité de cette haute fonction publique.

Notons enfin le rôle éminent des ingénieurs d'arrondissement –Dreyfus dans la Seine, Reverdy en Seine-et-Oise, Cyna en Seine-et-Marne... - mais aussi des ingénieurs TPE, dont les noms n'apparaissent pas forcément dans les documents cités, mais qui sont les véritables « maîtres d'œuvre » de ce gigantesque chantier. Parmi leurs attributions figure aussi le contact permanent avec la population et ses élus.

La population concernée par l'arrivée de l'autoroute est diversement présente dans ce mémoire : elle se manifeste surtout lorsque ce nouvel axe de circulation, conçu, on l'a vu, pour le trafic à longue distance et non pour la proche banlieue, attend de façon très directe à ses conditions de vie, et en premier lieu le logement. Si Arcueil a été le passage le plus problématique, c'est essentiellement à cause de la petite centaine de logements condamnés ; j'ai déjà souligné combien la richesse des archives de la mairie d'Arcueil sur ce sujet témoignait de l'impact de l'autoroute sur cette commune, et de la prise en charge par les élus –dans le contexte des premières années de la guerre froide- de la défense des expropriés et expulsés. Mais c'est le cas d'école, parce qu'il s'agit de la seule commune urbanisée traversée ; encore faut-il reconnaître que le tracé a su trouver un maximum d'espaces encore disponibles et ainsi « limiter les dégâts », et que l'Administration a su assumer ses responsabilités.

Passé Arcueil, l'autoroute traverse de grands secteurs ruraux, sauf entre Chilly-Mazarin et Morsang où sont déjà implantés de grands lotissements ; les habitants, comme leurs élus, semblent d'une grande passivité devant l'irruption de l'autoroute (voir la minceur des délibérations des conseils municipaux, et des observations déposées lors des enquêtes d'utilité publique : mais il y aurait sans doute à redire quant aux modalités de celles-ci : dates choisies, brièveté, publicité

déficiente...). Le fameux syndrome « NIMBY⁵⁰⁹ » ne semble guère avoir joué avant les abords de la forêt de Fontainebleau.

En fait, l'Autoroute du Sud apparaît au moment-charnière de l'histoire de la banlieue : encore foncièrement rurale dans les années 50, elle commence à se couvrir de « grands ensembles » et se densifie dans les années 60. Dès 1964, Jean Bastié, dans « *La croissance de la banlieue parisienne* », notait (p. 496) que « *l'influence de l'autoroute est fonction des raccordements ou échangeurs* » ; ainsi, « *la proche banlieue n'a retiré de l'autoroute que des inconvénients, et elle n'aura pas pour elle d'autres conséquences puisqu'elle n'y aura pas accès* », tandis que « *sa mise en service a provoqué une augmentation des demandes d'autorisation de construire* (dans des communes plus lointaines, par exemple :)

	<u>1957</u>	<u>1958</u>	<u>1959</u>
<i>Epinay s/Orge</i>	24	18	141
<i>Savigny s/Orge</i>	220	252	1056
<i>St Michel s/Orge</i>	33	32	168

Il note également « *l'industrialisation et la croissance de Longjumeau (...) : depuis 1954, onze entreprises s'y sont installées, créant 600 emplois, et neuf autres vont encore s'y ajouter* ». Ces données ne concernent que la zone –très restreinte– étudiée par Bastié, mais des communes plus lointaines connaîtront, à leur échelle, le même phénomène : ainsi Mme Yvonne Garnier déclare avoir été avec son époux, travaillant sur Paris, les premiers à s'installer sur Ury, dès 1964, « *attirés par la proximité de l'autoroute* ».

Après 1964, le tout jeune département de l'Essonne connaîtra la plus forte progression démographique de la Région Parisienne (qui n'est pas encore l'Ile-de-France). Il est manifeste que l'autoroute porte une part écrasante de responsabilité dans ce phénomène : on en a vu un premier exemple à Grand-Vaux. Si en 1964 le gouvernement décide la création d'une ville nouvelle à Evry, la proximité de l'autoroute n'y est pas pour rien. Facilitant les déplacements quotidiens domicile-travail (sur Paris), elle provoquera du même coup la « rurbanisation » des communes de la grande banlieue.

Projet d'importance nationale, surtout à partir du moment où elle est considérée comme l'amorce de l'axe Paris-Lyon, l'Autoroute du Sud constitue une priorité pour les gouvernements successifs, et son « utilité publique » lui permet de s'imposer par-delà toutes les contingences d'intérêt local. Une fois les procédures définies, l'Etat sait répondre à ses obligations vis-à-vis des populations, et il semble effectivement que le plus souvent celles-ci aient « gagné » au relogement (voir p. 138).

Pouvait-on pour autant présenter le futur axe autoroutier comme « *un double ruban de verdure* », un « *vaste espace découvert* », « *une réserve permanente d'air* » (p. 83) ? Aujourd'hui, les abords immédiats de l'autoroute sont arborés, et l'on roule effectivement entre deux rubans de verdure, sans tellement distinguer les

⁵⁰⁹ - « *Not in my back-yard* » (= pas dans mon jardin)

constructions qui enserrent l'axe routier. Ce n'était pas le cas il y a un demi-siècle, et on ne pouvait alors anticiper le prodigieux développement de la circulation automobile des Trente Glorieuses : il faudra au contraire procéder au doublement de l'autoroute dix ans seulement après son inauguration, à la construction progressive de murs anti-bruit, et peut-être demain à sa couverture partielle (projets actuels Gentilly-Arcueil).

