114 en perspective

La difficile genèse de l'Autoroute du Sud

par Jean-Luc France Barbou

Il y a cinquante ans, le 12 avril 1960, était inauguré le premier tronçon de l'Autoroute du Sud, entre Paris et Corbeil. C'était l'aboutissement d'un long processus, puisque le projet en avait été lancé en... 1934! Certes, il y avait eu entre-temps la Seconde Guerre mondiale: mais ce n'était pas la seule raison de cette durée inhabituelle. Nous allons évoquer ici ces trois décennies de controverses, de polémiques... et de retouches, à partir des archives de la Direction des Routes et du « Service Spécial des Autoroutes », conservées au Centre d'Archives Contemporaines à Fontainebleau. Le lecteur souhaitant en savoir davantage pourra se procurer l'ouvrage portant le même titre paru à l'été 2010 aux Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées.

La « question des autoroutes »

L'industrie automobile, qui naît en France à la fin du XIXè siècle, trouve un réseau routier alors en voie de déchéance, réservé au trafic hippomobile d'intérêt local : les transports à longue distance s'effectuent alors par chemin de fer, pour les hommes comme pour les marchandises. Cependant, des travaux d'adaptation (rectifications de tracés et de profils, élargissements, suppressions de passages à niveau, goudronnages...) donnent aux Français de l'entre-deux-guerres – et à leurs élus – le sentiment d'avoir « le plus beau réseau routier du monde ».

Au même moment, le concept autoroutier naît en Allemagne (1909, mais mise en service en 1921), aux USA (1914), et est théorisé en Italie : c'est au congrès de l'AIPCR¹, à Milan en 1926, que l'autoroute est définie comme une « route spéciale réservée aux automobiles, concédée par les pouvoirs publics, soumise à péage, fermée et

gardée aux extrémités, exempte de croisements à niveau et d'accès pour les riverains²».

Tandis que l'état mussolinien entame la réalisation d'un réseau interurbain, plusieurs projets sont présentés en France (ouest de Paris : 1927, Paris-Lille : 1929...). Au début de 1933, le CSTP³ examine même un projet de réseau national...

Autant de projets prématurés, d'autant plus que la situation financière du pays n'est pas brillante, comme le montrent ces déclarations ministérielles :

- « Il faudra y arriver un jour, mais pour le moment, grâce à l'amélioration sans cesse poursuivie de notre admirable réseau routier, ce serait du superflu que nos crédits ne nous permettent pas » (Gaston Gérard, septembre 1931).
- « Pas de routes de munificence, pas d'autoroutes ; il faut améliorer d'abord ce qui existe ; pour le reste, on verra plus tard » (Albert Bedouce, 1936).
- ¹ AIPCR: « Association Internationale permanente des Congrès de la Route », fondée en 1909, devenue aujourd'hui « Association mondiale de la route »
- ² Sur l'invention de l'autoroute, voir : G. Reverdy « Les routes de France du XX^è siècle Tome I ». Press des Ponts 2007 (p. 101/113, 137/144 notamment)
- ³ CSTP : Conseil Supérieur des Travaux Publics, en activité de 1917 à 1940



Le « Plan Prost » 22 mai 1938

De son côté, le Touring-Club (TCF), partenaire traditionnel des Ponts et Chaussées dans l'amélioration du réseau routier, proclame son indifférence : « L'autoroute n'intéresse pas le tourisme »...

A partir de 1937, l'Allemagne hitlérienne met en chantier le vaste projet autoroutier conçu sous la République de Weimar (1929) : 7 000 km d'autoroutes, à raison de 1 000 km par an, et 250 000 hommes mobilisés.

Cet effort gigantesque n'est pas sans inquiéter le monde politique français, ainsi que le montrent les débats de janvier 1937 à la Chambre : « L'Allemagne construit un réseau formidable d'autoroutes qui, il faut bien le craindre, n'est pas destiné à la seule satisfaction de son trafic en temps de paix⁴ ». Mais la nécessité de l'imiter ne s'impose pas pour autant : « Le réseau français est suffisamment dense pour rendre superflue la création d'un réseau complet d'autoroutes ».

Malgré l'ouverture du chantier de l'Autoroute de l'Ouest et l'étude très avancée de l'Autoroute du Sud (voir plus loin), la « question des autoroutes » reste pendante lorsque survient la guerre et aura encore de beaux jours devant elle une fois la paix revenue : les autoroutes sont-elles indispensables et facteurs de développement, ou bien inutiles et ruineuses, compte tenu de l'« excellent réseau routier » disponible, et des possibilités financières du pays ?

