

Expropriations et relogement

Présenté dans ses grandes lignes en 1947, le tracé définitif de l'Autoroute du Sud à travers Arcueil est arrêté en juin 1950 (voir chapitre précédent). Il va bouleverser des quartiers très modestes de cette ville, un habitat le plus souvent précaire de lotissements défectueux. La conséquence immédiate –mais qui constitue également la condition nécessaire à l'ouverture du chantier- est l'obligation légale d'indemniser les propriétaires expropriés, mais aussi de reloger tous les habitants expulsés, qu'ils soient propriétaires ou locataires.

a– La définition des tâches et leur répartition entre les services de l'Etat

Dès le 7 février 1950, Lévy fait savoir¹⁰⁰ à l'IC-SSA Moch que « *M. Rumpler (Directeur des Routes) est d'accord qu'un programme de relogement de grande valeur urbanistique doit être établi sur les crédits de l'opération (de l'Autoroute du Sud).* » On voit combien, dès l'origine, les décideurs ministériels sont conscients de leurs obligations de relogement, intimement liées au projet, y compris dans ses aspects financiers.

En cette année 1951 qui voit finaliser le tracé de l'autoroute, les services des P&C commencent à définir leur stratégie en vue du « *dégagement des emprises* » : expression hautement technocratique s'il en est... C'est l'objet d'une note¹⁰¹ de l'ingénieur de l'arrondissement Sud G. Dreyfus à Lévy, en date du 12 novembre 1951 : après un tableau du « nombre de pavillons » par communes –dont 123 à Arcueil, sur un total de 160-, il précise :

« Le cas d'Arcueil reste seul à examiner en détail : c'est là que se présentent les difficultés les plus graves.

La Municipalité serait, en principe, d'accord –toutes réserves faites sur le principe même de la réalisation de l'Autoroute- pour faire assumer par l'OPI-HLM les constructions nécessaires au relogement des expropriés, et pour grouper les propriétaires dépossédés en vue de leur permettre de bénéficier des conditions les plus favorables en ce qui concerne les prêts et les primes à la construction.

Les relogements pourraient donc se faire sous l'une des formes suivantes :

-relogement par l'OPI-HLM des locataires ou des propriétaires-occupants qui accepteraient cette solution en collectif ou en pavillons individuels ;

-relogement en constructions individuelles de propriétaires-occupants qui manifesteraient le désir de se rétablir dans leur situation actuelle :

¹⁰⁰ - Note - AN-CAC 770633-49

¹⁰¹ - AN-CAC 770633-47

-expropriés désirant se rétablir en pavillons isolés avec prime à la reconstruction, en bénéficiant ou non d'un emprunt à long terme de 60 % ;
-expropriés disposant de 20 % du prix de la reconstruction et s'affiliant à une Société de Crédit Immobilier, à condition qu'ils disposent du terrain et qu'ils réunissent un certain nombre de conditions (revenu, salaire, âge permettant le remboursement avant 65 ans, situation de famille)
- expropriés ne disposant que de 10 % du prix de la reconstruction et s'affiliant à une Coopérative d'HLM à créer ou existante. (...)

En ce qui concerne le relogement en collectif par l'OPI-HLM, la Commune serait disposée à prévoir les logements dans l'un des groupes en projet ; le programme de l'OPI-HLM d'Arcueil-Gentilly est en effet très vaste, et la Municipalité considère comme bloquée à son profit une grande partie des terrains disponibles sur la Commune (...)

(...) Il est difficile de pousser plus avant cette étude avant de connaître, à la suite d'enquêtes individuelles, le désir et les possibilités de chaque occupant et le nombre approximatif de foyers à reconstituer pour chacune des solutions préconisées ; le moment n'est pas encore favorable pour effectuer cette enquête, longue et délicate, et il me paraît nécessaire d'attendre au moins le résultat de l'enquête en cours et l'inscription du projet d'autoroute au PARP (...)

Aux yeux des P&C, qui envisagent tous les cas de figures en ce qui concerne les diverses formes que prendra le relogement, la collaboration avec les communes est indispensable, et, malgré leurs « réserves sur le principe même » de l'autoroute, et même leur violente campagne contre « l'autoroute de guerre » (voir chapitre précédent), on veut croire que les élus locaux n'ont pas fermé toutes les voies de la négociation.

« L'examen en détail » a lieu en fait au même moment, sous forme d'une « étude sur le plan parcellaire » effectuée par le SSA : c'est une ébauche du plan parcellaire étudié dans le chapitre précédent, qui sera mis au point début 1953. Moch en rend compte¹⁰² le 24 novembre 1951 à Lévy, sous la forme d'un état /rues par rues des diverses constructions à exproprier : pavillons, remises, garages, ateliers, etc... Cet état est accompagné d'une note importante :

« Si cet état accuse un nombre de pavillons pour Arcueil de 77 au lieu de 123 que je vous avais indiqué, il y a par contre des remises et des hangars, et, faute de pouvoir effectuer actuellement une enquête directe, je ne peux pas savoir si certains de ces hangars ne sont pas habités. »

(nous avons déjà remarqué l'imprécision des recensements du bâti, dans la mesure où la nuance est mince –à Arcueil, en 1951...- entre « pavillon » et « remise » ou « garage »)

¹⁰² - AN-CAC 770633-49

La note précédemment évoquée de Dreyfus (12 novembre 1951) donne lieu par ailleurs à une « mise au point » de la part de P. Moch¹⁰³ (14 janvier 1952), adressée à Lévy :

« il est admis (...) que la valeur vénale d'un bâtiment à usage d'habitation est différente selon qu'il est vendu « libre » ou « occupé »¹⁰⁴. L'acquisition à l'amiable d'un immeuble se présente donc sous deux formes différentes :

1° - Immeuble vendu « libre » : La valeur est alors assez voisine de la valeur de construction (sauf vétusté). L'Administration n'a pas à se préoccuper du relogement.(...)

2° - Immeuble vendu « occupé » : valeur beaucoup plus faible (minoration environ 40%). L'Administration doit se préoccuper du relogement :

*- en HLM (immeuble collectif ou pavillon individuel). Mais il intervient souvent une différence de prix de loyer due aux différences de surface et de confort -pour les salariés : différence amortie par la prime de logement.
- pour les non-salariés (retraités, etc...), il faudrait peut-être consentir des loyers à prix spécialement faibles.*

- nouvelle propriété, par l'intermédiaire de l'Office HLM ou d'une Coopérative de construction ; prêts à taux réduit de l'Etat (...)

Du point de vue des crédits mêmes affectés à l'Autoroute, l'acquisition d'un immeuble « occupé » revient moins cher qu'un immeuble « libre », mais du point de vue général, les finances publiques, qui fournissent un prêt à taux réduit, n'y trouvent pas d'avantages ».

Quelques mois plus tard (note¹⁰⁵ à l'IC Cosmi, 4 octobre 1952) Moch résumera sa position, confirmant son souci des deniers publics :

« Ce qui importe, c'est de savoir si l'exproprié cède son immeuble « libre », ou bien s'il ne veut faire aucun effort pour se reloger (auquel cas il cède son immeuble « occupé », la valeur vénale en étant faible) »

Il s'agit là, comme on le voit, de réflexions « à usage interne », entre responsables des P&C ; elles ne sont bien évidemment pas portées à la connaissance des élus locaux, et encore moins des «expulsables ».

En février 1952, Bougard remet à l'I-TPE Mouzon, à l'intention de ses supérieurs, un exemplaire du rapport de l'OPI-HLM faisant le point sur les besoins en logements sur Arcueil et Gentilly. Mouzon est l'interlocuteur « de premier rang » des élus, mais semble aussi avoir été nommé responsable de toutes les expropriations nécessaires à l'autoroute pour le département de la Seine ; il précise dans sa note d'accompagnement¹⁰⁶ :

¹⁰³ - AN-CAC 770633-47

¹⁰⁴ - il s'agit là d'une distinction fondamentale et constamment respectée lors des procédures d'expropriation : le prix varie en conséquence du simple au double (voir aussi Savigny, p. 302-304)

¹⁰⁵ - AN-CAC 770633-47

¹⁰⁶ - 20 février 1952 (AN-CAC 770633-49)

« Nous aurons d'autre part à prendre un accord avec l'Office pour le relogement des expropriés de l'Autoroute du Sud. Je pense que l'entrevue sollicitée par les dirigeants de l'Office ne serait pas sans intérêt pour nous ».

tandis que Dreyfus ajoute en bas de note :

« les termes du rapport relatifs aux expropriés de l'Autoroute sont très modérés, et pour la première fois l'Office, émanation des deux Municipalités, semble admettre l'éventualité de la réalisation de l'Autoroute. J'estime avec M. Mouzon qu'il y aurait le plus grand intérêt à ce que les responsables de l'Office soient reçus par M. l'IC ; peut-être est-il souhaitable que l'on attende la DUP si celle-ci ne doit pas trop tarder, et la DM fixant le principe du financement par l'Etat des opérations de relogement ».

Mais la distinction que s'efforcent d'observer les responsables –élus et fonctionnaires- entre les différentes catégories de demandeurs de logements est mise à mal par les effets inattendus de la grande pénurie, si l'on lit entre les lignes de cette note¹⁰⁷ adressée le 19 septembre 1952 par G. Riant, I-TPE au SSA, à son chef Moch :

«J'ai l'honneur de vous signaler que de récentes tournées sur le terrain à Arcueil, Cachan et Villejuif ont fait apparaître une augmentation sensible du nombre d'habitants qui devraient être relogés par rapport à l'étude du 25 novembre 1951, complétée par le plan parcellaire provisoire du 15 juillet 1952.

En effet, d'une part, nous avons constaté que les immeubles indiqués sur le Plan comme « remises » ou « hangars » étaient en fait utilisés comme locaux d'habitation, grâce à un aménagement sommaire, tout en gardant le caractère de constructions légères. Cette constatation s'impose notamment entre la rue Anatole France et la rue du Dispensaire à Arcueil, et entre la rue du Colonel Fabien et l'impasse Lavoisier à Cachan et Villejuif.

Par ailleurs, pour autant que l'on puisse se baser sur une impression visuelle, les pavillons proprement dits semblent être plus abondamment occupés que précédemment. Il nous paraît à craindre que cette augmentation de la population dans la zone intéressée aille en s'accroissant. »

G. Riant ne voudrait-il pas insinuer que des familles s'installent en grand nombre, et dans des conditions toujours plus précaires, sur le futur tracé de l'autoroute, afin de bénéficier bientôt du droit automatique au relogement¹⁰⁸?

Moch transmet aussitôt cette note à Lévy, en l'accompagnant des mises en garde suivantes :

« La question du surlogement des immeubles d'habitation est insoluble si l'on ne pose le principe que les expropriés n'ont droit qu'au même nombre de pièces habitables.

¹⁰⁷ - AN-CAC 770633-47

¹⁰⁸ - Ceci m'a été confirmé le 19.02.2009 par Mme F., qui habitait au 4, rue du Dispensaire : « Les gens qui habitaient là faisaient venir des parents ou des amis, et ceux-ci s'installaient même dans des cabanes de jardin ».

Celle de l'occupation des remises ou hangars m'apparaît difficile à résoudre : les indemnités d'expropriation ne permettront pas de rebâtir, et il est à craindre que souvent les occupants ne pourront payer les loyers d'appartements HLM. »

On voit combien les responsables des P&C sont conscients de la difficulté de la tâche, amplifiée par la situation sociale du moment. Ils souhaiteraient n'avoir à prendre en charge que le relogement des seuls habitants « anciens » des maisons expropriées, et dans des conditions en principe identiques, du moins en ce qui concerne le nombre de pièces ; mais les revenus des familles sont si restreints que Moch doute même de la possibilité d'une installation en HLM...

On touche là la réalité sociale de la classe ouvrière au début des Trente Glorieuses –mais on peut penser que l'élévation du niveau de vie dans les années 50, « favorisée » par les semaines de travail de 48 heures et plus, contribuera à résoudre ce problème qui, en 1952, paraît « insoluble ».

En attendant, il s'agit d'atténuer les coûts –et les traumatismes- en maintenant autant que possible les habitants expropriés sur le reliquat de leur parcelle, ou sur des reliquats de parcelles voisines. C'est ainsi que Riant effectue deux tournées approfondies, les 25 et 26 septembre 1952, en compagnie de Dreyfus et Mouzon, sur tout le tracé entre Arcueil et Chevilly-Larue. Objet : « *Examen de la possibilité de déplacement d'immeubles à usage d'habitation* ». Le rapport¹⁰⁹ établi à l'issue de ces deux journées « sur le terrain » recense, sur cinq pages, toutes les éventualités repérées par les trois ingénieurs : on jugera de la finesse de leur travail au vu de ces quelques extraits :

« Déplacement du 71 rue Ernest Renan sur le terrain du 65 rue Ernest Renan. L'occupant, dentiste, serait consentant.

Rue de Stalingrad : Les deux constructions de la parcelle N 35 sont de trop mauvaise qualité pour que l'on puisse envisager un déplacement, surtout dans le terrain douteux¹¹⁰ de cette zone.(...)

Rue du Dispensaire : Les n° 24, 26, 28, 15, 17, 9 et 7 sont déplaçables. Le n° 24 pourrait être déplacé dans le terrain nu du n° 16. Les n° 26 et 28 pourraient être amenés sur le terrain au coin du CD 126.(...) L'habitation légère mais convenable du n° 11 pourrait être démontée et reconstituée dans une autre partie de la parcelle Z 149. (...)

En définitive, dans le département de la Seine, sous réserve de la facilité d'acquérir les terrains nécessaires et d'obtenir l'accord des propriétaires intéressés, on pourrait considérer comme techniquement possible le déplacement de 33 bâtiments, dont 27 à Arcueil. »

Reste à savoir ce que l'on peut entendre par le terme de « déplacement d'immeuble ¹¹¹ », qui n'est pas sans revêtir un aspect surréaliste...

¹⁰⁹ - AN-CAC 770633-47

¹¹⁰ - comprendre : présence de carrières remblayées, ou souterraines

¹¹¹ M. Georges Reverdy lui-même, que j'ai interrogé à ce sujet, reste dubitatif : il n'imagine pas de « déplacement » pour d'autre bâtiment qu'un monument historique...

A la fin de 1952, les responsables des P&C ont recensé les problèmes de relogement engendrés par le tracé précédemment défini et ont arrêté leur stratégie, en fonction des contraintes légales. Il s'agit maintenant pour les P&C de trouver des solutions de relogement « sur place ». C'est dans ce but que Moch écrit au MRU¹¹² (Service des Affaires Foncières et de l'Habitat) le 22 octobre 1952 :

« La construction de l'Autoroute du Sud doit entraîner la démolition d'un certain nombre de petits pavillons d'habitation. Le relogement de leurs habitants doit, conformément à la loi du 1^o septembre 1948 sur les loyers, être assuré avant leur éviction ; et ce relogement, en vertu de la loi du 24 mai 1951, relève de l'autorité du MRU. Mais cette question conditionnant les travaux de l'Autoroute, le MTP ne peut manquer de s'en préoccuper vivement.

En dehors de pavillons plus ou moins dispersés, et pour lesquels le relogement pourra faire l'objet de solutions peut-être individuelles, un groupe d'une centaine de pavillons sur la Commune d'Arcueil (...) doit faire l'objet d'une solution d'ensemble. S'agissant généralement de propriétaires habitant leurs propres pavillons, cette solution doit viser à leur redonner à proximité immédiate de leurs propriétés actuelles de nouveaux pavillons leur offrant des facilités d'habitat au moins comparables aux anciennes.

Un terrain nu, de quelques parcelles, faisant au total 36 000 m² (...) semble pouvoir être acquis à l'amiable pour un prix moyen ne dépassant pas 1000 F¹¹³ le m²(...). Une fois acquis, il pourrait être aménagé avec une participation du MTP, et un ensemble de constructions individuelles serait, dans des conditions économiques, édifié pour permettre le relogement des expropriés (modalités de financement). L'ensemble immobilier serait complété par quelques bâtiments collectifs du type HLM pour loger notamment les locataires ne disposant pas de possibilités financières pour pouvoir devenir propriétaires.(...)

S'agissant d'une importante opération d'urbanisme, je suggère que l'acquisition du terrain soit effectuée par le MRU, sur les ressources du Fonds National d'Aménagement du Territoire (FNAT). Un accord de principe de votre part permettrait une étude plus poussée des modalités de l'opération, et me permettrait de solliciter du MTP l'aide ci-dessus évoquée.»

Le processus légal du relogement suite à expropriation est bien explicité par Moch dans son premier paragraphe : une loi de 1951 confie au MRU le relogement d'expulsés du fait d'un projet mené par le MTP. Cette dispersion des responsabilités suppose une parfaite coordination entre les deux ministères, et ceci d'autant plus qu'il s'agit du sort de familles souvent démunies. (Sans doute certains esprits clairvoyants estiment-ils déjà inéluctable une fusion de ces deux ministères, qui n'interviendra qu'en 1966.)

¹¹² - AN-CAC 770633-47

¹¹³ - soit 194,20€ de 2007 (Coefficient de transformation Euro / Franc - INSEE)

On notera le souci d'une « *solution d'ensemble* », ainsi que celui du « *coût minimal* », que ce soit pour les « *constructions individuelles* » ou pour les HLM. Mais si une prise en charge par le MTP des travaux de viabilisation est envisageable, il faut d'abord que le MRU procède à l'acquisition : la balle est donc dans son camp.

La procédure proposée par Moch donne lieu à une conférence¹¹⁴ au MRU (Sous-direction des Affaires Financières) le 12 novembre suivant. Sont présents huit responsables du MRU, et pour les P&C : Cosmi et Moch. Il en ressort

- l'accord du MRU pour l'acquisition du terrain de 36 000 m² sur les fonds du FNAT ;
- la nécessité de demander l'accord du MTP pour l'aménagement de ce terrain sur les crédits « Autoroute du Sud » ;
- la décision de lotir ultérieurement le terrain.

A cet égard, « *en vue de faciliter la construction par les propriétaires (et faute d'autres moyens), les indemnités d'expropriation seront fixées aussi libéralement que possible (accord des Domaines), et les terrains seront cédés au plus juste prix* ».

On comprend que contrairement à ce que proposait Moch, le MRU ne peut pas construire lui-même et revendre les maisons : il ne pourra que procéder à l'acquisition du terrain, puis au lotissement. D'où les « *facilités* » envisagées pour les futurs expropriés.

Le 27 mars suivant, l'IC-P&C 75 sollicitera¹¹⁵ l'accord du MTP pour la prise en charge sur les crédits de l'autoroute de l'aménagement de ces terrains :

« *Il y a grand intérêt à rechercher une solution d'ensemble pour le groupe d'une centaine de pavillons à implanter au sud de la commune d'Arcueil (...) : cela faciliterait et hâterait le dégagement des emprises de l'Autoroute et répondrait aux préoccupations qui se sont exprimées avec beaucoup de force aux divers stades de l'instruction* ».