Verra-t-on un jour le retour des « jardins ouvriers » au pied de l'église de la Cité Universitaire –sur dalle ? (voir document 42, p. 154)

L'histoire de la création de l'Autoroute du Sud nous a permis de traverser une région attachante, par les traces de son passé et ses paysages menacés, mais aussi par la grande variété des personnages rencontrés : hommes politiques d'envergure nationale ou élus locaux aux convictions tranchées et aux fortes personnalités, grands propriétaires terriens et modestes habitants de lotissements déshérités, figures de l'intelligentsia parisienne et « initiés des cavernes ^a » de la forêt de Fontainebleau... Mais nous avons aussi traversé la France frileuse et en même temps modernisatrice des années 30, Vichy, la Libération et la Reconstruction, et enfin les Trente Glorieuses, si dures aux travailleurs, et marquées comme en mi-temps par un changement de République.

Trois décennies qui voient la disparition du transport hippomobile, la stagnation du chemin de fer, et surtout le triomphe de l'automobile, acquis dans les années 60 : l'autoroute arrive à point.



Document 150
Dessin de Piem
« Le Figaro » 8 avril 1965
Document 150
(à l'occasion de l'ouverture
du tronçon Ury-Nemours)

LISTE DES ILLUSTRATIONS ET DOCUMENTS ICONOGRAPHIQUES

<i>Numéro</i>		<i>Page</i>
Chapitre I : Paris-Corbeil : Les tracés à travers la banlieue		
<u>A - Genèse et oubli du premier projet</u>		
1	Le PARP (Plan Prost) (<i>L'Illustration</i> – 28 mars 1938)	36
2	Le plateau de Villejuif début années 50 (<i>photographie aérienne</i>)	39
3	Le premier tracé de l'AS entre Gentilly et Le K-B (<i>dossier d'EUP 1936</i>)	41
4	Le « décrochement » de la RN 7, Porte d'Italie (<i>plan parcellaire 1937</i>)	41
5	Le premier tracé à travers le plateau d'Orly (mars 1936)	42
6	Plan d'ensemble de l'AS en Seine-et-Oise, avec les branches RN 20 et R N 7 (1935)	43
7	La traversée du secteur Savigny / Ste Geneviève-des-Bois (mars 1936)	47
8	Affiche officielle de l'EUP de juin 1936	51
9	En-tête de l'Entreprise des sablières Bervialle (Villejuif)	52
10	Les sablières Bervialle, début années 50 (<i>photographie aérienne</i>)	52
<u>B - 1952 : L'autoroute des Trente Glorieuses</u>		
11	Couverture d'un dossier d'étude de février 1942	68
12	Tracé de 1942 à travers Gentilly et Arcueil	68
13	Le plateau d'Orly en 1933-34 (<i>carte IGN</i>)	69
14	Le projet d'extension de l'aéroport d'Orly (<i>plan-masse – décembre 1954</i>)	69
15	Vue d'ensemble du second tracé de l'AS, avec ses différentes branches (1949)	70
17	L'ancien et le nouveau tracés autour de Ris-Orangis / Corbeil (+ déviation) (1952)	86
18	La déviation d'Essonnes (janvier 1952)	87
19	Dessin de Patou	92
<u>C - Les branches adjacentes</u>		
20	Les trois branches de l'AS (<i>carte IGN 1/50 000°</i>)	93
21	Le premier tracé entre Gentilly et Le K-B, emplacement de la future branche Est	94
22	L'arrivée de la br. Est à la Poterne des Peupliers (<i>dessin d'étude – 51/52 ?</i>)	98
23	Etudes de tracés à travers Gentilly, vers la Poterne des Peupliers	99
24	Détail de deux tracés à travers Gentilly	100
25	« <i>Projet d'une Bretelle Est</i> » (<i>schéma S. Hudowicz – 1961</i>)	107
26	Le creusement de l'A6-B (<i>photographie – 1969</i>)	108
27	Le raccordement à la RN 20 (<i>IGN 1/25 000°</i>)	111
28	« <i>Etude du raccordement de Longjumeau</i> » (<i>P&C 78 – 1951</i>)	112
29/30	La branche d'Orly (juin 1950)	117
31	La branche RN 5 (mars 1952)	123
32	Détail de la branche RN 5 à travers Thiais	124
33	Détail de l'AS sur Villejuif/L'Hay : départ de la branche RN 5	127
Chapitre II : Paris-Corbeil : Le difficile passage d'Arcueil		
<u>A – A travers la « banlieue rouge »</u>		
34	Les trois tracés à l'étude à travers Arcueil (1947)	129
35	Marius Sidobre (<i>photographie</i>)	130
36	Emile Bougard «	130
37	La traversée du lotissement du Plateau (<i>document personnel</i>)	139
38	Panneau contre « <i>l'autoroute de guerre</i> (1950)	142
39	Les réservoirs prévus à L'Hay-les-Roses (1936)	149
40	L'AS de Paris à Ch.-Larue : limites communales et ouvrages d'art (<i>schéma</i>)	152
41	Gentilly et Arcueil (<i>carte IGN 1933</i>)	153
42	Les jardins ouvriers du « Chaperon Vert » (<i>photographie</i>)	154
43	Arcueil (<i>vue aérienne – début années 50</i>)	154
44	Le tracé définitif de l'AS à travers Arcueil (1953)	155
45	Le « <i>Plan d'Aménagement d'Arcueil</i> » (Mairie - décembre 1945)	156
46/47	Deux maisons d'Arcueil expropriées (<i>photographies</i>)	162
48	La borne-fontaine de la Villa Mélanie «	162
49	Le quartier du Plateau (<i>détail du document 37</i>)	163

