

LE DIFFICILE PASSAGE D'ARCUEIL

Le choix en 1947 d'une arrivée de l'Autoroute du Sud « *entre la Porte d'Orléans et la Porte d'Italie* », et de son prolongement jusqu'à la place Denfert-Rochereau (voir chapitre suivant) implique un tracé délicat à travers la proche banlieue Sud, du fait du relief – vallée de la Bièvre à franchir- mais surtout de l'urbanisation : c'est là la seule portion du tracé en secteur réellement urbanisé. Et c'est sur la commune d'Arcueil que se concentrent la plupart des difficultés.

Nous verrons d'abord comment a pu être arrêté un tracé précis, et le rôle des municipalités lors de cette étape décisive; puis nous dresserons un « état des lieux préalable » du secteur concerné par le passage de l'Autoroute du Sud ; dans le sous-chapitre suivant, nous examinerons le processus d'expropriation / relogement, en ces années marquées à la fois par la « guerre froide » et par la crise du logement.

A – A travers la « banlieue rouge »

a – Comment traverser Arcueil ?

A la fin de 1948, le tracé à travers Arcueil n'est pas encore arrêté. P. Moch, IC-SSA, dans une lettre⁵⁵ du 19 novembre à P. Gibel, chef du SARP, présente les différents tracés encore à l'étude (voir plan page suivante):

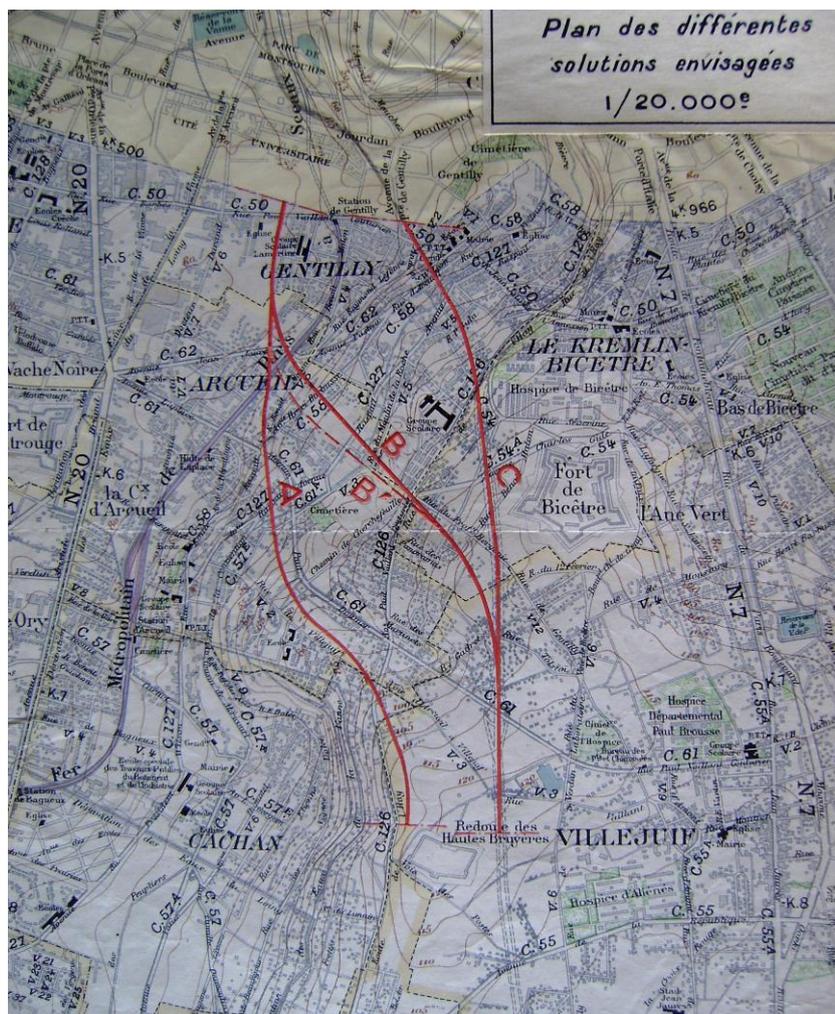
- tracé A : à l'Ouest du CD 61, arrivée à l'Ouest de la Redoute des Hautes-Bruyères ;

- tracé C : à l'Ouest de l'Hospice et du fort de Bicêtre, à l'Est de la Redoute des H-B (et donc, à partir de là, le tracé de 1935, figurant en pointillé sur le document 40 ; mais l'arrivée sur Paris est différente, puisque ce tracé C arrive porte de Gentilly et non porte d'Italie. Ce tracé eût entièrement épargné Arcueil, mais éventré le centre de Gentilly) :

- tracé B (et B') : « *bretelle utilisant des espaces non bâtis entre l'origine du tracé A et la fin du tracé C* ».

Après comparaison technique et financière de ces différents tracés, Moch se déclare partisan « *à tous points de vue* » du tracé A, et demande l'avis de Gibel. (sauf erreur, celui-ci n'est pas conservé au CAC).

⁵⁵ - AN-CAC 770633-46



Document 34
 « Etude sur l'Autoroute du Sud –
 12.09.1947 Plan des différentes
 solutions envisagées »
 Origine : SSA
 Fond de carte : SCA 1/20 000°
 AN-CAC 770633-44

Les trois tracés en rouge sont
 commentés dans le texte qui pré-
 cède.
 Remarquer l'importance des cour-
 bes de niveau de chaque côté de la
 vallée de la Bièvre.

Depuis 1935, la municipalité d'Arcueil est à majorité communiste ; le maire, Marius Sidobre, est en place de 1935 à 1964 (sauf 1939 à 1944).

La municipalité est informée de ces études au début de 1949. Le maire préside une « séance officielle du CM »⁵⁶ le 19 avril. Sur les 27 conseillers, 24 sont présents : les communistes, majoritaires, n'étant que 14, cette « réunion officielle » n'a donc rien de clandestin ou partisan. Marius Sidobre informe les conseillers que « cette séance est organisée pour l'examen de deux questions très importantes », et donne la parole à son adjoint Emile Bougard, qui mène les débats -le Maire n'interviendra plus. (Le style du compte-rendu est assez relâché, et reproduit sans doute, parfois, le langage effectivement tenu).

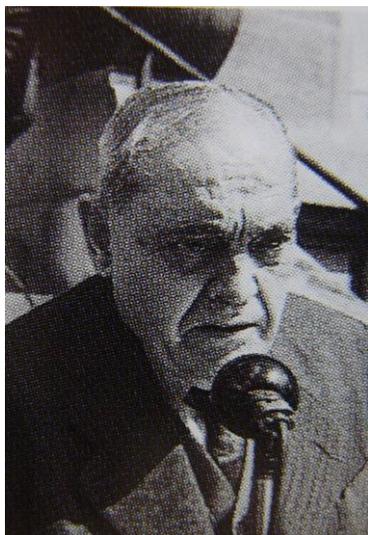
En préambule, Bougard indique que

« les représentants des ministères de la Reconstruction et des TP tiennent à ce que la discrétion la plus absolue soit observée. Il ne s'agit pas de choses définitives, mais d'informations qui permettront plus tard au CM de prendre position sur ces questions intéressant toute la banlieue sud ».

La première question est le « projet de construction d'autoroute ». Bougard rappelle que déjà avant-guerre, les élus d'Arcueil avaient demandé « l'éclatement

⁵⁶ - AM Arcueil 01-219

de l'autoroute » au niveau de la Redoute des Hautes-Bruyères et l'utilisation des routes départementales –n° 61, 126, 127 (voir document 34)- « *comme une patte d'oie* » jusqu'à Paris. Ce qui, à l'époque –selon lui- avait été admis.



Document 35
Marius Sidobre
(1883-1964)
maire d'Arcueil de
1935 à 1964
(OPI-HLM : 50 ans
d'engagement)



Document 36
Emile Bougard
(1903-1974)
maire-adjoint
d'Arcueil de 1945 à
1974
(OPI-HLM : 50 ans
d'engagement)

Or, les pouvoirs publics reprennent l'idée de « *créer une autoroute sans accès direct depuis la Redoute des Hautes-Bruyères jusque dans Paris* » : Bougard présente le plan des trois tracés envisagés, mais s'arrête principalement sur le tracé A, le tracé C ne concernant pas Arcueil : « *c'est le meilleur pour les P&C, parce que c'est la pente la plus régulière, et il ne démolit que 40 immeubles* ». Mais « *sous l'angle des administrateurs communaux, il n'en est pas de même : il coupe très exactement Arcueil en deux parties (...), la vie locale serait pratiquement inexistante (...)* » -et on est bien obligé de le reconnaître à l'examen du document 34. Quant au tracé B, « *il intéresserait moins la commune d'Arcueil car il coupe en deux le stade Louis Frébault. Un compromis pourrait à la rigueur être étudié, et nous conviendrait mieux* ».

C'est effectivement ce tracé B, par le stade d'Arcueil, qui sera retenu l'année suivante, du moins pour sa première partie : une inflexion à travers le quartier du Plateau⁵⁷ lui permettra de rejoindre le tracé A, au niveau de la Redoute des Hautes-Bruyères.

On s'aperçoit ici que dès 1949 les élus d'Arcueil s'attendent au sacrifice de leur stade, mais l'opposition au projet d'autoroute n'est pas, à cette étape du processus, virulente : « *intéresserait moins* », « *conviendrait mieux* »... il est même question de « *compromis* » possible. Un langage conciliant... pour l'instant..

Dans la discussion qui suit, lors de laquelle les conseillers énoncent davantage de considérations sur l'utilité de l'autoroute que sur les inévitables démolitions, Bougard met en garde sur les conséquences du choix du tracé :

« *Si nous avons à nous prononcer, nous choisirons le projet B, c'est*

⁵⁷ - sur le document 34, c'est le triangle compris entre le « Chemin du Cherchefeuille », le CD 61 et le CD 126.

celui qui sacrifie le moins à Arcueil(...). Il ne faut pas choisir les yeux fermés car les membres du CM prennent une sérieuse responsabilité envers les habitants d'Arcueil. Il ne faut pas perdre de vue que les habitants riverains de l'autoroute ne pourront pas ouvrir leurs fenêtres ».

Certes, mais est-ce bien là la nuisance essentielle ? Il est certain qu'en 1949, faute d'avoir pu auparavant emprunter une autoroute et hors de capacité d'imaginer le futur développement de l'automobile, les élus n'ont pas une idée exacte des contraintes que l'autoroute apportera. Bougard conclut : *« Il est probable que le CM aura à prendre ses décisions à ce sujet dans les mois qui suivent »* (dans ce cas de figure, le mot « décision » n'est sans doute pas approprié.)

La deuxième question à l'ordre du jour de cette « séance officielle » est la *« création d'une cité-jardins »*. C'est toujours Bougard qui mène les débats. Cette question est en fait liée à la première, puisqu'il s'agit de l'utilisation des terrains du Chaperon Vert que doit traverser l'autoroute (tracés A et B). Les communes d'Arcueil et Gentilly, sur lesquelles ils s'étendent, projettent d'édifier sur ces 15 hectares *« 800 logements, des marchés couverts, un centre social, un centre scolaire »*. (Le concept de « cité-jardins », d'origine britannique, est à la mode depuis l'entre-deux-guerres, et a été mis en réalisation notamment à Suresnes et Châtenay-Malabry).

Mais, au plus haut niveau de l'Etat, un autre usage est alors envisagé pour ces terrains si bien placés : c'est l'extension de la Cité Universitaire voisine, dont la construction a commencé dans les années 1920 sur l'emplacement des fortifications de Paris et de leur « zone non aedificandi », et sans doute déjà à l'étroit (voir p. 219/220 le CR de la réunion du 2 mars 1949 –au même moment, donc avec Raoul Dautry, président de la Cité U.). Bougard rappelle que celle-ci aurait pu trouver des terrains à l'emplacement de la « zone », puis du fort de Montrouge, et maintient le projet d'HLM sur le Chaperon Vert : *« C'est une question d'avenir pour la commune, et c'est aussi une question d'autonomie communale encore une fois violée »*.

Ces trois tracés A, B (et B') et C sont bien entendu connus des services de l'Urbanisme⁵⁸, dépendant du MRU, qui accordent les autorisations de construire, et qui, pour l'instant, sont amenés à les refuser sur les emprises des trois tracés potentiels. Ils souhaitent donc qu'un choix définitif soit fait rapidement. C'est le sens de la note⁵⁹ du SARP (dépendant également du MRU) à l'IC-75, en date du 14 juin 1949. Le ton en est pressant :

“Le tracé de l'Auto-Route Sud comporte plusieurs projets actuellement à l'étude dans vos Services.

Etant donné l'incertitude actuelle quant à la prise en considération du tracé définitif, je suis amené à prendre un grand nombre d'arrêtés por-

⁵⁸ C'est seulement en 1966, à l'initiative d'Edgard Pisani, que fusionnent les ministères des TP et du Logement, donnant naissance au grand ministère « de l'Equipement »

⁵⁹ - AN-CAC 770633-49

tant sursis à statuer. Il en résulte une certaine paralysie de la construction et un accroissement de constructions non autorisables et non autorisées.

C'est pourquoi je crois devoir appeler votre attention sur cette question, en vous demandant de bien vouloir me faire connaître l'état d'avancement des études et projets de vos Services ».

L'apparition de « constructions non autorisables et non autorisées » est assurément à mettre en relation avec l'impérieux besoin en logements du moment : mais il ne peut s'agir en l'occurrence que de constructions précaires, semblables à bien d'autres habitations des environs. Mais à cet égard, on peut remarquer –et s'en étonner- que le critère social (expropriations, démolitions, relogement : bref, les conséquences du projet sur la vie des habitants) n'apparaît guère dans les préoccupations des concepteurs du projet.

Le tracé A présente plusieurs inconvénients majeurs : il entraîne la disparition de l'importante usine d'imprimerie « Les Fils de Victor Michel » sise villa Baudran ; il passe sur un terrain très central, rue Paul Doumer, acquis par la commune pour y transférer sa mairie⁶⁰ et créer un « groupe administratif » ; le viaduc de fond de vallée passe au-dessus des Laboratoires Chantereau (SEMIP), rue du Moulin de la Roche, qui de ce fait se voient refuser toute possibilité d'extension.