Les travaux sont estimés à 25 millions, ce qui constitue « *une somme minime au regard du coût de l'opération* ». Le Contrôle des Dépenses engagées accepte, mais tient à préciser que « *cette dépense est la seule que le MTP puisse prendre en charge, le relogement des occupants d'immeubles expropriés devant être assuré par le MRU* ». L'amortissement sera assuré sur les loyers des expropriés.

Par lettre du 22 mai¹¹⁶, le MTP notifie cette autorisation de dépense à l'IC-P&C 75, précisant qu'« *elle sera imputée le moment venu sur les crédits mis à disposition au titre du FSIR*¹¹⁷ » (sous-entendu : pour l'Autoroute du Sud).

De cette réunion du 12 novembre 1952, et de celle du 25 novembre, les P&C¹¹⁸, qui sont demandeurs extrêmement pressants, retiennent également que le MRU s'est engagé à ce que

¹¹⁴ - CR : AN-CAC 770633-49

¹¹⁵ - AN-CAC 770633-49

¹¹⁶ - AN-CAC 770633-49

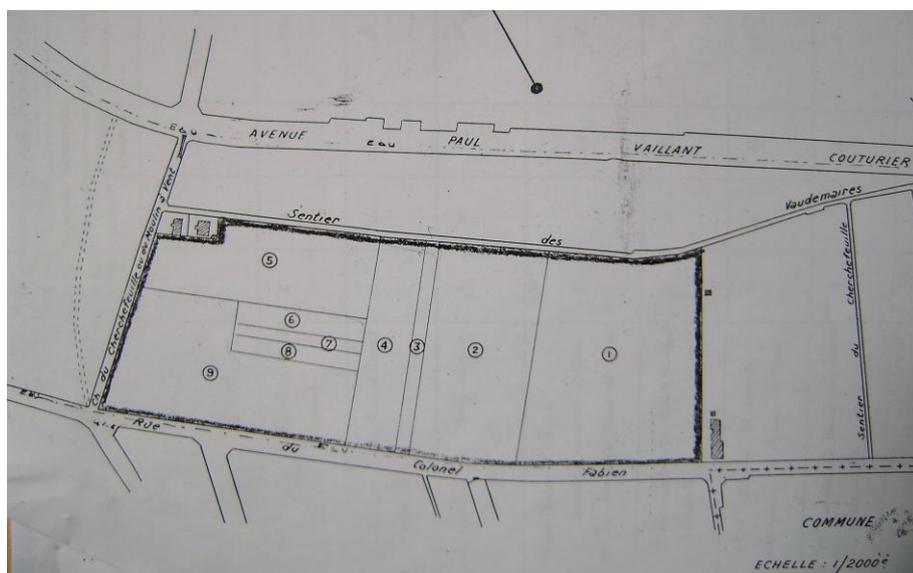
¹¹⁷ -Le FSIR (Fonds Spécial d'Investissement Routier) a été créé par la loi du 30 décembre 1951. Il est alimenté par une fraction des taxes sur les carburants.

« l'acquisition de terrains affectés au relogement (soit) réalisée très rapidement et que l'intervention d'une déclaration spéciale d'utilité publique ne provoque aucun retard ; d'autre part, (à ce) que de nouvelles dispositions législatives (soient) prises pour permettre une construction accélérée de logements de remplacement ».

Au même moment, et ce n'est sans doute pas un hasard, parviennent au SO 75 deux propositions de vente de terrains : il s'agit de parcelles comprises dans l'ensemble de 36 000 m² convoité par le MTP pour y créer un lotissement. Ces deux lettres, datées des 6 et 10 novembre 1952, se ressemblent fortement et sont transmises par le même géomètre de Bourg-la-Reine.

La première, de Mme Vve Pilliard domiciliée boulevard du Temple à Paris, propose ses terrains d'une superficie totale de plus d'un hectare pour un prix de 11 591 700 F (le prix du m² étant estimé, en fonction de la situation par rapport à la voirie, entre 700 F et 1000 F).

Par la seconde, Mme Vve Durand à L'Haÿ-les-Roses, propose les siens d'une superficie totale de 73 ares, qu'elle comptait -dit-elle- diviser en douze parcelles, pour un prix de 8 428 300 F ; *« étant donné les prix pratiqués actuellement dans cette région, banlieue Sud proche de Paris, l'augmentation constante des valeurs de terrains, l'emplacement de premier ordre (centre d'Arcueil), du prix qu'(elle) aurait pu obtenir en vendant par lots ».*



Document 50
AN-CAC 770633- 46

Cet ensemble de 36 000 m² sera finalement acquis par la Commune pour la reconstitution de son centre sportif Louis Frébault

Cet extrait simplifié du plan cadastral permet de localiser les terrains Durand : il s'agit des parcelles numérotées 7 et 9. (Le tableau des propriétaires permet de constater que les parcelles 1 et 5 appartiennent à l'Assistance Publique de Paris). Par contre, les terrains Pilliard ne sont pas compris dans le périmètre visé par l'opération de relogement.

L'IC-P&C 75 transmet ces deux courriers au SSA le 2 décembre, en préci-

¹¹⁸ - Lettre IC-P&C 75 Lévy à Thiébault, Chef du Service des Affaires Foncières et de l'Habitat (MRU) 29 mai 1953 (AN-CAC 770633-49)

sant que la municipalité d'Arcueil souhaite réserver ces terrains à l'implantation du «*stade de remplacement* ». L'idée de Moch tombe donc à l'eau. Cependant, il ajoute :

« Il me paraît difficile de prendre une position définitive avant que cette question du stade ne soit définitivement réglée, mais le prix de 900/1000 F paraissant raisonnable, peut-être pourrait-on prendre option sur les terrains au nom du MRU, option qui serait reportable sur la municipalité ».

Le SSA transmet la proposition Durand au MRU (Affaires Foncières et de l'Habitat) le 6 décembre, en faisant référence au précédent courrier de Moch du 22 octobre, mais sans faire mention des intentions de la commune :

« Il me semblerait très utile de procéder aussi rapidement que possible à cette acquisition, qui offre le double avantage de limiter les autres prix d'acquisition (à l'amiable ou par voie d'expropriation) et de permettre, dans le cadre du plan de masse que fait étudier votre Ministère, un démarrage des travaux nécessaires au relogement ».

On voit là le souci de se garantir « le meilleur prix » lors des futures acquisitions par une acquisition peut-être superflue dans l'immédiat, mais qui présente l'intérêt de « fixer » une échelle de prix « raisonnable ». Quant à la proposition Pilliard, elle concernait essentiellement un terrain sur lequel la municipalité d'Arcueil envisageait de construire des HLM, et ne peut donc intéresser présentement le MRU. Seule une parcelle de 14 a 74 ca en bordure du CD 61 pourrait être utilisée par des expulsés pour des constructions individuelles, et pourrait à cette fin être acquise par le FNAT.

Entre les besoins de la commune pour ses propres projets de construction par l'intermédiaire de son OPI-HLM et les nécessités de relogement liées à l'arrivée de l'autoroute, c'est, en ces premières années 50, tout le tissu foncier d'Arcueil, resté en grande partie « rural », qui connaît une forte pression, notamment du fait de la politique foncière de la municipalité. On a pu également noter le rôle du géomètre, qui, ne pouvant plus en l'occurrence exercer ses talents de « lotisseur », se fait l'intermédiaire entre deux propriétaires sans doute âgées –et extérieures à la commune- et l'Administration.

Mais six mois plus tard, les acquisitions de terrains ne sont pas encore entreprises, aucune suite n'a même été donnée aux deux propositions de cession amiable transmises en décembre –et surtout, le MTP attend impatiemment une simplification de la procédure d'expropriation. Ce qui motive une lettre²⁴ courroucée de Lévy au chef du Service des Affaires Foncières et de l'Habitat, Thiébauld¹¹⁹ (29 mai 1953) :

« Je n'ignore pas les difficultés qui ont, jusqu'à présent, empêché de prendre les nouvelles dispositions législatives que vous envisagiez pour faciliter la construction des immeubles de remplacement. Mais dans la

¹¹⁹ - le successeur de Mothe à la tête du SSA, en 1958, porte le même nom. Il est peu vraisemblable qu'il s'agisse de la même personne.

réglementation actuelle, le MRU ne serait-il pas en mesure de trouver les moyens de résoudre un problème assez limité, et de déterminer des modalités de nature à permettre la mise en route, dans un très court délai, de la construction d'une partie au moins des immeubles de remplacement ?

J'attire votre attention sur le fait que les phases préliminaires de la procédure d'expropriation des emprises se terminent ; les ordonnances sont rendues ces jours-ci pour quatre communes¹²⁰, et, sauf imprévu, le seront avant le 14 juillet pour les autres.

Il y a un intérêt majeur à ce que, devant les Commissions Arbitrales qui doivent se réunir dans le 3^e trimestre 1953, l'Administration puisse faire état de propositions précises pour les occupants d'immeubles d'habitation, et il serait extrêmement regrettable qu'un retard dans la solution du problème de relogement se traduise par des troubles ou des incidents dans le développement des travaux de l'autoroute, que nos deux départements ministériels sont d'accord pour pousser avec le maximum de célérité.

J'insiste donc de la manière la plus pressante pour que les opérations qui relèvent du MRU, et d'abord les acquisitions des terrains pour le relogement, soient engagées et poursuivies très rapidement ; j'ai par ailleurs obtenu l'accord de M. le MTP sur la prise en charge, au compte des travaux de l'Autoroute, de l'aménagement de ces terrains ».

L'été passe... un été particulièrement chaud, à tous points de vue, et début septembre le MTP revient à la charge. Sa lettre¹²¹ au Cabinet du Ministre de la Reconstruction et du Logement (le MRU est devenu MRL en juin 1953) nous donne l'avancement des travaux à ce moment précis :

« Je n'ignore pas que vos services ont étudié des dispositions légales complémentaires, que je serais très heureux de voir aboutir, et destinées à faciliter la mise en œuvre des mesures de relogement.

Mais (...) dès à présent se posent pour mon Département des problèmes demandant des solutions immédiates, car des opérations sont engagées, comportant expropriation de locaux à usage d'habitation et par conséquent obligation de relogement.(...)

En particulier, la réalisation de l'Autoroute du Sud se trouve dans la situation suivante : le projet que j'ai approuvé le 2 juillet 1951 a bénéficié de la DUP résultant du décret du 19 décembre 1952 ; mes services ont entrepris les travaux là où les terrains nécessaires étaient disponibles ou dont l'occupation était autorisée par les propriétaires, et la poursuite des formalités administratives pour l'acquisition de tous les terrains de l'emprise(...). Une première gêne sera l'impossibilité pour mes représentants de donner les précisions qui leur seront demandées sur le relogement. Mais surtout, la poursuite des travaux à la cadence nécessaire sera impossible si les relogements ne sont pas effectifs avant la fin de 1954.

¹²⁰ - les quatre communes les plus « rurales » de la Seine: Rungis, Fresnes, Chevilly-Larue, L'Haÿ-les-Roses

¹²¹ - la pelure conservée au CAC (770633-49) ne porte pas de date, mais la mention manuscrite : « adressé à M. Coquand le 12/9/53 » (Coquand étant alors l'adjoint de Rumpler, DR)

Je vous serais très obligé de toutes les mesures que vous voudrez bien prendre à cet effet, et suis persuadé que vous réussirez à surmonter les difficultés diverses qui ont empêché jusqu'à présent de résoudre les problèmes sus-indiqués, et sur lesquels j'attire votre personnelle attention ».

Cette lettre montre que les P&C ont entrepris des travaux préparatoires dès 1953, donc avant même les expropriations, là où ils en avaient la possibilité technique, c'est-à-dire sur des terrains nus, avec l'accord des propriétaires ; en fait, sur les communes encore rurales de la Seine, mais aussi, comme on le verra plus loin, le pont de la rue de Stalingrad à Arcueil. Mais en règle générale, rien n'est possible en zone bâtie du fait de l'obligation de relogement préalable, lui-même à la charge du MRU/MRL, que le MTP désespère de voir s'activer... et l'échéance de « fin 54 » pour le début du relogement sera largement dépassée.

Cependant, les « *mesures légales complémentaires* » tant réclamées par le MTP arrivent enfin sous la forme d'un décret du 30 septembre 1953, qui « *permet à l'administration expropriante d'imputer sur les crédits affectés aux opérations qu'elle poursuit les sommes nécessaires au relogement des locataires et propriétaires occupants* ». Ce décret sera précisé par un deuxième, le 4 février 1954, « *fixant les conditions dans lesquelles les locaux nécessaires au relogement des expropriés seront construits et gérés* ».

Par une circulaire ¹²² aux IC du 2 août 1954, le directeur de cabinet du MTP souligne l'intérêt de ces nouvelles dispositions pour l'ouverture de travaux par ce ministère, et précise :

« La construction directe ne devra être engagée qu'à défaut de toutes autres solutions. Les services ne sont généralement pas en effet équipés pour construire et l'Administration des Domaines ne l'est pas pour gérer de multiples immeubles d'habitation.(...) »

On devra envisager en premier lieu et essentiellement la construction par les organismes d'HLM. Vous aurez à vous rapprocher à cet effet du Directeur Départemental du MRL. Un mode de financement de la construction favorable aux offices a été recherché afin de les inciter à s'intéresser au maximum à ce relogement, et à agir avec la diligence indispensable (prêts à 100% par l'Administration expropriante) (...)

Des mesures favorables aux propriétaires occupant les immeubles expropriés ont été envisagées : les propriétaires relogés dans un immeuble construit par l'Etat pourront acquérir les locaux sur la base du prix de construction, tout en bénéficiant des primes et prêts spéciaux (...) »

A la fin de 1953, tandis que commencent les premiers travaux de l'autoroute, tout l'arsenal législatif et réglementaire en vue du « *dégagement des emprises* » est en place. Il reste à examiner la façon dont vont réagir les expropriés et expulsés...

¹²² - AN-CAC 770633-49

b – Elus et futurs expulsés se préparent à la résistance

A cours de l'année 1950, la campagne d'opinion menée par les élus communistes contre « l'autoroute de guerre » s'appuie sur le problème des expropriations. C'est ainsi que dans son numéro du 26 septembre, « L'Humanité » titre : « Pour ouvrir l'Autoroute du Sud, va-t-on jeter à la rue des centaines de petites gens ? » L'article, « prenant comme exemple — on n'ose ajouter : au hasard... — deux communes voisines de Paris : Gentilly et Arcueil », reproduit plusieurs témoignages, tel celui de M. Edouard Fleury (69 ans) :

« Voilà trente ans que je demeure ici avec ma femme. J'ai là toutes mes habitudes. Il me faudra tout quitter, sans être sûr d'être relogé et de toucher en compensation de ce que je perdrais ».

26-9-50

Pour ouvrir l'autoroute du Sud va-t-on jeter à la rue des centaines de petites gens ?

SIL est un projet impopulaire qui a réussi à faire l'unanimité contre les pouvoirs publics, c'est bien celui de l'autoroute du Sud (1).

Prenons comme exemple deux communes voisines de Paris : Gentilly et Arcueil.

Dans la première où déjà 400 familles prioritaires attendent d'être relogées, il est question de jeter bas une centaine de petits pavillons d'un à deux étages privant ainsi 150 familles de leur foyer.

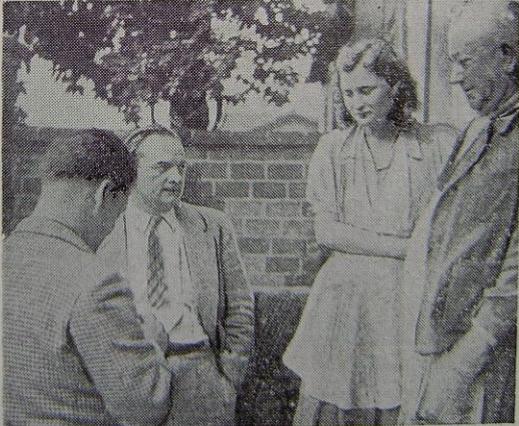
De plus, le superbe stade municipal « Géo-André » pour la construction duquel 25 millions ont été consacrés, va se trouver mutilé du coin des enfants, du solarium et du jeu de boules.

Dans l'une des voies les plus menacées de Gentilly, la rue Pascal, dont tout le côté des numéros impairs va sauter, M. Frédéric Meillour, 69 ans, maçon propriétaire d'un pavillon de deux étages au numéro 7, ne nous a pas caché son mécontentement :

— J'habite cette maison depuis 26 ans, avec ma femme et ma belle-mère, âgée de 83 ans. C'est vous dire si je tiens à rester ici, chez moi.

Et puis, où irions-nous ?
Tout cela pour la guerre. J'en ai déjà vu deux, je ne tiens pas à en voir une troisième.

Plus encore que Gentilly, Arcueil, déjà tronçonné par la ligne de Sceaux, va se trouver cisailé à nouveau. Plusieurs quartiers se trouveraient ainsi séparés du reste de la commune et toutes les



Menacés d'être expropriés par le passage de l'Autoroute du Sud sur l'emplacement de leur maison, rue Raymond-Lafayette, deux habitants d'Arcueil, M. Edouard FLEURY et sa voisine, Mme Alice PERRIER, nous ont dit leur volonté de s'opposer à ce projet.

Document 51
AM Arcueil 25 W 23

On peut comprendre qu'en ces temps de crise aiguë du logement, les futurs expropriés soient inquiets, et ne prêtent qu'une foi toute relative aux assurances qui leur sont données par l'Administration des P&C ; bien que celle-ci, comme on vient de le voir, soit tenue par la loi et se prépare à ce relogement dès le lancement du projet. Mais les habitats précaires donneront-ils lieu à indemnités suffisantes pour pouvoir reconstruire, les loyers en HLM « tout confort » seront-ils supportables par ces familles qui paient un loyer annuel de 4000 F¹²³ ?

¹²³ - article « L'Humanité » cité ci-dessus

A la fin de 1950, un document¹²⁴ sans entête ni signature –mais dont le contenu et le ton peuvent le faire attribuer aux Renseignements Généraux, si l'on peut être sûr qu'un rapport de ce service est susceptible d'être remis à la DR/MTP, et conservé dans les archives de celle-ci- fait le point sur la « construction de l'Autoroute-Sud » :

« On sait que l'hostilité au plan de construction de l'Autoroute du Sud s'était surtout manifestée à Gentilly et à Arcueil. Il semble qu'après un certain ralentissement de la propagande faite contre celui-ci, ces deux municipalités à tendance communiste aient décidé de donner à l'opposition au projet gouvernemental une impulsion nouvelle.

Un «Comité de Défense contre l'Autoroute » a été créé à Gentilly. Son président est M. Frérot, maire communiste de Gentilly (liste des membres du Bureau).