« L'autoroute contre le chômage »

En mai 1934 est présenté le « Projet d'Aménagement de la Région Parisienne » (PARP), communément appelé « Plan Prost » : c'est le premier plan intéressant toute la région parisienne. Il prévoit un réseau de « cinq radiales nouvelles », rejoignant les routes nationales en grande banlieue, et reliées par une « rocade forestière ».

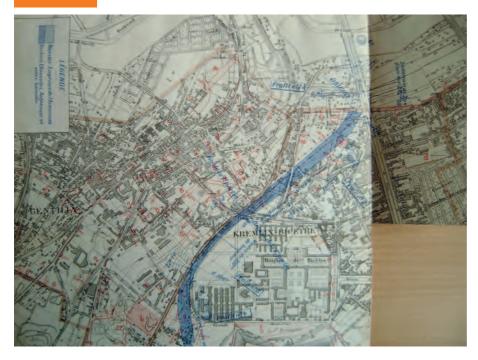
Au même moment, le ministre du Travail Adrien Marquet lance un « Programme de Grands Travaux contre le chômage ». La liste en est arrêtée en juillet 1934 : elle comprend les autoroutes de l'Ouest, du Sud, et vers Le Bourget (voir plan ci-dessus). Le financement est prévu au moyen des disponibilités des Caisses d'Assurances Sociales et des dispositions sont prises afin d'accélérer les procédures, ce qui permet au chantier de l'Autoroute de l'Ouest d'être ouvert dès l'année suivante.

En ce qui concerne l'Autoroute du Sud, prise en charge par les Ponts et Chaussées de la Seine et de la Seine-et-Oise, le projet est examiné par le CGPC⁶ en octobre 1935 : l'autoroute part de la Porte d'Italie, sur la RN 7, contourne l'hôpital de Bicêtre, puis se dirige plein sud, à égale distance des RN 20 et 7, à travers le plateau encore rural (Villejuif-Morangis). Après la délicate traversée de la vallée de l'Orge, elle traverse le

⁴ RGR février 1937 p. 30/32

⁵ Son tracé est alors entièrement en Seine-et-Oise, et un seul ingénieur (Michel de Buffévent) en a donc la responsabi-lité. De plus, il traverse essentiellement des forêts domaniales (parc de Saint-Cloud et forêt de Marly).

⁶ CGPC : Conseil Général des Ponts et Chaussées.



Le départ du tracé de 1935 en proche banlieue (à droite, la RN 7). En haut, le trait jaune est la limite de Paris (au-dessus) ; en-dessous, Gentilly et le Kremlin-Bicêtre (limites en brun). Extrait du dossier d'EUP 1936 (original au 1/20 000e) P&C 75



La partie Sud du tracé de 1935, avec les deux branches. Plan d'ensemble au $1/50\,000^\circ$ P&C 78–7.09.35

n°8 été 2010 | « pour mémoire »

nouveau lotissement de Sainte-Genevièvedes-Bois et se divise en deux branches, l'une rejoignant la RN 20 au sud d'Arpajon, l'autre la RN 7 au sud de Corbeil (dispositions identiques à celles de l'Autoroute de l'Ouest).

Ce projet est pris en considération dès novembre 1935, pour un montant de 243 millions de francs. L'EUP a lieu en maijuin 1936 et ne soulève guère de protestations (excepté la famille Panhard, propriétaire foncier au Coudray-Montceaux, et plusieurs briqueteries sur le plateau de Villejuif). En juin 1937, le Conseil d'État examine un projet de décret d'Utilité Publique pour un montant réévalué à... 330 millions: effet de l'inflation et des difficultés financières du moment. Tandis que les services

CM DE FRESNES

SECTION

TE DE CHEVILLY

L'échangeur de Fresnes (le Nord est à gauche). Détail du plan d'exécution (1936).

ordinaires des Ponts et Chaussées poursuivent l'étude du projet (jusqu'aux états parcellaires et plans d'exécution !), le ministre des Finances, arguant de l'absence de financement, bloque la procédure de DUP (février 1938).

L'Autoroute du Sud ne figure plus au « Plan

Décennal d'Équipement » du gouvernement de Vichy (mai 1942), qui décide la construction de déviations sur les deux RN (Longjumeau, Arpajon; Ris-Orangis, Corbeil...): ainsi, l'autoroute n'est plus nécessaire.

Initié en tant que cause d'intérêt national (la lutte contre le chômage) et doté de crédits en conséquence, ce premier projet, dont le dossier technique a été conduit très en avant (voir le document ci-dessus), n'a guère tardé à « battre de l'aile » du fait des difficultés financières de la France dans la seconde moitié des années 30, et qui culminent au moment du Front Populaire. Son abandon définitif par le gouvernement de Vichy est le résultat prévisible de plusieurs années d'atermoiement. Mais, dans l'ombre, la réflexion se poursuit, et un nouveau projet assez différent ressurgira après la guerre.