Si curieusement aucun document conservé au CAC ne concerne « Les Fils de Victor Michel » -plusieurs centaines de salariés⁶¹-, un échange de courriers et de notes manuscrites a lieu fin 1949/début 1950 avec la SEMIP. Celle-ci fait valoir que l'expropriation de ses installations coûtera cher à l'Etat, et demande une déviation du tracé. A la fin de 1949, l'IC-SSA confirme à M. Chantereau⁶² que

« le bâtiment que la SEMIP a demandé l'autorisation de construire à Arcueil (...) se situe sur le tracé qui a été proposé après étude comme le plus avantageux pour l'Autoroute du Sud de Paris actuellement en projet, et qui doit en particulier assurer la liaison entre l'aéroport d'Orly et la capitale » ;

ce qui valide l'affirmation de Bougard (voir ci-dessus) en ce qui concerne la préférence des P&C pour le tracé A (« *c'est le meilleur pour les P&C...* »).

Mais la commune peut-elle accepter de gaieté de cœur le départ, pour cause d'expropriation autoroutière, de deux entreprises, et de leurs importantes contributions au budget communal ? (la SEMIP fait état d'un chiffre d'affaires 1948 de 150 millions de F, « *et pense doubler cette année* »).

Un appendice à une note manuscrite⁶³ du 6 octobre 1949 (non signée – IC-P&C 75 ?) nous fournit quelques précisions intéressantes à ce sujet : « *Au CM d'Arcueil, majorité communiste de 14 voix contre 13 qui insiste pour que les tra-*

⁶⁰ - l'ancienne mairie d'Arcueil (devenue aujourd'hui Centre Culturel Marius Sidobre) se trouvait excentrée depuis la sécession de Cachan (1922)

⁶¹ - en 1974, lorsqu'il est question de la fermeture de l'entreprise, celle-ci compte encore 280 salariés (*Mémoire d'Arcueil*, p. 156)

⁶² - Lettre du 3.12.1949 (AN-CAC 780154-30)

⁶³ - AN-CAC 780154-49

vaux du stade soient poussés et s'oppose par conséquent au tracé B. Mais cette position peut être variable. »

Ajout : *« M. Mouzon, TPE à Arcueil, pense au contraire que le tracé A réunit contre lui l'unanimité du CM »*. On peut penser que l'ingénieur local des P&C, en relation constante avec les élus, connaît parfaitement la situation politique de la ville dont il a la charge.

Au début de 1950, E. Bougard va rencontrer P. Moch. Celui-ci lui demande *« lequel des deux tracés (l'un par les terrains du Groupe Administratif, l'autre par le terrain de sport) est le moins dommageable à la commune »*. Cruel dilemme...

Mais la petite note de service⁶⁴ par laquelle Moch avise Mouzon de ses contacts avec Bougard apporte des précisions intéressantes sur sa stratégie :

« Sur le tracé qu'il a désigné, et qui dans ma première étude doit utiliser un terrain réservé à une construction scolaire, je rechercherai la possibilité de ménager ce terrain.

Je suis ainsi prêt à faire tous mes efforts, tout en ménageant les intérêts dont j'ai la charge, pour trouver une solution qui pourra être tolérée au mieux par les Collectivités locales. Je ne demande pas à ces Collectivités une adhésion enthousiaste à une opération qui en tout état de cause risque de perturber les conditions locales, mais je pense que mes efforts seront appréciés et que, si je peux trouver une solution acceptable, elle ne se heurtera pas à une opposition irréductible ; auquel cas je n'aurais comme devoir que de rechercher la solution qui soit la plus strictement conforme aux seules exigences techniques et financières. »

En résumé : chercher la solution qui sera le mieux « tolérée » par les communes traversées, mais si celles-ci manifestent une « opposition irréductible », on passera outre... et seules entreront alors en ligne de compte les « exigences techniques et financières ».

Le CM d'Arcueil se réunit –cette fois, en séance officielle- le 9 mai 1950, soit un an après sa réunion officieuse lors de laquelle les élus avaient découvert le projet d'Autoroute du Sud et examiné les différents tracés possibles à travers la ville. Plus question d'exprimer une préférence pour tel ou tel tracé, encore moins de simuler une « adhésion enthousiaste » : la délibération⁶⁵ qui est prise ce jour-là est on ne peut plus claire :

*« Le Conseil Municipal,
VU l'exposé de M. Bougard, Adjoint au Maire,
Considérant que le projet d'auto-route sud, présente les inconvénients d'une véritable voie de chemin de fer,
Attendu que la voie à construire aura une largeur de 60 à 70 m et constituera une emprise de plusieurs ha sur le territoire de la commune d'Arcueil,*

⁶⁴ - AN-CAC 780154-49

⁶⁵ -Extrait de délibération : AM Arcueil O1 219

Attendu que la Commune d'Arcueil est déjà traversée par l'aqueduc de la Vanne et par la ligne de Sceaux (...),

Attendu que le projet présenté comporte une situation identique, une partie des voies du Plateau étant pratiquement coupée du centre de la Ville, se terminerait en impasses,

Attendu, d'autre part, que cette réalisation comporterait la suppression presque complète des espaces verts et la disparition du stade Louis Frébault, à peine achevé, ayant nécessité une dépense de 25 millions environ,

Considérant que cette réalisation amènerait invariablement la mutilation de la vie administrative municipale,

Attendu que l'intérêt national ne nécessite pas la construction de l'auto-route sud projeté et que d'autres projets plus pratiques et moins onéreux peuvent être envisagés,

Après en avoir délibéré, à l'unanimité,

Donne pouvoir à M. le Maire pour s'opposer, par tous les moyens de droit, à l'établissement de l'auto-route, dont la construction est actuellement étudiée par le service des P&C du Département de la Seine.

Fait et délibéré...etc... »

Plusieurs remarques s'imposent :

- la mairie d'Arcueil vient vraisemblablement d'avoir connaissance du tracé en passe d'être choisi : la mention des « *voies du Plateau* » et du stade montre que ce sera un tracé intermédiaire entre A et B (voir ci-dessus, et plan du tracé définitif à travers Arcueil p. 155) ;

- la comparaison de l'emprise de l'autoroute avec celle d'un chemin de fer, pour la coupure qu'elle impose au tissu urbain, est récurrente, et c'est pourtant un point sur lequel les P&C fournissent continuellement des assurances (maintien des communications viaires par la création de passages inférieurs ou supérieurs) ;

- à vrai dire, l'aqueduc de la Vanne –dont la partie basse date de Marie de Médicis, donc bien avant l'urbanisation d'Arcueil- ne constitue pas une coupure du même type : il passe en limite de Cachan, et ses nombreuses arches permettent le passage de la voirie urbaine (quatre rues) ; mais peut-être faut-il voir là également une allusion au prolongement souterrain de cet aqueduc, en limite de Montrouge, qui constitue une « *trouée verte* » non constructible ;

- il n'y a pas d' « *espaces verts* » à proprement parler sur le tracé choisi, mais des terrains vagues, des carrières remblayées ou encore en exploitation, des jardins ouvriers... ;

- mise en cause fondamentale du projet : il ne répondrait pas à « *l'intérêt national* », et on peut penser que dans ces « *autres projets plus pratiques et moins onéreux* » évoqués de façon si allusive figure la construction de logements. Car, encore une fois, on ne trouve ici aucune mention des inévitables expropriations.

- enfin, au niveau de la mairie d'Arcueil, E. Bougard conserve la haute main sur ce dossier : c'est lui qui le présente au CM.

Ces arguments portent en fait sur la commune en tant qu'entité globale, sur

les atteintes à ses équipements, sa voirie, son fonctionnement ; quoique parfois discutables, comme on vient de le voir, ils sont exprimés sur un ton finalement assez mesuré, ce que explique sans doute que la délibération ait été prise « à l'unanimité », y compris les 13 conseillers SFIO, MRP et RPF.

Une semaine plus tard, le 15 mai, se réunit le CARP ; à l'ordre du jour figure notamment « *l'examen, en vue de son inscription au PARP, du nouveau tracé de l'Autoroute du Sud* » (voir I-B-a, p.76). On revient sur les difficultés de l'insertion en zone urbaine :

« *M. Gibel (directeur du SARP) résume les difficultés présentées par l'étude du tracé de cette autoroute, tant pour l'arrivée à Paris que pour la traversée de la vallée de la Bièvre, et précise que c'est après avoir envisagé de très nombreuses hypothèses que les techniciens se sont mis d'accord pour présenter le présent tracé (...)* ».

« *M. Moch expose les difficultés qui sont apparues dans l'étude des tracés à travers la zone suburbaine et particulièrement en raison de la topographie et de l'absence de zone dépourvue d'habitations. Toutefois, le projet aujourd'hui présenté ne touchera qu'une centaine de logements, dont les propriétaires seront relogés par le MTP dans le cadre de la législation actuelle en matière de loyer* ».

La « *législation actuelle* » à laquelle il est fait ici référence est la fameuse « loi de 1948 », qui prévoit, notamment, le relogement des expropriés –propriétaires comme locataires- par et aux frais de l'administration expropriante. (A cet égard, on peut noter une curiosité dans le discours de Moch : « *les propriétaires... en matière de loyer* » : un propriétaire ne paie pas de loyer. Mais il ne peut s'agir là que d'une facilité de langage).

Emile Bougard intervient alors –longuement-, au nom des municipalités d'Arcueil, Gentilly et Villejuif, toutes trois communistes, « *résolument opposées à la solution que (les services des P&C) ont envisagée* ». Il fait état de la réunion du CM d'Arcueil, et du vote unanime en faveur des positions suivantes :

- nécessité d'éclatement du trafic à partir de la RN 186⁶⁶, avec « *plaque tournante* » sur le plateau de Wissous ;
- « *le projet retenu accentue la coupure entre Paris et la banlieue, l'autoroute étant sans lien avec celle-ci* » ;
- « *Arcueil (...) sera transformé en une mosaïque de parcelles qu'il ne sera plus possible de relier entre elles* » ;
- disparition des aménagements sportifs.

Lévy proteste de ses bonnes intentions :

« *(On) a cherché à se rapprocher le plus possible de la conception des Municipalités, et le tracé présenté aujourd'hui est celui qui cause le moins de dégâts dans les communes qu'il traverse.(...) La crise des logements a obligé à chercher un passage à travers les zones les moins urbanisées, alors*

⁶⁶ - la RN 186 est la route reliant Versailles à Choisy-le-Roi

qu'il y a vingt ans on aurait cherché à traverser les plus denses, où se trouvaient notamment des îlots insalubres ».

Le vice-président du CARP, Puget, admet alors l'importance du sujet, et propose de désigner une sous-commission restreinte (de Segogne, Genet, Sébille) qui remettra un rapport à la prochaine séance du Comité.

L'intervention de Bougard n'est pas du goût du maire de L'Hay-les-Roses, Chapotot (SFIO), qui, sur le compte-rendu qui lui en est fait par son adjoint Verdier, fait valoir auprès de Puget les points suivants (lettre⁶⁷ du 19 mai 1950) :

« 1° - Notre Municipalité n'a été à aucun moment saisie du nouveau projet d'autoroute sur le territoire de L'Hay, soit que le tracé de 1935 ait été maintenu, soit, comme il est probable, qu'il ait été modifié ;

2° - Notre représentant à la réunion a été mis dans l'impossibilité de présenter des observations, cependant très courtes, du fait que la parole a seulement été donnée, pendant près d'une heure paraît-il, au représentant unique des communes d'Arcueil, Gentilly et Villejuif.

J'estime dans ces conditions qu'il est inutile de convoquer aux réunions les représentants des Municipalités si leur rôle doit se borner à enregistrer des exposés, sans qu'il leur soit loisible de formuler des demandes d'explication, sinon des objections. »

Le premier point ne fait que confirmer ce que nous savons déjà : si les élus d'Arcueil, commune où le tracé, délicat, n'est pas encore parfaitement arrêté au printemps 1949, ont eu l'information « en primeur » –d'où la « séance officieuse » du 19 avril : voir ci-dessus–, la consigne de « *discrétion la plus absolue* » est claire, et les élus des autres communes n'auront connaissance que du projet finalisé, à un moment où le tracé, sauf accident, ne peut plus être modifié sur leurs territoires.

Sur le second point, il est difficile de faire la part de l'animosité personnelle et de la controverse politique : mais le CR officiel de la séance en question, établi par le CARP, ne mentionne pas, en effet, d'intervention de Verdier, maire-adjoint de L'Hay... tandis que celle de Bougard occupe deux pleines pages (sur huit).

Les objections de Bougard sont analysées –et réfutées– dans un document⁶⁸ non daté mais faisant référence à la réunion du CARP du 15 mai, et non signé, mais très vraisemblablement rédigé par le SSA, voire Moch lui-même (« *le projet d'Autoroute du Sud tel que nous l'avons présenté...* »), à destination de la sous-commission nommée par le CARP.

En ce qui concerne « *le principe de l'opération* », s'appuyant sur les conditions de circulation au Sud de Paris, Moch (si c'est lui) affirme que ce serait « *la négation même du principe qui justifie l'autoroute* » que de la reporter à la RN 186, les routes départementales, même améliorées, ne pouvant assurer la diffusion

⁶⁷ - AM Chevilly-Larue (sans cote)

⁶⁸ - AN-CAC 770633-46

du trafic jusqu'à Paris :

« Ce serait d'ailleurs le plus mauvais service à rendre aux collectivités de banlieue que d'envoyer sur leurs chemins départementaux la circulation générale, qui apporterait une perturbation irrémédiable et permanente (notamment la nuit et le dimanche) à la vie locale ; et ce n'est qu'en méconnaissance de cause que les représentants de ces localités peuvent présenter pareille demande. (...) »

Notre projet, et c'est son grand intérêt à notre avis, permet une première diffusion au Boulevard Périphérique, puis une pénétration aisée dans Paris jusqu'à la place Denfert-Rochereau, qui constitue un point d'éclatement très bien situé. (...) Le maintien pur et simple de l'ancien projet du Plan régional (= tracé de 1935), comme le suggère en désespoir de cause l'adjoint au Maire d'Arcueil, n'offre pas cette possibilité, et il ne dirige pas la circulation dans la direction privilégiée de la Concorde, des Invalides, des Champs-Élysées et des Boulevards, c'est-à-dire vers les centres des affaires (...) »

Bien qu'il ne faille assurément pas prêter ici au mot « privilégié » son sens d'Ancien Régime, on peut être surpris de voir l'usage de l'autoroute destiné en priorité aux « beaux quartiers ». On voit par ailleurs que Moch justifie en premier lieu son tracé par le « grand intérêt » qu'il présente de pouvoir se prolonger à l'intérieur même de Paris (voir chapitre III-A).

