

# SCEAUX

ÉDITION  
SPÉCIALE

BULLETIN MUNICIPAL OFFICIEL - Supplément au n° 21

## LA MISE A L'ENQUÊTE DU PROJET D'AUTOROUTE DU SUD-OUEST



L'AUTOROUTE du Sud-Ouest dont on parle depuis toujours entre dans sa phase d'exécution. Les Scéens n'avaient certes pas à se plaindre que les Pouvoirs Publics, aient si longtemps différé cette réalisation. En effet le Conseil municipal traduisant les réactions des habitants de Sceaux n'a cessé d'élever de vigoureuses protestations contre le principe même de l'autoroute (1) en raison des

inconvenients qu'elle ne manquera pas de provoquer.

Devant la décision inéluctable prise par le Gouvernement, la ville de Sceaux, soucieuse de préserver son caractère résidentiel, a formulé diverses exigences dont certaines ont déjà obtenu satisfaction notamment : le passage en tranchée couverte sur un tronçon de 360 m au centre de Sceaux, de la rue des Clos-Saint-Marcel à la rue des Chéneaux, (aménagement unique sur le tracé de l'autoroute).

D'autre part, la municipalité avait manifesté sa préférence très nette pour la réalisation d'une voie ferrée destinée à un transport en commun au lieu de l'autoroute. Si les pouvoirs publics n'ont pas adopté ce point de vue, ils ont toutefois prévu dans le projet la possibilité de doubler l'autoroute par une voie ferrée.

Le principe de l'utilisation par la commune des reliquats de terrains et de la partie couverte a été admis par l'administration.

Un certain nombre d'autres problèmes ont été débattus. La municipalité souhaiterait connaître l'avis des Scéens à leur sujet et recueillir leurs suggestions. Parmi ces problèmes, citons :

- La création de rideaux d'arbres pour amortir la propagation du bruit;
- Les avantages et inconvenients que présenterait la création d'un raccordement à niveau de l'avenue Paul-Langevin (point n° 3 à l'étude);
- Les solutions permettant d'atténuer les inconvenients résultant de la coupure du boulevard Desgranges (meilleur aménagement des voies de doublage, passerelle à piétons, etc.);
- Les dispositions propres à éviter l'afflux de circulation extérieure sur la voirie de Sceaux,
- etc...

Enfin, bien que Sceaux semble moins défavorisé, dans l'ensemble, que les autres communes, puisque les terrains situés sur l'emplacement de l'autoroute sont déjà propriété de l'Etat, la municipalité examinera avec attention tous les problèmes particuliers

qui pourront lui être soumis et insistera particulièrement pour que les pouvoirs publics y apporte des solutions rationnelles.

A l'heure actuelle les services compétents ne sont pas en mesure de nous dire avec exactitude les délais de réalisation de cette autoroute. Cependant, le Ministre des Travaux publics a exprimé son intention de la voir terminée pour 1970.

E. GULDNER,  
Maire de Sceaux

(1) Voir notamment la motion du Conseil municipal du 25 novembre 1960, en page 4.

Ayant été informée le 26 novembre de la mise à l'enquête d'utilité publique du 1<sup>er</sup> au 22 décembre du projet de construction de l'autoroute A 10 de Paris à Chartres (premier tronçon), la municipalité, outre les affiches légales qui ont été apposées, a estimé nécessaire, devant l'importance de cette question, d'informer (2) et de consulter la population.

Les réponses seront examinées par une commission générale qui se réunira le 18 décembre et transmises aux pouvoirs publics.



(2) Un numéro spécial du Bulletin municipal (n° 5 du premier trimestre 1961) avait déjà été consacré à cette question.