(Objectifs : réaliser une coordination plus étroite entre Comités de Défense des communes voisines ; lancer des pétitions contre l'autoroute ; édition de cartes postales, à adresser au Président de la République ; vœu ; enquête du journal « Regards » à Arcueil et Gentilly, sous la conduite de M. Lafond, maire-adjoint (...)

Cependant, on dit que le projet définitif (...) respecterait la propriété bâtie dans une plus large mesure que la propagande faite à ce sujet ne l'avait laissé supposer. On affirme même que les localités d'Arcueil et Gentilly seraient à peine touchées par le passage de l'autoroute, en raison de l'abandon d'une certaine partie du projet primitif.

Certains disent que les protagonistes de la propagande engagée contre le projet gouvernemental se trouveront dans une position défavorable lorsque l'ampleur véritable du projet sera connue. D'autres, au contraire, affirment que les intéressés sauront démontrer que les aménagements faits au projet initial ont été obtenus par l'action populaire guidée par les Municipalités d'Arcueil et Gentilly ».

Ce rapport concerne un Comité de Défense gentilléen, qui n'aura guère d'existence dans la mesure où la création de l'autoroute n'entraînera qu'une seule destruction de maison sur cette commune. Mais nous trouvons dans ce texte « très anonyme » (« on dit », « on affirme », « certains disent »...) l'annonce et le descriptif de l'action qui sera menée sur Arcueil, dans la durée et sur une plus grande échelle, à partir de 1953.

Le numéro du 8 décembre 1950 de la revue « Regards », à laquelle il est fait allusion dans ce rapport, comprend sur une double page grand-format ce photo-montage :

¹²⁴ - document daté 18.12.1950 (AN-CAC 770633-49)



Document 52 Magazine « Regards » (PCF) 8 décembre 1950

AM Arcueil 25 W 23

En pointillé, le CD 61 (rues P. Vaillant-Couturier / Paul Doumer) – on reconnaît nettement le « triangle » de lotissement « condamné », avec les rues du Dispensaire, du Ricardo et Anatole France

L'article qui l'accompagne oppose le bonheur tranquille de l'ouvrier banlieusard (« *une bicoque dans un coin de banlieue, avec sa cage à poules et sa cabane à lapins au bout du carré de choux* » ; « *une nouvelle vie s'est organisée, avec son petit budget et ses petites habitudes, mais dans une maison où rien n'est dû qu'à soi-même* ») à la monstruosité technocratique de l'autoroute, qui, ainsi que le montre l'image ci-dessus, « *tranche comme un fer rouge en pleine banlieue et massacre des quartiers entiers* ». Le contexte politique et international n'est pas oublié : « (...) *l'autoroute serait bien venu pour l'acheminement de matériel lourd, de chars et autres engins du même genre. Quelle merveilleuse piste également pour les camions de CRS antigèraves et anti-partisans de la paix. En un mot, quel plan digne du cerveau de M. Jules Moch*¹²⁵ ! *L'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, coiffant le projet, se nomme d'ailleurs Moch... Pierre* ». Comme quoi tout argument est bon à prendre...

Le CM de Gentilly se réunit le 3 janvier 1951¹²⁶. Dès le début de la réunion, le maire, Charles Frérot, informe le Conseil « *qu'il est saisi d'une demande d'audience du Comité de Défense des Habitants de Gentilly, qui se trouvent menacés par le projet de l'Autoroute du Sud* ». Or, on l'a vu, il est lui-même président de ce comité (ce qui n'est pas mentionné dans le compte-rendu). Il laisse la parole à un

¹²⁵ - Jules Moch (1893-1985), ministre de l'Intérieur -SFIO- de novembre 1947 à février 1950 ; a réprimé avec une grande fermeté les grèves de 1947-1948.

¹²⁶ - Registre des délibérations du CM de Gentilly

vice-président qui se contente de lire un texte décalqué de celui voté par le CM d'Arcueil le 9 mai précédent (voir p. 133-134).

Le débat qui suit présente davantage d'intérêt. Plusieurs conseillers non-communistes interviennent pour défendre le projet d'autoroute, et assurent que celle-ci « *ne touche pas une seule maison* » sur Gentilly (en réalité : UNE). « *Elle ne gênera en rien les riverains de cette ville, au contraire, elle apportera un avantage certain* ». Un autre conseiller affirme même que « *l'autoroute sera souterraine* » : ce qui montre le déficit d'information des élus locaux. Cependant, ces conseillers ne rejettent pas a priori l'idée de manifester leur solidarité avec les communes qui vont être touchées, « *telles qu'Arcueil (40 maisons)* » (en réalité, on l'a vu : une centaine). Mais ils ne montrent pas d'inquiétude en ce qui concerne le sort des expulsés :

« Dans les communes où il y aura des maisons touchées, la population pourra d'abord avoir des logements dans les HLM qui vont être construits pour parer à cet état de choses.

Si les gens ne veulent pas loger dans les HLM, ils auront la possibilité de loger autre part et on leur donnera des facilités pour pouvoir intégrer d'autres logements et même construire s'ils le désirent ».

La réponse de Lafond (maire-adjoint) montre qu'il déplace le problème : aux précédents intervenants qui ne parlaient que de la branche Ouest, ne traversant Gentilly que sur 400 m et sur des terrains non-bâties, il répond qu'il

« (serait) bien curieux de connaître quel genre d'avantages nous pourrions retirer du massacre de notre Commune par un ouvrage de 70 m de large, fonçant à travers nos rues et nos maisons, saccageant tout sur son passage ».

Car si, selon lui, le CARP n'a pris pour l'instant en considération que cette branche Ouest, dont il reconnaît qu'« *elle ne touche aucune maison de Gentilly* », il devrait très bientôt étudier le projet de branche Est, qui, elle, « *saccagerait (la) cité* » (ce qui n'est pas faux : voir chapitre I-C-a -mais ce n'était pas le sujet à l'ordre du jour). Il obtient ainsi le vote de la résolution du Comité de Défense par la majorité communiste (15 conseillers).

A partir de 1951 (voir chapitre précédent), mettant une sourdine à leur campagne contre « l'autoroute de guerre » et se faisant apparemment une raison de son caractère inéluctable, les élus d'Arcueil (et Gentilly) prennent effectivement en charge, non pas le relogement proprement dit, mais l'action de leurs administrés pour obtenir de l'Etat les meilleures conditions d'indemnisation et de relogement.

Au niveau local, la question du relogement des « *expulsés de l'Autoroute du Sud* » se surimpose en effet à celles de la résorption de l'habitat insalubre et de l'insuffisance criante de logement : mais cette dernière est un problème général en région parisienne dans la première moitié des années 50, tandis que s'achève la phase de « reconstruction » à laquelle, depuis la Libération, ont été consacrés prioritairement les crédits disponibles pour le logement. Pour pallier ces problèmes, les

municipalités d'Arcueil et Gentilly ont déjà quelques projets, qui se trouvent eux-même affectés, comme on l'a vu en ce qui concerne les terrains du « Chaperon Vert », par l'irruption de l'autoroute. C'est dire la complexité, mais aussi l'imbrication des différents paramètres : besoins préexistants / insertion de l'autoroute / nouveaux besoins, dont la solution rapide conditionne la réalisation d'un projet national.

Les élus tiennent à rappeler les besoins urgents en logements de leurs administrés et les projets en cours d'aboutissement.

A la fin de 1951 l'OPI-HLM d'Arcueil-Gentilly¹²⁷, sous la signature de E. Bougard (maire-adjoint à Arcueil, administrateur délégué de l'Office) et de son homologue de Gentilly Lafond-Pujo (secrétaire de l'Office), présente aux deux CM un « *Rapport*¹²⁸ *pour servir à l'établissement d'un programme de construction de logements sur le territoire des communes d'Arcueil et Gentilly, pour le remplacement des immeubles insalubres ou expropriés* ». Ce rapport est adopté à Gentilly le 21 décembre 1951, et à Arcueil le 24 janvier 1952.

C'est seulement en page 9 –avant-dernière page du document- que l'on trouve un paragraphe indispensable à la bonne « mise en contexte » :

« Dans ces chiffres n'apparaît aucune possibilité de relogement pour les expropriés de projets qui n'entrent pas dans le cadre communal, notamment et éventuellement pour les créations de routes (ou autoroutes) à caractère national, dont la charge, comme nous l'indiquait M. le Préfet, doit être prise exclusivement par l'organisme prometteur (sic ! - lire : « promoteur) »

On peut donc penser avec quelque raison que ce rapport constitue un rappel des besoins pré-existants, et illustre la réticence des élus communaux à prendre en charge les nouveaux besoins résultant de l'autoroute : position de principe qui, fort heureusement, s'avèrera négociable.

Ce rapport de dix pages annonce en introduction :

« Le problème du logement est, aussi bien sur nos localités que sur le plan national, le problème n°1.

Animé par les Municipalités d'Arcueil et Gentilly, l'OPI-HLM déposait, le 12 juillet 1950, un programme de 1 000 logements à édifier sur les terrains dits du Chaperon Vert. Ce programme faisait suite à celui de 135 logements en cours de construction avenue Paul Vaillant-Couturier à Arcueil. (...) encore insuffisant pour résoudre la crise de l'habitat dans nos communes ».

Il rappelle le litige de 1950 avec la Cité Universitaire pour l'utilisation des terrains du Chaperon Vert (voir p. 223-224) : ce litige, précise-t-il, « a été résolu depuis » : en effet, une décision du CARP en date du 2 juillet 1951 a attribué ces terrains à

¹²⁷ - L' «Office Public Intercommunal d'Habitations à Loyer Modéré d'Arcueil et Gentilly » a été créé le 2 octobre 1949. Le président en est alors Charles Frérot, maire de Gentilly, et le vice-président Marius Sidobre, maire d'Arcueil ; mais la cheville ouvrière en est Emile Bougard, en tant que secrétaire général, puis administrateur délégué.

¹²⁸ - AN-CAC 770633-49

l'OPI-HLM ; on peut penser que le préfet n'a pas été étranger à cette décision. (Il reste surprenant qu'il n'ait pas été fait mention de la réserve de terrain pour le passage de l'autoroute). En effet, à cette occasion, le Préfet de la Seine, M. Verlomme, était venu visiter « *divers îlots insalubres des deux cités* » ; il avait fait part de « *son impression profonde en constatant la dramatique situation de l'habitat des deux villes, (...) communes les plus déshéritées de la banlieue parisienne* ».

Le rapport ajoute quelques arguments supplémentaires : augmentation des plaintes pour insalubrité et des arrêtés de péril, mais surtout prise en compte par la loi de Finances du 24 mai 1951 « *de prêts pouvant être accordés à concurrence de la totalité du coût des opérations d'acquisition des immeubles reconnus insalubres, d'aménagement des terrains et des constructions des nouveaux immeubles* » ; de plus, dans le délai fixé par la Loi, « *les anciens immeubles seront multipliés ou complétés par des constructions nouvelles offrant des capacités de logement deux fois plus importantes* ». Ce rapport est donc également un rapport de circonstance, rédigé afin de faire profiter de l'aubaine que constitue l'aide gouvernementale des projets communaux déjà anciens ; dans ces conditions, il est bienvenu de se réclamer des déclarations d'un ancien préfet.

Les immeubles expropriés dont il est fait état dans ce rapport sont ceux dus à l'élargissement, dans les deux communes, du CD 127¹²⁹. Les expropriations, prononcées en 1943, concernent

- sur Arcueil : 44 immeubles, soit 285 foyers et 37 commerces ;
- sur Gentilly : 40 immeubles, soit 185 foyers et 27 commerces.

Il s'agit d' « *immeubles vétustes menaçant ruines, et dont la quasi-totalité peut être considérée comme insalubre* ». Quant aux logements insalubres proprement dits, ils sont situés

« *dans la partie la plus vieille de chaque agglomération. Ces immeubles ont été trop souvent construits en moellons de déchets provenant des anciennes carrières de pierre de taille de la région, matériaux ne résistant pas ou peu aux intempéries et à l'humidité, et leur aspect est très souvent misérable. Les installations sanitaires y sont très rudimentaires, et les conditions de vie précaires.* »

(A la différence du bâti « pavillonnaire » relativement récent du lotissement du Plateau touché par l'autoroute, il s'agit là d'un bâti ancien datant des siècles précédents). Sur l'ensemble des immeubles d'Arcueil, 9 % n'ont pas l'eau potable et 35 % n'ont pas le gaz...

Si l'on cumule les besoins en logements dus aux expropriations et à l'insalubrité, on arrive donc à un total de 705 logements nécessaires sur Arcueil (enquête départementale), et 839 sur Gentilly (enquête municipale). Il conviendrait, selon le rapport, d'ajouter à ces chiffres ceux des familles « *prioritaires* » (= mal-logées), quoique ce titre « *ne constitue qu'un moyen bien illusoire en face des difficultés énormes et pratiquement insurmontables pour obtenir un logement par voie de*

¹²⁹ - c'est la route du fond de la vallée de la Bièvre (rue E. Raspail sur Arcueil, ex-rue Frileuse sur Gentilly)

réquisition » ; enfin, les besoins croissants de l'industrie « *en constant développement* » conduisent à estimer les besoins en logements de chacune des deux communes à 1000 logements.

On conçoit, au vu de ces chiffres, que les communes soient dans l'impossibilité matérielle de prendre en charge, en plus de ces besoins déjà en attente, le relogement des expropriés de l'autoroute. La loi du 1^o septembre 1948 (la fameuse « loi de 48 ») -article 10, 5^o alinéa- réserve d'ailleurs ce soin à « *l'administration expropriante* », en l'occurrence l'Etat, représenté par le MRU (et non le MTP, maître d'œuvre du projet). Mais cette loi prévoit aussi le relogement à proximité de l'ancien domicile : d'où la nécessité d'une collaboration avec les communes et leur OPI-HLM, tel celui d'Arcueil et Gentilly. Les projets de celui-ci sont ainsi doublement concernés par l'autoroute, puisqu'ils devront à la fois être modifiés en fonction du tracé et tenir compte, malgré tout, des besoins du relogement des « expropriés autoroute ».

Enfin, un tableau indique le nombre de logements prévus dans les différentes opérations parmi lesquelles le Chaperon Vert, seule opération réellement commune aux deux villes, pour 447 logements sur chacune d'elles -soit un total de 894 logements.

Le problème du relogement des expropriés est devenu en 1952 le problème à résoudre en priorité pour le bon avancement du projet de l'Autoroute du Sud. Les élus locaux, renonçant à des combats vains dans le contexte de la guerre froide, ont rappelé les besoins préexistants : 1000 logements, on l'a vu, sont nécessaires de la façon la plus pressante sur Arcueil, et la centaine de familles à reloger du fait de l'autoroute ne saurait y être adjointe qu'aux frais et par les soins de l'Etat, maître d'œuvre du projet. Ainsi, lors de la séance du 12 mai 1952 du CARP¹³⁰ qui doit en principe examiner le rapport de la sous-commission après l'enquête publique, après que son président (de Segogne) eut précisé que celle-ci

« a prêté une particulière attention au problème du relogement des occupants frappés d'expropriation. Ce relogement doit être assuré avant le début des travaux »

les élus locaux rappellent leurs positions : tandis que Bougard

« souligne que la presque totalité de la population d'Arcueil n'est pas favorable au projet ; un comité d'opposition à l'autoroute a été constitué, auquel ont adhéré les personnalités de toutes tendances de la localité. (...) (il) désire voir la législation modifiée de telle sorte que chaque exproprié retrouve exactement ce qu'il perd »

Lafond-Pujo, maire-adjoint à Gentilly, expose que dans sa commune

« 1900 foyers ont manifesté leur désapprobation du projet de branche Ouest de l'autoroute ; si, comme semble le souhaiter le CARP, la branche Est devait entrer dans une phase de réalisation, elle provoquerait une hostilité plus marquée encore, car l'existence même de la commune serait menacée.

¹³⁰ - CR : AN-CAC 780154-22

D'autre part, sur le plan psychologique, les habitants de Gentilly et Arcueil comprendront mal que des habitations soient construites pour abriter des personnes déjà logées correctement, alors qu'il existe tant de maisons vétustes et de « mal-logés ».

Assistera-t-on alors à la naissance d'une « concurrence » entre les « mal-logés de longue date » et les futurs « expulsés de l'autoroute » ? Il ne semble pourtant pas que parmi ceux-ci figurent beaucoup de « bien-logés »... Mais les élus s'attendaient à l'apparition de ce phénomène, ainsi que le montre le paragraphe de la page 9 du rapport de décembre 1951 (voir ci-dessus, p. 18).

Gibel, chef du SARP, calme les appréhensions de Lafond-Pujo en lui annonçant –le moment est bien choisi...- que le MRU « *vient de donner son agrément au programme présenté par l'OPI-HLM d'Arcueil et Gentilly pour la reconstruction de 800 logements* » (il s'agit du « Chaperon Vert »). Cette décision qui règle en grande partie le problème des mal-logés devrait sans doute, dans l'esprit des responsables ministériels, ouvrir la voie à une collaboration harmonieuse avec les élus pour régler celui des expulsés de l'autoroute.

c – L'action du « Syndicat de Défense des Expropriés d'Arcueil »

Simple coïncidence, assurément... quoique...

Le 19 décembre 1952, on l'a vu, est signé le décret modifiant le PARP, et approuvant de façon définitive le tracé de l'Autoroute du Sud. Le lendemain, 20 décembre, se tient en mairie d'Arcueil la réunion constitutive¹³¹ du « *Syndicat de Défense des collectivités publiques et privées, propriétaires, industriels, commerçants, travailleurs indépendants et locataires d'Arcueil menacés d'expropriation par le projet de l'Etat de construction de l'Autoroute du Sud* ». Cet intitulé complet permet de constater que personne n'a été oublié, même si certaines catégories (les « industriels », ou les « travailleurs indépendants ») se comptent – réunis- sur les doigts d'une main...

Lors de cette réunion, présidée par M. Sidobre, c'est toujours E. Bougard qui mène les débats, et qui « *expose le plan de travail* » : « *Il faudra lutter pour obtenir l'équivalence de ce que les expropriés auront perdu* ».

Comme il est de règle, l'état civil des membres du Conseil d'Administration nouvellement élu est adjoint aux statuts : outre M. Sidobre, né en 1882 à Toulouse (sans profession précisée : retraité ?) on trouve un entrepreneur de travaux publics, un pasteur, un photographe, un chef de section (?), un métreur (Bougard), un métallurgiste, un chirurgien-dentiste –c'est lui qui a fait adjoindre le terme « *travailleurs indépendants* » dans la dénomination du syndicat-, un gardien de la paix, un mouleur sur cuivre et un tourneur. Le plus âgé est le mouleur sur cuivre, Edouard Fleury (70 ans) : c'est lui que l'on voit « interviewé » sur le document 51; mais le secrétaire, photographe, n'a que 26 ans.