L'autoroute des Trente Glorieuses

En 1942 est créé auprès de la direction des Routes un « Service d'Étude de l'Autoroute du Nord de la France » (SEANF) « avec les encouragements, pour ne pas dire plus, des autorités allemandes, (qui) avaient exigé cette voie nouvelle pour relier Paris aux Autobahnen en passant par la Belgique⁷ ». C'est à lui que, paradoxalement, sera confiée après-guerre la conception de l'Autoroute du Sud : et c'est là l'embryon du futur « Service Spécial des Autoroutes » (SSA).

En novembre de cette même année, la Chambre de Commerce de Paris adopte un rapport sur les « Futures autostrades en France » ; on peut y lire : « Dès la fin des hostilités (...) certaines amorces d'autostrades pourraient être entreprises à la sortie des grandes villes, surtout de Paris, sur une distance relativement

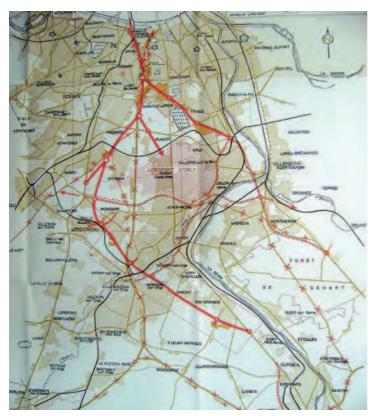
⁷ Charles Rickard Les autoroutes Que sais-je? - PUF 1984 (p. 31).

courte ; les aérodromes devraient être immédiatement reliés aux grandes agglomérations voisines ».

De fait, deux ans plus tard, le gouvernement provisoire décide la création d'un aéroport d'importance mondiale à Orly, qui sera relié à Paris par une autoroute... C'est la résurrection du projet d'Autoroute du Sud.

Dès 1947, bénéficiant des réflexions menées sous l'Occupation, le nouveau tracé est défini : partant du « nouveau boulevard périphérique de Paris ⁸ », à Gentilly, le tronc commun traverse la vallée

de la Bièvre à Arcueil⁹ et se divise en plusieurs branches : la première, dite « branche RN 5», contourne Thiais et Choisy-le-Roi, et rejoint la RN 5 après Montgeron (elle ne sera pas réalisée) ; la deuxième est la « branche d'Orly », dont la partie finale est confiée à Aéroports de Paris ; la troisième rejoint la RN 20 au Nord de Longjumeau ; enfin, la « branche RN 7 », qui à l'origine n'est qu'une des branches du projet global, rejoint cette RN entre Ris-Orangis et Evry-Petit-Bourg, après « un grand arc de contournement routier autour de l'aérodrome d'Orly¹⁰ ».



En rouge : le tracé de l'Autoroute du Sud décidé en décembre 1952. Remarquer la « branche RN 5 », non réalisée, la jonction avec la RN 7 au Sud de Ris-Orangis, et la déviation de Corbeil. Tracé brun, rayé de croix rouges : l'ancien tracé de 1935, ainsi que plusieurs axes prévus au PARP et supprimés en 1952. Extrait du plan au 1/50000° (origine : SARP) – Dossier : Modification du PARP (décembre 1952)

⁸ Compte-rendu de la réunion MTP/MRU du 10 avril 1947, en présence de André Prothin, directeur général de l'Urbanisme, des deux ICPC concernés, de Pierre Moch, chef du SEANF, et des représentants des STVP (Ville de Paris)

⁹ À la demande du SARP (Service d'Aménagement de la Région Parisienne), l'emprise du tracé abandonné vers la porte d'Italie est conservé, ce qui permettra la construction de l'A6-B autour de 1070

¹⁰ Étude de P. Moch du 12 septembre 1947.

Les études relatives à ce tracé reposent sur les chiffres du trafic de... 1935 ! Cependant, « le problème de l'Autoroute du Sud doit être étudié en fonction de l'intensité de la circulation future. Nous estimons que celle-ci pourrait dans un temps relativement court – une vingtaine d'années - et la prospérité économique aidant, atteindre un chiffre global triple de celui de 1935, ce qui donnerait encore une densité de véhicules très inférieure à celle des Etats-Unis en 1939 11 ».

On juge de l'approximation des estimations, et de la difficulté, en 1947, à tabler sur une future « prospérité » que rien ne laisse encore présager... Pourtant, dès 1950 et la suppression des restrictions, celle-ci se profile effectivement, et l'on commencera à craindre que les prévisions de trafic ne soient rapidement dépassées.

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

Quoi qu'il en soit, dans son AVP du 31 janvier 1949, le chef du SSA, Pierre Moch¹² se montre très optimiste quant à la réalisation du projet, dont le financement est d'ores et déjà prévu jusqu'à son achèvement... en 1956?