B – Arcueil : Expropriations et relogement

50	Terrains à acquérir par la Commune pour son nouveau stade (<i>extrait cadastral</i>)	173
51	Article de « L'Humanité » avec photo 26.09.1950	177
52	« L'Autoroute traversera-t-elle votre cuisine ? » Photomontage « Regards » 8.12.50	179
53	Article « Libération » 16.03.54	197
54	« 17.03.54	197
55	Article et photo ?	197
56	La construction de la cité du Cherchefeuille (<i>photographie</i>)	205
57	La traversée du lotissement du Plateau (<i>détail du plan d'exécution</i>)	206
58	Ce qui reste aujourd'hui de la rue Anatole France (<i>photographie 2008</i>)	207
59	L'AS à travers les terrains du Chaperon Vert	209

C – Dernier problème à Arcueil : le viaduc

60	« La vallée de la Bièvre sera coupée par une poterne » <i>Libération</i> 18.03.54	215
61	La construction du viaduc d'Arcueil (<i>photographie aérienne</i>)	219
62/63	Coupes géologiques et sondages (<i>schémas</i>)	219
64	La construction des piliers (<i>photographie</i>)	220
65	La préfabrication des poutres «	220
66	Le viaduc aujourd'hui, vu du dessous «	220

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

A – La pénétrante oubliée

67	L'arrivée de l'AS à Paris (1953)	222
68	L'autoroute jusqu'à la place Denfert-Rochereau (47/48 ?)	226
69	Le souterrain sous la Cité U. et le Parc Montsouris	233
70	Le viaduc prévu au-dessus de l'avenue du Parc Montsouris (<i>schéma</i>)	235
71	L'arrivée de la pénétrante à l'emplacement de la gare Denfert-Rochereau (<i>plan 03-54</i>)	242
72	Le raccordement au boulevard périphérique (<i>maquette</i>)	250
73	Coupe du souterrain envisagé sous l'avenue du Parc Montsouris (<i>schéma</i>)	254
74	Photographie 2008 : ce qui reste du projet de « pénétrante »	261

B – Entre parcs et châteaux : de Chilly-Mazarin à Savigny-sur-Orge

75	L'AS à travers le territoire de Chilly-Mazarin (<i>carte IGN 1/50 000°</i>)	265
76	La pièce d'eau du château (<i>carte postale début XX^e siècle</i>)	265
77	La traversée de Chilly-M. par l'AS, passant sur la pièce d'eau (50/51 ?)	266
78	Même site, en photographie aérienne début années 50	267
79	L'AS contournant la pièce d'eau (<i>plan d'exécution, après 1952</i>)	275
80	Même site en photographie aérienne (juin 1960)	275
81	L'AS à travers le parc de Sillery (48-50 ?)	276
82	Deux tracés autour de Sillery (1950)	279
83	L'Autoroute de l'Ouest (<i>photographie début années 50</i>)	281
84	L'autoroute devant Sillery (<i>photographie novembre 1961</i>)	282
85	Le tracé de 1935 à travers Savigny s/Orge	283
86	Le tracé de 48/50 « «	284
87	Etude de différents tracés « (1950)	285
88	La traversée de la vallée de l'Orge «	286
89	Le tracé définitif à travers Savigny	287
90	L'échangeur de Savigny (raccordement au CD 25)	289
91	La propriété Penacchioni sous l'échangeur (<i>schéma Pennacchioni</i>)	290
92	La maison Desvaux (<i>détail du document 90</i>)	292
93	Le chantier de l'échangeur (<i>photographie aérienne 1959</i>)	292
94	Le début des travaux de terrassement dans le parc de Grand-Vaux (<i>photo 1957</i>)	298
95	Le château de Grand-Vaux et le lotissement du Plateau (<i>carte postale début années 50</i>)	300
96/97	Les immeubles HLM du parc de Grand-Vaux (<i>carte postale et photographie</i>)	301
98	L'emprise définitive de l'autoroute sur Savigny (<i>plan cadastral</i>)	303
99	Le café Galland (<i>carte postale années 20/30</i>)	304
100	Le château de Grand-Vaux à l'époque de sa splendeur (<i>carte postale, gravure ancienne</i>)	307