¹³¹ - CR (4 pages) : AM Arcueil O1 219

Le 26 février 1953, le trésorier du syndicat R. Itier, « après avis de M. Bougard », accompagne¹³² « quelques propriétaires de la rue du Dispensaire » chez Mouzon, I-TPE à Arcueil. Celui-ci énumère les constructions « qui ne seront pas démolies, mais déplacées, si les propriétaires en manifestent le désir » ;

« Le ton de la discussion a toujours été très courtois et M. Mouzon a montré un vif désir de conciliation, surtout en ce qui concernait le sort des vieux pour lesquels il serait décidé à faire de gros efforts. J'ai conversé assez longuement avec lui après le départ des propriétaires : il voudrait bien avoir des contacts avec notre Syndicat afin de faire un large tour d'horizon et surtout échanger nos points de vue, qui ne semblent pas a priori diamétralement opposés ».

On voit que le ton de ce compte-rendu est particulièrement optimiste : « Nous avons été très aimablement reçus... » M. Itier ne parle ici qu'en son nom propre, et il n'est pas certain qu'un élu ou un militant se fût exprimé dans les mêmes termes. Quoi qu'il en soit, il dénote une « bonne volonté » et un désir de coopération assez remarquables de la part des Ponts et Chaussées.

Mais il ne s'agissait là que d'un premier contact, quasi-officieux, entre quelques voisins d'une même rue –certes, une des plus menacées par le projet- et l'I-TPE. Deux mois plus tard, le 25 avril, le même Mouzon rencontre le CA du Syndicat quasiment complet¹³³ (y compris Itier), accompagné de Sidobre (président et maire), Bougard et les autres adjoints :

« M. Bougard expose que les responsables du projet de l'autoroute ont laissé entendre que tous les dommages causés seraient réparés d'une façon intégrale, c'est sur cela que le Syndicat aura à discuter.

Après avoir exposé que M. Mouzon, fonctionnaire, est là pour traiter les affaires en fonction des directives de ses supérieurs et des lois en vigueur, il souligne que la Municipalité n'a pas l'intention de transiger avec les intérêts généraux et particuliers qu'elle entend défendre. Il s'agit donc que les expropriés trouvent la juste et normale indemnité à laquelle ils ont droit, et il faut s'attacher à ce qu'aucune personne ne soit frustrée ».

On a le sentiment d'une « reprise en mains », après un premier contact trop « fraternisant »...

Bougard présente les revendications des différentes catégories d'« expropriés » (il s'agit là d'une facilité de langage usuelle, car ce terme comprend les locataires) :

- locataires : frais de déménagement à la charge de l'Etat, indemnité d'expropriation (= expulsion ?), nouveau logement égal ou plus grand « avec loyer correspondant à celui payé actuellement » ;
- commerçants : indemnité d'éviction, ou rachat du fonds par l'Etat ;
- propriétaires : « choix par le propriétaire de ce qu'il désire faire », éven-

¹³² - AM Arcueil O1 219

¹³³ - CR (5 pages) : AM Arcueil O1 219

tuellement « reconstitution » sur Arcueil ;

- vieillards : « *reconstitution pure et simple de leurs propriétés, cette catégorie ne pouvant se permettre d'être locataire* ». Le fait que cette catégorie des « vieillards » soit singularisée, et l'appréciation portée sur leur condition, évoque la grande précarité de ceux-ci pendant les deux premiers tiers du XX^e siècle, du fait de la création tardive des retraites ouvrières. En l'occurrence, Bougard pense à l'ancien ouvrier ou ancien artisan qui, en prévision d'une maigre pension, est parvenu à force d'économies à posséder sa « bicoque » -le mot est d'époque- « pour ses vieux jours » : sans oublier le jardinet, indispensable à son alimentation, ainsi que poules et lapins. Le même Bougard dira plus loin que « *sa plus grande préoccupation est celle posée par le relogement des vieillards* » ;

- collectivités : reconstruction et « *indemnisation du préjudice de gestion* ».

Mouzon indique que tous les propriétaires de parcelles bâties ont été consultés (sans doute dans le cadre de l'enquête parcellaire):

- 26 « *font leur affaire de leur relogement* » ;

- 20 « *acceptent le transfert de leur pavillon. M. Mouzon en souligne la difficulté* » (on veut bien le croire : voir, p. 170, le rapport du même en date de sep-tembre 1952).

- 22 « *désirent se reconstituer avec l'aide de l'Administration, qui devrait fournir le terrain* » (...). Mais dit Mouzon, « *ce sera délicat, car il faut trouver les terrains* ».

Ces chiffres seront fortement corrigés dès le 1^{er} août 1953¹³⁴ suite à « *des enquêtes effectuées par le SO 75* » : les 98 immeubles à démolir sur Arcueil sont habités par 51 propriétaires occupants, dont 4 seulement « *font leur affaire de leur relogement* », 46 « *désirent reconstruire* » et 1 (seulement) « *souhaite être relogé en HLM* ». Mais il convient également de « reloger en HLM » les 63 locataires expulsés : Mouzon confirme qu'ils recevront l'indemnité d'éviction et de relogement prévues par la loi, et qu'« *on ne commencera à les faire déménager qu'au moment où ils pourront être relogés* » (ce qui constitue également une obligation légale... et explique à l'avance les longs délais du chantier). « *Il n'est pas encore possible de préciser les proportions d'occupants désireux d'être relogés en collectif et en individuel* » : mais les chiffres s'affinent peu à peu.

Bougard rappelle que la municipalité a pris des réserves de terrains dès l'origine du projet d'autoroute¹³⁵. L'OPI-HLM gèrera les immeubles qui auront été construits par l'Etat ; l'indemnité d'éviction devrait permettre de supporter les différences de loyers.

En conclusion, Bougard

« *souligne la position intransigeante que compte prendre la Municipalité, qui n'aura aucune défaillance. Il souligne que ce n'est pas sa seule action qui pourra faire obtenir satisfaction, mais les expropriés doivent suivre l'affaire et il leur appartient de prendre des décisions* ».

¹³⁴ - Lettre IC 75 à chef du Service des Affaires Foncières et de l'Habitat (MRL) 27.08.1953 AN-CAC 770633-49

¹³⁵ - en réalité, on l'a vu, ces « réserves de terrains » préexistaient au projet d'autoroute.

La semaine suivante, le 4 mai 1953, se tient une nouvelle réunion¹³⁶ du Syndicat, mais cette fois tous les élus « du secteur » ont été invités : la liste mentionne neuf députés, vingt sénateurs (sans doute tous ceux du département de la Seine), treize conseillers généraux...

Mais ne sont présents, outre Sidobre et six membres du CA, que trois conseillers généraux (un radical, un indépendant, un communiste), un seul député (mais, ô surprise, c'est un député –communiste– de Seine-et-Oise, qui n'avait pas été officiellement invité... mais que nous avons déjà rencontré en 1936-37, au sujet du premier projet d'autoroute –voir p. 60) : Lucien Midol¹³⁷. Le bilan des invitations est maigre, et sans doute décevant pour les futurs expropriés : vont-ils se sentir abandonnés à leur sort ?

L'objet de la réunion est (était ?) avant tout d'obtenir des élus nationaux « *leur appui aux justes revendications présentées par le Syndicat de Défense des Expropriés* ». Bougard donne lecture du compte-rendu de la réunion du 25 avril avec l'I-TPE, reprenant les différentes revendications, et confirme le soutien de la municipalité. Mais la législation en vigueur présente des insuffisances (problème de différences de loyers, problème des vieillards...), il faudrait l'amender, ce qui est le rôle des parlementaires.

Le conseiller général radical ajoute : « *Ce projet devrait être déposé par des parlementaires de différentes nuances politiques, un projet de loi présenté par les communistes n'ayant aucune chance d'aboutir* »- ce qui, bien évidemment, suscite l'ire de Bougard (mais reflète la réalité du mouvement des « expropriés d'Arcueil », trop connoté aux yeux de beaucoup) : « *Si tous les élus ont été convoqués, ce n'est pas pour servir de mannequins mais en vue de travailler ensemble et de faire aboutir les revendications (...). Les communistes voteront tout projet faisant droit à des revendications amplement justifiées* ». Il rappelle par ailleurs l'unanimité au sein du CM d'Arcueil contre le projet de l'autoroute, mais « *le Conseil d'Etat ayant rendu son arrêt¹³⁸ il ne s'agit plus de discuter d'un principe, mais d'assurer la défense des intéressés* ».

L. Midol –seul parlementaire présent, lui-même ancien maire d'Athis-Monsse propose de déposer un projet de loi « *pour faire droit aux revendications des expropriés, en raison de la multiplication des bases aériennes¹³⁹ en France* ». Il incite les élus de la Seine à intervenir auprès du préfet de ce département, et précise de façon surprenante : « *Aucune maison d'habitation n'est touchée à Morangis, Chilly-Mazarin* »... oubliant de mentionner les 23 démolitions prévues sur Savigny, qui est aussi de sa circonscription !

Nouvelle réunion du syndicat deux mois plus tard, le 6 juillet 1953¹⁴⁰. « *Convocation a été adressée à tous les élus. Excuses de certains d'entre eux, indi-*

¹³⁶ - AM Arcueil O1 219

¹³⁷ - Lucien Midol (1883-1979) – député de Seine-et-Oise de 1932 à 1940, puis de 1945 à 1958 – spécialiste des transports (c'est sans doute la raison de sa présence, mais peut-être celle-ci est-elle due également à une certaine proximité avec Sidobre : tous deux ont été arrêtés en octobre 1939 et emprisonnés ensemble en Algérie)

¹³⁸ - arrêté du 19 décembre 1952, portant modification du PARP et approuvant le nouveau tracé de l'AS

¹³⁹ - bases américaines, dans le cadre de l'OTAN

¹⁴⁰ - CR (7 pages) : AM Arcueil 25 W 23

quées par Sidobre » : cette fois, on ne pourra pas relever l'énorme distorsion entre le nombre d'invités et celui des présents. (Peut-être cette réunion était-elle pensée comme « session de rattrapage » d'une première qui n'avait pas attiré grand monde ?). On note cependant parmi les intervenants : Salagnac, conseiller général PCF ; Irène de Lipkowski¹⁴¹, députée RPF ; Lafond-Pujo, maire-adjoint PCF de Gentilly ; Lucien Midol, député PCF, Général Joinville, député PCF (Arcueillais), et plusieurs membres du CA du syndicat, dont Bougard, qui, comme d'habitude, mène les débats.

Au cours de la réunion, Bougard se défend contre le terme de « propagande » « employé par M. Marillier dans sa lettre ». Celui-ci est un conseiller général radical ; nous n'avons pas retrouvé cette lettre, mais on peut supposer qu'il s'agit d'une lettre excusant son absence, et qu'elle est l'occasion pour lui d'exprimer ses réticences, qui sont aussi celles de plusieurs maires non-communistes des environs (voir chapitre II-A, p. 144) à l'égard de l'action arcueillaise. On remarque d'ailleurs que sur les cinq élus sus-mentionnés, une seule n'est pas communiste.

C'est l'occasion pour Bougard de bien recentrer le problème :

« A tort ou à raison, le projet a été déclaré d'utilité publique par décret du Conseil d'Etat. Le CM pense qu'il n'est plus temps de lancer une campagne contre le principe même. Il appartient à l'ensemble des élus de prendre des dispositions pour la défense efficace et effective des intérêts en cause »

Puis il fait le point sur l'avancement du projet, et notamment le dossier parcellaire, à présent soumis à l'enquête. Il fait part de ses interrogations persistantes : voies en impasses ? reconstruction ? terrain de sport ? hausses de loyers ?

La discussion qui suit permet aux parlementaires présents d'évoquer leurs possibilités d'action en vue d'obtenir les meilleures conditions –légal- d'indemnisation, mais pas de répondre de façon précise aux interrogations de Bougard. Finalement l'intérêt principal de cette réunion réside dans la qualité des présents : on en ressort avec l'impression que le PC tient quasiment à bout de bras la défense des expropriés.

Si la municipalité d'Arcueil rappelle comme un leitmotiv que le relogement des expropriés est à la charge de l'Etat, et non à sa propre charge, surtout lorsque les personnes concernées ont à se plaindre de retards ou de manques d'information, cela peut-il suffire à empêcher ces mêmes personnes, angoissées par la perspective de l'expulsion, de se tourner en priorité vers leurs élus ?

Quelle est, en effet, la situation au début de 1953 ? La commune a suscité en 1949 la création d'un OPI-HLM, qui vient de construire ses premiers immeubles (cité Paul Vaillant-Couturier) ; mais ces logements, de même que ceux en projet tels ceux du Chaperon Vert, sont destinés en priorité aux habitants en logements insalubres et expropriés pour raison d'aménagement communal ; pour ce qui est

¹⁴¹ Irène de Lipkowski (1898-1995) – résistante - maire-adjoint d'Orly (47/59), seule députée RPF en 1951, « gaulliste de gauche » - forte action sociale en faveur des exclus et du logement – soutient Mendès France en 1954 (source : site Assemblée Nationale)

des futurs expropriés de l'autoroute, projet élaboré et conduit par le MTP, ils doivent attendre leur salut du MRU, qui lui-même, avec les crédits mis à sa disposition par le MTP, devra compter sur l'OPI-HLM pour créer les logements nécessaires... (en septembre 1953, comme on l'a vu p. 176, ce processus sera simplifié, et permettra au MTP de traiter directement avec l'OPI-HLM).

On conçoit que la complexité du processus administratif puisse échapper à plus d'un ouvrier arcueillais, accaparé par son travail et ses difficultés quotidiennes, et sans doute prompt à désigner des fautifs. C'est ainsi qu'à l'été 1953, tandis qu'a lieu l'enquête parcellaire et que la menace se précise, la municipalité juge nécessaire de diffuser un « *Avis aux expropriés par M. le Ministre des Travaux Publics pour l'implantation de l'Autoroute Sud* » :

« Des bruits courent, qui ont pour but de faire croire aux expropriés que s'ils ne sont pas relogés ou reconstruits sur le territoire de la Ville d'Arcueil, la faute en incomberait à la Municipalité. Celle-ci, ne pouvant se laisser se propager d'aussi évidentes contre-vérités, informe la population (rappel de l'obligation pour l'administration expropriante de reloger les expropriés – du signalement par la Municipalité de trois terrains susceptibles d'être acquis pour le relogement – de l'autorisation d'achat de ces terrains par le Comité National d'Urbanisme, le 9 juillet 1953).

La Municipalité serait heureuse que les propagateurs de fausses nouvelles, en se faisant connaître, interviennent avec elle auprès des pouvoirs publics pour obtenir que ces derniers informent la population des suites données à la décision du CNU ».

La diffusion de cet avis, et peut-être les informations qu'il contient, assurent quelques mois de calme plat sur Arcueil ; la réunion suivante¹⁴² du Syndicat de Défense n'a lieu que le 14 décembre 1953, sous la présidence de Marius Sidobre. L'ensemble des conseillers municipaux ont été invités, mais douze seulement (sur 27 !) sont présents ; parmi eux, au moins un socialiste et un MRP clairement identifiés par des mises en cause répétées de Bougard, mais aussi d'autres membres du CA non-communistes (Itier, Decot –le dentiste). Bougard fait rapidement le point sur la procédure en cours :

« L'expropriation est entrée dans sa dernière phase. Les propriétaires, de même que les locataires et la Ville d'Arcueil, doivent faire leurs propositions. L'Administration fait des contre-propositions. Un échange de vues amiable a lieu. S'il y a accord, il est entériné par la Commission Arbitrale ; s'il y a désaccord, c'est elle qui tranche ».

Le climat se tend rapidement : Bougard reproche notamment aux conseillers minoritaires

- le vote favorable devant la Commission d'Enquête de conseillers généraux SFIO et MRP ;

¹⁴² - CR intégral (46 pages) : AM Arcueil 25 W 23

- leur lettre à cette même commission, suggérant le relogement des expropriés de l'Autoroute du Sud dans le futur quartier Raspail (proche du centre-ville) reconstruit.

« Il ne faut plus voir ce à quoi nous assistons de façon systématique depuis six mois, c'est-à-dire d'une part l'attitude des conseillers à Arcueil, et d'autre part le travail souterrain qui consiste à démolir tout ce qui est entrepris ».

Ces conseillers se défendent en déclarant souhaiter, pour l'un, l'alignement des votes du conseiller général SFIO sur les positions du CM d'Arcueil, ou en soulignant, pour le conseiller MRP, la difficulté de faire coïncider des votes à deux échelons différents :

« Les conseillers généraux ont voulu, en donnant cet avis favorable, marquer le rapport dans un certain sens avec un projet qui émanait d'une autorité supérieure et qui était guidé par les impératifs de la circulation actuelle. Les conseillers généraux visent plus haut que les CM. Leur optique n'est pas la même que la nôtre. Les conseillers généraux non-communistes ont estimé que le Conseil Général de la Seine ne pouvait pas s'opposer à la réalisation de l'autoroute, qui était commandée par des impératifs modernes de circulation ».

Un peu plus tard, ce conseiller municipal précisera sa position personnelle, qui s'accompagne –il convient de le noter- d'un soutien, malgré tout, à l'action de la municipalité :

« Depuis l'origine, j'ai toujours été contre l'autoroute. Aujourd'hui, je n'ai plus à être contre l'autoroute puisqu'elle se fera, mais je serai toujours contre ses effets désastreux ».

Ces deux conseillers minoritaires mettent cependant en cause le « tempérament » et les procédés –on dira aujourd'hui « staliniens »- de Bougard :

« A plusieurs reprises, (...) (vous avez) importuné les représentants de l'administration ; on n'emploie pas avec eux des arguments tel que ceux que (vous avez) employés (par exemple) lorsque vous avez demandé à M. Moch s'il était parent du « Moch » (prononcez : « Moche ») qui avait tiré sur les ouvriers. (...) On ne peut pas, ensuite, demander à ce personnage d'examiner avec bienveillance les desiderata d'une commune »

grave attaque à laquelle Bougard réplique en évoquant *« d'autres entretiens qui se sont déroulés sous le signe de la plus parfaite compréhension, y compris avec tous les ingénieurs des P&C ».*

Ces règlements de comptes politico-personnels ne sont pas du goût des non-élus (et non-encartés) présents, qui rappellent l'objet et la nécessité du combat commun :

Itier : *« (Il faut) oublier toutes vos considérations de partis qui nous font tant de mal (...) vous vous (nous ?) faites un tort considérable, car vous pensez bien que sur l'ensemble des expropriés d'Arcueil il n'y a pas 150*

familles communistes (...) mais même les gens absolument neutres sauront se faire l'écho de ce qui se passe ici ».