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

La démolition de 160 logements, dont une centaine sur Arcueil, est pourtant nécessaire... En septembre 1951, l'EUP donne lieu à 6 216 observations, dont 4 127 à Arcueil (sous forme de pétitions) et 1917 à Gentilly! Quatre conseil municipaux (communistes) expriment leur hostilité au projet. Les deux commissaires-enquêteurs déclarent pourtant l'autoroute indispensable ; de plus, « elle constituera un vaste espace découvert, une réserve permanente d'air, un double ruban de verdure... ». Mais l'administration doit organiser au plus vite le relogement des expulsés : « Il ne serait pas acceptable que l'amélioration de la circulation ait une contre-partie anti-sociale ».

Le décret modifiant le PARP, et approuvant par là-même le nouveau tracé de l'autoroute, est signé par Antoine Pinay le 19 décembre 1952.

Cependant, dès 1953, l'ICPC de Seine-et-Marne Arribehaute propose l'incorporation à l'autoroute de la « déviation de Corbeil », en vue d'un prolongement ultérieur vers Fontainebleau (voire un jour, vers Lyon ?). Ce qui est accepté par le ministre en décembre 1954 : une retouche apparemment mineure, mais qui atteste la mutation de l'« autoroute de dégagement » en future « autoroute de liaison ».

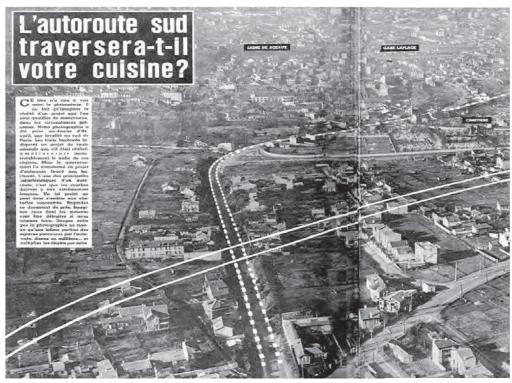
¹¹ Étude de P. Moch du

¹² Qui deviendra Pierre Mothe en 1954.

A travers la « banlieue rouge »

La délicate traversée de la vallée de la Bièvre est prévue en empruntant au maximum les espaces encore non-bâtis : jardins ouvriers ou maraîchers, décharges, carrières en exploitation ou remblayées, stade... Mais Arcueil est aussi une des communes les plus pauvres de la banlieue parisienne ; l'habitat y est le plus souvent « de type pavillonnaire inférieur », c'est-à-dire constitué de « bicoques » ou de bâtisses insalubres, avec de nombreuses « annexes », également habitées ; et l'autoroute condamne une centaine de ces habitations, en pleine « crise du logement »...

Le 9 mai 1950, le conseil municipal d'Arcueil se prononce à l'unanimité contre le projet, et demande son report au niveau de la RN 186. Les Ponts et Chaussées fournissent des assurances concernant le remplacement du stade, et surtout le relogement des expulsés : « (Pour Arcueil), l'autoroute présente plus d'avantages que d'inconvénients 13 ». Ce qui ne rassure guère les élus, en majorité communistes, qui obtiennent le soutien des communes voisines et entament une campagne virulente, par articles de presse, tracts et affichage, contre l'« autoroute de guerre », qui serait destinée à faciliter le transport des troupes américaines - et de leurs chars d'Orly à Paris : on est là dans les moments les plus tendus de la guerre froide.



Photomontage du magazine « Regards » (PCF) Décembre 1950. Photo aérienne au-dessus du « lotissement du Plateau », à Arcueil

¹³ Rapport de la sous-commission du SARP présidée par de Segogne (1950).

Cet « argument stratégique » est abandonné dès l'année suivante, et le combat cependant des élus va se déplacer sur le terrain de la défense des expulsés : leur relogement serat-il vraiment pris en charge par l'État ? Celui-ci y est tenu par la loi ; mais la « libération des emprises » conditionne également l'ouverture du chantier.

Dès 1951, les Ponts et Chaussées se déclarent prêts à prendre en charge le relogement sur les crédits de l'autoroute, et la commune d'Arcueil, bien obligée maintenant d'admettre que « l'autoroute se fera », à faire assurer la construction de logements par l'OPI-HLM, en surplus des énormes besoins pré-existants (1 000 logements). Une enquête permet d'affiner les besoins liés à l'autoroute : 83 maisons seront expropriées, et « un certain nombre » d'annexes. L'exproprié ne demandant pas son relogement recevra le double d'une personne à reloger.