# L'AUTOROUTE du Sud-Ouest

## Section de PARIS à VILLEBON-sur-YVETTE

(Résumé du dossier d'enquête qui est à la disposition du public à la mairie de Sceaux)

### OBJET DE L'OPÉRATION

Cette section d'autoroute de Paris à Villebon-sur-Yvette est appelée à assumer deux fonctions simultanées :

1° Circulation à longue distance à travers la banlieue Sud-Ouest de Paris par un itinéraire autoroutier répondant aux besoins croissants de la circulation générale;

2° Desserte des banlieues traversées où l'augmentation de la population entraîne une croissance rapide des échanges avec Paris.

### CARACTÉRISTIQUES

#### PREMIÈRE SECTION DE PARIS A BAGNEUX (longueur 3,840 km)

A son origine, l'autoroute comporte un échangeur de raccordement avec le Boulevard Périphérique de la Ville de Paris disposant de quatre files de circulation à l'entrée et quatre files de circulation à la sortie de Paris, réparties en deux branches :

La branche ouest assure la liaison avec le Boulevard Périphérique et l'avenue de la Porte-Brancion.

La branche est assurera une liaison directe avec la voie express projetée entre la Porte de Vanves et la Gare Maine-Montparnasse dans Paris.

#### DEUXIÈME SECTION DE BAGNEUX A VILLEBON-SUR-YVETTE (longueur 11,560 km)

C'est dans cette section que l'autoroute emprunte la plate-forme du chemin de fer de Gallardon, sur le territoire des communes de Bagneux, Fontenay-aux-Roses, Sceaux, Châtenay-Malabry et Antony, dans le département de la Seine.

Dans la traversée de Sceaux, une section de 360 m environ de longueur située entre la rue des Clos-Saint-Marcel et la rue des Chêneaux sera réalisée en tranchée couverte.

A Châtenay-Malabry et Antony l'autoroute rencontre par un échangeur la R.N. 186 déviée (Rocade de Banlieue).

Le tracé autoroutier se développe ensuite en Seine-et-Oise.

### LIAISONS ROUTIÈRES

Le point d'éclatement marquant la fin de l'autoroute se situe à Orsay.

De ce point d'éclatement partent un certain nombre de liaisons routières assurant les raccordements suivants au réseau routier national existant dans ces parages :

- a) raccordements à la R.N. 446 (Jouy-en-Josas, Saclay, Orsay);
- b) raccordements à la R.N. 188 (Paris, Bourg-la-Reine, Massy, Chartres);
- c) raccordements à la R.N. 306 (Paris, Clamart, Rambouillet).