En ce qui concerne « l'influence sur la vie locale », Moch soutient que

« le tracé présenté (...) est excellent », « c'est le meilleur de tous ceux qui ont été étudiés » : « le tracé est sensiblement rectiligne », « les rampes ne dépassent pas 4% », « les dommages causés aux particuliers sont très modérés, eu égard à l'importance de la région traversée, puisqu'il n'y aura que 5 500 m² de planchers –en médiocres constructions d'ailleurs- à démolir, et l'on utilisera presque exclusivement des terrains libres. Mais c'est ici que les édiles s'inquiètent et arguent de dommages causés aux communes par la perte de ces terrains libres. (...) »

La création de l'autoroute aidera à l'aménagement judicieux des espaces libres qu'emprunte, en partie, sa plate-forme, et il y aura à l'avenir, en même temps que des zones vertes autour de cette voie, des réserves d'espaces publics, des terrains de jeux qui contribueront efficacement à l'amélioration des conditions d'habitat de la région.

Toutes les communications de quelque importance (...) sont maintenues, de telle sorte qu'il n'y aura aucun trouble dans la vie locale.

Bien mieux, à la demande des représentants d'Arcueil, nous avons modifié un premier tracé (tracé A) qui passait davantage à l'intérieur de cette commune, et ceux-ci sont mal-venus à reprocher au tracé de sacrifier un terrain de sport en cours d'aménagement, dont la reconstitution est possible et facile à l'intérieur des zones vertes ci-dessus indiquées, alors que le premier tracé proposé (qui présentait pour nous les mêmes avantages que celui soumis au Comité) ménageait le terrain de sports (...) »

En conclusion, « *aucun des arguments (présentés par Bougard) ne peut être valablement retenu* ». « *Nous demandons à la Commission (de Segogne) de bien vouloir le présenter avec avis très favorable devant le CARP* ».

Dans son rapport⁶⁹ (non daté), la sous-commission rappelle les objections présentées par les trois communes, et pour y répondre reprend les éléments du document de Moch en y ajoutant un long développement chiffré sur l'évolution prévisible de la circulation que ni les RN 7 et 20, ni les routes départementales ne seraient en mesure d'écouler. De plus, « *l'accroissement de la circulation peut être plus rapide que ne l'ont estimé les techniciens du MTP* »... et il y a Orly :

« *Si la liaison directe entre Orly et la capitale était abandonnée, le principe de la création d'un aéroport mondial à Orly pourrait être remis en cause (...). Le prestige comme les intérêts économiques de la France ne manqueraient pas d'en souffrir* ».

« *Toutes (ces) raisons conduisent à la nécessité d'entreprendre sans délai l'exécution des travaux de l'Autoroute du Sud* ».

Pour ce qui est des « *répercussions sur la vie locale* » qu'entraînerait la création de l'autoroute, la sous-commission va plus loin encore que Moch :

« *L'utilisation d'espaces libres a répondu au souci de ménager au maximum les zones d'habitation. Une centaine de logements, répartis d'ailleurs en constructions peu importantes ou légères, et dont les occupants ne pourraient que gagner au relogement, seront intéressés par l'exécution de l'ouvrage. Les dommages causés aux particuliers resteront donc modérés, si l'on veut bien tenir compte de la densité de construction de la région traversée.*

Au demeurant, le tracé adopté après de sérieuses études, qui se développe sensiblement à la limite des communes d'Arcueil et Gentilly, à l'écart du centre actif de l'agglomération d'Arcueil, apparaît le moins dommageable aux intérêts communaux, et tire le meilleur parti possible du relief tourmenté de la vallée de la Bièvre ».

Si les mal-logés du « Plateau » « *ne pourront que gagner au relogement* », le passage de l'autoroute est aussi une chance pour la commune d'Arcueil :

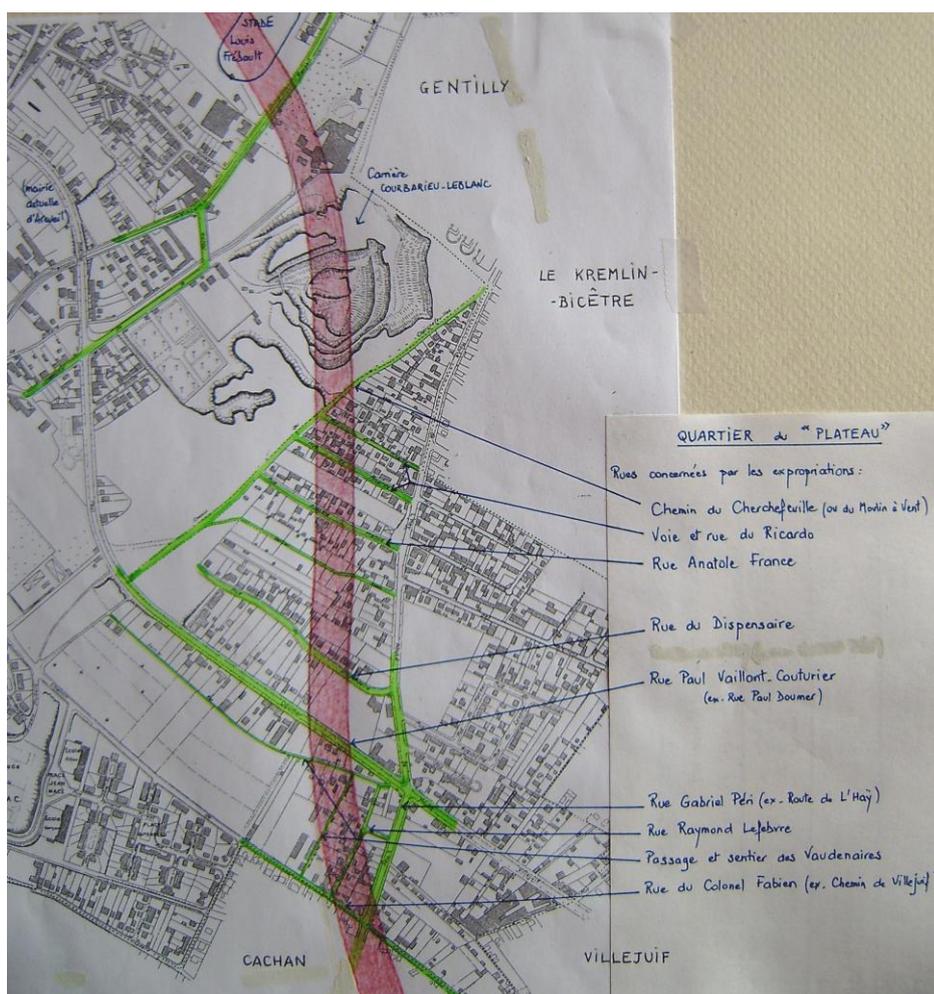
« *Les dispositions prévues par le SARP (...) consistent à réaliser un aménagement d'ensemble, tout en respectant les foyers de vie locale déjà existants. C'est ainsi que l'ensemble sportif dont une partie est en cours d'aménagement, loin d'être sacrifié comme semble le craindre M. le Maire d'Arcueil, serait reconstitué dans un cadre élargi et amélioré. C'est ainsi que seraient également réservées, dans le cadre d'un programme d'HLM, les possibilités de relogement des personnes expropriées (...).*

⁶⁹ - AN-CAC 770633-46

En résumé, tant du point de vue de l'intérêt général que des légitimes intérêts locaux, votre Sous-Commission estime que l'autoroute présente plus d'avantages que d'inconvénients »

et la Sous-Commission propose donc au CARP de

« prendre en considération le tracé présenté par le MTP », « d'inviter les administrations intéressées à présenter dans les meilleurs délais le tracé définitif de la branche Est » (voir I-C-a), et « d'inviter le SARP (...) à présenter les (nouveaux) plans d'aménagement des communes concernées afin de tenir compte, dans l'exécution des travaux de l'Autoroute du Sud, des sujétions au niveau des voiries ».



*Document 37 : La traversée d'Arcueil par la branche Ouest de l'Autoroute du Sud
Document personnel -
Fond de carte : plan de géomètre au 2 000°
(années 1940)*

Les seules rues concernées par l'autoroute ont été coloriées en vert. Le triangle central est le lotissement dit du « Plateau ». La RD 126 (« route de L'Hay ») sera empruntée par la « branche Est » vers 1970.

b- « L'autoroute de guerre » ?

Le 10 juin 1950 se réunissent en mairie d'Arcueil, sous la présidence de Marius Sidobre, des représentants de dix communes concernées par le tracé de l'Autoroute du Sud, de Gentilly à Chilly-Mazarin (manquent Rungis et Wissous, communes rurales; mais sont représentées Vitry et Thiais, concernées par la

branche RN 5). Le texte de la motion adoptée à l'issue de cette réunion est un « décalque » de la délibération du 9 mai du CM d'Arcueil ; seul ajout : « *considérant que le problème de la circulation routière peut et doit être résolu dans le cadre de la trame existante* » ; maintien de la mention de « *l'intérêt national* », mais suppression de l'allusion aux « *autres projets plus pratiques et moins onéreux* ».

En conclusion, ces élus « *déclarent s'opposer à la réalisation du projet d'autoroute présenté ; donnent mandat à M. Verdier, maire-adjoint de L'Haÿ-les-Roses, de communiquer la présente motion au cours de la réunion du CARP du 12 juin 1950* ».

On peut supposer que cette réunion en mairie d'Arcueil a eu lieu à l'initiative des élus d'Arcueil ; pourquoi mandate-t-on alors un élu de L'Haÿ-les-Roses, commune beaucoup moins touchée qu'Arcueil ? Ce porte-parole désigné est le maire-adjoint « privé de parole » par la longue intervention de Bougard, le 15 mai. On ne peut en l'occurrence émettre l'hypothèse d'un choix réfléchi des Arcueillais de se mettre « en retrait » (ce qui, apparemment, ne serait pas dans les habitudes de Bougard), et, pour plus d'efficacité, de faire porter leur discours par un élu étranger à la fois à leur commune et à leur famille politique : car Verdier est MRP, et si l'on examine la liste des dix communes représentées, on s'aperçoit que quatre seulement sont à majorité communiste (Gentilly, Arcueil, Villejuif, + Vitry) ; les autres, majoritaires, ont apparemment voulu, en l'occasion, faire un barrage anti-communiste.

Le compte-rendu⁷⁰ exhaustif de cette séance du CARP en date du 12 juin 1950 mentionne effectivement le fait que « *M. Verdier, au nom de plusieurs communes du canton de Villejuif, donne lecture d'une délibération commune des municipalités intéressées* », résumée en quatre lignes ; puis il s'en tient là, n'intervenant aucunement dans la suite de la discussion. Mais Bougard est également présent, et cette fois encore il parle au nom des municipalités communistes. Le ton est différent, et l'argumentaire est nouveau :

« Il émet l'opinion que le projet d'autoroute serait inspiré, non par des considérations d'ordre technique, mais par des considérations politiques et militaires.

L'accord sur le tracé, longtemps différé, qui se serait fait subitement, l'attitude qu'aurait eue, selon lui, lors de la dernière séance, M. Lesieux, directeur d'AdP, la manière dont les représentants des municipalités ont été reçus par la Sous-Commission chargée d'étudier leurs objections (...), l'importance (9 milliards) des crédits de démarrage, alors que l'on refuse des crédits bien moindres aux communes intéressées, démontrent clairement, à son sens, la volonté gouvernementale d'imposer l'autoroute, non pas pour des raisons de circulation générale mais pour desservir l'aérodrome d'Orly et permettre ainsi, pour des raisons politiques et militaires, une augmentation considérable du trafic de cet aérodrome avec les Etats-Unis. (...)

⁷⁰ - AN-CAC 770633-46

Il conclut en demandant au Comité de considérer que le problème n'est pas d'ordre technique, mais exclusivement politique et militaire, et de laisser en conséquence au gouvernement le soin de prendre ses responsabilités. »

Cet argument de « l'autoroute de guerre » -expression que l'on rencontrera souvent par la suite, et qui le synthétise parfaitement- apparaît soudain, ce 12 juin 1950, dans la bouche d'un élu communiste. Mais il nous renvoie deux décennies en arrière, lorsque Hitler, dès 1933, lance un programme de 7 000 km, dont la « Revue Générale des Routes » (RGR), en février 1937, disait avec perspicacité : « L'Allemagne construit un formidable réseau d'autoroutes, qui, il faut bien le craindre, n'est pas destiné à la seule satisfaction de son trafic en temps de paix ». On peut penser que Bougard, en l'occurrence, procède à un amalgame tout à fait réfléchi : en 1950, pour beaucoup de Français, l'idée d'autoroute est associée à celle de la guerre.

Certes, le contexte n'est pas le même : mais en 1950, la « guerre froide » vient de commencer. La guerre d'Indochine s'enlise, et l'OTAN a été créée l'année précédente (4 avril 1949) :

« Contre cette guerre et ce pacte de « préparation à la guerre », le Parti Communiste redouble d'efforts et d'insuccès : il multiplie sous toutes les formes les manifestes et les manifestations « pour la paix »⁷¹.