En décembre 1952, les élus d'Arcueil - menés par Émile Bougard, adjoint - suscitent la création d'un « Syndicat de Défense des Expropriés », dont le maire est président, et mettent en place une assistance juridique. Le but du syndicat est d'obtenir « l'équivalence de ce que les expropriés auront perdu ». Il invite à ses assemblées les parlementaires de tous bords ; peu se déplacent. Les interventions des personnes âgées aux maigres retraites sont particulièrement poignantes.

C'est seulement en mars 1954 que sont fixées les indemnités d'expropriation. Des voix unanimes s'élèvent contre la faiblesse des indemnisations ; de tous côtés, le « caractère inhumain de l'Administration », et même son « acharnement contre Arcueil » sont mis en cause...

Au même moment, les Ponts et Chaussées acquièrent un terrain pour y construire une cen-

taine de logements destinés aux « expulsés de l'autoroute » ; ce qui ne sera réalisé qu'en 1958.

Ces difficultés du relogement, ainsi que celles, très techniques, liées à la construction du viaduc enjambant le fond de vallée et à la mise au point du système – très complexe - de raccordement au boulevard périphérique, font que ce tout premier secteur de l'Autoroute du Sud ne sera terminé qu'à la fin de 1959.

Finalement, il semble que les élus aient apprécié la collaboration des services des Ponts et Chaussées et qu'ils aient reconnu que le nécessaire a été fait pour répondre aux obligations légales du relogement.

La pénétrante oubliée

Le choix d'un départ de l'autoroute au niveau de Gentilly est dû à deux raisons essentielles :

- ★ la présence de jardins ouvriers sur 17 hectares, « Le Chaperon Vert », au pied de la chapelle de la Cité Universitaire ; mais ces terrains sont convoités justement par celleci, qui souhaitait s'y étendre, et aussi par l'OPI-HLM qui envisageait d'y construire 1 600 logements,
- ★ l'idée d'un prolongement de l'autoroute, en application de cet axiome alors communément accepté : « Il faut faire pénétrer l'autoroute dans Paris, car la majeure partie de la circulation est en direction du centre de Paris * ».

C'est pourquoi le SSA envisage un souterrain passant sous la Cité Universitaire, débouchant au milieu du Parc Montsouris, et prolongé par un viaduc au-dessus de l'avenue du même nom (aujourd'hui avenue René Coty) : c'est la « pénétrante Denfert-Rochereau ».

Lorsqu'en 1953 ce projet est connu de la

presse, et donc du public, les protestations se multiplient, au nom de la défense du Patrimoine, des espaces verts et de la tranquillité des riverains. Les STVP¹⁵, en charge du dossier, commencent déjà à mettre d'autres solutions à l'étude.

Le 1er juillet 1954, le Conseil Municipal de Paris, à l'instigation de Édouard Frédéric-Dupont, très actif dans ce combat, « condamne les projets conduisant à une pénétration de l'Autoroute du Sud dans Paris » et demande la construction d'une « autoroute périphérique ». Malgré le soutien à la pénétrante de divers organismes (TCF, CCP, URF, AdP...), le SSA est conduit à étudier, en solution de repli, un renforcement du raccordement au boulevard périphérique.

Une réunion décisive a lieu en mai 1956 en présence du ministre des TP¹⁶, qui persiste à « estimer indispensable la pénétration dans la ville », et accepte la prise en charge financière par l'État de l'ensemble du projet : les STVP sont chargés d'étudier plusieurs « variantes ». L'une d'elles, accolée à la ligne de Sceaux et descendant sur la place Denfert-Rochereau à l'emplacement de la gare, est enfin acceptée par le conseil municipal en mars 1957. Mais les difficultés financières du gouvernement Mollet conduisent alors à « différer jusqu'à nouvel ordre le lancement de toute opération nouvelle » : on se contentera donc de « réserver » l'entrée du souterrain...

C'est en fait le point final à ce projet de « pénétrante », pourtant jugé indispensable par les responsables et les concepteurs de l'Autoroute du Sud, et justification majeure de son point de départ à Gentilly. Porté à bout de bras par le SSA, il doit affronter l'opposition des habitants du « bon » XIV^e arrondissement, bien relayés au niveau du Conseil Municipal de Paris : on peut cependant s'étonner que



Schéma du viaduc au-dessus de l'avenue du Parc Montsouris. Études STVP - 1954

la défense de la grande pelouse du Parc Montsouris n'ait pas alors suscité la même unanimité.

L'entrée du souterrain ayant été réservée, on eût sans doute pu, quelques années plus tard, entamer les travaux : mais la nécessité de la « pénétrante » n'était sans doute plus aussi évidente...

Entre parcs et châteaux, de Chilly-Mazarin à Savigny-sur-Orge

Après la traversée du plateau agricole, l'Autoroute du Sud (version 1952) retrouve à partir de Chilly-Mazarin et la vallée de l'Yvette une zone où se mêlent lotissements récents et anciens parcs aristocratiques.

