

Dernier problème à Arcueil le viaduc

La traversée par l'autoroute de la vallée de la Bièvre (« *CD 127 et Bièvre canalisée* ») a été très délicate du point de vue technique, du fait de la nature du sous-sol ; mais elle a été également l'un des éléments du lourd contentieux entre les P&C et la municipalité d'Arcueil (avec les expropriations —voir II-B- et la disparition du stade).

Dès 1950, c'est-à-dire lorsque le tracé à travers la vallée a été arrêté (voir II-A, p. 134 et suivantes), des sondages sont opérés et révèlent la nature « difficile » du sous-sol, d'où de fortes contraintes techniques à prévoir :

« Cinq mètres de remblais et de vase, une mince couche de galets aquifères délavant, 9 m d'argiles très plastiques sous-jacentes, et enfin des marnes qui se transforment progressivement en craie blanche de plus en plus compacte ¹⁸⁸ ».

De son côté, en mai 1954, l'IC-SSA Mothe écrit¹⁸⁹ :

« En ce qui concerne le franchissement du CD 127, j'étudie actuellement un ouvrage métallique d'une seule portée d'une cinquantaine de mètres, à apparence très légère, sans culée ni travée intermédiaire, qui donnera une impression très agréable au fond de la vallée ; cet ouvrage sera onéreux, mais dégagera très largement ce fond de vallée et permettra de donner au CD toute la largeur qu'on voudra. »

Ce que comprennent immédiatement les élus d'Arcueil, c'est que cet ouvrage « *d'une seule portée, d'une cinquantaine de mètres* » sera forcément encadré par deux talus importants de chaque côté, tels un « *barrage hydroélectrique* » à travers la vallée ; de plus, la largeur de l'emprise serait d'environ 250 m, augmentant d'autant l'emprise de l'autoroute dans la ville. Ils avaient souhaité un ouvrage « *aéré* », un viaduc qui aurait été le pendant de l'aqueduc à l'autre extrémité de la ville, ils vont avoir une « *poterne* » -il ne semble pas que ce mot soit le mieux approprié, mais il est bien connu localement à cause de la proche « *Poterne des Peupliers* », passage étroit sous le boulevard Kellermann, et c'est celui qui apparaît dans la Presse, avec un sens assurément péjoratif :



Document 60
Libération
18.03.1954
AM Arcueil 25 W 23

¹⁸⁸ - G. Dreyfus : « *Examen de quelques problèmes posés par l'exécution des travaux du département de la Seine* » Brochure (supplément aux « *Annales de l'ITBTP* ») Juin 1960 p. 671-672

¹⁸⁹ - Note pour l'IC Cosmi (11.05.54) (AN-CAC 770633-49)

Lors de son entretien du 22 juillet 1954 avec Lévy et Mothe, Bougard
« *renouvelle ses réserves quant à la conception de l'ouvrage prévu en remplacement du viaduc* », ce qui montre que ce terme était utilisé jusque-là ; il demande à être saisi du projet avant sa réalisation.

Fin 1954, les P&C confirment leur choix de la solution « remblai + pont », mais le CM d'Arcueil reste sur sa position et « *décide d'insister auprès des Pouvoirs Publics pour l'établissement d'un viaduc qui traverserait la vallée*¹⁹⁰ ». Il met en avant des raisons esthétiques, urbanistiques, mais aussi de sécurité : en effet, de précédents remblais sur ce sol instable ont entraîné, par leur masse, des « désordres » et même des dégâts considérables :

« La traversée de la vallée de la Bièvre par l'ouvrage projeté pose des problèmes complexes dont nous ne sous-estimons pas les difficultés. (...) »

*Nous persistons à penser que seul un viaduc peut assurer l'unité de la Vallée, déjà franchie par deux ouvrages de ce genre*¹⁹¹. (...) »

*Devant l'importance de l'ouvrage projeté, dont il nous est impossible de mesurer quelles seront les répercussions définitives sur notre localité, nous pensons qu'il serait indispensable que la même liaison qui a existé entre le Service réalisateur et la Ville, pour le relogement des locataires et la constitution d'un lotissement, soit adoptée pour ce qui concerne la traversée de la Vallée (...) »*¹⁹²

Il peut être plaisant de relever ici que les élus d'Arcueil, après quelques années « houleuses », se félicitent de la coopération qu'ils ont rencontrée auprès des P&C... et s'en réclament pour ce nouveau « cheval de bataille » !