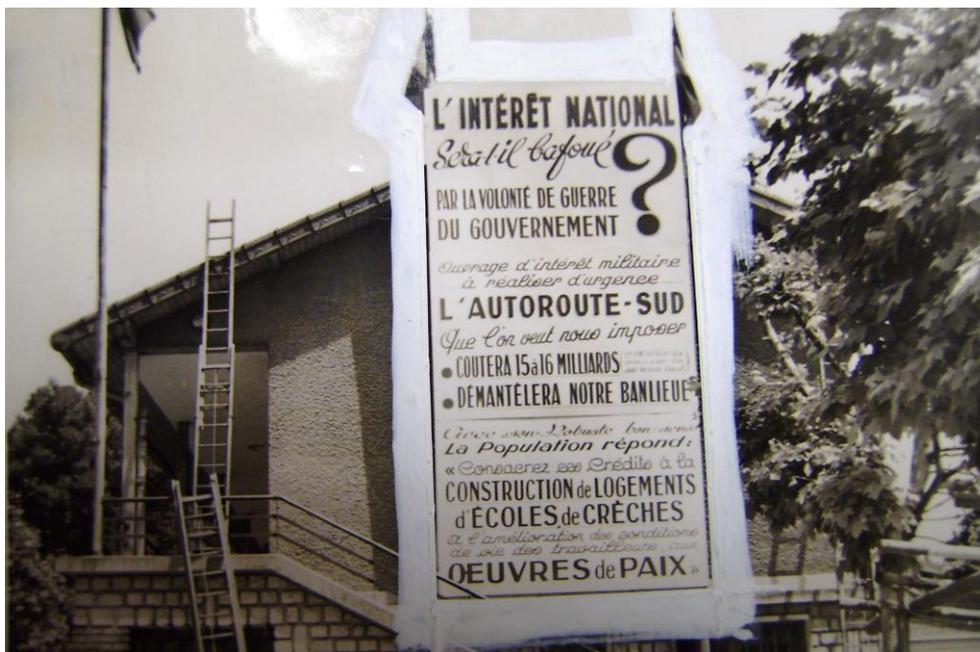
La « déclaration Schuman », premier pas vers l'unité européenne, a été prononcée le 9 mai précédent... et les communistes y ont vu avant tout une illustration du danger allemand. Ainsi, « L'Humanité » titre à ce sujet: « *Nouvelle trahison, nouveau pas vers la guerre* ». Pendant ce temps, à l'autre bout du monde, les troupes nord-coréennes, soutenues par la Chine de Mao Zedong, se préparent à envahir le Sud (25 juin 1950).

Ainsi, à tort **et** à raison, la mouvance communiste vit dans une psychose de guerre, et la lutte contre l'Autoroute du Sud apparaît comme un champ possible de « *manifestation pour la paix* ».

Malgré cette opposition virulente –et certainement inattendue, en ce qui concerne l'angle d'attaque-, le tracé présenté par le SSA est adopté par le CARP.

L'autoroute se trouve ainsi impliquée dans les combats que mène alors le PCF contre la culture américaine (le Coca-cola, le jean, Hollywood...), et la supériorité militaire atlantique, symbolisée par la bombe atomique américaine -mais les Soviétiques ont fait exploser la leur le 22 septembre 1949. C'est ainsi qu'à l'été 1950 la mairie d'Arcueil appose ce panneau à l'intention de ses administrés :

⁷¹ - Jacques FAUVET : *Histoire du Parti Communiste Français* (tome II) Paris - Fayard - 1965 (p. 229)



Document 38

AM Arcueil 25 W 23 (le traitement au « blanc » a été fait sur l'exemplaire original)

Ce sont sans doute des panneaux de ce type qui font l'objet de cette lettre⁷² inaccoutumée du maire d'Arcueil au Préfet de la Seine, le 21 juin 1950 :

Monsieur le Préfet,

J'ai l'honneur de signaler à votre attention les faits qui se sont produits au cours de la journée du 20 et de la nuit du 20 au 21 juin 1950.

M. le Commissaire de Police de Gentilly m'a avisé hier matin 20 juin, par téléphone, d'avoir à enlever deux panneaux qui se trouvaient sur les façades de la Mairie ; l'un appelait la population à protester contre l'emploi de la bombe atomique, l'autre signalait à cette même population les inconvénients résultant de la mise en exécution du projet d'Autoroute Sud.

J'ai adressé aussitôt une lettre à M. le Commissaire de Police pour lui demander de vouloir bien me notifier officiellement la décision préfectorale interdisant l'apposition de panneaux sur les façades de la Mairie.

Au cours de la nuit suivante, la Police a procédé à l'enlèvement de ces panneaux sans avertissement préalable et sans que la concierge de la Mairie en soit même avertie.

Je proteste auprès de vous, d'une part, contre cette nouvelle atteinte à l'autonomie communale, et d'autre part, au sujet de l'incorrection des procédés employés (...); les agents de l'autorité publique ont agi nuitamment et à l'improviste comme de vulgaires malfaiteurs.(...)

Cet épisode « clochermerlesque » confirme l'amalgame pratiqué par les élus communistes dans leur dénonciation parallèle de la « bombe atomique » (américaine) et de l'autoroute.

⁷² - AM Arcueil 25 W 23

La presse communiste locale, en l'occurrence « La Voie Nouvelle », participe également à cette campagne, et titre dans son numéro⁷³ du 2 septembre 1950 :

« Le GOUVERNEMENT PRECIPITE LA REALISATION DE L'AUTOROUTE-DE-GUERRE : Les techniciens sont autorisés à pénétrer dans les propriétés privées pour préparer la réalisation du monstrueux projet

(...) Un arrêté du Préfet (...) vient de jeter une lumière crue sur les projets du Gouvernement de réaliser de toute urgence cette Autoroute, ouvrage de guerre. C'est hélas la justification éclatante de toutes nos craintes.

Fait inouï, le gouvernement n'attend pas que l'enquête publique OBLIGATOIRE ait été effectuée. Il passe délibérément dessus. Est-ce là une tentative d'étouffement de la protestation populaire ? Le Gouvernement, qui par ailleurs bafoue sa propre légalité, n'en est pas à une irrégularité près lorsqu'il s'agit de préparer la guerre !

(suit le texte de l'arrêté : articles 1, 4 et 5)

Malgré le gouvernement, rien n'empêchera la population de protester contre cet ouvrage de guerre, menace permanente pour notre région Sud ; de clamer sa volonté de voir utiliser les dizaines de milliards que l'on va enfouir dans cette opération à des œuvres utiles et pacifiques : écoles, crèches, logements, etc... »

On remarque que, quoique encadré de commentaires acrimonieux, l'essentiel de l'arrêté préfectoral est publié. Ainsi le journal, sans le dire, emplit son rôle de support d'annonces officielles...

Des oppositions à cette vision « guerrière » de l'autoroute se manifestent cependant :

- à Arcueil même, la section SFIO –bien que comptant quelques conseillers municipaux, qui ont suivi la majorité communiste dans ses votes- diffuse un tract⁷⁴ incendiaire (non daté) :

VERITES SUR L'AUTOROUTE

« M. BOUGARD a desservi par des arguments politiques les intérêts de la population d'Arcueil. Il les aurait mieux servis par des arguments techniques.

M. BOUGARD NE DIT PAS que si 30 foyers d'Arcueil sont touchés par l'expropriation, leur relogement est prévu par le projet.

M. BOUGARD NE DIT PAS que le projet d'autoroute date de 1935, et que le stade qui coûte jusqu'à présent 27 millions (M. BOUGARD dixit) a été établi sans tenir compte de ce projet, et qu'il sera rétabli si l'autoroute le fait disparaître.

M. BOUGARD NE DIT PAS quelle serait son opinion si les Russes, occupant la France, décidaient de construire cette autoroute. IL NE DIT PAS NON PLUS que les travaux de l'aéroport d'Orly, que desservira l'autoroute, ont été commencés par le Ministre Communiste F. BILLOUX.

⁷³ - AM Arcueil 25 W 23

⁷⁴ - AM Arcueil 25 W 23

LA VERITE, C'EST QU'UNE ROUTE DE 25 km NE MENACE, NE PEUT MENACER LA RUSSIE, à moins que ce ne soit à la manière des Coréens du Sud contre les Coréens du Nord !

LA VERITE, C'EST QU'ON N'ARRETE PAS LA MARCHE DU PROGRES. Des intérêts locaux, si légitimes soient-ils, n'empêcheront pas la construction de l'autoroute, pas plus qu'ils n'ont empêché la construction des chemins de fer. »

Plusieurs mises au point sont ici nécessaires : il n'a jamais été question, dans les documents exploités, de trente foyers, mais d'une bonne centaine (même si le nombre exact est fluctuant...) ; le tracé de l'autoroute à travers Arcueil, on l'a vu également, est arrêté en 1950, et le tracé de 1935 ne touchait aucunement Arcueil ; François Billoux était effectivement ministre entre septembre 1944 et mai 1947, mais successivement de la Santé, de l'Economie, de la Reconstruction, puis de la Défense (trois mois) ; on peut douter qu'il soit à l'origine des travaux de l'aéroport d'Orly, décidés dès novembre 1944. Mais Charles Tillon, lui, était ministre de l'Air : il y a sans doute erreur sur la personne.

- dans les communes voisines non-PCF dont les représentants se réunissent⁷⁵ pour se désolidariser d'Arcueil :

« Les représentants des Municipalités de Cachan, L'Hay-les-Roses, Fresnes, Chevilly-Larue et Rungis, réunis le 22 juin 1950 en Mairie de Chevilly-Larue, sous la présidence de M. HOCHART, Maire de Chevilly-Larue, (...) Considérant que l'exposé du représentant de la municipalité d'Arcueil (devant le CARP, le 12 juin 1950) visait plus à des fins politiques qu'à des considérations techniques ;(...)

Se désolidarisent entièrement de l'action menée par la Municipalité d'Arcueil ;

Et demandent, si la réalisation de l'Autoroute est décidée :

1 - Que le projet soit réalisé en conservant la physionomie locale et en préservant l'esthétique des communes traversées ;

2 - Que l'Administration prenne toutes mesures afin d'assurer le relogement dans le même quartier habité par les personnes qui seront expulsées ;

3 - Que le projet technique leur soit communiqué au plus tôt, en particulier le tracé de l'ouvrage envisagé, afin de renseigner exactement les propriétaires riverains sur les servitudes créées ;

4 - Que les Municipalités précitées soient admises, de préférence toutes ensemble, à présenter leurs observations ou leurs suggestions » (...)

Si le préambule marque une rupture nette avec Arcueil en raison de ses positions maximalistes, il faut bien admettre que la suite est plus « œcuménique », et que les demandes présentées ici pourraient être reprises par l'ensemble des

⁷⁵ - texte de la motion : AN-CAC 770633-49

communes. Cependant, si le problème du relogement est le problème n° 1 pour les municipalités, quelle qu'en soit la couleur politique, dans aucune autre commune il ne revêt l'ampleur qu'il connaît à Arcueil.

Ainsi, malgré la campagne du PCF contre l'« ouvrage de guerre », le processus administratif suit son cours, et en janvier 1951, P. Moch, dans son rapport⁷⁶ en vue du « *Modificatif du PARP et Avant-projet de l'Autoroute du Sud* » déjà plusieurs fois cité, est en mesure d'en faire un bilan provisoire, sans cacher les difficultés rencontrées et non encore surmontées :

« Le tracé a été étudié, en liaison étroite avec les Services ordinaires de la Seine et de la Seine-et-Oise et avec la Direction d'AdP, en tenant compte à la fois de toutes les considérations techniques nécessaires et après de nombreux pourparlers, tant avec le SARP qu'avec les représentants des communes traversées, sans d'ailleurs qu'un accord soit toujours intervenu avec ceux-ci en raison des intérêts locaux qui pourront se trouver lésés par ce tracé ; le principe même de l'autoroute a été vivement combattu, devant le CARP, par les Municipalités d'Arcueil, Gentilly et de Villejuif notamment, et il faut s'attendre, lors de l'enquête, à la manifestation de fortes oppositions et à la présentation de critiques et d'observations .

Les démolitions d'immeubles bâtis (...) sont relativement limitées, eu égard à l'importance de l'œuvre à réaliser ; elles n'atteignent pas de constructions importantes, mais simplement de petits pavillons de banlieue, souvent vétustes. Au total, le nombre de logements atteints est de 215, faisant 10 200 m² de planchers⁷⁷, le plus grand nombre, soit 123 logements⁷⁸, se situant dans la commune d'Arcueil. En vertu de l'article 10 §5 de la loi du 1^o septembre 1948 sur les loyers, l'Administration devra pourvoir au relogement des expropriés.

Le tracé entraîne la suppression du terrain de sport de la commune d'Arcueil ; la reconstitution de ce terrain pourra être effectuée à proximité immédiate, de l'autre côté du CD 127 et en bordure de l'autoroute ; il serait désirable qu'un accord puisse intervenir avec la commune à ce sujet, l'Etat assurant directement le soin de cette reconstitution ».

Si l'Etat est tenu par la Loi de « *pourvoir au relogement des expropriés* », et aussi de remplacer le stade communal, ce qu'il reconnaît sous la plume du principal concepteur du projet de l'autoroute, il ne peut rien faire sans qu'un minimum de coopération soit admis par la municipalité. Or, au tournant des années 1950 et 1951, dans le contexte international –et de politique intérieure– précédemment évoqué, la situation est bloquée de ce côté-là.

⁷⁶ - AN-CAC 770633-44

⁷⁷ - Dans son rapport de mai-juin 1950 analysant les objections de Bougard (voir ci-dessus, p. 137), Moch faisait état de 5 500 m² de planchers seulement...

⁷⁸ - Ce nombre sera revu à la baisse lors de l'enquête parcellaire (voir p.160 et suivantes) ; cette imprécision est vraisemblablement due à la difficulté de différencier les habitations « en dur » (les « *petits pavillons de banlieue* ») et les nombreuses habitations « de fortune » (cabanes, appentis, garages, annexes diverses...)

Par arrêté du 3 août 1951, le préfet de la Seine prescrit l'ouverture de l'enquête publique du 20 août au 22 septembre. La municipalité d'Arcueil lance alors un « *Appel à l'Union*⁷⁹ » contre le projet d'Autoroute du Sud ; les premiers signataires en sont (dans l'ordre) :

- le maire, Marius Sidobre ;
- l'abbé Le Corbec, curé d'Arcueil ;
- deux maires-adjoints, dont E. Bougard ;
- quatre conseillers municipaux « *au nom de leurs groupes respectifs : MRP, URR (= PCF), SFIO, RPF* »
- le secrétaire général de la Mairie ;
- un entrepreneur de TP, « *membre du Comité d'Action contre l'Autoroute* » ;
- un représentant du « Comité des mal-logés » ;
- le président du comité local de la Croix-Rouge Française ;
- un syndicaliste CGT (Syndicat des Métaux) ;
- un architecte ;
- un « *employé* » ;
- deux signataires de « l'Office Municipal des Sports » (fonctionnaires municipaux, ou sportifs amateurs ?)
- une représentante de la « Fraternité Protestante ».