Epilogue Paris-Corbeil : La réalisation

101	Le terrassement au « tractopull »	(photographie)	309
102	Un passage supérieur au-dessus de l'autoroute en chantier	«	309
103	Le « pont des Hannetons » à Arcueil	(carte postale début années 60)	310
104	« Le scandale de Wissous »	(article « Le Républicain » 27.09.57)	313
105	La traversée de Savigny et de la vallée de l'Orge	(photographie)	316
106	Le terrassement arrivant à Viry-Châtillon	«	«
107	Les blocs de meulière de la côte de Morsang	«	«
108	La traversée de la vallée de l'Essonne	«	«
109	La construction du pont sur le chemin de fer à Savigny	«	319
110	La construction de la chaussée en béton	«	«
111	L'échangeur de Chilly-Mazarin	«	«
112	L'échangeur de Savigny s/Orge	«	«
113	Le carton d'invitation à la cérémonie d'inauguration (12 avril 1960)		324
114	« Demain, ouverture officielle de l'AS... »	(article et dessin « L'Aurore » 12.04.60)	325
115	« L'AS a ouvert aux Parisiens le chemin du soleil »	(article « L'Aurore » 14.04.60)	325
116	La cérémonie d'inauguration de l'AS	(photographie)	326
117	Un morceau du ruban d'inauguration	«	326
118	Dessin de Bellus		327

Chapitre IV : Corbeil – Ury : A travers la forêt de Fontainebleau

A – Comment aborder la forêt ?

119	L'autoroute Paris-Fontainebleau	(schéma / plan d'ensemble des différents tronçons)	329
120	Corbeil-Fontainebleau via Macherin	(carte IGN 1/50 000°)	331
121	Le tracé P&C et le tracé « Est » proposé par les Amis de la Forêt	(carte Michelin)	335
122	Affiche officielle de l'EUP Corbeil-Nemours		337
123	Le château de Fleury-en-Bière	(photographie)	340
124	Le château de Courances	«	340
125	Un tracé de l'AS à travers le parc de Fleury-en-Bière	(dessin d'étude)	340
126	L'autoroute aujourd'hui, avec le péage de Fleury-en-Bière	(carte IGN 1/25 000°)	344
127	L'ancien et le nouveau tracés entre Nainville-les-R. et Arbonne	(carte IGN 1/25 000°)	346
128	« Plan joint à la protestation des agriculteurs de Chailly-en-Bière »		347
129	Une machine à coffrages glissants	(photographie)	355
130	Dessin de Patou		

B – Il faut « enjamber » la forêt

131	« Le tracé contournant le massif forestier »	(carte Michelin 1/200 000°)	358
132	La traversée du massif des Trois Pignons	(carte IGN 1/25 000°)	359
133	« Partisans et adversaires... vont s'affronter » -ouverture EUP-	(article « L'Aurore »)	382
134	Déclaration du maire de Fontainebleau	(article « La Liberté »)	382
135	Profils des deux tracés	(schéma « Amis de la Forêt »)	384
136	Les deux tracés + le tracé « Est vallée de l'Ecole »	(carte Michelin 1/200 000°)	385
137	Dessin de Piem		387

C – « Le Général est pressé »

138	idem 136		396
139	Trois tracés à l'étude, en phase préparatoire	(carte IGN 1/50 000°)	397
140	Le viaduc des Cavachelins	(photomontage)	398
141	Appel au rassemblement de protestation (Milly-la-Forêt - 7 mai 1961)		405
142	« Mon général, sauvez Fontainebleau ! »	(article Paris-Jour - 18.01.62)	407
143	L'échangeur d'Ury à son ouverture	(carte postale)	413
144	Dessin de Jean Pruvost		413

Epilogue Corbeil - Ury : La réalisation

145	« Ouverture du chantier aux Trois-Pignons »	(article « La Liberté - 1.12.61)	421
146	Le déboisement à Arbonne	(photographie)	421
147	La centrale à	«	422
148	La machine à coffrage glissant	«	422
149	La traversée de la forêt	(photographie de couverture / brochure : « Autoroute A6 »)	423

Conclusion	150	Dessin de Piem	428
-------------------	-----	----------------	-----

INDEX PATRONYMIQUE

***Nota** - La qualité ou fonction indiquée est celle au titre de laquelle la personne est apparue dans les pages de ce mémoire.*