Le problème « pont ou viaduc ? » est en effet soulevé par les élus d'Arcueil lors de chacune de leurs réunions avec les élus nationaux ou départementaux, autour de 1954/55 (voir II-A) .

Ainsi, devant le préfet de la Seine P. Haag, le 14 juin 1955. Celui-ci en informe¹⁹³ son I-P&C :

« Les représentants de la commune d'Arcueil tiennent pour le viaduc, plus coûteux mais plus esthétique. Il y a déjà deux aqueducs dans la vallée de la Bièvre, lesquels ont amélioré le site, alors que le remblai l'enlaidirait. (...) »

Lorsque les études seront assez avancées, il n'y aurait qu'avantage à leur exposer loyalement la situation, avec tous ses éléments d'appréciation, y compris naturellement le prix de l'opération, qu'ils ont tendance à considérer comme secondaire puisque ce n'est pas la commune qui le paie ».

Le 26 décembre 1955, le CM unanime rappelle que le tracé approuvé le 19 décembre 1952 « *comportait la traversée de la Bièvre par un viaduc* » (une recherche dans les documents du moment n'a pas permis de confirmer cette affirmation :

¹⁹⁰ - Registre CM Arcueil 26.12.54

¹⁹¹ comprendre : l'Aqueduc de la Vanne (entre Arcueil et Cachan) et celui du Loing (sur Cachan)

¹⁹² - Registre CM Arcueil 16.03.55

¹⁹³ - Note du 15 juin 1955 - AN-CAC 770633-49

on y trouve seulement la mention de « traversée de la vallée de la Bièvre », sans plus de précision ; mais peut-être cela avait-il été avancé oralement ?). Il déclare :

« Il paraît inacceptable que la traversée de la Vallée de la Bièvre, faite au cours des siècles sous forme de viaduc, soit réalisée cette fois sous la forme d'un simple remblai, type hydro-électrique.(...) »

Le CM d'Arcueil maintient ses positions et insiste à nouveau pour que la traversée de la Vallée de la Bièvre soit effectuée par un ouvrage d'art très aéré ».

Est-ce la position intransigeante des Arcueillais, ou plutôt des contraintes techniques, qui font évoluer l'option des P&C ? Dans une lettre du 4 février 1956¹⁹⁴ au sénateur-maire d'Ivry G. Marrane, très présent à Arcueil sur les problèmes d'expropriations, le maire Sidobre (ou Bougard ?) rend compte de ses derniers contacts et précise :

« (...) ce sera certainement un ouvrage d'art plus important que celui envisagé qui traversera la Vallée, et nous arriverons très probablement à ce que les surfaces des terrains libérés soient utilisés d'une façon plus rationnelle, notamment par des installations sportives.

L'objectif principal des P&C demeure le dépôt dans la Vallée de la Bièvre de 170 000 m³ de terre provenant des surplus extérieurs (du chantier de l'autoroute)¹⁹⁵. Tu comprendras facilement que ce dépôt, dans la traversée de la vallée, apparaît essentiellement comme un bouchon. »

Entre Gentilly et Villejuif, l'autoroute est effectivement le plus souvent en tranchée, d'où le problème d'évacuation –ou mieux, d'utilisation sur place- des déblais : l'option défendue par les P&C « remblai + pont de 50 m » ne répondrait-elle pas à ce souci ?

Le 3 mars 1956 a lieu une réunion au cabinet de P. Sudreau, Commissaire à la Construction et à l'Urbanisme pour la Région Parisienne. Sont présents le DR Rumpler, Lapébie (IC 75) et Mothe (IC-SSA). Ce dernier en rend compte¹⁹⁶ ainsi :

« A la demande de M. Sudreau, lui-même interprète du désir du maire d'Arcueil, M. Rumpler (DR) a accepté que l'ouvrage de franchissement du CD 127 forme au total un viaduc de 175 m de longueur, pour éviter de barrer la vallée de la Bièvre par un remblai. Il y a lieu de considérer cette acceptation comme une modification de l'Avant-Projet de l'Autoroute du Sud (DM du 2.07.51) ».