« désignés par une Assemblée tenue le 11 septembre à la Mairie d'Arcueil, composée des organisations ouvrières et patronales, de personnalités les plus diverses, représentant toutes les nuances politiques, philosophiques ou religieuses, unis dans le même désir de servir notre ville et de préserver son avenir »

De fait, si l'on examine de près la liste ci-dessus, on peut en effet remarquer une subtile alternance entre membres de la municipalité ou proches supposés (syndicalistes, employés communaux...) et « alliés objectifs » : un petit patron, un membre de profession libérale, deux représentants de communautés religieuses... On veut réellement donner l'image d'une ville tout entière –et dans l'unanimité politique, il convient de le noter- dressée contre ce projet.

Toutefois, si l'on relève la présence parmi les premiers signataires d'un représentant du « Comité des mal-logés » -certes, nombreux à Arcueil-, on s'attendrait à trouver également, ès qualités, un ou plusieurs habitants menacés directement par le tracé : mais, curieusement, il n'y en a pas. Ceux-ci vont cependant se manifester fortement, avec l'appui de la municipalité, comme on le verra plus loin.

L'argumentaire reprend les éléments déjà énoncés précédemment, aussi bien « *sur le plan national* » (crise du logement...) que local (voies mises en impasses, « *destructions d'espaces verts* »...). Mais l'I-TPE d'Arcueil Mouzon, qui en transmet une copie à Moch, l'assortit⁸⁰ des commentaires suivants :

« (...) Les arguments développés ne sont pas nouveaux, mais vous observerez que le point de vue « stratégique » est abandonné. Je ne vois pas

⁷⁹ - reproduit dans Bulletin Municipal de Gentilly (13 septembre 1951) (AN-CAC 780154-49)

⁸⁰ - Note manuscrite (19 septembre 1951), jointe au BM Gentilly (AN-CAC 780154-49)

d'observation qui semble difficile à réfuter. Malgré les indications données par l'arrêté préfectoral portant ouverture de l'enquête et les précisions que j'ai apportées aux Municipalités, les CM d'Arcueil et Gentilly délibéreront avant le 22 septembre « pour permettre une meilleure information du Commissaire-Enquêteur ».

En effet : exit l'« autoroute de guerre ». Etait-ce la condition pour parvenir à l'unanimité constatée ci-dessus ? Faut-il chercher au niveau local, à Arcueil même, ou dans les sphères dirigeantes du PCF, la raison de cet abandon d'un argument que l'on jugeait capital un an auparavant ? L'ouvrage⁸¹ -déjà cité- de J. Fauvet fournit des éléments de réponse (le calendrier ci-après est à mettre en regard de l'actualité arcueillaise) :

-automne-hiver 1950 : « *La maladie de Thorez survient à un moment où, dans le climat de guerre chaude créé par le conflit coréen, l'Occident organise sa défense contre la menace soviétique. Le Pacte Atlantique à peine mis en œuvre, il est déjà question du réarmement allemand. Le parti se déchaîne et s'isole davantage des socialistes. (...) Le parti saisit donc toutes les occasions de manifester, avec des succès divers et plutôt modestes : contre le service de dix-huit mois, contre le débarquement américain, contre la venue du général Eisenhower en janvier 1951 à Paris, et constamment contre la guerre d'Indochine ».*

A cette liste on pourra ajouter : contre l'Autoroute du Sud...

- mai 1951 : « *Après six mois d'une campagne des plus violentes, Jacques Duclos lance un appel des plus apaisants à l'approche des élections législatives : « Le Parti Communiste se déclare prêt à travailler en accord avec les Français de toutes opinions et de toutes croyances en vue de la constitution d'un gouvernement décidé à arrêter la marche à l'abîme ».*

- septembre 1951 : « *Après le scrutin, il se dit prêt « à lutter côte à côte avec tous ceux, sans aucune exception, qui veulent rétablir l'indépendance de la France, dénoncer les traités qui la lient au char des impérialistes américains ».*

Ce rassemblement du « peuple de France », de « ceux qui croyaient au ciel et de ceux qui n'y croyaient pas », les communistes d'Arcueil le réalisent à leur niveau, contre un projet, non plus « monstrueux », mais tout de même « destructeur, dangereux, ruineux » ; ce qui, assurément, constitue une désescalade sémantique... et permet effectivement l'union la plus large, sous l'égide des élus communistes.

Le CM d'Arcueil, lors de sa séance du 19 septembre –et bien que l'EUP, qui se termine le 22, ne nécessite pas l'avis des CM (voir ci-dessus la note de Mouzon)-, se prononce formellement contre le projet d'Autoroute du Sud, et particulièrement contre son tracé à travers la commune.

Le commissaire-enquêteur (Dr Thouvenel) remet le 19 novembre 1951 un rapport dans lequel il analyse les résultats de l'EUP (ce rapport a été analysé, et partiellement

⁸¹ - J. FAUVET *Histoire du Parti Communiste Français (tome II)* Paris Fayard 1965 p. 238-239

reproduit, dans le chapitre I-B-c, p. 83-84). C'est alors que les CM sont invités par le Préfet à se prononcer⁸².

- Celui de Villejuif, après avoir recensé très précisément les besoins en équipements scolaires, sportifs et sociaux en attente de financement,

« est d'avis –à l'unanimité- qu'avant la réalisation de l'Autoroute du Sud soient construits des logements, des crèches, des écoles, des stades, et que les crédits nécessaires soient immédiatement mis à disposition des collectivités locales pour les besoins les plus immédiats » ;

- Celui d'Orly –mairie : SFIO-, concerné par la branche RN 5, ne suit pas tout à fait l'avis de sa commission qui

« avait émis un avis favorable au projet présenté, sous réserve que l'administration expropriante envisage la reconstruction autant que possible à l'identique de tous les immeubles à démolir, et le relogement préalable de tous les expropriés et expulsés, avant la mise en chantier des travaux.(...)

(Certains conseillers) s'étonnent de ce que l'administration engage, à l'heure actuelle, une telle opération, dont le coût serait très élevé, et qui de plus aurait pour conséquence de provoquer la démolition de nombreux immeubles d'habitation. Ils pensent qu'il serait plus indiqué d'employer les crédits disponibles à la construction de nouveaux immeubles d'habitation qu'à leur démolition.

Le Conseil se déclare de cet avis. »

(La demande d'une « reconstruction à l'identique » laisse perplexe, s'il s'agit de constructions telles que celles du Plateau, à Arcueil (voir documents 46 et 47).

- A L'Haÿ-les-Roses –majorité « 3° force », maire SFIO, Chapotot- le Conseil, réuni le 27 décembre,

« regrette que les arguments techniques opposés à la construction de l'autoroute, auxquels il s'était précédemment associé, n'aient pas été retenus.

Devant l'impossibilité d'envisager que puisse être rapportée la décision de l'Administration, le Conseil estime que toute protestation de principe (...) est maintenant inutile et inopérante. Pour autant, il ne renonce nullement à son droit de présenter avec force toutes les objections susceptibles d'atténuer les conséquences de la construction projetée, tant en ce qui concerne les justes indemnités aux expropriés que pour la sauvegarde des intérêts communaux proprement dits ».

Ces objections concernent le « relogement des ménages expropriés », la « zone non affectée (46 hectares -hors de proportion avec les besoins du projet d'autoroute) », et le problème de plusieurs voies devant être coupées par l'autoroute.

Par la même occasion, le CM de l'Haÿ évoque un autre projet toujours dans les cartons, et sur lequel il souhaiterait être fixé :

⁸² - ensemble des extraits de délibérations : AN-CAC 770633-46

« (...) Une partie importante de la Commune est grevée d'une servitude par les adductions d'eau des Vals de Loire, paralysant depuis plus de quinze années⁸³ l'aménagement et le développement du territoire communal (...).

Le CM insiste d'une façon pressante (...) sur l'intérêt de la commune à voir ces deux projets (Autoroute du Sud et bassins des VdL) traités simultanément en ce qui concerne les emprises, et en les ramenant à la plus stricte nécessité. (...)

Enfin, le CM souhaite vivement que les abords de l'autoroute soient agrémentés d'arbres et d'arbustes à feuilles persistantes, afin de conserver à la Commune son caractère agréable et résidentiel ».

Il faut rappeler que onze habitations seulement sont touchées à L'Hay-les-Roses, et que, comme le rappelle le CM, l'Autoroute du Sud doit traverser des terrains déjà gelés, depuis plus de vingt ans, pour les réservoirs des VdL ; l'important ici, c'est donc de limiter au maximum ces emprises, et de protéger le cadre de vie.



Document 39 : l'emprise des réservoirs des VdL sur L'Hay-les-Roses
Extrait du Dossier d'EUP 1936 (1° tracé de l'AS, en bleu N/S) – original au 1 / 2000°
AN-CAC 780154-34

En haut à droite, le territoire de Villejuif, non construit ; à gauche, N/S, la RD 126 (route de Paris à Fresnes)
En bas à droite, sur L'Hay, le lotissement du « Jardin Parisien » ; à gauche, oblique, l'aqueduc de la Vanne (en souterrain).
Le second tracé de l'AS passera plus à l'Ouest que le premier, à l'emplacement des réservoirs prévus sur ce plan pour les VdL.

⁸³ - en fait, depuis 1928, date de la DUP (voir chapitre I-A-a, p. 43-44)

- A Cachan par contre – maire : Guillas (radical-RPF)- où onze maisons sont menacées, mais où le tracé passe sur la limite communale avec Villejuif, le CM, réuni le 30 décembre, précise d'emblée qu' « *il décide de considérer cette opération* (de l'Autoroute du Sud) *uniquement sur le plan communal* » -ce qui est une pierre dans le jardin du voisin, Arcueil- ; puis il émet un avis favorable, « *sous les réserves suivantes* :

1- *Tout exproprié devra, préalablement à sa mise hors des lieux qu'il occupe, être assuré d'un logement convenable et en rapport avec ses ressources ;*

2- *L'administration ne devra, en aucun cas, imposer contre leur désir à des gens qui habitent un pavillon pour lequel ils ont consenti les plus grands sacrifices de les reloger dans un groupe d'HLM. Propriétaires et locataires résidents, suivant les vœux exprimés, devront être relogés aussi près que possible des lieux qu'ils ont choisis et dans des conditions semblables à celles qui sont actuellement les leurs.*

(les personnes logées dans les taudis de la Villa Mélanie, à Arcueil –voir plus loin- peuvent-ils vraiment souhaiter « *être relogés dans des conditions semblables* » ?)

3- *L'Administration préfectorale devra prévoir de reloger dans les HLM, à des conditions spéciales, les gens qui n'auraient pas les ressources suffisantes pour payer les loyers actuels (...).*

En conclusion, nous demandons à l'Administration d'éviter que la création de cet autoroute ne présente le moindre aspect anti-social, et qu'elle ne perde pas de vue que son premier devoir à remplir est un devoir d'humanité ».

(ces conclusions sont celles du Commissaire-Enquêteur : voir p. 84)

- Il semble qu'à Gentilly, le CM se fasse une raison : lors de ses deux réunions des 4 octobre et 21 décembre, s'il émet globalement un « *avis défavorable* » -c'est le minimum de solidarité que puisse attendre Arcueil-, il se contente de demander des raccordements de rues avec les terrains du Chaperon Vert, « *sur lesquels l'OPHLM de Gentilly-Arcueil projette la construction d'HLM* » (voir II-B-d).

- Quant à Arcueil, son CM se réunit une deuxième fois le 19 décembre. Il constate d'emblée « *l'unanimité de la population d'Arcueil contre le projet soumis à l'enquête* » (nous avons vu que 4 127 observations défavorables ont été déposées, sous forme de pétitions) :

« l'unanimité réalisée n'a pu l'être que parce que les intérêts vitaux d'Arcueil et de sa population sont touchés, et que celle-ci, informée par ses édiles, en a parfaitement conscience (...).

Le Conseil maintient (...) traduire authentiquement l'opinion de l'immense majorité de ses concitoyens en réclamant l'emploi des crédits disponibles en faveur d'une solution à la crise des logements ».

Il reprend certains éléments du rapport du commissaire-enquêteur pour y

répondre : remise en cause du principe de l'autoroute dans la traversée des villes, impossibilité de remplacer le centre social et sportif en cours de création, ou d'aménager des espaces verts :

« (Le CM) fait observer au Commissaire-Enquêteur qu'une route cimentée à grand débit, source d'émanations de vapeurs d'essence et autres gaz, ne saurait, sous peine de plaisanterie, être considérée comme « une réserve permanente d'air ».