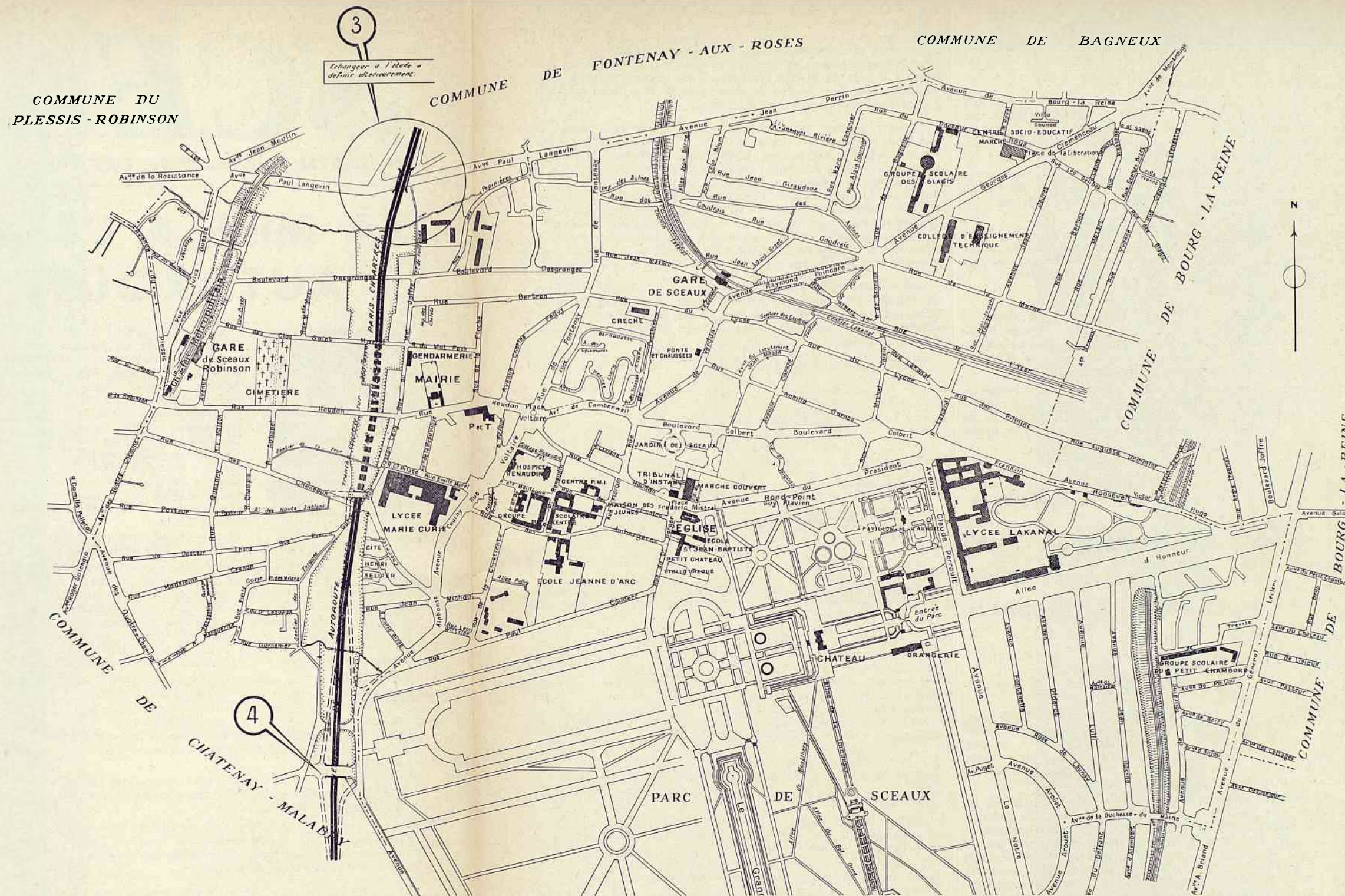
La section d'autoroute faisant l'objet de la présente enquête ne donnera pas lieu à perception de péages.

### ÉCHANGEURS AVEC LE RÉSEAU ROUTIER EXISTANT OU PROJETÉ

Echangeur N° 1 à la sortie de Paris.

Echangeur N° 2 à la limite de Bagneux et de Fontenay-aux-Roses, le chemin départemental 68 A (rue Blanchard) et par lui les chemins départementaux 63, 68, 128 sont raccordés à l'autoroute dans les deux sens.

Echangeur N° 3 de Fontenay-aux-Roses sur voie nouvelle projetée à la hauteur du chemin départemental 75 (avenue Paul-Langevin) raccordée à l'autoroute dans les deux sens (cette voie ne fait pas partie de la présente enquête).



Echangeur N° 4 à l'extrémité du Parc de Sceaux, l'avenue Jean-Jaurès et le chemin départemental 67 (avenue Sully-Prudhomme) sont raccordés dans les deux sens avec l'autoroute.

Echangeur N° 5 à la limite de Châtenay-Malabry et d'Antony, un raccordement complet permet tous les échanges entre l'autoroute et la déviation projetée de la R.N. 186, sans raccordement à la voirie locale (cette déviation ne fait pas partie de la présente enquête).

Echangeur N° 6 à Verrières-le-Buisson.

Echangeur N° 7 à Palaiseau.

Echangeur N° 8 à Orsay.