★ A Chilly-Mazarin, le passage de l'autoroute est prévu sur une pièce d'eau agrémentée d'un « nymphée », vestiges de l'ancien parc du château : ce qui provoque l'intervention de l'architecte des Bâtiments de France, en juin 1951. Moch étudie alors une modification du tracé, avec allongement de 135 m : d'où supplément

¹⁵ Services Techniques de la Ville de Paris.

¹⁶ C'est alors Auguste Pinton

En rouge : le tracé originel, prévu sur la pièce d'eau (« Etg ») de l'ancien parc. En bleu, à gauche : la « variante » imposée par l'ABF, contournant la pièce d'eau : remarquer le « coude » plus prononcé. En bas à gauche : le chemin de fer de la Grande Ceinture - Transversalement : la ligne de l'Arpajonnais, très sinueuse, déferrée en 1936. A gauche, la RN 20. Document de travail d'origine SSA, sur fond de carte SCA au 1/10 000° (années



de coût. Il préconise donc fortement le maintien du tracé originel. Mais l'ABF entame une procédure en vue de la protection du site. Malgré les arguments économiques présentés par Moch, l'ABF reçoit le soutien de la Commission Supérieure des Sites et du Conseil d'État. L'ensemble des vestiges du parc est classé en août 1953... et le tracé de l'autoroute modifié en conséquence! Affrontement entre services de l'État, largement ignoré des élus et des habitants: aucune mention au niveau du Conseil Municipal de Chilly-Mazarin.





★ Le domaine de Sillery, sur Épinay-sur-Orge, appartient à une fondation franco-britannique et héberge alors un « préventorium ».

Les toutes premières études du tracé (47/50) prévoient le passage de l'autoroute à travers le parc. Sur l'intervention du Conseil d'Administration de la fondation, appuyé par le ministère de la Santé, le tracé est décalé légèrement ; mais les craintes subsistent en ce qui concerne les pollutions sonore et olfactive, les menaces sur les sources, bref, le maintien du préventorium... Il semble que la quasi-disparition de la tuberculose ait fini par régler le problème...

★ A Savigny, l'autoroute rencontre deux lignes de chemin de fer, au confluent de l'Yvette et de l'Orge, et doit contourner le lotissement du Plateau : passage hautement délicat... En 1950, le SSA choisit le tracé le plus rectiligne, à travers le parc du château de Grand-Vaux, ce qui nécessite un important terrassement. La création de l'échangeur est décidée selon des normes larges, incluant la déviation du CD25. Si la plupart des maisons proches sont maintenues, elles perdent l'essentiel de leurs terrains¹⁷; le coût des expropriations est ainsi limité au plus juste. 22 maisons cependant sont expropriées sur Savigny, de la cabane en bois à la villa en meulière, ainsi qu'un petit hôtel-restaurant : les documents exploités permettent d'en avoir des descriptions précises. En ce qui concerne le château de Grand-Vaux, dont le parc va être défiguré, la commune de Savigny envisage d'abord de l'acquérir pour un prix symbolique, dans le cadre d'une opération immobilière. Après un défilé d'intermédiaires, le château est finalement détruit (été 1958) et le parc laisse la place à deux « résidences » comprenant au total plus de 1 000 logements.

¹⁷ notamment au 13 de la rue Aquette, celle appartenant au général Pennacchioni, père de l'écrivain Daniel Pennac

Paris-Corbeil : la réalisation

Le financement du projet est inscrit au premier plan du FSIR¹⁸ pour un montant de 9,5 milliards de francs, la tranche finale étant prévue en 1956.



Le terrassement au tractopull RGR - Juillet 1955 (DR)

Quelques travaux peuvent être lancés dès 1953 dans la zone encore rurale de la Seine ; mais les lenteurs des expropriations en zone urbaine et du relogement, ainsi que les difficultés techniques (ouvrages d'art, terrassements en terrains instables...) font que le calendrier initial va être largement dépassé.

En février 1956, Mothe fournit une « situation » à la DR :

- ★ de Paris à Arcueil: toutes les acquisitions sont terminées, mais l'essentiel reste à faire: accès à Paris (pénétrante?), raccordement au futur boulevard périphérique, démolitions après relogement des habitants, viaduc sur la Bièvre... c'est là le secteur le moins avancé,
- ★ entre Arcueil et Rungis : 15 ouvrages d'art sont terminés, 4 restent à construire ; les terrassements seront achevés fin 1956,
- ★ de Rungis à Viry-Châtillon : toutes les acquisitions sont effectuées, et trois

ouvrages d'art sont en cours d'exécution. Les treize autres, ainsi que les terrassements, sont prévus pour 1957,

★ entre Viry-Châtillon et la RN 7 : rien n'est engagé.