On peut rappeler que le même Sudreau, décidément très à l'écoute des élus locaux, avait soutenu, lors de la réunion du 13 octobre 1955 sur les « Problèmes d'urbanisme à Gentilly », la position des édiles de cette commune, empêchant ainsi la construction de la « branche Est » (voir I-C-a, p. 102).

¹⁹⁴ - AM Arcueil 25 W 23

¹⁹⁵ - de fait, ces matériaux en surplus seront provisoirement entreposés à Chevilly-Larue, formant une colline de plusieurs dizaines de mètres de hauteur .

¹⁹⁶ - Note Mothe à Monneret (SSA) 10.04.56 (AN-CAC 770633-38)

Les élus d'Arcueil l'ont emporté, et les P&C remettent donc l'ouvrage sur le métier. Une note non signée du 13 juillet 1956 (« pour M. l'IC Bideau ») présente le nouveau projet : un ouvrage « double Cantilever » en béton précontraint de cinq travées, soit 175 m de long (au lieu d'une seule précédemment) ; mais le rédacteur prend soin de fournir toutes garanties quant à l'« inscription de l'ouvrage dans le site » :

« La vallée, tapissée de constructions hétéroclites, ne présente pas de caractère déterminé. (...) L'ouvrage est implanté de telle sorte qu'il réserve de larges vues sur la vallée. Afin d'affirmer le relief du Val, les talus de remblai seront traités en larges vallonnements. Des taches de plantations judicieusement implantées marqueront pour l'automobiliste passant sur l'autoroute des premiers plans, tandis que les arrière-plans masqueront les constructions inesthétiques du lieu.

Les aménagements se développeront sur les terrains acquis par l'Etat et pourront être traités en parc public, permettant ainsi à la population environnante de trouver une aire de promenade et de verdure ».

Il s'agit maintenant de vérifier les contraintes techniques de ce nouveau projet, notamment celles liées à la nature du sol. C'est sans doute la raison pour laquelle l'avant-projet n'est mis au point qu'en septembre 1957¹⁹⁷, soit plus d'un an plus tard, et le concours enfin ouvert (il sera remporté par l'Entreprise Hersent, pour un prix inférieur de 25% à l'estimation).

La communication de cet AVP est l'occasion d'un dernier « coup de sang » de l'implacable E. Bougard, qui s'élève¹⁹⁸ de façon véhémement, dans une lettre adressée directement au ministre, contre le projet présenté :

« Ce n'est qu'au moment où l'ouvrage est soumis à l'adjudication-concours que nous sont remis les plans arrêtés. (...) Ce projet ne répond ni à l'esprit, ni aux accords qui s'étaient manifestés lors de la conférence (du 3 mars 1956): décalage vers le versant Est, remblai de 16 m de hauteur sur le versant Ouest.

Nous vous demandons de bien vouloir soit suspendre ce concours, soit en différer les résultats pour vous permettre de nous entendre et de vous soumettre les raisons graves qui font que la Ville d'Arcueil ne peut accepter la solution proposée, qui va défigurer cette Vallée de la Bièvre que tous les ouvrages similaires appelés à la franchir (depuis les Romains jusqu'à Haussmann) ont su respecter ».

Il reçoit l'appui unanime du CM le 23 décembre 1957 :

« Le CM pense que la prolongation du viaduc par deux arches vers l'Ouest donnerait satisfaction sans entraîner de charges anormales sur le programme de l'Auto-route du Sud ».

Cette ténacité (et cette unanimité ?) finissent par payer, puisque le viaduc d'Arcueil comptera six travées et non pas cinq...

¹⁹⁷ - Lettre MTP à IC 75 12.09.57 AN-CAC 780154-25

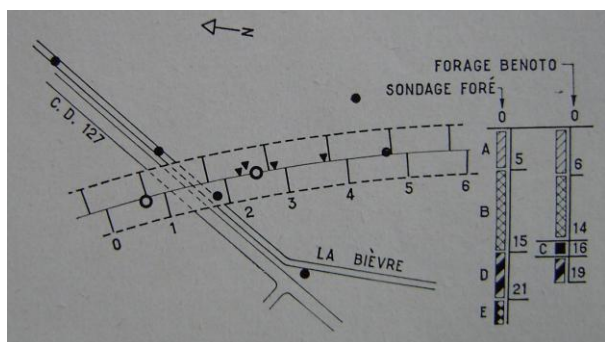
¹⁹⁸ - Lettre du maire d'Arcueil (mais initiales en référence : EB) 28.09.57 AM Arcueil O1-129

Les travaux commencent effectivement en mars 1958. La nature du sol contraint à descendre les colonnes de béton, soutiens des piles du viaduc, jusqu'à la couche de craie franche, soit jusqu'à -40 , voire -43 m¹⁹⁹. La longueur totale du viaduc est de 225 m...