Dans ces conditions, le CM d'Arcueil, unanime, confirme sa délibération précédente et se déclare contre la réalisation du projet présenté. »

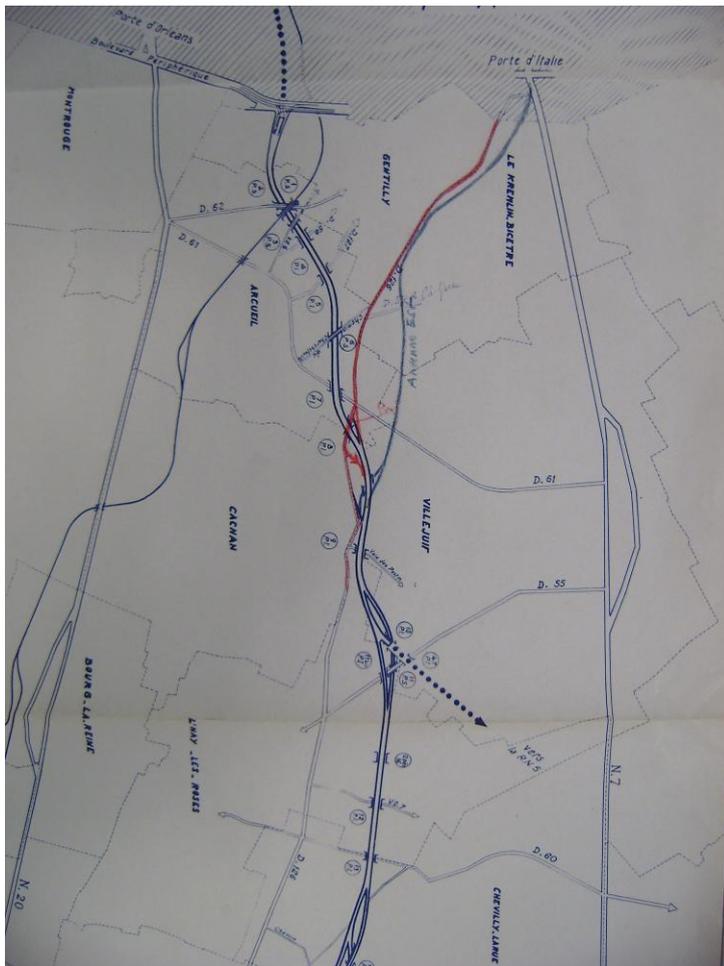
Certes, l'opposition au projet est réaffirmée, mais il faut bien constater qu'elle a considérablement perdu en virulence. On s'en tient maintenant à des généralités, et il semble qu'Arcueil rejoigne les positions plus modérées de ses voisines non-PCF (voir ci-dessus) : crise du logement, craintes pour les équipements communaux et le cadre de vie...

Il convient de rappeler que dans son rapport le Commissaire-Enquêteur, le Dr Thouvenel, avait usé d'un « langage social » très marqué (voir p. 83-84), ce qui a peut-être contribué à rassurer les élus d'Arcueil. Peut-être aussi la majorité communiste choisit-elle de « rogner les aspérités » de sa propagande afin de sauvegarder l'unanimité remarquable du Conseil Municipal.

Mais il est bien clair pour chacun que l'Autoroute du Sud, dont le tracé précis est arrêté depuis juin 1950, va devenir réalité. Il va s'agir maintenant pour les élus d'en atténuer les effets pour leurs concitoyens. C'est une nouvelle phase qui commence.

c – Arcueil : Etat des lieux avant l'arrivée de l'autoroute

Le tracé de l'autoroute à travers la proche banlieue Sud, approuvé par le CARP en juin 1950, puis par décision ministérielle du 2 juillet 1951, devient définitif et officiel avec le décret du 19 décembre 1952 approuvant le modificatif au PARP et valant DUP. Il est intéressant de dresser un « état des lieux préalable » sur la commune d'Arcueil, commune la plus touchée par l'arrivée de l'autoroute. Ceci est possible grâce à des documents un peu antérieurs émanant de la mairie, mais surtout de l'« Etat parcellaire » établi par les P&C en vue des expropriations.



Ce document présente l'intérêt de faire ressortir les limites des communes traversées (ou effleurées) par l'autoroute, ainsi que la voirie qu'il conviendra de maintenir d'une façon ou d'une autre : on voit que la commune d'Arcueil, de ce point de vue aussi, est celle qui connaît le plus fort impact du fait de l'autoroute.

A gauche la RN 20 et la ligne de Sceaux (simple trait), à droite la RN 7, avec la déviation de Villejuif (1933) ; remarquer, en pointillés, dans Paris la « pénétrante Denfert-Rochereau », et le départ de la « branche RN 5 », toutes deux non réalisées.

*Document 40
AN-CAC 770633-51
Document de travail
(Dossier : Etude de la branche Est)*

Ce tracé traverse la commune de Gentilly dans sa partie la plus étroite (environ 400 mètres), puis la partie Est d'Arcueil en diagonale sur 1,7 km ; il passe sur la limite des communes de Cachan et Villejuif, et sort de la zone alors urbanisée (L'Haÿ-les-Roses, Chevilly-Larue).

La quasi-totalité de la surface appréhendée sur Gentilly l'est sur le terrain dit du « Chaperon Vert », en bordure duquel a été construite avant-guerre la « chapelle de la Cité-Universitaire » ; ce terrain d'une surface totale de 17 ha environ⁸⁴ se poursuit sur Arcueil. Il est disputé autour de 1950 (voir p. 223-224) entre la Cité U., qui souhaite s'y étendre, les communes de Gentilly et Arcueil qui souhaitent y construire des HLM, et, nouveau venu, l'Etat, représenté par les P&C qui l'ont choisi dès les années 1940 pour y installer l'arrivée de l'Autoroute du Sud.

Cet extrait de la carte au 1/ 50 000° de 1933 permet de retrouver la configuration du bâti –et du non-bâti– sur Gentilly et Arcueil avant la définition du tracé de l'autoroute, qui se fauilera sur les espaces restés « blancs » au milieu de la carte (l'occupation du sol n'ayant guère changé, pour diverses raisons, entre 1933 et 1950) :

⁸⁴ - y compris les emplacements d'une usine à démolir et de la « Villa Mélanie », lotissement insalubre (voir p. 162)



ARCUEIL

Document 41

Carte SCA au 1 / 50 000° (mise à jour 1933)

En haut, Paris : le parc Montsouris, la Petite Ceinture (O-E), les boulevards des Maréchaux et la Cité U. Le trait noir oblique est la ligne de Sceaux. A gauche, la RN 20 et l'aqueduc de la Vanne (en souterrain) ; à l'extrême-gauche, Montrouge. A droite, Gentilly, le Kremlin-Bicêtre et son Hospice.

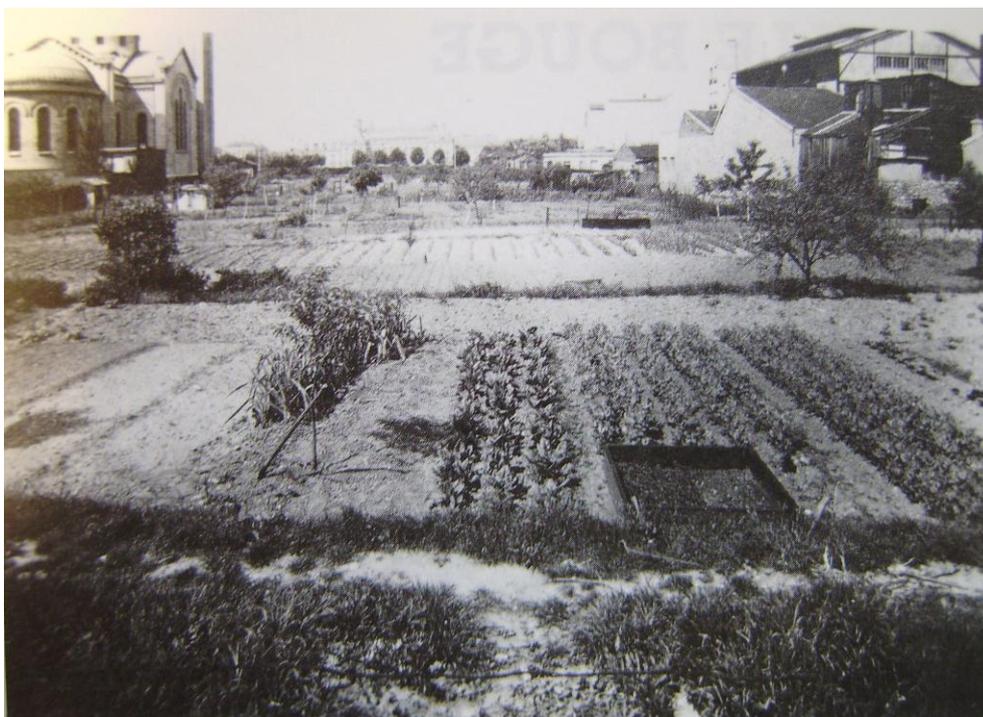
Les terrains du Chaperon Vert sont l'espace resté en blanc au milieu de la carte ; le tracé de l'Autoroute, légèrement en courbe vers la droite, lui fera emprunter les autres terrains encore « libres » jusqu'à la cote 42,3 de la carte, en évitant le centre urbanisé d'Arcueil (que le « tracé A » eût traversé –voir II-B-a)

On notera, à l'Ouest de la ligne de Sceaux, à proximité de la cote 64, une importante « biscuiterie » qui laissera la place à un entrepôt de l'Armée ; le terrain permettra la construction de la Maison des Examens (SIEC).

Comment se présentent, au début des années 50, ces terrains sur lesquels va passer l'Autoroute du Sud ?

Le terrain du « Chaperon Vert » est encore occupé par des « jardins ouvriers »⁸⁵ (voir photo page suivante). Une seule maison sera à démolir sur Gentilly : elle se trouve en bordure de ce terrain, au bout de la rue Pierre Marcel ; sa disparition permet l'amorce de la première courbe de l'autoroute, dont le passage en tranchée nécessite une large emprise. Celle-ci pénètre aussitôt sur le territoire d'Arcueil. Les dernières maisons de la rue des Champs-Élysées sont touchées (sur la carte ci-dessus, c'est la troisième rue –coudée- à l'Est des terrains du Chaperon Vert / voir « Affaire Dosset », p. 208 et suivantes).

⁸⁵ - selon Mme Leveau-Fernandez (13.02.2009)), sur Gentilly, ce terrain serait occupé par des *jardins maraîchers* ; mais sur Arcueil il ne s'agit que de « *jardins ouvriers* » (selon les documents, confirmés par Mme F. le 19.02.2009)



Document 42 : Les jardins ouvriers –ou maraîchers–du « Chaperon Vert », à l'emplacement de la tranchée de l'Autoroute du Sud.

*A gauche, la « chapelle de la Cité Universitaire »
Bulletin de la Société d'Histoire de Gentilly – Décembre 1987- p. 26*



*Document 43 : Vue aérienne d' Arcueil, sur le tracé de la future autoroute
En haut à droite, la chapelle de la Cité Universitaire , et les terrains du Chaperon Vert
Transversalement, de gauche à droite, la « ligne de Sceaux » (à gauche, la station « Laplace »)
Au centre, l'imprimerie « Les Fils de Victor Michel » ; à gauche, un entrepôt de l'Armée (actuel SIEC)
M. Leveau-Fernandez / OPI-HLM d'Arcueil-Gentilly : 50 ans d'engagement (p. 15)*



L'autoroute traverse encore une zone de jardins ouvriers, avant de parvenir à l'endroit délicat où la rue Jean Jaurès (RD 62) passe sous la ligne de Sceaux (ce qui contraindra à une configuration exceptionnelle de deux passages supérieurs au-dessus de l'autoroute : voir document 103, p. 310). En ce point, plusieurs maisons seront touchées. L'autoroute sort alors de sa tranchée et descend dans la vallée de la Bièvre en traversant des jardins ouvriers, puis un terrain vague en cours d'aménagement par la commune (stade Louis Frébault).

Le fond de la vallée (altitude : 45 m), de même que la rue F.-V. Raspail (CD 127) sont franchis par un viaduc (voir p. 215 à 220).

L'autoroute commence son ascension du coteau de la rive droite ; elle traverse une zone de carrières encore ouvertes, à l'Est du cimetière

avant d'atteindre le secteur du lotissement dit « du Plateau » (rues du Ricardo, Anatole France, du Dispensaire) qu'elle va fortement bousculer (une quarantaine de maisons).

Elle enjambe la rue Paul Doumer (CD 61) et recouvre le secteur rue Raymond Lefebvre / passage des Vaudenaires (une trentaine de maisons) ; enfin, elle pénètre sur le haut de Cachan, en direction de la Redoute des Hautes-Bruyères, point culminant du parcours (altitude : 95 m).

Document 44

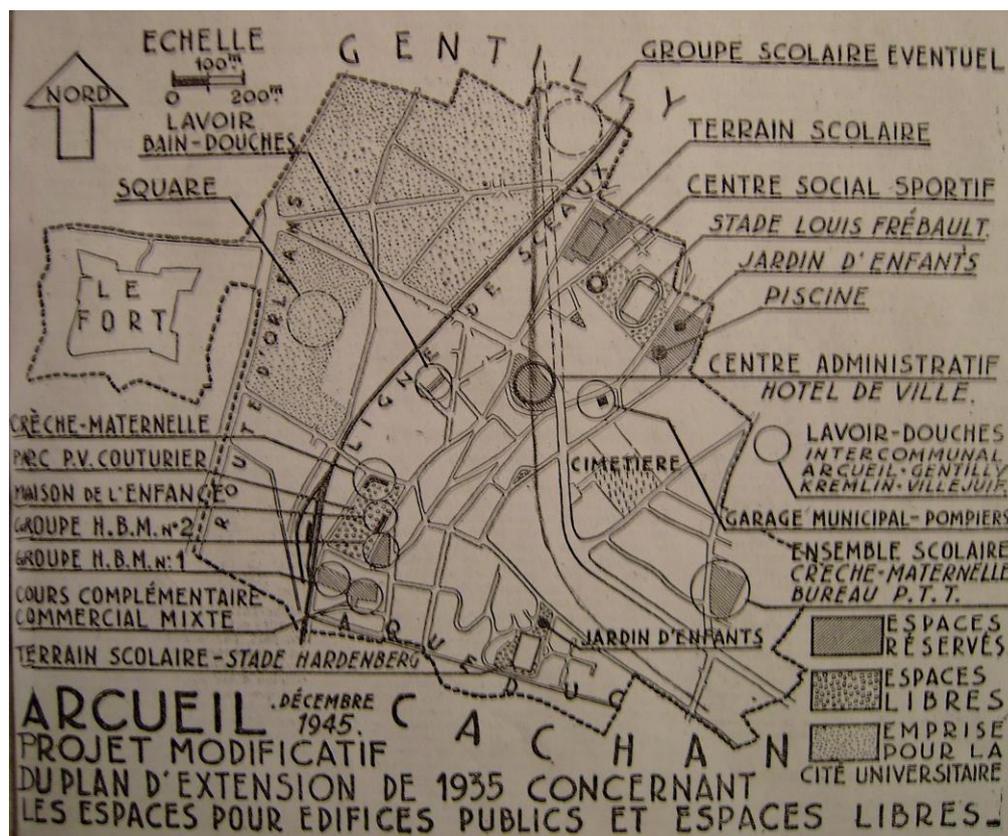
Plan au 1/2 000° extrait du dossier de « Consultation de la CCOI » 23 février 1953
AN-CAC 780154-37

En résumé : des jardins, des terrains vagues, des carrières, des habitations très modestes avec de nombreuses « annexes », comme on le verra plus loin; aucun immeuble à étages, aucune usine ; seul équipement public, le stade. On peut dire que le tracé choisi « limite la casse ».