A la fin de 1957, le montant prévisionnel des travaux est porté à 13,2 milliards, et leur achèvement est prévu pour la fin de l'année 1959.

Sur Arcueil, la « libération des emprises » n'est effective que depuis peu et les travaux peuvent enfin commencer ; le viaduc sur la Bièvre, autre « pomme de discorde » avec les élus, est alors adjugé.

En Seine-et-Oise, où les travaux sont supervisés par Georges Reverdy, ingénieur d'arrondissement à Corbeil, les raisons du retard 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'Ormoy) ; d'où des travaux de drainage imprévus et des « effondrements généralisés de talus en déblais dans l'argile verte », sources d'importants dépassements financiers.

L'inauguration du premier tronçon de l'Autoroute du Sud a finalement lieu le 12 avril 1960, en présence de Robert Buron, ministre des Travaux Publics, et de l'ensemble des techniciens et personnalités ayant, de près ou de loin, contribué à « cette réalisation qui honore l'Administration des Travaux Publics et le Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées 19.

¹⁸ FSIR : Fonds Spécial d'Investissement Routier, créé par la loi du 30 décembre 1951, alimenté par les taxes sur les carburants (et supprimé en 1981)

¹⁹ Extrait de la lettre de félicitations envoyée par le ministère

La traversée de Savigny et de la vallée de l'Orge(cliché Durandaud - 1957) 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.



PREMIER PAS SUR LE CHEMIN ENCHANTE
QUI MÈNERA LES PARISIENS VERS LE SOLEIL

Demain ouverture officielle
de l'autoroute SUD
et du boulevard périphérique

President de l'autoroute SUD
centile de l'autoroute SUD
et du boulevard périphérique

Cachan

President de l'autoroute Sud D

Resident de l'autoroute Sud D

La traversée de la vallée de l'Essonne (cliché Durandaud - 1959)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.



L'Aurore - 11 avril 1960

Corbeil - Ury : à travers la forêt de Fontainebleau

Le prolongement vers Fontainebleau est envisagé dès 1953 : il doit rejoindre la RN 837 à proximité du hameau de Macherin (commune de Saint-Martin-en-Bière). Cette formule risque de perturber des villages résidentiels et d'amener tout le trafic au cœur de la forêt où la voirie préexistante devra être adaptée en conséquence.

L'association « Les Amis de la Forêt de Fontainebleau », alors présidée par André Billy (écrivain académicien Goncourt), s'élève aussitôt contre ce projet et propose une variante par l'Est de Fontainebleau ; elle reçoit le soutien de plusieurs autres associations.

A l'issue de l'EUP de mars 1957, suivant les recommandations du préfet de Seine-et-Marne, les Ponts et Chaussées acceptent une modification importante de leur projet : une « liaison autoroutière » rejoindra la RN 7 à Chailly-en-Bière, à l'entrée de la forêt. Ce qui entraîne le passage de l'autoroute à travers les terres du marquis de Ganay (châteaux de Courances et Fleury-en-Bière), lequel fait intervenir – en vain - ses nombreuses relations.

Le tronçon Corbeil-Chailly, voie directe vers Fontainebleau, d'une construction facile, est mis en service en décembre 1962²⁰.

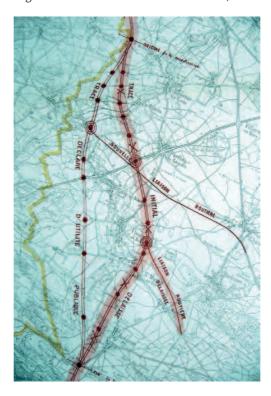
Afin de rassurer les « Amis de la Forêt » et leurs alliés, le SSA décide que l'autoroute devra « enjamber la forêt » ; ils mettent donc à l'étude et soumettent à l'EUP le tronçon global « Corbeil-Nemours », sans aucun

accès à la forêt. Celui-ci est approuvé en septembre 1956.

Précaution supplémentaire : le tracé ne touche pas à la forêt domaniale (sauf sur 200 m), mais traverse le « massif des Trois Pignons », non domanial²¹, au boisement alors défectueux, en partie occupé par l'Armée...

Ceci ne satisfait pas « Les « Amis de la Forêt », qui proposent un tracé alternatif, empruntant le plateau entre les vallées de l'Essonne et de l'École. Mais ce tracé, plus long de 9 km environ, est écarté a priori par le SSA.