- ALBERT-BUISSON François** (*chancelier de l'Institut*) 389, 390, 395
- ARMAND Louis** (*président de la SNCF*) 117, 118
- ARMENGAUD Pierre** (*I-PC au SSA*) 29, 367
- ARRIBEAUTE Pierre** (*IC-P&C 77*) 16, 30, 87, 88, 89, 90, 91, 330, 331, 333, 334, 337, 338, 339, 341, 344, 345, 351, 353, 355, 357, 366, 367, 392, 401, 403, 412, 413, 416, 418, 419, 420, 421
- BACON Paul** (*ministre de la Santé*) 125, 200
- BATSCH Gilbert** (*I-P&C à la DR*) 352, 353
- BEAUGUITTE André** (*député-maire de Verdun*) 57
- BEDOUCE Albert** (*MTP en 1936*) 24, 56
- BENDA** (*médecin- habitant Barbizon*) 350
- BERNOT** (*habitant Savigny*) 61
- BERTHELOT Jean** (*MTP Vichy*) 62, 65, 68
- BERTRAND** (*adjoint Dautry*) 223
- BERVIALLE** (*industriel Villejuif*) 52, 53, 55
- BICHELONNE Jean** (*ministre de Vichy*) 28
- BIDEAU Emile** (*IC-P&C 75*) 29, 102, 218, 323
- BILLOUX François** (*ministre*) 144
- BILLY André** (*écrivain, président des « Amis de la Forêt »*) 333, 334, 335, 336, 350, 358, 360, 361, 363, 409
- BONNEFOUS Edouard** (*MTP*) 259, 342, 343, 344, 385
- BOS Robert** (*conseiller général 75*) 61
- BOUGARD Emile** (*maire-adjoint d'Arcueil*) 76, 77, 129, 130, 131, 132, 133, 135, 136, 138, 140, 141, 143, 146, 156, 161, 168, 181, 183, 184, 185, 186, 167, 188, 189, 190, 191, 192, 194, 195, 196, 198, 200, 201, 202, 203, 205, 214, 216, 218
- BOULLOCHE Jacques** (*DR*) 28
- BOUTET Daniel** (*DR*) 38
- BRANDON M^e** (*avocat Arcueil*) 193, 201
- BRAUN** (*promoteur immobilier ?*) 297, 299
- BROUILLET René** (*dir^e de cabinet De Gaulle*) 395
- BRUNOT André** (*ancien I-P&C Melun*) 335
- BUFFEVENT Michel (LIFFORT de)** (*IC-P&C 78*) 16, 29, 30, 81, 89, 90, 111, 112, 113, 123, 270, 274, 284, 286, 287, 289, 310, 317, 318, 367
- BURON Robert** (*MTP*) 261, 322, 323, 324, 387, 389, 390, 394, 410
- BUTET R.** (*pdt « Assoc^o Habitants Quartier Montsouris »*) 237
- CAYLA** (*promoteur immobilier ?*) 295
- CAQUOT Albert** (*I-P&C, savant*) 389, 390, 391, 395
- CAZES Gilbert** (*IG-P&C*) 85, 89, 240, 253, 367
- CHABAN-DELMAS Jacques** (*MTP*) 28, 91, 117, 244, 245, 246, 324
- CHABERT Pierre** (*promoteur immobilier?*) 299
- CHABROL** (*expert immobilier*) 292
- CHANAU** (*I-P&C au SSA*) 29, 298, 299
- CHANTEREAU Dr** (*laboratoire à Arcueil*) 132
- CHAPOTOT Henri** (*maire de L'Hajÿ-les-R.*) 136, 148
- CHASTELLAIN Jacques** (*MTP*) 225
- CHAVOUTIER** (*ingénieur-topographe*) 87
- CLAUDIUS-PETIT Eugène** (*ministre Reconstruction*) 85
- COIRRE Paul** (*député de Paris*) 314
- COLOMINE** (*commissaire-enquêteur*) 79, 81
- COQUAND Roger** (*DR*) 24, 89, 352, 367, 390, 391, 394, 395, 399, 401, 403, 413, 420
- CORNIGLION-MOLINIER Edouard** (*MTP*) 247
- LE CORBEC** (*curé d'Arcueil*) 146
- COSMI** (*I-P&C*) 45, 168, 172, 202, 223
- CYNA Henri** (*I-P&C arrt Fontainebleau*) 30, 404, 412, 413, 418, 419
- DAILLY Eugène** (*sénateur 77*) 392, 393
- DALADIER Edouard** (*pdt Conseil*) 28, 57, 324
- DARBONNE Pierre** (*maire Milly-la-Forêt*) 386, 387
- DAUTRY Raoul** (*ministre, pdt Cité U.*) 131, 223, 224
- DAVOUT Louis** (*maréchal de Napoléon, propriétaire du château de Savigny*) 50
- DEBARNOT Louis** (*propr^o au Coudray-Montceaux*) 49
- DEBRE Michel** (*Premier Ministre*) 394, 395, 408
- DECOT Yves** (*dentiste à Arcueil*) 189, 191, 195
- DEFERT André** (*pdt TCF*) 245, 361, 368, 369
- DELASELLE Victor** (*habitant Savigny*) 50
- DELAUNAY Eugène** (*architecte Bâtiments de France 78*) 266, 268
- DENEUX** (*Dtion Architecture et Urbanisme*) 226
- DEPREUX Edouard** (*député 75*) 197, 198
- DERODE** (*vice-Pdt Ch. Commerce Paris*) 85
- DESVAUX** (*propriétaire Savigny*) 291, 293, 303
- DIEBOLT Maurice** (*commissaire à la Constr^o de la RP*) 352
- DOSSET Michel** (*habitant Arcueil*) 204 à 207
- DOT Fernand** (*architecte au K-B*) 60, 61
- DOUMENC André** (*I-P&C arrt Sud 75*) 115
- DOUMERGUE Gaston** (*pdt Conseil*) 37
- DREYFUS Gilbert** (*I-P&C arrt Sud 75*) 29, 97, 98, 124, 166, 168, 169, 170, 203, 308, 311, 323
- DUCLOS Jacques** (*dirigeant PCF*) 147
- DUHAMEL Georges** (*écrivain, chroniqueur*) 381
- DURAND Vve** (*propriétaire Arcueil*) 173, 174
- DUVAL** (*conseiller général 77*) 374
- ELKOUBY Joseph** (*I-P&C à la DR*) 241, 367
- ENRIC** (*P-DG Salmson*) 297
- EYRAUD** (*D^o Architecture et Urbanisme*) 227
- FAURE Edgar** (*pdt Conseil*) 247, 251
- FAYE** (*habitant Morsang*) 60