Decot : « *Au cours de toutes nos réunions, pas un mot de politique n'a été prononcé, car s'il y avait eu de la politique je serais sorti immédiatement. (Nous avons élaboré un vœu), qui comportait primitivement un alinéa dont j'ai demandé la suppression, qui avait trait au caractère stratégique de l'autoroute. C'est à cette condition que je suis entré au CA ; et depuis, il n'a jamais été question de politique. (...) On aurait dû, depuis le début, recueillir l'unanimité, et la conserver jusqu'à la fin. Malheureusement ce ne fut pas le cas ».*

Itier, trésorier du Syndicat, rappelle l'action intense de celui-ci et ses multiples réunions, en regrettant toutefois le nombre restreint d'élus qui se déplacent, ce qui le laisse plutôt amer :

« Que voulez-vous que nous fassions ? que nous dressions des barricades dans Arcueil ? que nous allions incendier les quelques ouvrages qui sont commencés ? (...) Nous avons employé les méthodes que nous pensions légales. Nous avons invité nos représentants, nos élus : ils ne viennent pas ! (...) »

Il y a 150 familles (qui sont concernées), qui vont se retrouver sans rien, car l'indemnité que vont donner les P&C sera zéro pour des gens de 70 ans. On va leur donner une bouchée de pain qui ne paiera sûrement pas la différence du prix de leur loyer si on les relogé dans un HLM jusqu'à la fin de leurs jours (les loyers seraient multipliés par 3 ou 4) (...) Il y a des gens comme moi qui vont payer cela pendant cinquante ans. C'est nous qui allons payer : on n'a rien fait pour cela ».

Malgré ces résultats décevants, Bougard remarque qu'« *il n'y a aucune autre commune qui ait fait la résistance qu'a opposée Arcueil* » : certes, mais c'est aussi la seule commune où cent habitations sont condamnées.

Mais il s'agit d'abord, ce jour-là, de préparer l'entrevue que le préfet de la Seine a accordée à une délégation d'Arcueil : celle-ci sera formée de conseillers municipaux de différentes appartenances, de membres du syndicat –un locataire, Itier, et deux propriétaires, dont Fleury. Bougard précise : « *Il faut laisser à Fleury le soin de poser le problème des vieux. Il faut absolument que nous reconstruisions des habitations pour les vieux afin qu'ils retrouvent une habitation à eux et non pas un logement en location* ». Feront également partie de la délégation des membres de l'Office Municipal des Sports, car « *la question du stade est la question capitale pour Arcueil* » (en tant que commune propriétaire). Cette entrevue aura lieu le 16 décembre, menée par le sénateur-maire d'Ivry G. Marrane (PCF), mais nous n'en avons pas trouvé le compte-rendu, seulement quelques allusions qui témoignent d'échanges vifs entre Bougard et Lévy (Lévy aurait même dit à Bougard : « *Monsieur, je ne parle pas avec vous !* »)

Enfin, cette réunion est l'occasion pour Bougard d'insister sur l'intérêt du syndicat, qui est en mesure de fournir un conseil juridique extrêmement précieux aux expropriés. Vingt-cinq dossiers sont d'ores et déjà en cours d'étude.

Or, au même moment, ces expropriés se voient invités par les P&C à signer la lettre¹⁴³ suivante :

« M. l'Ingénieur en Chef, (...) je suis disposé à accepter à l'amiable l'acquisition par l'Etat de l'immeuble dont je suis propriétaire à l'adresse ci-dessus et exproprié pour l'ouverture de l'Autoroute du Sud (n° ... du plan parcellaire) moyennant le prix de ... comprenant l'indemnité de dépossession et celle d'éviction personnelle, compte tenu de l'engagement que je prends de faire mon affaire de mon relogement prévu par la loi du 1.09.48 en faveur des expropriés. Veuillez agréer... »

Les P&C espèrent-ils se décharger de leur obligation légale de relogement ? Si c'est le cas, le fil est un peu gros... et provoque la diffusion immédiate par le syndicat de cette lettre circulaire¹⁴⁴ (17 décembre 1953):

« Monsieur, Madame,

Vous êtes frappés par l'expropriation de l'Autoroute du Sud..

Le syndicat des intéressés vous informe qu'avant de répondre à toute demande qui vous est faite, votre intérêt exige que vous vous documentiez sur vos droits.

NE SIGNEZ RIEN SANS SAVOIR.

Une permanence est établie à la Mairie d'Arcueil les lundi, mardi, mercredi, vendredi et samedi de 9h à 11h, où vous pourrez obtenir toutes informations.

Pour le CA du Syndicat de Défense :

le Président, Marius Sidobre »

Au printemps 1954, les futurs expulsés voient se multiplier les visites d'agents des P&C en vue de l'estimation de leurs biens. La Commission Arbitrale devant se réunir le 23 mars pour fixer les montants des indemnisations, le Syndicat de Défense tient son Assemblée Générale le 1^o mars. Sont présents un député (Mme de Lipkowski), un sénateur (Marrane), un conseiller général SFIO, quatorze conseillers municipaux, mais seulement trois membres du CA du Syndicat.

Le compte-rendu¹⁴⁵ qui en est fait (27 pages) tient en deux parties : un exposé de Bougard (six pages), puis une discussion extrêmement vive avec l'assistance venue nombreuse, sans doute du fait de l'imminence de la menace.

Bougard rappelle tout d'abord la procédure de dépossession : entente amiable, ou appel à la « commission arbitrale » ; mais, souligne-t-il, il reste toujours le Tribunal Civil en cas de désaccord persistant. Il rappelle également que le Syndicat a fourni à chaque exproprié une expertise par architecte assermenté et qu'il propose à chaque adhérent, moyennant une participation aux honoraires de 10 000 F pour un propriétaire et de 5 000 F pour un locataire, les services d'un avocat¹⁴⁶ (qui est aussi celui de la municipalité : Maître Brandon).

¹⁴³ - AM Arcueil 25 W 23

¹⁴⁴ - AM Arcueil 25 W 23

¹⁴⁵ - AM Arcueil 25 W 23

Elément nouveau, le décret du 4 février (voir ci-dessus, p. 176) a modifié certaines données du problème du relogement :

« La Ville d’Arcueil (via son OPI-HLM) revendique, sur la base du décret et avec les capitaux qui doivent être mis à sa disposition, l’honneur de reloger les expropriés. (Il faut qu’) avec la connaissance qu’elle a de ses administrés, sous sa responsabilité, sur ses terrains, elle relogé les familles, remembre les pavillons, prenne soin des vieux, réalise enfin tout le plan qu’elle tenait et tient prêt pour cette éventualité.

Il n’y a pas d’autre solution, le bon sens et la justice l’exigent. C’est ce que demain nous irons dire au ministre, appuyés comme nous le sommes par l’unanimité des partis politiques représentés au CM d’Arcueil.(...)

La législation en vigueur depuis le 4 février désigne pratiquement la Ville d’Arcueil pour recevoir les fonds nécessaires au relogement des expropriés (...) il ne saurait y avoir d’autre solution ».

Pas question que « l’argent des contribuables soit amputé de 30 ou 40 % pour verser des bénéfices à des sociétés privées alléchées par l’opération »...

Les interventions de l’assistance sont empreintes d’un grand réalisme, et on ne peut que se féliciter de la présence d’une sténotypiste, ce qui a permis la transcription intégrale des propos. Deux cas de figures bien différents, mais très représentatifs : l’ouvrier retraité dont le seul bien est la petite maison qu’il a construite de ses mains, et la locataire qui bénéficie d’un loyer dérisoire :

M. Gouget : « J’ai 71 ans. Je ne demande absolument rien. Tout ce que je veux, c’est que vous me donniez l’équivalent de ce que j’ai là, les clés en mains, car je ne me sens pas la force de jouer au constructeur à mon âge.(...) Ce que je veux, c’est qu’on me donne les commodités que j’ai actuellement dans ma petite maison. Je veux mon petit bout de jardin où je peux m’amuser. Quand on a travaillé 56 ans sans arrêt, on a bien le droit de s’amuser ! (...) Je veux ma petite maison avec mon jardin. Je n’en veux pas grand, j’ai 400 m² ; qu’on me donne 300 m², cela me suffira. Et nous sommes nombreux dans ce cas (...) ».

« Vous parliez de la poussière. Il y a une chose qui est pire que la poussière : c’est cette sueur que nous avons mise tous, nous, les vieux, dans notre maison. On pourra nous en donner tout ce que l’on voudra, cette sueur-là, on ne nous la paiera pas !

Ainsi, sous ma maison, j’ai fait une cave, tout seul. J’ai enlevé deux fois 26 m³ de terre, le matin de 4h 30 à 6h 30 avant de partir travailler, et le soir après ma journée jusqu’à 22 heures. Or ces Messieurs, lorsqu’ils sont venus chez moi –ils étaient quatre avec M. Mouzon- n’ont pas voulu visiter cette cave, voir ma sueur. Mais cela ne se rembourse pas ! (Applaudissements) »

¹⁴⁶ - Honoraires avocat et aide matérielle de la mairie d’Arcueil : dans CR réunion officielle du CM du 8.03.54 - (AM Arcueil O1 219)

Mme Porcher : » (...) *Je ne paie pas cher pour l'instant : 3000 F¹⁴⁷ par an. Aurai-je un loyer au même prix ? (sourires) Bien entendu, je fais les réparations et tout ce que la propriétaire doit faire : elle est vieille, on a pitié des vieux. Je voudrais bien qu'on me donne un logement similaire, c'est-à-dire deux pièces et une cuisine pour 3000 F par an (sourires, exclamations du public) »*

Ces « *sourires* », ces « *exclamations du public* » montrent que celui-ci, pour impécunieux qu'il soit dans sa grande majorité, doute que de telles conditions de logement puissent être reconduites *ad vitam aeternam*... Mais Mme Porcher se fait-elle encore des illusions à ce sujet ?

Dans sa réponse aux interrogations de la salle, Bougard revient sur le problème de ces différences de loyers : il souhaite que l'indemnité à laquelle aura droit le locataire expulsé en tienne largement compte. Il confirme par ailleurs qu'un loyer intermédiaire devra être acquitté par un propriétaire dont la maison aura été cédée à l'Etat, ce qui suscite de vives protestations (voir plus loin, p. 207). Il revient sur le sens de l'action à mener :

« Nous nous sommes battus contre le principe de l'autoroute, et nous avons été battus. Mais maintenant, nous défendons les intérêts vrais de la population. Je ne peux pas croire qu'une Administration qui projette de construire avenue du Parc Montsouris un viaduc qui ira de la Cité U. à la place Denfert-Rochereau ne pourrait pas trouver les quelques centaines de millions nécessaires pour donner à la population d'Arcueil cette satisfaction.

J'insiste auprès de nos deux parlementaires pour dire que c'est le premier exemple d'une action d'expropriation de masse entreprise au travers d'une zone urbanisée. Ce sont les arguments que vous devez défendre et que nous défendrons ».(...) »

Les deux parlementaires présents, quant à eux, témoignent d'un soutien unanime aux expropriés d'Arcueil et à leurs élus :

Mme de Lipkowski : *« Vous êtes bien défendus par des hommes énergiques, que je félicite d'ailleurs pour l'énergie qu'ils mettent à vous défendre. Il est évident que c'est tous ensemble, en union, que nous pouvons faire face à cette administration qui est bien souvent inhumaine et bien incompréhensive.*

(...) Pour moi, la question n° 1 est celle du logement. Il n'y a pas de question plus cruciale, plus douloureuse, plus effroyable que cette question, qui révèle une véritable carence du Gouvernement ».

G. Marrane : (...) *« Vous avez bien fait de constituer un syndicat de défense, et je me félicite que le CM d'Arcueil ait réalisé son unanimité pour défendre vos intérêts.*

Si vous vous laissez aller à signer des accords amiables isolément, vous risquez d'être roulés les uns et les autres. (...) Dans votre intérêt et en

¹⁴⁷ - soit 59,04 €... (Tableau de correspondance INSEE)

vue de la réalisation la plus rapide possible d'un moyen de communication qui s'impose en raison du développement de la circulation automobile, il est préférable d'aboutir à un accord avec le syndicat de défense. (...) »

Remarquable évolution du discours communiste au sujet de l'autoroute !

Cette AG du Syndicat de Défense est suivie le lundi suivant d'une « *séance officieuse du CM* », le 8 mars 1954¹⁴⁸. Sont présents douze conseillers (sur 27), dont seulement quatre s'expriment, mais aussi trois membres du CA du Syndicat – toujours les mêmes : Itier, Decot et Fleury. L'objet de la réunion est d'établir un « bilan » de l'AG .

Ce bilan est fait d' « *impressions* » : celles de conseillers, au sujet des témoignages entendus :

« Parmi les exposés qui ont été faits et qui n'expriment que les tristes doléances de chacun des intéressés, je retiens celle de cette vieille dame qui a fait rire l'assemblée en disant qu'elle voulait bien avoir un appartement mais ne pas le payer plus de 3000 F par an ! Cela montre bien que les gens ne comprennent pas que s'ils sont aujourd'hui dans une situation qui leur paraît catastrophique, il va leur falloir, pour en sortir, payer des appartements plus cher.

Je connais des gens qui m'ont dit : « Nous sommes maintenant aux HLM d'Arcueil¹⁴⁹. Nous payons, certes, bien plus cher qu'auparavant, mais notre vie est totalement changée ; nous avons le chauffage, nous vivons dans un milieu propre, aéré. Nous savons que nous payons toutes ces commodités ». Je ne sais pas quelle est l'opinion politique de ces gens, je ne m'en occupe pas, mais ils m'ont dit : « Notre vie a changé parce que nous sommes dans un milieu nouveau. Nous sommes des hommes neufs » .

Ce n'est pas de sitôt que vous arriverez à faire saisir cela à certaines personnes ! Ainsi, on aura du mal à faire comprendre à cette brave dame qu'il lui faudra payer 50 000 F par an. Elle ne va jamais digérer cela ! »

« (...) Je retiens surtout l'intervention de ce brave homme qui nous disait qu'il s'amusait dans son jardin, et que lorsqu'il était fatigué de bricoler, il rentrait chez lui, puis y retournait quand bon lui semblait.

Cet homme exprimait la quiétude, l'absence de tout souci dont on a besoin à cet âge, et il me faisait penser à tous ces gens qu'on va déraciner, transplanter on ne sait encore où, qui avaient un lopin de terre qu'ils cultivaient, une maison souvent construite de leurs propres mains ou en tout cas par des maçons du dimanche, mais qu'ils affectionnent parce qu'ils y ont passé la plus grande partie de leur vie ».

Mais ce bilan est fait également d'informations, celles relatives aux démarches de l'Administration auprès des expropriés, dont un certain nombre ont préféré confier leur défense à un cabinet privé suite à sa « *campagne électorale* », mais qui

¹⁴⁸ - CR (56 pages - retranscription intégrale) : AM Arcueil O1 219

¹⁴⁹ - les premiers HLM d'Arcueil (cité Paul Vaillant-Couturier) ont été « livrés » en novembre 1952 (source : Madeleine LEVEAU-FERNANDEZ : *OPI-HLM d'Arcueil / 50 ans d'engagement* – Arcueil – 1999)

« n'a strictement rien fait » : aucune estimation, délais dépassés : « La plupart de ceux qui se sont adressés à ce cabinet arrivent pieds et poings liés devant l'administration, (...) et s'en mordent les doigts » ; tandis que le Syndicat étudie, avec l'aide de son avocat, 39 dossiers de propriétaires (« une fraction importante ») et 76 dossiers de locataires (« la grosse majorité »).

Les conseillers –et pas seulement les conseillers communistes- s'insurgent contre les procédés de l'Administration,

« qui cherche vraiment à spolier Arcueil, aussi bien la commune que les expropriés eux-même. Cela m'ennuie profondément, et l'idée ne me quitte pas de demander à l'administration de se montrer beaucoup plus humaine envers les habitants d'Arcueil(...) L'administration veut faire une autoroute, les besoins impérieux de la circulation l'exigent, soit.(...) Elle n'a qu'à payer les expropriés au même titre qu'elle va payer les entrepreneurs qui vont la construire. De deux choses l'une : ou l'administration a l'argent nécessaire pour faire l'autoroute et payer légitimement les expropriés, ou sinon qu'elle remette à une époque plus prospère cette réalisation. »

« Il faut absolument que ce climat change. On a nettement l'impression que l'administration est butée contre Arcueil ».

Ce climat détestable en ce qui concerne les relations entre Arcueil et l'«Administration» (des P&C) est attribué en partie, à tort ou à raison, par les conseillers minoritaires à la forte personnalité de Emile Bougard, maire-adjoint extrêmement actif et compétent, mais qui ne recule pas devant de graves insinuations :

« On a indiqué que si M. Bougard disparaissait, tout s'arrangerait. Si l'on attaque la personnalité de M. Bougard et si l'on souhaite sa disparition, ce n'est pas tant pour l'individu lui-même –si ce n'avait été lui, ç'aurait probablement été un autre- que, parce que, à tort ou à raison, il représente aux yeux de l'administration l'individu qui a catalysé et cristallisé la résistance d'Arcueil.(...)»

Nous ne pouvions pas faire autrement que de heurter l'administration, pour de multiples raisons : tout d'abord, nous ne sommes pas des gens que l'on peut acheter avec des pots-de-vin... »

La « résistance d'Arcueil » semble désespérée : les petites gens dont les maigres biens sont expropriés, leurs élus, malgré leur agressivité, ne font pas le poids face à la volonté de l'Etat. Il faut porter le débat au plus haut niveau.

d – Arcueil, problème national ?

A cette fin, il est décidé de solliciter, par l'intermédiaire de trois députés du secteur –Mme de Lipkowski, MM. Depreux et Malleret-Joinville, c'est-à-dire une RPF, un SFIO et un PCF- une entrevue avec le MTP, afin de lui faire connaître le grave problème des expropriations et expulsions sur Arcueil :

« Le point sans doute le plus délicat est la reconstitution des biens des vieillards, car là nous ne pourrions que très difficilement trouver une solution légale.

- L'administration laissera passer le plus de temps possible... pour les voir mourir ! »

Une conférence de presse est également envisagée, afin d'« alarmer l'opinion publique ». Cette campagne de presse a cependant déjà commencé, si l'on en juge par ces deux articles du quotidien « Libération »¹⁵⁰ des 16 et 17 mars 1954 :

La construction de l'autoroute du Sud
- dont les travaux sont déjà commencés -
soulève toujours de vives oppositions

Pour résoudre les problèmes posés par le développement de la circulation routière, les services des Ponts et Chaussées avaient établi, en 1930, un plan d'aménagement de la région parisienne, approuvé en 1935, qui prévoyait la construction de deux autoroutes au sud et au nord de la capitale, s'ajoutant à l'autoroute de l'Ouest, commencée en 1934 et mise en service dans le courant de 1936 seulement.