En décembre 1945, Marius Sidobre, maire d'Arcueil, présente au CM un « Plan d'aménagement d'Arcueil »⁸⁶, rédigé –déjà... - par son adjoint Emile Bougard, qui sera le vrai responsable de l'urbanisme et du logement à Arcueil jusqu'en 1974 (en tant que maire-adjoint, comme on l'a vu précédemment, puis président de l'OPI-HLM Arcueil-Gentilly).

Ce document de huit pages commence par énumérer les projets du précédent « plan d'aménagement » approuvé en 1929 et modifié en 1935 (agrandissements ou créations d'écoles, espaces publics, élargissements et prolongements de chaussées...). Il s'agissait d'adapter les équipements communaux à la nouvelle configuration résultant de la « sécession » de Cachan en 1922 : c'est ce qu'on appelle alors le « recentrement d'Arcueil ».

Ce « Plan d'aménagement » est donc de nouveau modifié en 1945. Voici le plan de la commune avec l'ensemble des projets, anciens ou nouveaux :



Document 45

AN-CAC
780154-49

Extrait de la brochure « Le Plan d'Aménagement d'Arcueil »
(imprimée et diffusée par la mairie d'Arcueil en septembre 1947)

⁸⁶ - AN-CAC 770633-49

On remarque sur ce plan

- l'importance de l'«emprise pour la Cité U. », sans doute très théorique car la zone indiquée n'est pas vide, elle comporte alors des industries, des lotissements et des immeubles collectifs ;

- le grand nombre d'équipements prévus sur le futur tracé de l'autoroute : un groupe scolaire, un terrain scolaire (?), un centre social sportif, le stade Louis Frébault, un jardin d'enfants et une piscine ; et à proximité immédiate, un « ensemble scolaire » qui pourra effectivement être réalisé (Ecole Pauline Kergomard). Fort heureusement, en 1952, seul le stade Louis Frébault est en cours de réalisation.

Mais ce document présente un autre grand intérêt, c'est de dresser un tableau général en 1945 de la commune d'Arcueil, dont le cadre physique est dépeint sans fioritures :

« ...la presque totalité du sous-sol a été exploitée pour l'extraction de la pierre à bâtir et de la glaise. Outre les suggestions (sic) de construction, les dangers des glissements de terrain qu'ont créés et provoqués ces exploitations, il y a lieu d'insister sur la façon scandaleuse dont les remblais de carrières à ciel ouvert ont été faits, défigurant certains quartiers par la création de talus invraisemblables, transformant l'ancienne vallée de la Bièvre chantée par les poètes depuis le XVI^e s. en une vallée sans attrait et sans grâce ».

En 1945, l'une de ces carrières est encore en activité (voir document 37 - c'est, sur le « Plan d'Aménagement » ci-dessus, le quadrilatère à l'est du cimetière, sur lequel la commune ne prévoit rien... et pour cause !). Les « remblais de carrières à ciel ouvert » sont tous situés dans la partie Est de la commune ; « en disparaissant, (ces carrières) ont laissé à la Commune l'hypothèque d'un sol miné ou défiguré »; leur nature les a rendus inconstructibles, et ils sont donc restés « terrains vagues⁸⁷ », ce qui va permettre (mais avec de fortes contraintes techniques) le passage de l'autoroute.

En ce qui concerne les autres activités : « *Toutes les cultures, y compris les cultures maraîchères, ont disparu* ».

Industries : « *Arcueil ne possède pas de grosses industries, mais une industrie mécanique de moyenne importance ; une industrie alimentaire assez bien représentée par les biscuiteries ; l'industrie chimique et celle des blanchisseries, en voie de disparition ; quelques entreprises de bâtiment et travaux publics. La petite industrie et notamment l'industrie artisanale présente une certaine activité.* »

Du point de vue démographique,

« la population d'Arcueil est avant tout une population ouvrière.

⁸⁷ - le photographe Robert Doisneau, habitant Gentilly, a abondamment utilisé ces paysages des terrains vagues d'Arcueil, terrains de jeux rêvés pour les enfants...

L'étude faite par nous en 1936 (...) prouvait qu'une fraction très importante de la population ne disposait pas de moyens suffisants pour vivre décemment et se trouvait à cette époque dans un état de misère incontestable (les événements 39-45 permettent d'affirmer que ce caractère s'est encore accentué) »

« Entre les deux guerres, Arcueil détenait un triste record : le taux de mortalité par tuberculose y atteignait 20 % contre 11 % en moyenne nationale⁸⁸ ».

« En résumé, habitée par une population pauvre, composée en majorité de travailleurs qui vont porter dans d'autres localités la richesse que crée leur travail, ne disposant que d'une industrie secondaire, fournissant des revenus restreints, la Commune d'Arcueil, « commune-dortoir » et de configuration difficile, où toute réalisation se paie fort cher, ne dispose que de ressources très médiocres pour financer son plan d'extension.(...) Toute réalisation d'urbanisme est rendue très difficile par la configuration physique de notre ville, exagérée encore par les ouvrages d'art et les défigurations faites par l'homme, par les difficultés d'intercommunication entre les parties Est et Ouest, et aussi par la pauvreté certaine de la population ».

Au tournant des années 1950, l'irruption de l'autoroute va donc se surajouter à toutes ces contraintes de la commune d'Arcueil, et fortement compromettre la plupart des projets communaux. On conçoit l'amertume des élus, qui doivent renoncer à une part importante –et ancienne- de leur programme municipal pour satisfaire un projet national dont ils ne voient guère l'intérêt au niveau local.

Nous disposons d'un autre document offrant une description très fine de la seule zone concernée par les « expropriations Autoroute du Sud », mais sur tout son déroulé : c'est le « *dossier parcellaire*⁸⁹ » établi au début de 1953 pour les communes de Gentilly, Arcueil, Cachan et Villejuif en vue de la consultation de la Commission de Contrôle des Opérations Immobilières (CCOI). C'est un gros dossier comprenant plusieurs courriers, documents et plans à différentes échelles, mais surtout, ce qui nous intéresse ici, des « *Etats parcellaires par communes* ». Chacun donne le détail des propriétaires des parcelles concernées.

Selon un avis⁹⁰ du Service des Domaines en date du 11 avril 1953, l'emprise de l'Autoroute du Sud –dans sa définition de 1952- représente

- sur Gentilly : 23 796 m² soit 7 parcelles dont 1 maison et 2 annexes
- **sur Arcueil : 185 308 m² soit 150 parcelles dont 99 maisons et 90 annexes**
- sur Cachan : 5 198 m² soit 15 parcelles dont 11 maisons et 6 annexes
- sur Villejuif : 85 165 m² soit 68 parcelles dont 11 maisons

⁸⁸ - « *Silhouette : Arcueil, portrait de ville* » ouvrage collectif sous la direction de Amélie DREYFUS - Mairie d'Arcueil – 1996 (p. 31)

⁸⁹ - AN-CAC 780154-37

⁹⁰ - AN-CAC 780154-37

On mesure l'impact sur la commune d'Arcueil, aussi bien au regard de la surface à exproprier que du nombre de maisons à démolir –et du nombre de propriétaires concernés (même si toutes les parcelles ne sont pas forcément à exproprier intégralement). On remarque le nombre considérable d' « annexes », terme générique regroupant garages, ateliers, poulaillers, cabanes de toutes natures, dont certaines habitées...

L' « état parcellaire » d'Arcueil mentionne quant à lui 145 parcelles, parmi lesquelles

- 5 appartiennent à des sociétés privées ;
- 3 « à des associations ou collectivités (commune) ;
- 56 « à des particuliers domiciliés sur Arcueil, et dont la profession est indiquée ;
- 43 « à des particuliers domiciliés sur Arcueil, et dont la profession n'est pas indiquée ;
- 38 « à des particuliers non-domiciliés sur Arcueil.

Les sociétés privées sont la Société Civile du Chaperon Vert pour 1 ha 44 a à acquérir sur la commune d'Arcueil, sur une parcelle de 4 ha 3 a en « *jardins ouvriers* »; la Société Parisienne d'Habitations, pour 94 a 28 ca de jardins ouvriers, en bordure de la Bièvre ; à côté, les Ets Antoine pour 70 a 13 ca avec « *hangar et atelier* » ; « La Persévérante », coopérative ouvrière du XV^e arrt de Paris, pour 15 a 45 ca (sur 42 a 18 ca) de jardins ouvriers, avenue Gabriel Péri ; Combarieu-Leblanc pour une carrière au 68, rue du Moulin de la Roche, d'une contenance totale de 5 ha 2 a (c'est la dernière carrière encore en activité).

La seule association concernée est la Société Evangélique « La Mission Populaire » -aussi dénommée « Fraternité Protestante » : la « Frat » pour les Arcueil-lais- (47, rue de Clichy à Paris) pour 12 a 68 ca (sur un terrain de 53 a 14 ca) ; parmi les collectivités, l'Assistance Publique pour 5 m² (sic) à prendre sur une parcelle de jardins ouvriers de 78 a 51 ca, et la commune d'Arcueil pour 1 ha 73 a sur son stade Louis Frébault (d'une contenance totale de 3 ha 35 a).

L'importance des jardins ouvriers (qui, en 1952 précisément, prennent le nom de « jardins familiaux ») ressort d'ores et déjà de ces données, qu'ils correspondent comme ici à l'exploitation, sans doute provisoire, de grandes parcelles, ou comme on le verra plus loin à des lots –parfois infimes : 203 m² !- non encore construits, situés dans des lotissements ; outre les 4 hectares du Chaperon Vert, ce ne sont pas moins de 3 ha 78 ca, appartenant presque intégralement à des sociétés ou particuliers non-domiciliés sur Arcueil (essentiellement à Paris), qui apparaissent pour l'ensemble des parcelles concernées par l'autoroute. On peut penser que d'anciennes carrières, une fois remblayées et recouvertes de terre plus ou moins arable, ont pu également être réaménagées en jardins.

Dans ces difficiles années d'après-guerre, ces jardins continuent à assurer une part appréciable de l'alimentation des familles ouvrières, peut-être domiciliées dans les arrondissements du Sud de Paris. Mais ils sont bien évidemment les cibles

toutes désignées des concepteurs d'équipements publics, grands dévoreurs d'espaces.

Les activités industrielles et commerciales, a contrario, sont très peu représentées sur ce ruban du tissu urbain : une société de décoration, « Moulage Artistique Moderne », 3/5, passage Boutet ; deux commerces de détail (une boucherie et une épicerie) sises à la même adresse, 116, avenue Gabriel Péri ; un garage (?) rue Raymond Lefebvre ; un « *hangar industriel* » (dépôt de bidons) rue du Moulin de la Roche ; enfin, rue du Dispensaire, une « *tannerie* » au n° 25 et un « *atelier avec deux hangars* » (le propriétaire est « *camionneur* ») au n° 15. La tannerie nous rappelle combien cette activité a été longtemps importante tout le long de la vallée de la Bièvre, y compris dans Paris (plusieurs sont encore expressément indiquées sur la carte de 1933 – voir document 41). Le tout relève de l' « *industrie artisanale* » mentionnée dans le rapport de Bougard en décembre 1945 (Mme Simone F. m'a signalé l'importance du petit appareillage médical, dans des ateliers de une, deux ou trois personnes).

Parmi les 56 propriétaires domiciliés à Arcueil –mais pas forcément sur la parcelle visée, laquelle est peut-être louée, comme on le verra plus loin, ou non-bâtie- on relève

- 11 fonctionnaires (2 infirmiers, 3 / Police, 2 / PTT, 4 divers) ;
- 20 artisans dont sept / gros-œuvre du bâtiment (cimentier, maçon, démolisseur, entreprise TP...)
six / second œuvre (plombier, électricien, menuisier...)
quatre / artisanats divers (tanneurs, clicheur⁹¹, brocheur, vannier)
trois / « camionneurs », fardier...
- 13 employés ou salariés dont dix / dans l'industrie (mécaniciens, contremaîtres, ingénieurs...)
trois / dans la banque et l'assurance
- 5 « maraîchers » (+ 1 « *journalière* ») peut-être retraités, ou exploitant ailleurs, car seulement 3 ares de « jardins maraîchers » sont mentionnés
- 6 « commerce » : 4 commerçants et 2 employés

C'est bien l'image d'une banlieue populaire qui ressort de cette coupe sociologique due à l'arbitraire d'un tracé autoroutier : petits fonctionnaires –mais aucun enseignant-, nombre important d'artisans du bâtiment, de mécaniciens, une poignée de petits commerçants...

Très peu de noms de consonance étrangère, sauf italienne (Bevilacqua, Galli, Mariotti, Tognoli, Martino...), ce qui atteste une implantation déjà ancienne, mais des patronymes issus des « quatre coins de l'Hexagone » : bretons, flamands, alsaciens, occitans... D'ailleurs, le maire, Marius Sidobre, est gascon, et son adjoint, Emile Bougard, est creusois⁹²... d'origine, puisque né à Arcueil en 1903.

⁹¹ - la présence de ces artisans est peut-être à rapprocher de la présence à Arcueil de l'imprimerie « Les Fils de Victor Michel » (voir ci-dessus)

⁹² - « *Silhouette : Arcueil, portrait de ville* » ouvrage cité - p. 31

Cependant, 81 de ces 145 parcelles sont louées (le nom du locataire figure sans plus de renseignements) : il s'agit toujours de parcelles construites. On peut penser que des parcelles non-bâties, par exemple des jardins, peuvent également être louées, mais que dans ce cas il s'agit de location verbale, ne donnant aucun droit lors de l'expropriation, et qu'ainsi on n'a pas jugé utile de le mentionner. Parmi les noms des locataires, on relève un nom arménien ⁹³ (Demirdjian) et un nom portugais (De Souza).