FIXOT (*habitant Morsang*) 80, 82
FLEURY Edouard (*habitant Arcueil*) 177, 184, 191, 195
FLON Henry (*secrétaire « Amis de la Forêt »*) 333, 334, 358, 359, 362, 363, 366, 392, 409
FRECHEDE (*I-P&C au SSA*) 29, 391, 392, 393
FREDERIC-DUPONT Edouard (*député, pdt CM Paris*) 237, 242, 244, 245, 252, 253, 255, 257, 261
FREROT Charles (*député-maire Gentilly*) 100, 178, 179
FREYCINET Charles (de) (*MTP*) 23

GALLAND (*cafetier à Savigny*) 304
GALLIENNE Georges (*pdt URF*) 248, 323, 381
GANAY Jean-Louis (de) (*propriétaire, conseiller général 78*) 340, 342, 343, 344, 385
GAULLE Charles (de) 97, 260, 387, 394, 408, 415
GAXOTTE Pierre (*écrivain, chroniqueur*) 230, 232
GAZET (*IC-P&C 78*) 50, 55
GENET (*IG-P&C*) 74, 75, 136
GERARD Gaston (*MTP*) 24
GIBEL Pierre (*directeur du SARP*) 70, 76, 105, 128, 135, 184, 224, 337
GIGUET (*I-P&C arrt Sud 75*) 39
GISCARD d'ESTAING Valéry (*min° Finances*) 327, 414
GOUGET (*habitant Arcueil*) 193
GREGH Fernand (*écrivain*) 376
GUERRIER Jean (*promoteur immobilier?*) 296
GUILLAS (*maire de Cachan*) 150
GUILLERMAIN (*I-TPE Melun*) 349
GUINIER Philibert (*dir° honoraire ENE&F*) 365, 389
GUY-GRAND René (*cinéaste*) 261

HAAG Paul (*préfet 75*) 216, 236
HABER (*avoué à Corbeil*) 320
HAMELIN (*promoteur immobilier?*) 295
HAMON Léo (*sénateur 75*) 200
HAUSSMANN Georges (*préfet 75*) 88
HEIM Roger (*Dir° Muséum Histoire Naturelle*) 365, 366, 370, 374, 376, 389, 391, 393, 409
HERSENT (*entreprise TP*) 218
HERZOG Maurice (*min° Jeunesse et Sports*) 404
HITLER Adolf 53, 141
HOCHART (*maire Chevilly-L.*) 144
HUGUENIN Vve (*habitante Savigny*) 303

ITIER R. (*trésorier Comité Défense Expropriés / Arcueil*) 185, 189, 191, 195

JOYANT (*I-P&C 75*) 41
JUDEL (*garagiste à Brunoy*) 126

KIR Félix (*député-maire de Dijon*) 393

LACROIX Dr (*maire Le Kremlin-Bicêtre*) 95, 96
LAFOND-PUJO (*maire-adjoint Gentilly*) 102, 178, 180, 183, 188, 201
LAGIER Alain (*I-P&C au SSA*) 29, 413
LAINE (*industriel à Beauvais*) 24
LANIEL Joseph (*pdt du Conseil*) 201
LAPEBIE Jean (*IC-P&C 75*) 29, 121, 204, 217, 254

LAPIE Pierre-Olivier (*ministre Educ° Nat°*) 342
LAURENT-EYNAC Victor (*MTP*) 44
LECLAINCHE Dr (*Dir° Gal AP*) 96
LE CORBEC (*curé d'Arcueil*) 146
LEFEVRE R. (*habitant Arcueil*) 207
LEGROS René (*maire Savigny*) 294
LEPAGE (*industriel Chevilly-L.*) 53, 55
LESAGE (*agriculteur Brétigny*) 48
LEVEQUE (*IG-P&C*) 73, 74
LESIEUX Lucien (*I-P&C, dir° Bases Aériennes*) 70, 114, 116, 117, 229
LESTEL (*Insp° Gal Monuments Hist°*) 270
LEVY Louis-Alexandre (*IC-P&C 75*) 29, 70, 77, 78, 115, 116, 117, 125, 126, 136, 166, 169, 191, 203, 216, 223, 234, 236, 262, 263, 308
LEVY-BRUHL Henri (*prof° Droit, habitant Veneux-les-Sablons*) 376
LIPKOWSKI Irène (de) (*députée 75*) 188, 192, 194, 197, 198