L'aménagement de la sortie est de Paris, par le contournement du canal Saint-Maurice, la création d'une grande voie rectiligne reliant la capitale à la terrasse de Saint-Germain et d'une rocade circulaire autour de Paris, reliant entre elles les diverses autoroutes, devaient compléter ce plan.

La nouvelle route du canal Saint-Maurice a été mise en service à la fin du mois dernier

l'ensemble des municipalités du canton de Villejuif et l'inquiétude des propriétaires et locataires menacés d'expropriation. Plus récemment, lorsqu'il fut avéré que l'écoulement de l'autoroute aurait lieu à Paris, place Denfert-Rochereau, les habitants de ces nouveaux quartiers menacés s'émurent à leur tour.

Les plans de 1935 étaient raisonnables

la traversée d'Arcueil, puis continuait toujours en autoroute, traversant la région comme une ligne de chemin de fer, jusqu'à la place Denfert-Rochereau à Paris.

Les municipalités luttèrent contre des projets qui, modifiant les tracés antérieurs, scindaient le trame des voies existantes, renversaient des maisons au lieu de traverser les champs — puis d'une centaine rien qu'à Arcueil, entraînant l'expropriation de 451 personnes — coupaient en deux un centre social sportif important, magnifique réalisation communale, transformaient de nombreuses rues en impasses et occupaient en deux une localité.

Dans Paris, l'autoroute traversait la Cité Universitaire et le parc Montsouris par un souterrain voûté qui, sortant de l'avenue Reille, s'élevait au-dessus de l'avenue du Parc-Montsouris et continuait en viaduc jusqu'à la place Denfert-Rochereau, qui devenait un centre important de circulation giratoire.

Il était évident qu'une gêne considérable devrait en résulter pour les habitants du quartier

Document 53 AM Arcueil 25 W 23

Libération p. 4 17 mars 1954

PARIS mon village

A Arcueil, pour faire passer l'autoroute Sud 83 maisons d'habitation seront détruites
Les indemnités d'expropriation vont être fixées le 23 mars

Mais les propriétaires et les locataires sont inquiets

POUR permettre le passage de l'autoroute du Sud, cent cinquante propriétaires doivent être expropriés rien qu'à Arcueil, localité la plus touchée par les plans des ponts et chaussées : 83 maisons d'habitation seront ainsi détruites, occupées par 144 ménages soit 451 personnes.

C'est le 20 mars qu'aura lieu la fixation des indemnités d'expropriation, ce qui cause, on peut le dire, une grosse émotion dans cette commune, qui va perdre ainsi près de vingt hectares de terrain bâti ou à bâtir, soit 10 % de sa superficie totale.

Les Ponts et Chaussées n'ont pas perdu de temps pour commencer les travaux de l'autoroute à la suite de la décision prise par le Conseil de Paris le 22 décembre 1952, et les propriétaires et locataires, menacés que les travaux seront terminés, ont demandé l'arrêt immédiat. Que

aucune raison pour que nous en subissions les conséquences.

Toutes ces revendications, la municipalité d'Arcueil les a faites siennes et demandé aux pouvoirs publics d'en tenir compte. Mais cela ne semble pas aller tout seul et j'ai l'impression que les Ponts et Chaussées se complaisent à créer des difficultés, notamment pour ce qui est du Centre social sportif, condamné par l'autoroute à disparaître.

P. PORTIER
(à suivre.)

Document 54 AM Arcueil 25 W 23

ou bien encore celui-ci, dont on ignore la date exacte et le titre du journal, mais appartenant, assurément, à la presse communiste (« la magnifique réalisation pacifique de la municipalité ouvrière »...) :

A ARCEUIL L'AUTOROUTE NE DETRUIT PAS QUE DES MAISONS

Envisagée en 1935, la construction de l'autoroute du Sud n'eût pas alors suscité d'opposition. Repris en 1950 et complètement modifié, pour des raisons d'ordre stratégique, l'actuel projet soulève une unanime protestation de la population d'Arcueil.

Ce nouveau plan, adopté par l'administration, coupe littéralement la ville d'Arcueil en deux, supprime ou détruit sur cette même commune 150 propriétés, dont 83 immeubles abritent 451 personnes.

Les expropriés, soutenus par la municipalité et le Conseil municipal une fois, ne sont pas décidés à se laisser faire. Ils se sont groupés dans un syndicat de défense. Unis, ils veulent faire respecter leurs droits que le gouvernement néglige. Ce dernier tente d'acquiescer ses responsabilités dans tous les domaines.

Le syndicat demande que le relogement soit effectué sur place et des indemnités décentes aux expropriés. Ce qui n'est pas le cas.

« Qu'allons nous devenir ? nous confie M. C... Il y a 22 ans que je suis à Arcueil, j'ai 82 ans, ma femme 84 ans. Pour ma petite propriété, acquise par des dizaines d'années de travail, on ne m'a même pas le prix du terrain et à notre âge que voulons nous que nous fassions ? »

Et M. F... : « Il y a 34 ans que j'ai fait construire mon petit pavillon ; tous les ans, de mes propres mains, je l'améliore ; regardez mon petit jardin, mes arbres fruitiers. A 72 ans, où pourrais-je aller pour retrouver l'équivalent ? »

Ries et est prévu, aucune compensation de logement, « Pour la grande majorité, cela sera un véritable désastre budgétaire et moral. Nous espérons finir nos jours tranquillement », ajoute M. F...

Un petit artisan qui, depuis 25 ans, exerce sa profession rue Jean-Jaures, voit son atelier détruit ; pour toute compensation, l'administration lui offre 800,000 francs.

Pour les locataires, la situation est identique. M. P... rue Anatole-France, ne percevra que 46.000 pour le préjudice qui lui est causé.

Dans de nombreux foyers on se pose la question : Comment allons-nous payer nos nouveaux loyers si on nous relogé dans des immeubles nouvellement construits ? La différence entre les prix des loyers gèvera considérablement notre budget.

La destruction des stades

L'autoroute, dans son trajet actuel, supprime la construction du Centre social sportif d'Arcueil dont la conception avait été acceptée en 1946 par les ministères intéressés. Les travaux étaient commencés.

L'administration propose la reconstruction du Centre social et sportif de ses terrains, son jardin d'enfants, sa maison des sports en quatre parties, sur des écarts situés de part et d'autre de l'ouvrage, ce qui détruirait la magnifique réalisation pacifique de la municipalité ouvrière. Elle refuse l'utilisation du seul terrain de remplacement possible sur la territoire municipal.

Il en est de même pour le stade de l'Étoile Sportive de Gantilly qui lui, ne sera pas reconstruit. Cette société a reçu une indemnité dérisoire. C'est tout.

Mais les expropriés, forts de l'appui de la presque totalité de la population, sont décidés, avec leur municipalité, à faire reculer le gouvernement.

(Nos clichés) : Deux des pavillons qui, sous peu, seront détruits

Document 55 AM Arcueil 25 W 23

¹⁵⁰ - Il s'agit de l'ancien « Libération », quotidien « progressiste », proche du PCF.

L'entrevue¹⁵¹ avec le ministre des Travaux Publics (Jacques Chastellain) a lieu dès le 16 mars 1954. Celui-ci reçoit « *une délégation de la municipalité et du Syndicat des Expropriés de la commune d'Arcueil, conduite par Mme de Lipkowski et M. Malleret-Joinville, députés de la Seine* » – soit une députée RPF et un député PCF ; E. Depreux, SFIO, étant empêché.

Encore une fois, c'est Bougard qui expose au ministre « *les différents points qui préoccupent la municipalité et les expropriés* » :

- nécessité du relogement préalable à toute expulsion ;
- problème des hausses de loyer, et demande d'indemnité compensatrice ;
- problème des personnes âgées – il propose l'achat du terrain David (7 000 m²) ;
- problème du stade : l'emplacement proposé par les P&C pour la reconstruction ne convient pas à la commune.

Sur le premier point, le ministre donne tous apaisements ; sur les autres, il demandera une étude à ses services et en communiquera les résultats aux parlementaires.

Cette entrevue ministérielle, qui a lieu sans doute plus rapidement que ne l'envisageaient les élus et les expropriés d'Arcueil, ne donne donc guère de résultats immédiats, et Bougard juge qu'il convient de continuer à « mettre la pression » : dès le 18 mars, un courrier-circulaire¹⁵² du maire d'Arcueil est envoyé à la presse parisienne, annonçant une conférence de presse le 22 mars suivant à l'Hôtel Lutétia :

« La réalisation de l'Autoroute du Sud dans la Région Parisienne pose des problèmes extrêmement importants tant dans le domaine de l'urbanisme que celui de la vie locale. L'opinion publique sait-elle sur quels décombres d'immeubles, parfois pimpants et confortables, sur quels édifices publics, sur quel stade, sur combien de misère et de larmes exprimées ou refoulées, passe une auto-route en construction ?

Dans la seule ville d'Arcueil, l'Autoroute va opérer une trouée bouleversant la vie d'environ 200 familles comptant plus de 500 personnes, modifiant la topographie locale, supprimant des commerces, séparant des quartiers, menant parfois au dernier désespoir de pauvres vieux dont le seul désir était de terminer leurs jours en paix dans la modeste maisonnette qu'ils ont souvent construite de leurs propres mains. (...)

Cette conférence est d'une actualité d'autant plus brûlante que, dès le 23 mars, 150 expropriés¹⁵³ pour la seule ville d'Arcueil défileront devant la Commission Arbitrale pour voir tout leur patrimoine transformé en une simple créance sur l'Etat, chichement calculée (...) »

Cette conférence de presse, au sujet de laquelle nous n'avons trouvé aucun élément permettant d'en apprécier l'audience, commence par un exposé de

¹⁵¹ - « Note pour le DR – 30.03.54 » (AN-CAC 770633-48)

¹⁵² - AM Arcueil O1 219

¹⁵³ - ce nombre tient compte des parcelles non-bâties

Bougard¹⁵⁴ : il retrace l'historique du projet d'Autoroute du Sud, précise qu' « *il ne s'agit pas d'une remise en cause de l'ouvrage lui-même, mais de ses répercussions sur le plan humain* » (on juge de l'évolution du discours depuis 1950 !):

« Il n'était pas possible de réaliser une telle opération sans engendrer des destructions ; la voie du progrès ne peut s'ouvrir sans laisser place à des regrets, mais nous nous refusons à fermer les yeux aux réalités, souvent cruelles (...) : il faut que la collectivité rende aux individus frappés la juste réparation du dommage auquel ils ont droit ».

Il donne quelques exemples des méfaits de l'autoroute : expulsion de personnes âgées, plus de liaison directe entre les HLM et l'école maternelle, nombreuses rues en impasses, disparition de la dernière « coulée verte » de la commune, du Centre Social et Sportif... et création d'un remblai de 14 m de hauteur « *au lieu d'un viaduc qui serait harmonisé avec l'aqueduc d'Arcueil* ».

« L'Autoroute du Sud supprime ou détruit sur Arcueil :

150 propriétés privées

<i>dont</i>	<i>83 immeubles</i>
<i>occupés par</i>	<i>144 foyers</i>
<i>représentant</i>	<i>451 personnes ».</i>

Il rappelle l'obligation légale de relogement par l'administration expropriante, mais celle-ci « *tente d'esquiver ses responsabilités dans ce domaine en proposant une faible indemnité aux expropriés contre le renoncement de ceux-ci aux bénéfices de la loi* ». A ce jour, elle n'a pas acquis de terrain pour la reconstruction sur Arcueil, et a proposé à certains un relogement lointain (à Châtenay-Malabry), ce qui est inadmissible.

« L'application étroite de la formule du Code Civil « juste et équitable indemnité » conduit à une véritable spoliation » : plusieurs terrains amputés ne sont plus constructibles, les propositions sont très insuffisantes pour permettre la reconstruction, les personnes âgées ne peuvent bénéficier des lois d'accès à la propriété...

Enfin, Bougard rappelle que le CM d'Arcueil est unanime quant à la défense des expropriés : une donnée importante pour que l'ensemble de la presse parisienne relaie l'information.

De leur côté, dans l'attente de la « communication de l'étude » promise par le ministre, les trois députés sus-nommés lui envoient, le 6 avril 1954, une lettre¹⁵⁵ conjointe pour demander la tenue d'une conférence sous sa présidence, réunissant les CM d'Arcueil et Gentilly ainsi que les parlementaires locaux : « *Nous pensons qu'une telle conférence vous permettrait de faire cesser des incertitudes extrêmement pénibles pour les intéressés* ».

¹⁵⁴ - AM Arcueil O1 219 - les questions-réponses (il y en a eu sans doute) ne sont pas connues ; aucune coupure de presse n'est conservée à ce sujet en mairie d'Arcueil.

¹⁵⁵ - AN-CAC 770633-48

Ces députés sont rejoints par un sénateur, Léo Hamon (MRP¹⁵⁶) qui, par une lettre ¹⁵⁷ du 18 mars fait savoir au ministre « *combien (il) a été préoccupé des doléances des propriétaires : « Puis-je joindre mes instances à celles de mes Collègues en vous demandant une attitude plus bienveillante de la part de vos Services ? »* On regrette que Léo Hamon ne soit pas ici plus explicite... mais il se confirme que, de tous côtés, c'est l' « Administration » qui est mise en cause, ses procédés et son manque d'humanité.

Dernière intervention « de haut niveau » auprès du Ministre des Travaux Publics, dont on ignore malheureusement dans quelle mesure –et par qui- elle a pu être « suscitée » : celle de son collègue, le Ministre du Travail et de la Sécurité Sociale lui-même, le MRP Paul Bacon, par ailleurs député du même secteur, qui déclare s'inquiéter des « *problèmes posés par la construction de l'Autoroute Sud de Paris , notamment dans la traversée des communes d'Arcueil et Gentilly* ». Il lui est répondu¹⁵⁸ qu'il sera avisé, éventuellement, de la tenue de la conférence sollicitée par les autres députés.

Ce sont donc des parlementaires de toutes appartenances qui interviennent en faveur des expropriés d'Arcueil, même si, on l'a vu, la même unanimité a bien du mal à se maintenir au sein du CM de cette ville –du moins sur la forme du combat.

Le 29 avril 1954, c'est le maire d'Arcueil, Sidobre, qui confirme¹⁵⁹ à Depreux la liste des différents problèmes qu'il souhaiterait voir aborder lors de la conférence sollicitée : figurent les quatre points énoncés par Bougard lors de l'entrevue du 16 mars (voir ci-dessus), mais aussi quatre nouveaux, parmi lesquels, principalement, la « *préservation du site d'Arcueil* » - comprendre : la traversée de la vallée de la Bièvre par un viaduc. Il ajoute :

« Au lendemain des décisions de la Commission Arbitrale, dans l'ensemble loin d'être satisfaisantes, il nous paraît plus urgent que jamais d'obtenir dans un délai rapproché la Conférence promise par Monsieur le Ministre.

C'est pourquoi nous insistons à nouveau auprès de vous pour vous demander de continuer votre intervention dans cette affaire, qui frappe si durement la localité d'Arcueil ».

Le MTP (DR) répercute cette liste de « questions » à l'IC-P&C 75, qui répondra¹⁶⁰ point par point... le 12 janvier 1955 : cette réponse sera donc examinée un peu plus loin.

Car entre-temps, Dien-Bien-Phu est tombée, entraînant le cabinet Laniel et son Ministre des Travaux Publics. La Conférence « générale » souhaitée par les

¹⁵⁶ - Léo Hamon est exclu du MRP en 1954, en raison de son opposition à la CED – il rejoindra les gaullistes de gauche (UDT) en 1958

¹⁵⁷ - AN-CAC 770633-48

¹⁵⁸ - AN-CAC 770633-48

¹⁵⁹ - AN-CAC 770633-48

¹⁶⁰ - AN-CAC 770633-48

élus locaux et les parlementaires n'aura jamais lieu. Il n'empêche que le problème des expropriés d'Arcueil est en passe de devenir une « cause médiatique nationale », comme celui des Tignards dont le village a été, trois ans plus tôt, englouti sous les eaux d'EDF, et comme celui des mal-logés, grâce à l'appel de l'Abbé Pierre, en février 1954.

e – Expropriations et relogement : la mise en oeuvre

Entre le 23 mars et le 7 avril 1954 se tiennent les séances de la Commission Arbitrale d'Evaluation, au Palais de Justice de Paris. Le soir du 7 avril a lieu une « séance officieuse »¹⁶¹ du CM d'Arcueil sous la présidence de Bougard, en présence de neuf conseillers et trois membres du Syndicat, mais aussi de Lafond, maire-adjoint à Gentilly : la raison en est « *la décision des deux municipalités de lier leur action et de s'épauler mutuellement, notamment en ce qui concerne la reconstitution des espaces sportifs* ».

M. Machu, « adjoint technique » (donc, employé municipal), présente un compte-rendu de l'ensemble des débats de la Commission, auxquels il a assisté depuis le 23 mars : deux avocats s'affrontent, Maître Brandon pour le Syndicat, et celui de l'Administration. Il est reproché à celle-ci de ne pas avoir cherché à traiter à l'amiable comme le prévoit la Loi et de présenter maintenant des offres égales au tiers ou au quart des estimations de l'architecte de la commune, ce qui ne permet pas aux expropriés d'envisager une reconstruction. Le cas extrême – mais fréquent – est celui des propriétaires de « *maisons de bois* », « *matériau maintenant interdit* », qui par conséquent seront très mal indemnisés et ne pourront « *se reconstituer* ». Quant aux locataires, très peu auront droit à l'allocation logement. La commune¹⁶², qui demandait 274 millions pour son stade, se voit attribuer 106 millions ; pour un terrain acquis en 1953 au prix de 982 F le m², elle se voit offrir 400 F le m² ; le CM décide dans un premier temps de se pourvoir en appel, puis y renonce.