Selon ce document, 89 maisons (soit environ 150 logements) sont directement touchées par l'expropriation, et destinées à la démolition ; 26 autres se trouvent sur des parcelles partiellement touchées, mais ne sont pas elles-mêmes menacées (les premiers documents relatifs au second tracé de l'Autoroute du Sud faisaient état de 123 maisons à démolir sur Arcueil, mais ce chiffre, qui apparemment ne tenait pas compte de cette distinction, a été ensuite rectifié). Bien entendu, ce chiffre de 89 recouvre une grande variété d'habitations, depuis les « *baraques à usage d'habitations* » -trois sont mentionnées- jusqu'à un habitat semi-collectif (exemples : le propriétaire + six locataires au 79, rue Gabriel Péri ; 14 locataires en deux maisons au 106 rue P. Vaillant-Couturier, mais ici, « *les pourparlers sont en cours avec le propriétaire pour procéder au rescindement du bâtiment en cause (quatre logements intéressés)*. »

Des indications en signes cabalistiques⁹⁴ -0E PS, 0E BrS, 1E PM...-, pas toujours présentes, donnent une description minimale de ces constructions (elles figurent bien évidemment à l'intention des fonctionnaires de la CCOI, pour qui elles constituent un élément important d'estimation) :

- 31 « 0E PS » : pas d'étage – pierre sèche (en général, résidus de carrière) ;
- 7 « 0E Br S –ou BS) : pas d'étage – brique sèche (ou parpaings de mâchefer ?)
- 4 « 0E PM » : pas d'étage – pierre meulière
- 2 « 0E PV » : pas d'étage - pierre ?
- 2 « 0E » : pas d'étage

Si l'on ajoute les trois « baraques », on obtient un total de 49 habitations sans étage.

- 15 « 1E PS » : un étage – pierre sèche
- 9 « 1E Br S » : un étage – brique sèche
- 1 « 1E PM » : un étage – pierre meulière
- 1 « EBM » : ?

soit un total de 26 constructions avec un étage.

⁹³ - Dans l'entre-deux-guerres, une communauté arménienne s'était installée à Gentilly / Le K-B, dans le quartier des Sablons (voir état parcellaire 1^o tracé, mars 1937 - AN-CAC 780154-21)

⁹⁴ - et dont je dois la compréhension à M. Georges Reverdy, que je remercie



Documents 46 et 47 Deux habitations d'Arcueil expropriées pour l'autoroute (clichés Chevojon)

Adresse non indiquée

110, avenue Gabriel Péri

AM Arcueil - sans cote

Cette rapide exploitation des chiffres et des données de 1953, d'où ressortent la prédominance des constructions basses sur petites parcelles, le nombre très restreint de maisons en meulière (mieux considérée que les autres matériaux rencontrés ici), mais aussi la présence d'un grand nombre de « bâtiments annexes » - 61 « remises », 8 « garages »...- confirme l'aspect généralement rudimentaire de l'habitat, et la présence d'une population très modeste, voire misérable, vivant dans un inconfort total –et une forte surpopulation. Nous touchons là la réalité de la « crise du logement » des années 50 ; l'événement qui la symbolise –l'appel de l'abbé Pierre- aura lieu l'année suivante.

Cependant, le pire se trouve à l'autre extrémité de la commune, en limite du « Chaperon Vert » : c'est la « Villa Mélanie ». « *Les plus pauvres (y) trouvaient refuge ; ils s'entassaient dans des baraques en bois, sans eau, sans égout, sans sanitaire* ».⁹⁵

« *Au niveau de l'entrée de la cité du Chaperon Vert débouchait autrefois la Villa Mélanie, fouillis de ruelles contournant de très modestes maisons en bois, parfois sur sol en terre battue et toits de tôle ondulée. Là vivaient (...) 80 foyers arcueillais, qu'une seule borne-fontaine alimentait* »⁹⁶

Document 48

La borne-fontaine de la Villa Mélanie

Cliché D.R.

Jacques VARIN « *Mémoires d'Arcueil* »
Editions « *Temps actuels* » p. 152



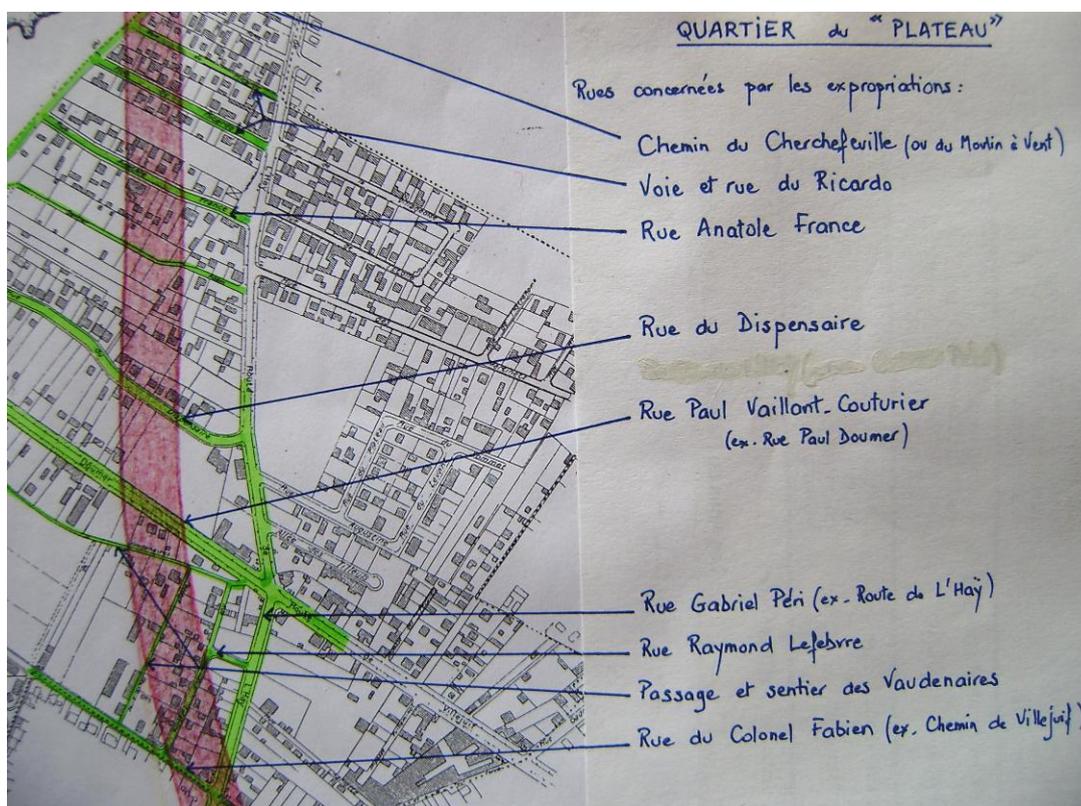
⁹⁵ - « *Silhouette – Arcueil, portrait de ville* » (ouvrage cité) p. 31

⁹⁶ - Robert TOUCHET « *Arcueil – Rues d'hier et d'aujourd'hui* » - Centre Culturel Erik Satie – Arcueil - 2006 (p. 99)

Cette « villa », qu'on appellerait plus justement aujourd'hui « bidonville », n'est pas précisément sur le tracé de l'autoroute, mais à proximité ; son emprise sera toutefois englobée dans l'aménagement de la Cité du Chaperon Vert, et ses habitants y seront relogés, ainsi que dans d'autres HLM de la commune. C'est peut-être une illustration de l'argument avancé en 1951, comme on l'a vu, selon lequel certains habitants d'Arcueil « ne pourraient que gagner au change », et pour la commune, « l'autoroute présente plus d'avantages que d'inconvénients ».

Cependant, le quartier qui paiera le plus lourd tribut à l'autoroute reste celui du « Plateau ». Il avait été clairement individualisé dans le « Plan d'aménagement » de 1945 :

« Le développement urbain (...) ne présente aucun caractère d'unité : trois grandes zones de peuplement bien distinctes : entre la RN 20 et la ligne de Sceaux, dans le fond de la vallée (centre ancien, église, mairie...), et versant Est de chaque côté de la route de L'Hajÿ (CD 61) ».



Document 49

Détail du document 37 (document personnel sur fond de carte « géomètre » années 1940)

Le même état parcellaire de 1953 nous permet de situer de façon précise, rue par rue, les maisons à exproprier sur Arcueil (du Nord au Sud) :

Avenue Jean Jaurès	3)	
Route de Stalingrad	3)	hors plan ci-dessus
Avenue F.-V. Raspail	2)	
Chemin du Cherchefeuille	3		
Voie et rue du Ricardo	10		

Rue Anatole France	15
Impasse Duroc	3
Rue du Dispensaire	14
Av. Gabriel Péri (CD 126)	9
Av. P. Vaillant-Couturier (CD 61)	10
Sentier des Vaudenaires	4
Rue Raymond Lefebvre	9
Rue du Colonel Fabien	<u>6</u>
	T = 91

En 1966, Eve-Laure Michelon, dans son mémoire de DES⁹⁷ intitulé : « *Etude physionomique d'une commune de banlieue : Arcueil* » décrit ce quartier :

« Ce quartier a une forte personnalité qui lui vient de son excentricité et de son isolement par rapport à Arcueil. Entièrement vide de constructions jusqu'en 1900, il s'est couvert en quelques décennies d'une multitude de pavillons, organisés autour de nouvelles rues (...). Les terrains nus y sont encore vastes, sous la forme des anciennes pièces de culture (secteur non bâti : 30 %).

(L'habitat est) du type pavillonnaire inférieur : on peut penser que les terrains de ce quartier, éloigné du centre et du métro, se sont vendus à bas prix à une clientèle assez pauvre. (...) La majorité des logements ne possède même pas le confort élémentaire : plus de la moitié n'ont pas de WC intérieurs, plus de 60% n'ont pas de baignoire ou de douche, ni le chauffage central.

L'inconfort des logements n'est même pas compensé, comme il l'est dans le centre, par un aménagement public très poussé : en effet, le raccordement à l'égout, l'alimentation en gaz de ville, la voirie, sont loin d'être parfaits ; l'aménagement des lotissements, tous défectueux⁹⁸, n'a pas été systématiquement réalisé ni totalement achevé.

La population, si elle n'y est pas dense, ne s'entasse pas moins dans de petits logements : le nombre de personnes par pièce y est plus élevé que dans tous les quartiers similaires, et les logements surpeuplés y sont nombreux. La population y est également plus jeune et plus pauvre que dans toutes les autres zones pavillonnaires.

Tant par sa configuration que par ses composantes immobilières et sociales, le quartier du Plateau (...) ressort comme l'un des plus déshérités de la commune ».

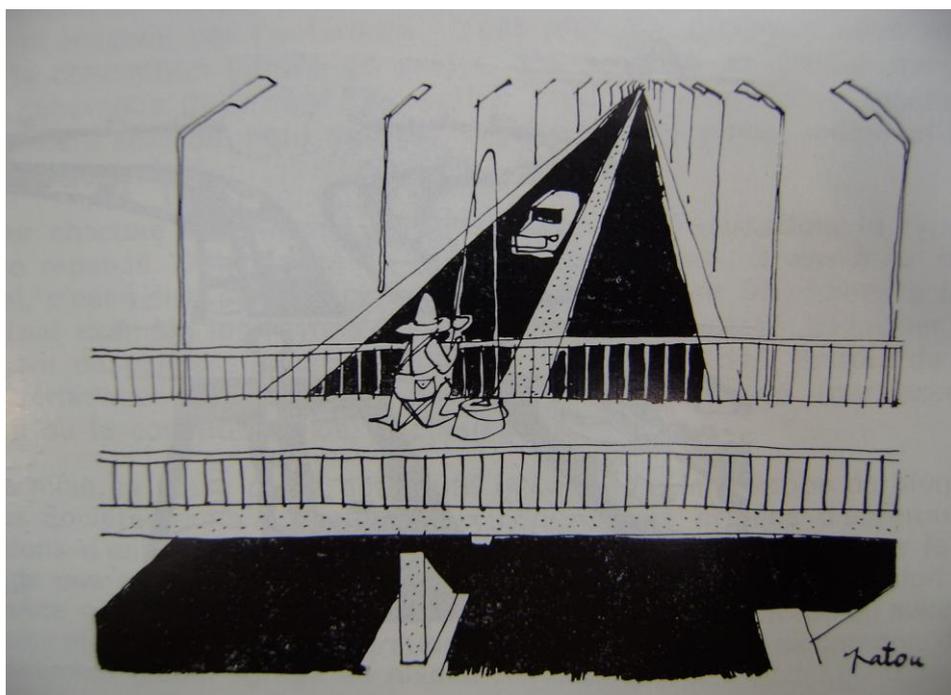
Ce tableau, répétons-le, a été dressé en 1966 : il est permis de penser qu'il eût été certainement bien plus noir encore quinze ans plus tôt, au moment de l'arrivée de l'autoroute..

⁹⁷ - Mémoire sous la direction de Pierre George - IGUP Paris (cote : D 1005)

⁹⁸ - Sur les « Lotissements défectueux » de l'entre-deux-guerres, voir Annie FOURCAUT, *La banlieue en morceaux*, Grâne Créaphis 2000 (particulièrement chapitres 3 et 8)

Et pourtant... Mme Simone F., qui a habité entre 1946 et 1959 au 4, rue du Dispensaire (un logement en location de deux pièces avec eau et électricité, cuisine à charbon), témoigne aujourd'hui⁹⁹ : « *C'était un village, tout près de Paris. Tout le monde se connaissait. Il y avait beaucoup de chiffonniers à proximité, certains avaient des ânes pour tirer leur charrette. Il y avait encore de grands vergers, par exemple en face de chez moi ; c'était merveilleux au printemps* ».

Il sera intéressant d'étudier dans le chapitre suivant la façon dont les habitants d'Arcueil, c'est-à-dire essentiellement ceux de ce quartier déjà extrêmement fragile, réagiront à la menace de l'autoroute, et quel sera le rôle de coordination de la municipalité, elle-même atteinte dans ses équipements, ses projets et son fonctionnement quotidien.



Dessin de Patou Bulletin du PCM

⁹⁹ - Entretien du 19.02.2009