MADELIN (*maire Ponthierry*) 340, 346
MALCHERE René (*agriculteur au Coudray-Mcx*) 48
MALLERET-JOINVILLE Alfred (*général FFI – député Arcueil*) 188, 197, 198
MALRAUX André (*min° Affaires Culturelles*) 391, 394
MAO ZEDONG 141
MARILLIER (*conseiller général 75*) 188
MARRANE Georges (*sénateur-maire d'Ivry*) 191, 192, 195, 217
MARQUET Adrien (*min° Travail*) 24, 37, 38
MARSHALL (Plan) 116
MARTELLI-CHAUTARD Maurice (*homme d'affaires – habitant St Pierre-les-Nemours*) 392, 393, 408, 409
MARTIN (*I-P&C arrt Melun*) 421
MAULNIER Thierry (*écrivain, chroniqueur*) 362
MELIN (*aviculteur à Villabé*) 48
MENDES FRANCE Pierre (*pdt Conseil*) 251
MIDOL Lucien (*député 78*) 60, 187, 188
MITAULT (*IG-P&C*) 346, 371, 411, 412
MOCH Jules (*min° Intérieur*) 179, 190, 324
MOCH/MOTHE Pierre (*IC-P&C, chef du SSA, puis IC 78*) 26, 28, 32, 70, 71, 74, 75, 76, 78, 79, 87, 89, 90, 97, 99, 103, 109, 110, 111, 113, 114, 116, 122, 125, 126, 128, 133, 135, 136, 137, 138, 145, 146, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 174, 179, 190, 203, 215, 216, 217, 222, 224, 225, 226, 227, 231, 234, 235, 236, 239, 240, 242, 249, 252, 253, 255, 256, 257, 258, 259, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 280, 283, 288, 291, 292, 293, 308, 310, 311, 312, 314, 315, 323, 331, 333, 334, 337, 338, 339, 340, 343, 345, 346, 358, 359, 363, 367, 368, 369, 370, 371, 373, 375, 377, 378, 385, 386, 396
MOLLET Guy (*pdt Conseil*) 251, 256
MONNERET Yves (*I-P&C au SSA*) 29, 308
MONNIER Henri (*I-P&C arrt Corbeil*) 30, 284, 288
MORIZET (*sénateur- pdt du CARP*) 62
MOSSE Fernand (*prof° Collège de F. – habitant Macherin*) 335, 368
MOUTHON A. (*agriculteur à Chilly-M.*) 267, 269, 270

MOUZON (*I-TPE Arcueil*) 133, 136, 168, 169, 170, 185, 186, 205
MUSSOLINI Benito 24

PANHARD Hippolyte (*industriel – propr° au Cou-dray-Mcx*) 48, 50, 55, 320, 321
PASTRE (*propr° à Evry*) 320, 321, 322
PENNACCHIONI Louis (*propr° à Savigny*) 290, 291, 302
PIGELET (*I-P&C*) 24
PIKETTY (*propriétaires fonciers*) 321
PILLEMENT Georges (*écrivain*) 272
PILLIARD Vve (*propr° à Arcueil*) 173, 174
PINAY Antoine (*pdt du Conseil, Min° Finances*) 28, 79, 85, 324, 387
PINEAU Christian (*MTP*) 74
PINTON Auguste (*MTP*) 251
PIPIEN (*dirigeant SEMICLE ?*) 298
PISANI Edgard (*sénateur*) 402
POMPIDOU Georges (*dir° cabinet De Gaulle*) 390
PONTREMOLI Emmanuel (*architecte*) 272
PORCHER Mme (*habitante Arcueil*) 194
POUILLON Fernand (*architecte*) 410
PROST Henri (*urbaniste*) 24, 35, 44, 109, 110
PROTHIN André (*dir° gal Urbanisme et Habitat*) 70, 105
PUGET (*vice-pdt du CARP*) 136
PURICELLI (*ingénieur italien*) 23

QUEUILLE Henri (*MTP*) 58, 324

REVERDY Georges (*I-P&C arrt Corbeil, puis Melun, puis historien de la route*) 9, 30, 31, 315, 317, 318, 320, 321, 323, 324, 329, 354, 355, 420, 421
RIANT (*I-P&C au SSA*) 29, 87, 169, 170, 208
ROBIDA (*dir° technique au TCF*) 368, 370, 371
ROBINE (*architecte*) 277, 279
ROOSEVELT Franklin (*pdt USA*) 37
RUMPLER André (*DR*) 26, 28, 79, 89, 120, 166, 217, 236, 309, 367, 379, 382, 390

SALAGNAC (*conseiller général 75*) 188
SALIS Françoise (de) (*présidente Fondation Sillery*) 276, 277, 283
SARRAUT Albert (*min° Intérieur*) 35
SCHUMAN Robert (*min° Affaires Etrangères*) 141
SEBILLE (*I-P&C retraité*) 85, 136
SEGOGNE (de) (*conseiller d'Etat*) 85, 95, 126, 136, 183, 214
SENTENAC (*dir° STVP*) 227, 235
SIDOBRE Marius (*maire Arcueil*) 129, 139, 146, 156, 161, 184, 187, 188, 189, 192, 200
SIEGFRIED André (*géographe, chroniqueur*) 32
STAHL Léon (*IC-P&C 75*) 30, 70
SUDREAU Pierre (*Comm° Construction et Urbanisme de la RP*) 27, 102, 103, 105, 217, 392, 393