### RÉTABLISSEMENT DES COMMUNICATIONS

Le rétablissement des communications sur les voies routières croisées par l'autoroute sera assuré, les voies modifiées pour la

construction de l'autoroute étant rétablies avec les caractéristiques prévues par les plans d'aménagement en vigueur.

### CARACTÉRISTIQUES GÉOMÉTRIQUES ET DIVERS

Le dossier soumis à l'enquête comprend également des renseignements techniques dont certaines têtes de chapitre sont mentionnées ici pour mémoire :

Autoroute de Paris à Villebon-sur-Yvette et bretelle autoroutière de Villebon à Orsay.

Caractéristiques en plan et profil en long. Plate-formes autoroutières :

a) sur l'autoroute proprement dite :

- a1) jusqu'à l'échangeur N° 2 : la plate-forme comportera deux chaussées de 14 m (4 voies),

a2) au sud de l'échangeur N° 2 : la plate-forme comportera deux chaussées de 10 m 50 (3 voies) (1).

Le terre-plein central aura partout 2 m 50 et les accotements 2 m limités par des glissières de sécurité;

- b) sur la bretelle autoroutière de Villebon-sur-Yvette à Orsay : La plate-forme disponible permet de disposer, sur 24 m 50 de largeur en section courante, deux chaussées unidirectionnelles de 7 m de largeur séparées par un terre-plein central de 3 m 50 et encadrées de deux accotements de 3 m 50 de largeur.

### APPRÉCIATIONS SOMMAIRES DES DÉPENSES

Le montant de la dépense totale à prévoir pour la réalisation du projet est évalué à 228,5 millions comprenant les opérations préliminaires, le dégagement des emprises et les travaux.

(1) La traversée de Sceaux est comprise dans le tronçon A.2.



# Extrait de la motion du Conseil Municipal du 25 novembre 1960

Le Conseil Municipal de Sceaux :

Considérant que l'accroissement considérable de la population des Communes de la Banlieue Sud et Sud-Ouest de Paris, par la construction déjà achevée ou en cours de vastes ensembles immobiliers, pose d'une manière inquiétante le problème du transport de ces personnes de leur domicile à leur lieu de travail ;

Considérant que la plate-forme de l'ancienne ligne de Chartres pourrait être utilisée pour l'aménagement d'une ligne de chemin de fer qui desservirait les banlieues en plein accroissement démographique ;

Considérant enfin que le caractère résidentiel de Sceaux, que la ligne de chemin de fer traverserait du nord au sud, serait irrémédiablement compromis par une traverse en tranchée et qu'il convient de conserver au maximum ce caractère résidentiel,

A l'unanimité, DELIBERE :

En vue de résoudre la crise des transports dont la gravité va grandissant dans la banlieue sud et sud-ouest de Paris, il est demandé aux services compétents de décider l'utilisation de la plate-forme de l'ancienne ligne de Chartres par une ligne de chemin de fer et non par une autoroute de dégagement.

En raison de la traversée de Sceaux par cet ouvrage l'attention des pouvoirs publics est attirée en outre sur la nécessité absolue de sauvegarder le caractère résidentiel de la Commune. A cet effet, il sera indispensable de prévoir l'aménagement d'un tunnel sur la plus grande longueur possible.

## Une lettre du 19 janvier 1960 de M. GULDNER, Maire de Sceaux au Ministre des Transports

OBJET : Autoroute du Sud-Ouest de Paris.

Monsieur le Ministre,

M. G. BATSCH, ingénieur des Ponts et Chaussées du département de la Seine (Arrondissement de l'Ouest) m'a communiqué pour information l'extrait, concernant la ville de Sceaux, du plan de l'autoroute du Sud-Ouest (de Paris à Chartres), dont la construction est prévue au programme d'autoroutes dit de 2.000 km qui figure au 3<sup>e</sup> plan de modernisation et d'équipement.