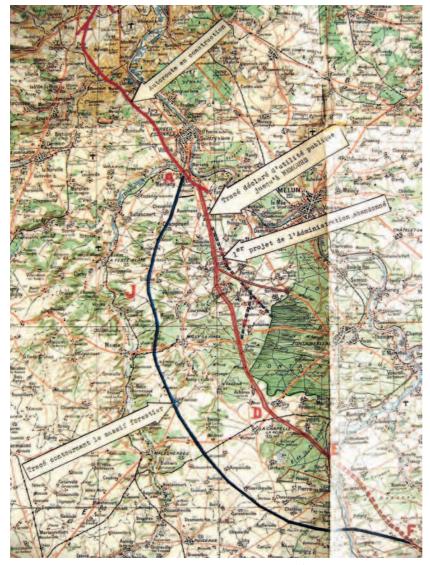
Les « Amis de la Forêt » - dont le secrétaire, Henry Flon, multiplie les interventions - reçoivent cependant le soutien de la plupart des organismes et associations naturalistes, dont



L'ancien et le nouveau tracés(fond de carte : IGN 1/50 000°)La « bretelle de Chailly », à la demande des cultivateurs de cette commune, sera décalée à équidistance de Barbizon.

²⁰ Sur la seule initiative de l'ICPC de Seine-et-Marne, Pierre Arribehaute, la « bretelle de Chailly » est construite en 2 x 2 voies.

²¹ Il sera acquis par l'État entre 1966 et 1979.



Double trait rouge : le tracé P&C à travers le massif des Trois Pignons (et écornant la forêt domaniale, vert foncé). Trait continu bleu : le tracé proposé par les « Amis de la Forêt », par le plateau entre les vallées de l'Essonne, à gauche, et de l'École, à droite. Remarquer, en pointillé, l'ancien tracé vers Macherin, et le futur prolongement vers Lyon.Fond de carte : Michelin 1/200000°

l'Académie des Sciences ; de leur côté, les Ponts et Chaussées sollicitent celui du TCF qui le leur accorde sous réserve d'une traversée « d'un seul élan » de la forêt. L'EUP, en mars 1957, confirme les positions respectives. Mais les Ponts et Chaussées doivent encore affronter l'opposition des Eaux et Forêts, qui considèrent le massif dans son intégralité, et du secrétaire d'État aux Beaux-Arts (Commission Supérieure des Sites). Les Eaux et Forêts présentent un tracé intermédiaire, contournant le massif par la vallée de l'École; mais le tracé proposé par les Ponts et Chaussées est déclaré d'Utilité Publique par décret du 3 octobre 1958.

Ses adversaires ne désarment pas pour autant : l'Académie des Sciences nomme une commission d'étude présidée par le grand ingénieur Albert Caquot : sans résultat. Par ailleurs, le nouveau gouvernement semble décidé à consacrer des moyens à la construction d'autoroutes.

Mais en novembre 1959, l'Institut de France, unanime, se prononce solennellement contre la traversée de la forêt, et en appelle au Général de Gaulle : ce qui crée un vent de panique du côté des Ponts et Chaussées, qui doivent justifier leur choix, mais aussi envisager une éventuelle solution de repli, au cas où... Fort heureusement, « le Général est pressé » et n'empêchera pas le projet des Ponts et Chaussées.

En 1961, les opérations foncières commencent... mais les Ponts et Chaussées devront encore affronter les Eaux et Forêts – à cause des 200 m en forêt domaniale –, et surtout l'ensemble du monde sportif et de plein-air, y compris son ministère. Ce baroud d'honneur restera sans effet.

Enfin, contrairement aux engagements, mais à la demande du préfet de Seine-et-Marne – et après mûre réflexion –, une sortie est décidée à Ury. Ce nouveau tronçon est ouvert le 23 mai 1964.

Conclusion

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, et parfois faire « la part du feu » ; ils ont dû réaliser en plusieurs endroits quelques prouesses techniques rendues possibles grâce au savoir-faire des grandes entreprises adjudicataires...et à leur matériel américain. Ils ont par ailleurs mis à profit une étonnante stabilité des personnels, s'exprimant en décennies, et contrastant fortement avec l'instabilité ministérielle de la IVè république.

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! 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 n'ont comme références 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 francs de 1949 - comprenant des travaux qui ne seront pas réalisés - deviennent 13,2 milliards en novembre 1957, et finalement 18,9 milliards d'anciens francs en 1960 (soit 271 millions d'euros²²). 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, répétons-le, les Français n'ont pas encore vraiment 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, du fait 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 sera fortement liée à l'automobile, et de façon générale, aux transports routiers.

Projet d'importance nationale, surtout à partir du moment où elle apparaît 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.

Retracer sa conception et sa réalisation nous permet de traverser la France frileuse et en même temps modernisatrice des années 30, Vichy, la Libération et la Reconstruction, et enfin le début des Trente Glorieuses ; trois décennies qui voient la disparition du transport hippomobile, la stagnation du chemin de fer, et le triomphe de l'automobile, acquis dans les années 60 : l'autoroute arrive à point.

²² Tableau d'équivalence INSEE.