TAITTINGER Pierre-Christian (*pdt CM Paris*) 409
TARDIEU André (*pdt Conseil*) 37
THIEBAULT (*chef de service au MRU*) 174
THIEBAULT André (*chef du SSA*) 29, 351, 391, 392, 396, 397, 411, 413, 416, 418
THOMAS Jacques (*dir° RGR*) 57

THOREZ Maurice (*secr° gal PCF*) 147
THOUVENEL Dr (*commissaire-enquêteur*) 82, 148, 151
TILLON Charles (*ministre Air*) 144
TODT (Organisation) 28
TREFOUEL Jacques (*dir° Institut Pasteur, habitant Cély-en-Bière*) 350, 385, 390, 391
TRINCHET Henri (*journaliste « Le Monde »*) 384
TRUDAINE Daniel (*responsable des P&C sous Louis XV*) 23, 26, 115, 411
TRUILLE Jean (*Ch. Commerce Paris ?*) 67

VADECHARD (*habitant Morsang*) 80
VANEUFVILLE (*I-P&C - chef des STVP*) 30, 223, 226
VERDIER (*maire-adjoint L'Hajÿ-les-R.*) 136, 140
VERLOMME (*préfet 75*) 182
VIBERT (*chef STVP ?*) 76
VIDAL (*préfet 77*) 392

WARIN WEIL (*I-P&C retraité*) 385

INDEX THEMATIQUE

(en complément du « Sommaire »)

Achats de terrains (Arcueil) : 173, 174
agriculture : 48, 49, 267, 308, 309, 321, 322, 331, 334, 340, 343, 348, 374
aqueduc de la Vanne : 134, 199, 215
ARISO : 110, 244
Autoroute de l'Ouest : 37, 45, 75, 76, 221, 280

CARP / SARP : 27, 70, 76, 77, 82, 84, 85, 92, 95, 97, 99, 101, 102, 103, 104, 105, 113, 123, 125, 127, 128, 131, 133, 136, 138, 139, 140, 144, 181, 183, 203, 226

carrières : 52, 53, 155, 157, 232, 256, 360
châteaux : 50, 264, 266, 269, 270, 275, 276, 339, 340
chemin de fer : 319

« **ligne de Sceaux :** 226, 227, 234, 242, 254, 257, 310

« **grande Ceinture :** 287, 288

« **Paris-Orléans :** 319

« **Corbeil-Malesherbes :** 318

Cité Universitaire : 131, 152, 181, 221, 222, 223, 224, 229

comptages de 1935 : 73, 109

contournement de Corbeil : 86, 87, 89, 90, 327

Desserte ferroviaire d'Orly : 118, 119, 120, 237

dévaluation de 1936 : 56

déviations de Longjumeau : 112, 113

déviations RN 20 et RN 7 : 64

déviations de la RN 7 à Orly : 115

Eaux et Forêts : 361, 366, 377, 378, 401, 403

estimations Domaines : 203, 212, 302, 304, 320, 419

EUP 1936 : 45 à 56

EUP 1951 : 79 à 84

EUP 1956 : 368 à 378

évacuation de Paris : 62

FSIR : 247, 259, 261

Guerre froide : 141

Halles de Rungis : 121

hôpital-hospice de Bicêtre : 96, 97

Industries à Arcueil : 157

insalubrité à Arcueil : 158, 164, 182

Jardins ouvriers / maraîchers (Arcueil – Gentilly) :

153, 154, 155, 159

Lotissements : 46, 50, 264, 275, 279, 292

OPI-HLM Arcueil-Gentilly : 166, 167, 168, 169, 181, 183, 184, 186, 189, 193, 204, 214, 224, 225

Orly (aéroport) : 69, 71, 138, 140, 212, 224, 225, 229, 253, 264
Péage : 326, 327, 412, 413, 414

Péages : 326, 327, 412, 413, 414

plan décennal d'équipement (Vichy) : 64, 65

plan Marquet : 37, 39

plan Prost (PARP) : 35, 37

prévisions de trafic : 73, 418

programme Lévêque : 73

« **Question des autoroutes** » : 24

Raccordements en Seine-et-Oise : 78, 79

recentrement d'Arcueil : 156

Républicain (Le) : 306, 313

réservoirs des VdL (L'Hay-les-R.) : 149

RGR (Revue Générale des Routes) : 24

RN 7 (saturation en Seine-et-Marne) : 88

SEANF (Autoroute du Nord) : 71, 72, 109

Service ordinaire : 27, 75

sources : 271, 277, 278

SSA : 26

stade d'Arcueil : 130, 138, 155, 157, 159, 174, 191, 201, 203

syndicats : 408

Touring-Club de France (TCF) : 245, 246, 339, 345, 361, 368/371, 377, 384

technocrates de Vichy : 68

terrassment : 286, 311, 312, 314, 315, 316, 344, 417

tuberculose : 97, 158, 276, 278, 280

Vals de Loire (VdL) (adductions d'eau des) : 43, 44, 76, 77, 149

vieillards : 186, 191, 199, 204, 281

Vieux Paris (commission du) : 281