Plus généralement, ce sont les procédés et les mobiles profonds de l'Administration qui sont mis en cause. Selon Bougard, « *l'Administration voudrait faire payer aux pauvres la réalisation de l'Autoroute du Sud* », mais aussi « *faire payer à la ville d'Arcueil sa résistance et l'organisation de la résistance à la spoliation* » ; il n'hésite pas à « élargir le débat » :

« *Nous n'aurions pas besoin de faire une enquête très longue parmi tous les maires de France pour en trouver de nombreux qui soulignent toutes les avanies et tous les déboires qu'ils ont rencontrés dans leurs rapports avec l'Administration ! Seulement, Arcueil s'était opposé...* »

« *Quand nous avons dit que tous les projets d'urbanisme, quels qu'ils soient, ont toujours été dirigés dans le passé avec une idée d'embellissement, c'est indiscutable, mais aussi avec une volonté d'ouvrir la voie aux*

¹⁶¹ - CR (49 pages) : AM Arcueil O1 219

¹⁶² - Registre du CM d'Arcueil – 21 avril 1954

armes répressives, notamment dans la lutte ouvrière, c'est aussi une vérité. (...) »

Après « l'autoroute de guerre », « l'autoroute anti-sociale »... mais Bougard ne se fait cependant pas d'illusions sur la portée de son combat :

« J'ai dit à M. Cosmi¹⁶³ : « Oh ! Nous ne prétendons pas faire la révolution à Arcueil sur l'autoroute. Nous savons très bien que ce n'est pas avec l'histoire de l'autoroute à Arcueil que nous nous emparerons du pouvoir ». C'est d'ailleurs pourquoi il est absolument idiot d'avoir voulu axer l'hostilité de la ville d'Arcueil sur la position de ses dirigeants. »

De son côté, quel bilan l'Administration fait-elle des décisions de la Commission Arbitrale ? Dans un rapport¹⁶⁴ du 1^o juillet 1955 au sujet du « règlement des honoraires de l'Avoué et des Avocats », l'IC-P&C 75 écrira :

« Les affaires plaidées à ce jour et relatives à l'Autoroute du Sud ont conduit au paiement de près d'un milliard d'indemnités d'expropriation, et nous pouvons affirmer que les intérêts de l'Etat ont été défendus au mieux par ces éminents juristes ».

Cette phrase semble confirmer que le sort des expropriés d'Arcueil n'était pas, et de loin, la priorité de l'Administration ; ce qui est, on l'a vu, leur conviction et celle de leurs élus.

Le 29 mai 1954, l'IC-P&C 75 transmet¹⁶⁵ à la DR le dossier relatif à l'acquisition d'un terrain de 12 000 m² « situé en bordure de l'avenue P. Vaillant-Couturier (CD 61) et du chemin du Cherchefeuille à Arcueil », afin d'y construire « une centaine de logements environ, qui seraient offerts aux occupants des immeubles d'habitation situés dans les emprises de l'Autoroute du Sud ». L'affectation de ce terrain à des HLM est prévue dans le modificatif du PARP (19.12.52), et « les dépenses (seront) imputées sur les crédits de l'Autoroute du Sud ». L'Ingénieur demande la consultation de la CCOI, et l'autorisation d'ouvrir l'enquête parcellaire et d'acquérir le terrain.

Le MTP soumet¹⁶⁶ donc cette demande à la CCOI le 11 juin 1954. Précision intéressante : ces 12 000 m² ont été évalués par les Domaines à 17 204 000 F, soit 1433 F¹⁶⁷ le m². Le 16 juillet, Bougard indique à Lévy¹⁶⁸ que

« l'OPI-HLM est prêt à collaborer avec l'Etat pour assurer le relogement des expropriés ; il désire une unité de gestion de tous les appartements qui seront construits ; il semble le mieux placé pour définir les besoins des différentes classes d'expropriés et pour organiser, s'il y a lieu, des échanges triangulaires ».

¹⁶³ - Cosmi : I-P&C, adjoint de Lévy

¹⁶⁴ - AN-CAC 770633-48

¹⁶⁵ - Lettre : AN-CAC 770633-49

¹⁶⁶ - AN-CAC 770633-48

¹⁶⁷ - soit 28,20 € (Tableau équivalence INSEE)

¹⁶⁸ - Note du 22.07.54 de Dreyfus à Cosmi – CR entretien Lévy/Bougard (AN-CAC 770633-48)

Ce meilleur climat entre élus et P&C, cette volonté affichée de coopération sont confirmés par Bougard lors de la réunion du CM du 28 juillet 1954¹⁶⁹, lors de laquelle celui-ci rend compte d'une entrevue qu'il a eue le 16 juillet avec Lévy, Moch et Dreyfus. Après avoir évoqué les différents points abordés (ouvrages d'art, voies nouvelles, relogement, stade...), il conclut :

« Dans l'ensemble, satisfaction est donnée aux revendications présentées.

Pour les expropriés ayant fait appel, ceux-ci doivent reconsidérer leur situation. Les propriétaires ont la possibilité de reconstruire sur Arcueil sur des terrains cédés à prix normaux. Les locataires seront relogés également dans la localité. Ce sont eux-même qui doivent maintenir leurs recours ou les abandonner, tout en prenant avis de nos conseillers techniques et juridiques .

En ce qui concerne la Ville d'Arcueil, du fait que nous avons l'accord des P&C pour reconstruire notre stade, notre intérêt immédiat est d'acquérir les terrains dans le plus court délai. (...) Si nous abandonnons nos appels, tant au Tribunal civil qu'en Cour de Cassation, il est d'autres méthodes qui peuvent nous faire récupérer (la) différence¹⁷⁰. »

Cette proposition d'abandon des recours est adoptée à l'unanimité du CM.

Cette évolution positive du problème du relogement est confirmée par la note de Lévy en date du 12 janvier 1955, en réponse à la demande ministérielle d'avril 1954, qui faisait suite elle-même aux multiples interventions de parlementaires :

« Relogement des occupants : L'acquisition, à l'amiable ou par voie d'expropriation, de terrains sis à Arcueil, est en cours. Pour un premier groupe d'expropriés, 150 logements type HLM seront édifiés par l'OPI-HLM, qui est d'accord en principe. A un second groupe d'expropriés qui ont manifesté l'intention de se reloger eux-mêmes, des terrains seront cédés après lotissement.

Relogement des personnes âgées – Ces personnes se verront offrir un logement dans les immeubles collectifs ou pourront acquérir un lot dans le lotissement prévu.

Procédure d'acquisition des terrains « David¹⁷¹ » et « Cherchefeuille » : Des accords amiables sont acquis pour tous les terrains, sauf pour une parcelle qui devra être expropriée ».

L'ordonnance d'expropriation du terrain du Cherchefeuille sera prononcée le 1^o février 1955. Le 29 juillet 1955, l'IC-P&C 75 –c'est maintenant J. Lapébie- sera enfin en mesure d'envoyer la note suivante à la DR :

¹⁶⁹ - Registre du CM d'Arcueil

¹⁷⁰ - différence entre l'indemnité accordée (106 millions) et le coût de la reconstruction (120 millions). Bougard fait ici allusion aux possibilités de subventions

¹⁷¹ - il s'agit du terrain de 7 000 m², sur lequel est prévu le lotissement

« Afin d'assurer le relogement des expropriés, l'Etat a acquis par voie d'expropriation un terrain d'un ha environ, au voisinage immédiat des îlots les plus touchés par l'expropriation. L'OPI-HLM d'Arcueil-Gentilly a accepté de construire sur ce terrain les 148 logements nécessaires ; ils deviendront la propriété de l'Office, qui a accepté d'en assurer la gestion.

Le financement sera assuré en totalité par l'Etat sur les crédits de l'opération¹⁷² inscrite au premier programme quinquennal du FSIR et régulièrement dotée chaque année. L'OPI-HLM s'engage à rembourser à l'Etat 85 % des dépenses ainsi faites (...).

(jointe : la convention à passer avec l'Office d'HLM) « Je me permets d'insister sur l'urgence de cette approbation pour assurer la poursuite à un rythme normal des travaux de l'Autoroute du Sud. Toutes dispositions ont été prises par mes services pour que la construction des immeubles commence dès le mois d'octobre 1955 et pour que les emprises de l'Autoroute puissent être définitivement dégagées à la fin de 1956 ».

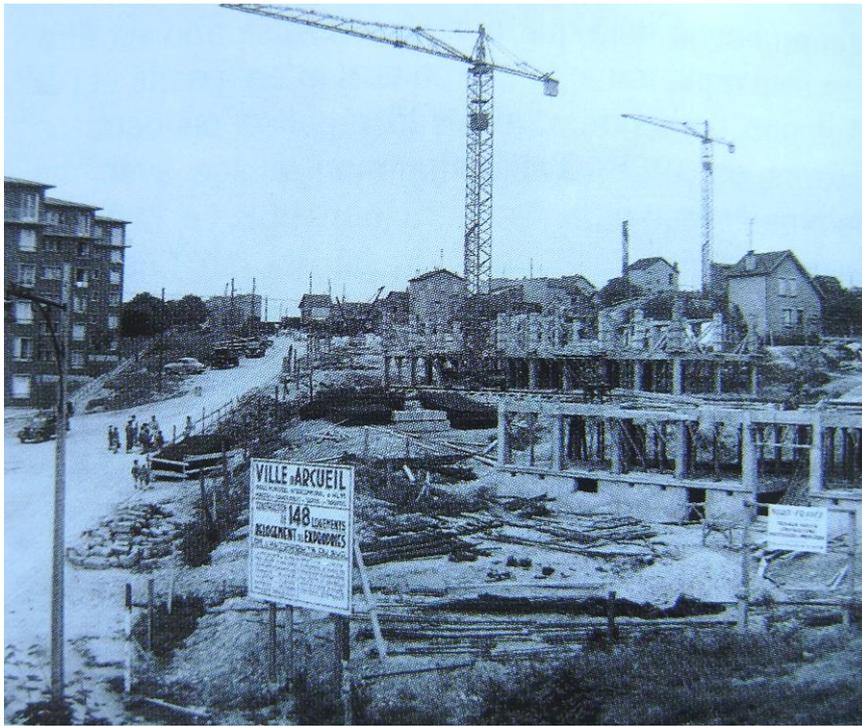
La convention (trois pages) annexée à cette note précise que *« l'Etat confie à l'Office la construction de 148 logements sur un terrain dont il est propriétaire¹⁷³ », qu'il s'agira de logements locatifs dits « logements HLM ordinaires » et que « l'Etat fera connaître à l'Office le nombre de logements de chaque type (1p., 2 p., 3 p. ...) qui devront être construits ».* Le financement sera entièrement assuré par le MTP, sur ses crédits, sous forme d'avances. La rémunération de l'Office sera de 5 % ; les logements seront la propriété de l'Office, qui remboursera à l'Etat 85 % dans un délai de 15 ans.

La construction de cette cité de 148 logements aura lieu entre 1956 et 1958 – voir photo page suivante-: on voit le délai qu'il aura fallu pour « dégager les emprises », et pouvoir enfin effectuer les travaux de l'autoroute sur l'emplacement du bâti exproprié (mais tous les ouvrages d'art, excepté le viaduc d'Arcueil, sont déjà construits).

En même temps que cette acquisition de terrain en vue du relogement des locataires expulsés, les P&C procèdent à l'acquisition d'un autre terrain de 7 764 m² situé rue Clément Ader, au pied de l'aqueduc d'Arcueil (le terrain « David », dont il a déjà été question), en vue de la construction d'« une trentaine de pavillons, n'excédant pas les normes HLM » pour les propriétaires expropriés, et qui ont manifesté le souhait de se « reconstituer » à proximité.

¹⁷² - comprendre : de l'Autoroute du Sud

¹⁷³ - la propriété du terrain sera transférée à l'OP-HLM en 1964 – Lettre P&C 75 à MTP du 4.12.63 (AN-CAC 770633-49)



Document 56

La construction de la cité du Cherchefeuille (à gauche du « chemin du Cherchefeuille », future avenue du Général Malleret-Joinville, la cité Paul Vaillant-Couturier, première cité HLM d'Arcueil)

Sur le panneau : « VILLE D'ARCUEIL - OPIHLM - Construction de 148 logements - Relogement des expropriés de l'Autoroute du Sud »

OPI-HLM d'Arcueil-Gentilly / 50 ans d'engagement - p. 44

Si l'on ajoute les 148 logements en location de la cité du Cherchefeuille et cette trentaine de pavillons, on obtient un nombre total de 178 nouvelles habitations de remplacement : or, au 1^o août 1953, l'état fourni par Mouzon, I-TPE à Arcueil chargé du dossier du relogement (voir p. 186), laissait apparaître 51 propriétaires occupants et 63 locataires, soit un total de 114 familles à reloger. On sait que les expulsés et expropriés des communes voisines se sont vu proposer un relogement sur Arcueil, ce qui explique en grande part cette différence. Mais on peut aussi conclure que très peu de familles ont préféré « *faire leur affaire de leur relogement* » : ce qui n'est guère surprenant, si l'on considère la persistance de la crise (nationale) du logement, et les difficultés de la construction individuelle, à commencer par le coût. (On ignore combien d'habitations ont pu être « déplacées » à proximité, comme l'envisageait Mouzon en septembre 1952... mais on doute qu'il y en ait eu beaucoup : voir p. 170).

Il faut faire aussi la part des « relogements triangulaires » : ainsi, Mme Simone F.¹⁷⁴, qui habitait en haut de la rue du Dispensaire une maison non touchée par la branche Ouest de l'autoroute mais dont on sait déjà qu'elle sera condamnée par la branche Est (A6-B, déjà programmée : voir I-C-a), se verra proposer par Bougard, en 1959, de s'installer avec son mari et son fils dans la cité du Cherchefeuille, où tous les logements n'étaient pas occupés, afin de laisser son modeste logement à une personne âgée sans ressources. « *C'était luxueux, impeccable ; il y avait du grès cérame au sol ; mais la cohabitation avec d'anciens chiffonniers, ou les gens qui venaient de la Villa Mélanie, n'était pas toujours facile* ».

¹⁷⁴ - entretien du 19.02.2009

Enfin, dernières expropriations liées à l'autoroute : afin de relier entre elles les trois rues du lotissement du Plateau transformées en impasses –rues du Dispensaire, du Ricardo, Anatole France- et à la demande de la commune, il est décidé la création d'une « *voie latérale à l'autoroute* » ; à cette fin, une acquisition complémentaire¹⁷⁵ d'une surface totale de 19 ares, comprenant huit habitations, est nécessaire. Leurs habitants seront relogés dans les mêmes conditions que ceux expulsés pour l'autoroute proprement dite.



Document 57

Plan au 2 000°, issu de la « Collection de plans conservés par l'IC (du SSA) jusqu'à la fin des travaux » - AN-CAC 771464-44
Le passage de l'AS à travers le lotissement du Plateau : les chaussées sont en rose ; on remarque l'importance des talus, hachurés en noir sur fond vert ; du côté droit de la tranchée, la « voie latérale » qui relie les trois petites rues obstruées.

Du côté gauche : la cité du Cherchefeuille (en face, de l'autre côté du chemin du Cherchefeuille, la cité Paul Vaillant-Couturier)

Il est intéressant de comparer ce plan « après travaux » de la vue aérienne reproduite dans le magazine « Regards » en décembre 1950 (document 52)

¹⁷⁵ - Notice P&C : AN-CAC 770633-48



Document 58

Photo de l'auteur 9.12.2008

Ce qui reste de la rue Anatole France, à l'ouest de l'autoroute (dont on voit le muret vert, au fond)

En 1955, les expropriés sont –en principe- fixés sur leur sort : la Commission Arbitrale d'Evaluation a fixé le montant de leurs indemnités¹⁷⁶; ils pouvaient éventuellement se porter en appel devant le Tribunal Civil, mais il semble que peu l'ont fait. Les P&C ont pris des dispositions en vue du relogement, qui sera effectif en 1956/57.

Mais ceux qui sont restés dans leur habitation maintenant expropriée –et payée ?- par l'Etat ont la mauvaise surprise de se voir réclamer un loyer par l'Administration, ce qui était pourtant annoncé (voir p. 194), ainsi qu'en atteste le courrier de M. R. Lefèvre, 28 rue du Dispensaire, au Président de la République, le 25 janvier 1955 :

« Exproprié de la commune d'Arcueil pour le passage de l'Autoroute du Sud, les P&C, après expertise, m'ont offert la somme de 8 millions pour la cession de mon pavillon, somme incluant les indemnités diverses d'éviction et la valeur de ma maison. (J'ai donné mon accord par écrit) en précisant que je devais assurer le relogement de ma famille comprenant : ma femme, ma fille et son mari, ainsi que ma tante âgée de 81 ans, personnes résidant dans mon petit pavillon et la petite maisonnette qui sont ma propriété.(...) »

Je suis à l'invalidité travail depuis 5 ans, car la maladie de cœur qui me cloue m'empêche d'exercer mon métier de chaudronnier. Ma femme, âgée de 60 ans, gagne petitement notre vie en servant dans une cantine. Nos revenus sont bien modestes et pourtant, sans avoir reçu aucune indemnité nous permettant de nous reloger ailleurs, l'Administration nous réclame un loyer de 4 000 F par mois et cela à compter de novembre 54 sous prétexte que ma maison ne m'appartient plus mais est « propriété d'Etat » depuis le 3 novembre! (...) »

¹⁷⁶ - je n'ai pas trouvé de mention de ces indemnités au CAC ; peut-être sont-elles conservées en Mairie d'Arcueil, mais je n'y ai pas eu accès pour des raisons de confidentialité

Ce problème du loyer réclamé par l'Etat aux expropriés « *maintenus provisoirement dans les lieux en attendant leur relogement* » est l'objet d'un courrier du maire d'Arcueil au MTP, qui la transmet au préfet de la Seine. Le 1^o décembre 1955, le cabinet du préfet répond ¹⁷⁷ au ministre que le Directeur des Domaines lui a indiqué que « *l'indemnité en question « a été calculée avec beaucoup de libéralisme, qu'il n'est pas tenu compte des annexes, qu'un abattement de 20 % a été accordé pour « précarité de l'occupation* ». On ne jurera pas que le rédacteur est conscient du degré d'humour noir de sa réponse... surtout lorsqu'il ajoute :

« *M. le Directeur des Domaines se propose, par mesure de bienveillance et pour tenir compte de l'intérêt manifesté aux expropriés par l'Administration préfectorale, de ne pas réviser ces indemnités le 1^o janvier prochain, bien que le droit lui en soit formellement réservé* ».

Autre illustration de ce problème des expropriés... ou plutôt des incidences de la crise générale du logement sur les expropriations de l'autoroute : l'histoire de la famille Dosset, qui se trouve être parfaitement documentée dans les archives du MTP au CAC ; il m'a semblé intéressant de retranscrire ces documents de façon quasiment intégrale. Ils nous rappellent la note de l'I-TPE Riant en date du 19 septembre 1952 (voir p. 163) qui signalait déjà une « *augmentation sensible du nombre d'habitants qui devraient être relogés* », et le fait que « *les pavillons semblaient être plus abondamment occupés que précédemment* ».