Les travaux se terminent à la fin de 1959 : ne reste à ce moment-là encore en chantier dans ce secteur que le raccordement au Boulevard Périphérique, confié - tardivement- à la Société de Construction des Batignolles.

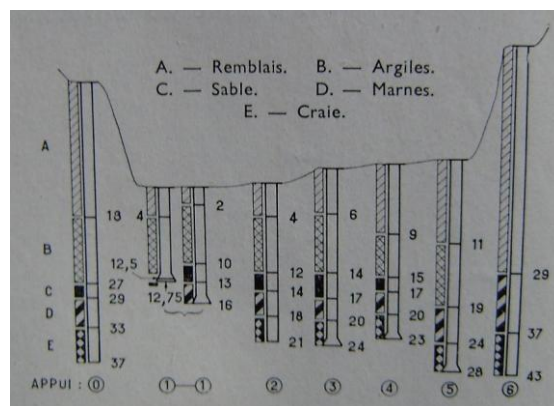


Document 61 Le chantier de construction du viaduc d'Arcueil
Photo Durandaud - Brochure ITBTP p. 671



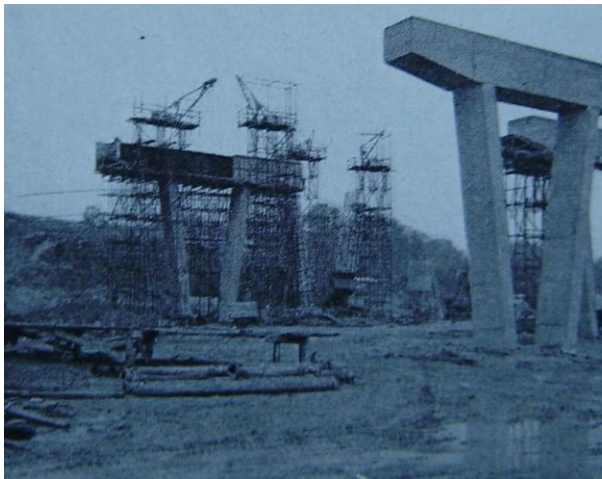
Documents 62 et 63

La place des différents sondages et la coupe des terrains traversés par les fondations

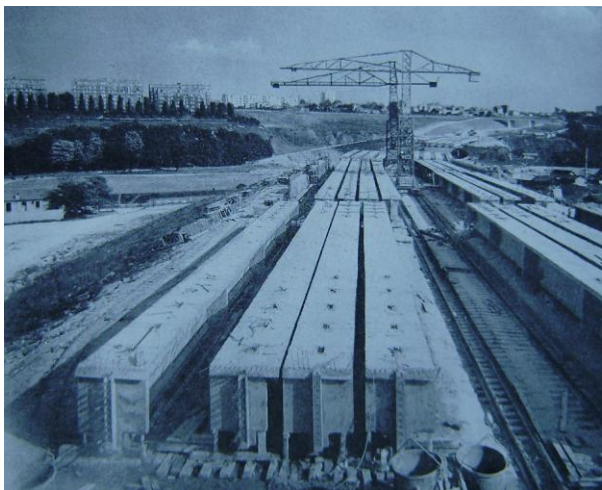


Brochure ITBTP - p. 671 et 672

¹⁹⁹ - Brochure ITBTP déjà citée



*Document 64 La construction des piliers
Cliché Pasquino - Brochure ITBTP p. 673*



*Document 65 La préfabrication des poutres
Cliché Baranger - Brochure ITBTP p. 675*



*Document 66 Le viaduc d'Arcueil aujourd'hui, vu du dessous
Cliché de l'auteur 9.12.2008
On peut voir le caractère double de ce viaduc, porté par des piles alternées.*