Le 17 avril 1955, M. Michel Dosset écrit ¹⁷⁸ au Président de la République :

« *Je vous demande de bien vouloir lire attentivement cette lettre, afin que vous puissiez comprendre dans quelles conditions j'ai été amené à prendre possession d'un local appartenant à l'Etat. Je vous demande également, si vous jugez que je n'ai pas commis un crime en défendant ma famille, de bien vouloir intervenir en ma faveur auprès de M. le MTP afin qu'il m'accorde la possibilité de demeurer quelques mois dans ce local, étant par ailleurs assuré d'être relogé dans un immeuble en construction à Gentilly.* »

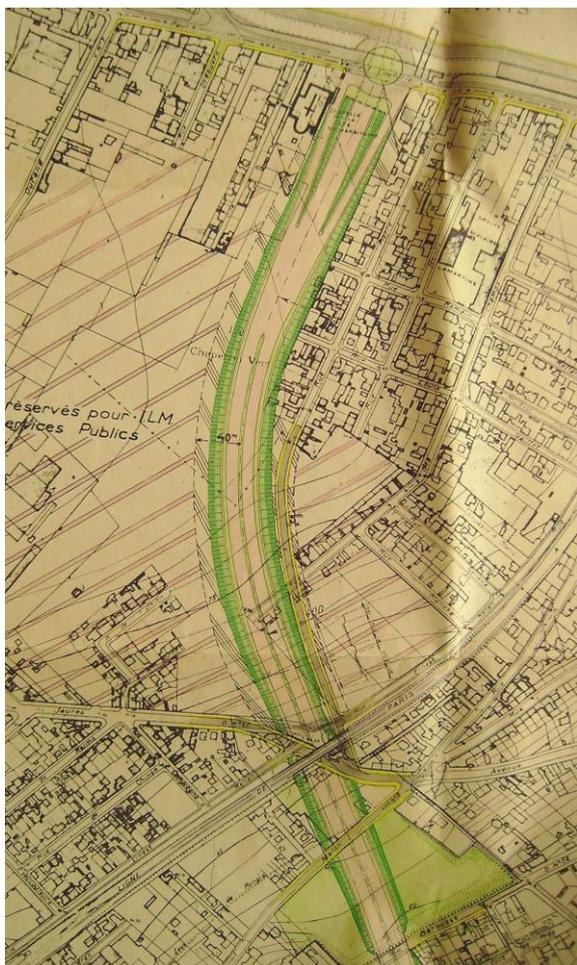
Est jointe une copie (dactylographiée – sans doute par les services de la Présidence) de la lettre adressée le même jour au MTP :

« *Je viens de recevoir, par voie d'huissier et à votre requête, notification d'avoir à quitter sous 24 heures le local d'habitation dans lequel je me suis installé ces derniers jours, 87, rue des Champs-Élysées à Arcueil.*

Je vous dois des explications concernant cette prise de position dont je ne méconnais pas le caractère illégal. Je suis cependant persuadé qu'à la lecture de cette lettre, vous aurez sur mon compte une opinion sans doute différente de celle qui a motivé votre décision de me faire quitter les lieux.

¹⁷⁷ - AM Arcueil 25 W 23

¹⁷⁸ - AN-CAC 770633-48 (liasse Dosset)



Document 59

Plan 2 000° : « Etat du projet en janvier 1953 »
AN-CAC 770633-45

La rue des Champs-Élysées est située à droite de l'autoroute; elle se trouve essentiellement sur Gentilly, et fait un coude. Ses dernières maisons sont condamnées par le tracé. C'est dans l'une d'elles que s'installe la famille Dosset.

En bas, le « pont des Hanneçons » (passage de l'autoroute sous une RD et la ligne de Sceaux, superposées).

En effet, depuis 1949, date de mon mariage, je cherche vainement à obtenir un logement, et ceci malgré des demandes multiples effectuées auprès de la Mairie de Gentilly, lieu de mon ancien domicile, et des différents offices d'HLM de la Région Parisienne. Prioritaire au titre de jeune ménage, j'ai pu obtenir une réquisition rue Romain Rolland à Gentilly, mais j'ai dû quitter les lieux deux ans après par suite de la reprise du local par le prestataire (sic).

J'ai alors bénéficié d'une deuxième réquisition, rue Benoît Malon à Gentilly, mais à la suite d'un changement de situation du prestataire, j'ai été l'objet d'un jugement d'expulsion qui était devenu applicable ces jours derniers. C'est dans ces conditions que j'ai pris la responsabilité de m'introduire dans le pavillon vacant situé 87, rue des Champs-Élysées à Arcueil.

Je suis âgé de 30 ans, ancien sinistré de Petite Synthe (Nord), ancien engagé volontaire pour la durée de la guerre, marié et père de deux enfants ; un garçonnet de 4 ans, et une fillette de 2 ans et demi.

Si je n'avais pas agi comme je l'ai fait, je n'avais comme perspective que la rue, ou la dispersion de ma famille dans des centres d'hébergement. Ma femme d'un côté, moi de l'autre, et mes enfants confiés à l'Assistance Publique.

Vous comprendrez, M. le Ministre, que je ne pouvais accepter cette solution, car je considère que mon devoir de père est de protéger mes en-

fants, et sur ce point-là, j'estime avoir agi en toute conscience dans l'intérêt de ma famille. Ce n'est pas de ma faute si malgré tous mes efforts, je n'ai pu obtenir de logement. Je ne puis disposer des sommes suffisantes pour acheter un logement, et j'en suis réduit à solliciter une location, comme la grande majorité des travailleurs.

Certes, je reconnais avoir enfreint la légalité en entrant dans le pavillon que j'occupe, mais j'avais au préalable sollicité de la Mairie de Gentilly un logement, et j'avais reçu l'assurance formelle du Maire que je serais relogé par priorité dans une construction dont les travaux viennent de commencer, mais qui ne pourra être mise en location qu'au printemps 1956¹⁷⁹.

Sachant par ailleurs que le logement vacant de la rue des Champs-Elysées à Arcueil était destiné à être démoli pour permettre la réalisation de l'Autoroute. et que cette démolition n'interviendrait que dans un délai de 2 ou 3 ans seulement, j'ai pensé que l'occupation des locaux ne pourrait en aucune manière gêner l'Administration puisque j'étais assuré de quitter les lieux, par suite de mon relogement à Gentilly, avant que les travaux ne soient commencés à cet endroit.

Après vous avoir donné ces explications, je me permets de solliciter de votre bienveillance une mesure humaine à l'égard de ma famille, qui consisterait à me permettre d'occuper les lieux pendant la durée des travaux de construction de l'immeuble locatif où je dois résider dès le printemps 1956. Je m'engage par avance à vous payer un loyer et à subir toutes les charges de l'immeuble, car je ne suis pas un malhonnête homme, et seules les circonstances ont voulu que j'agisse de cette manière.(...)»

Le 7 mai, le MTP (Service Social) transmet cette lettre à l'IC-P&C 75.

Celui-ci répond le 27 mai :

« (...) L'immeuble en question, constitué par un pavillon de 4 pièces, a été effectivement exproprié pour l'exécution des travaux de l'Autoroute. M. Clairet, propriétaire et occupant de ce pavillon, a libéré les lieux le vendredi 1^o Avril 1955 et remis les clés le samedi 2 avril à 10h 30 au représentant local de notre Service. Quand ce dernier a voulu prendre possession du pavillon le lundi 4 avril à 9h 30, il a constaté que l'immeuble était occupé par M. Dosset et sa famille. Devant cet état de fait, nous avons demandé à l'avoué de l'Administration d'engager la procédure de référé en vue d'obtenir, dans les plus courts délais, une ordonnance d'expulsion. L'ordonnance prise le 25 avril a prescrit l'expulsion des époux Dosset en accordant un délai d'un mois ; cette ordonnance ayant été signifiée par huissier le 3 mai 1955, l'expulsion devrait avoir lieu le 3 juin prochain.

Les faits exposés par M. Dosset dans sa lettre sont, dans l'ensemble, conformes à la réalité (...) (mais) il est inexact qu'il ait été dans les intentions de notre Service de ne démolir ce pavillon que dans 2 ou 3 ans, époque à laquelle on peut compter que l'autoroute sera sur le point d'être mise en

¹⁷⁹ - il s'agit vraisemblablement de la cité « Frileuse »

service ; nous avons envisagé d'y reloger (...) un autre exproprié dont il est urgent de démolir le pavillon pour permettre la construction d'un ouvrage d'art.

On ne peut méconnaître les difficultés de logement que rencontrent de nombreux habitants de la banlieue parisienne, mais il n'appartient pas au MTP de résoudre ces difficultés, et nous ne pouvons admettre d'avoir à reloger successivement des occupants irréguliers des immeubles expropriés.

Le cas de M. Dosset constitue un précédent extrêmement dangereux et si l'on ne procédait pas à l'expulsion qui a été légalement ordonnée, il est à craindre que d'autres immeubles expropriés ne soient à leur tour irrégulièrement occupés au fur et à mesure du départ de leurs occupants actuels, quelles que soient les précautions prises par l'Administration, rendant ainsi impossible toute organisation des travaux.

J'estime, en conséquence, qu'il n'est pas possible de donner suite à la requête de M. Dosset, et je compte, sauf instructions contraires de votre part, faire poursuivre l'expulsion de ce dernier. »

au crayon dans la marge: « *D'accord. Il est difficile de ne pas faire exécuter ce jugement »*

Le 4 juin 1955, la DR confirme à l'IC-P&C 75 qu' « *il convient de poursuivre la procédure d'expulsion engagée à l'encontre de M. Dosset (...) »*

Pas d'autre document jusqu'au 17 janvier 1956...date à laquelle l'IC-P&C 75 écrit à la DR :

« (...) l'intéressé a quitté le pavillon exproprié dans la journée du 6 janvier 1956 ; ce pavillon a été immédiatement démoli ; en conséquence, aucune suite n'est à donner à la note¹⁸⁰ du 10 octobre 1955 de M. le Préfet de Police, qui a été directement averti par mes soins du départ de M. Dosset.»

On peut raisonnablement penser que si la famille Dosset quitte les lieux le 6 janvier 1956, au milieu de cet hiver particulièrement froid, c'est qu'elle a trouvé une autre solution provisoire en attendant son HLM de Gentilly, qui ne sera disponible qu'au printemps. Peut-être les P&C sont-ils discrètement intervenus pour s'assurer le « dégageant de l'emprise » ? Quoi qu'il en soit, on remarque que cette famille, qui présentait tous les critères d' « intérêt » (père ancien combattant, ancien sinistré, deux enfants en bas-âge...), en a été réduite à braver l'illégalité en « squattant »... mais faisant cela a « tenu » neuf mois, ce qui n'est pas négligeable...

¹⁸⁰ - non conservée au CAC – mais vraisemblablement relative à l'expulsion ordonnée

Conclusion

Le relogement des expropriés et expulsés d’Arcueil a fait l’objet d’une coopération fructueuse entre le service des P&C, les élus et l’OPI-HLM, lui-même dirigé par les élus. Ceux-ci, au bout du compte, le reconnaissent eux-même dès 1955 : au sujet de la construction du viaduc, autre problème de taille, le CM d’Arcueil, le 16 mars 1955, déclare¹⁸¹ :

« Il serait indispensable que la même liaison qui a existé entre le service réalisateur (les P&C) et la Ville pour le relogement des locataires et la constitution d’un lotissement soit adoptée en ce qui concerne la traversée de la Vallée ».

En 1961, donc un an après l’ouverture de l’Autoroute, Simone Hudowicz rédige un mémoire de DES intitulé : *« Le remodellement de la Banlieue Sud en fonction de la construction d’une autoroute¹⁸² »*. Elle relativise l’impact de l’auto-route sur la banlieue :

« Il faut se garder d’exagérer l’importance des expropriations, l’étude du tracé de l’autoroute a montré que l’on avait tiré le meilleur parti possible des espaces libres, et qu’ils étaient très nombreux dans ce secteur ».

(On peut ajouter que les expropriations d’Arcueil ont été bien moins nombreuses que celles, au même moment, liées à l’extension d’Orly : 653 maisons démolies sur Paray-Vieille-Poste... et plus de 2 000 expulsés !)

Certes... mais ayant eu accès aux dossiers d’expropriations, elle est aussi en mesure d’en dresser un bilan, et ne nie pas les difficultés individuelles suscitées par l’effet cumulé de ces expropriations et de la crise du logement :

« Compte tenu de la vétusté de beaucoup de ces habitations, on comprend que les indemnités versées à leurs propriétaires aient été faibles. La plus forte qui ait été versée est de 8 millions¹⁸³ ; la plupart s’établissent entre 1 et 2 millions. Il est vrai que les experts des Domaines tendent à sous-estimer les immeubles pour en diminuer les indemnités, aussi les chiffres portés dans les dossiers ne correspondent-ils pas à la valeur marchande réelle. Beaucoup d’expropriés ont fait appel, peu ont obtenu gain de cause. » (p. 76)

« Un syndicat d’expropriés avait été créé par la municipalité d’Arcueil (l’Administration ayant d’ailleurs essayé de mettre sur pied un syndicat rival¹⁸⁴ plus accommodant). Ce syndicat a obtenu des résultats appréciables quant au relogement.

¹⁸¹ - Registre du CM d’Arcueil

¹⁸² - mémoire de Géographie humaine, sous la direction de Pierre George – IGUP Cote D-22

¹⁸³ - soit 149 680 € (équivalence F de 1956 / € de 2007 d’après Tableau d’équivalence INSEE)

¹⁸⁴ - je n’ai trouvé aucune allusion à ce fait dans les textes de la municipalité ou du Syndicat des Expropriés : ce qui semblerait indiquer que cette tentative, si elle a existé, en est restée au stade de l’intention.

La Ville d’Arcueil¹⁸⁵ a reçu une allocation de l’Etat pour le financement d’un ensemble HLM destiné aux expropriés. Six bâtiments ont été construits à proximité du quartier le plus touché : c’est le « groupe du Cherchefeuille », qui compte 148 logements, soit un nombre équivalent aux logements expropriés.

Ceci, hélas, n’a pas tout à fait résolu les problèmes. Beaucoup d’intéressés, accoutumés à leur pavillon individuel, à leur petit jardin, ont refusé le logement en habitation collective. Trente personnes ont déclaré vouloir se reloger par leurs propres moyens : elles ont, en général, touché une indemnité suffisante pour cela ; les P&C avaient acquis un terrain entre les rues du Colonel Fabien et Clément Ader pour créer un lotissement de 9 parcelles de 400 m² ¹⁸⁶ qui leur étaient destinées. Ce lotissement n’a pas connu un grand succès, un seul pavillon y a été bâti, preuve sans doute que le dédommagement n’était pas suffisant pour financer des constructions neuves.

Plus poignant est le cas de ces vieillards nécessiteux ou de ces familles vivant dans des bicoques en bois, qui ne pouvaient payer le loyer HLM (au Cherchefeuille, le loyer mensuel est de 5 000 F par pièce). Loyer modéré, mais que plusieurs expropriés étaient incapables d’acquitter. Aussi ont-ils cédé en sous-main leurs droits sur un appartement, si bien que la cité est loin de n’abriter que des expropriés ¹⁸⁷ ». (p. 82-83)

Le processus des expropriations et du relogement sur Arcueil a été long, beaucoup plus long que ne l’envisageaient les concepteurs de l’Autoroute : les premières approches ont été faites par les P&C en 1951, le cadre légal a été fixé en 1953, mais les relogements n’interviennent qu’à partir de 1956. Cet étirement dans le temps est dû en partie au grand nombre d’acteurs institutionnels : MTP, représenté par les P&C, maîtres d’œuvre du projet ; MRU, qui promeut le mouvement des HLM (Plan Courant et 1% patronal : début 1953) et intervient dans le cadre du CARP ; et au niveau local, municipalités et Office HLM. Mais il tient surtout à l’ampleur et à la complexité des problèmes humains et sociaux mis à jour par le processus –et à cet égard, la mise en cause du côté inhumain de l’Administration revient comme un refrain.

L’irruption brutale de l’autoroute au travers du bâti banlieusard d’Arcueil révèle en effet la réalité de celui-ci au début des années 50 : la pénurie généralisée de logements affecte l’ensemble des familles modestes –et souvent, nombreuses– d’ouvriers et d’employés, qui s’entassaient à plusieurs générations dans des baraquements de misère (Villa Mélanie...), des garages ou des remises, et, si l’occasion se présente, « squate » des pavillons déjà expropriés et condamnés. Les « vieux » aux retraites ténues craignent de se voir déposséder de leur seul bien, la bicoque avec

¹⁸⁵ - plus précisément : l’OPI-HLM d’Arcueil-Gentilly

¹⁸⁶ - soit 3 600 m² : c’est le « terrain David », sus-mentionné

¹⁸⁷ - la cité du Cherchefeuille ayant été construite avec des crédits prévus pour l’Autoroute, l’administration des P&C a pu ainsi assez rapidement y loger certains de ses agents.

jardinet ; chacun sait que les indemnités ne suffiront pas pour reconstruire, et que les loyers en HLM, avec un confort dont on ne perçoit pas encore bien l'utilité, ne pourront plus rester à leur niveau actuel (dérisoire, et pour cause...)

Les élus municipaux, aux engagements politiques extrêmement marqués, renoncent à leur campagne contre « *l'autoroute de guerre* » lorsqu'ils comprennent que « *l'autoroute se fera* » : ils changent alors de cheval de bataille, et se consacrent à la défense des expulsés. Ayant su réaliser, et maintenir tant bien que mal, l'unanimité au sein du CM, ils suscitent la création du Syndicat de Défense, auquel ils apportent tout le soutien matériel de la mairie ; ils ouvrent largement son CA à des habitants non-encartés, et font « remonter le problème » au plus haut niveau de l'Etat en s'assurant le concours de parlementaires de toutes obédiences. La personnalité et l'action d'Emile Bougard, grand maître d'œuvre de l'aménagement et du logement à Arcueil pendant quatre décennies, apparaissent décisifs : il a bien mérité une rue à son nom dans sa ville.

Ce rôle dans la défense des expropriés et dans leur relogement est d'autant plus remarquable qu'il se surajoute aux projets préexistants de la municipalité, à savoir la construction d'un millier de logements. C'est à cette fin que, fort opportunément, la commune s'était largement assuré la maîtrise d'un sol encore très largement disponible, parce que constitué de jardins, de friches, de carrières ouvertes ou déjà comblées... et que, dès 1949, elle avait créé avec sa voisine Gentilly un OPI-HLM dont les élus conservent le contrôle. Finalement, la centaine d'expropriés de l'Autoroute ne représentent qu'un dixième des besoins préexistants... et leur relogement s'insère tout naturellement dans le « plan d'ensemble » voulu à la fois par la municipalité, les P&C et le MRU.

En 1950, on l'a vu, la sous-commission de Segogne affirmait : « *Les occupants ne pourront que gagner au relogement* » et « *L'autoroute constitue une chance pour Arcueil* » (voir p. 138), et en quelque sorte une aubaine pour les expropriés. Des témoignages, aujourd'hui difficiles à trouver, permettraient de vérifier —et, mais ce n'est qu'une impression personnelle, de confirmer— l'affirmation relative aux individus ; pour ce qui est de la commune, on se contentera de remarquer que les trois ouvrages consacrés, depuis vingt ans, à Arcueil et à son histoire, ne font aucune allusion à une quelconque « blessure » apportée par l'autoroute, que ce soit lors de sa construction ou depuis son presque demi-siècle d'existence. Mais fort heureusement, il est des blessures que le temps cicatrise...