J'ai l'honneur d'appeler tout spécialement votre attention sur les très graves inconvénients que l'exécution de ce projet présente pour la ville de Sceaux, qui se trouverait littéralement coupée en deux par l'autoroute. Non seulement l'aspect de la ville qui, de l'avis de tous ceux qui la connaissent, a conservé sa personnalité et son charme au milieu de la banlieue parisienne, en souffrirait gravement, mais encore, plusieurs voies urbaines, en particulier le boulevard Desgranges, seraient coupées et une partie importante de la population de Sceaux serait incommodée par le bruit du roulage ininterrompu des véhicules de tous tonnages. De plus, la réserve d'air pur que constitue le parc de Sceaux, se trouverait viciée par les gaz d'échappement.

En contrepartie, la ville de Sceaux ne retirerait aucun avantage direct de l'autoroute.

C'est pourquoi, j'ai l'honneur de vous demander instamment de bien vouloir faire procéder à des études très sérieuses afin de vérifier si le tracé de l'autoroute ne pourrait pas être modifié de manière à ne pas passer au centre de Sceaux.

Pour le cas où, en raison de l'existence des ouvrages exécutés jadis dans le cadre du projet de la voie ferrée de Chartres par Gallardon, le tracé de l'autoroute du Sud-Ouest ne pourrait être modifié au niveau de la ville de Sceaux, j'ai l'honneur de vous demander instamment de prévoir, pour la traversée de Sceaux par

l'autoroute, un tunnel suffisamment long pour éviter en partie les inconvénients signalés ci-dessus. Cette solution aurait de plus l'avantage de ne pas priver la ville de terrains dont elle est particulièrement démunie. Je vous serais, d'ailleurs, obligé de me faire connaître dans quelles conditions et à quel moment pourraient être cédés à la ville de Sceaux les terrains non compris dans le tracé de l'autoroute. Ces terrains devraient pouvoir être déterminés dès que le tracé de la route aura été arrêté.

En outre, je vous serais obligé de bien vouloir faire étudier la possibilité de doubler l'autoroute d'une ligne de métro (ou d'une voie ferrée). En effet, la ligne de Sceaux suffit de moins en moins au transport de la population de la banlieue Sud. Par suite de la construction de milliers de logements nouveaux, en particulier à Antony et Massy-Palaiseau, l'allongement des quais et des gares et l'augmentation du nombre de voitures ne permettra certainement pas de répondre aux besoins de transports en commun, d'autant moins que le seul point de connexion avec le réseau urbain du métro est à la gare de Denfert-Rochereau, où se produisent déjà journellement aux heures de pointe des embarras intolérables.

Cette affaire revêt, j'ai à peine besoin de le dire, pour la ville de Sceaux, une importance particulière. Je vous serais obligé de bien vouloir me faire connaître la suite qui aura été réservée aux observations et suggestions que je vous présente au nom du Conseil Municipal.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre...

E. GULDNER.

## Possibilité d'aménager une desserte ferroviaire le long de l'autoroute

(Extrait du dossier d'enquête.)

L'étude a montré qu'il est possible de construire une voie ferrée le long de l'autoroute, après mise en service de celle-ci, dans les conditions suivantes :

1<sup>o</sup> de Paris à Bagneux (limite sud du dépôt S.N.C.F. de Châtillon), l'autoroute est implantée en dehors de la plate-forme des voies de la S.N.C.F. qui reste donc disponible si l'on envisage une desserte ferrée à destination de la gare Maine-Montparnasse. Dans le cas où une autre destination serait retenue dans Paris, la voie devrait pénétrer en souterrain dans la capitale, sa trémie pourrait être implantée sur le talus est de la branche est de l'autoroute, entre la R.N. 306 et le C.D. 50;

2<sup>o</sup> entre Bagneux et le Parc de Sceaux, le tracé de l'autoroute ménage la possibilité de placer la voie ferrée immédiatement à l'Est, avec un profil en long restant toujours voisin de celui de l'autoroute.

Pour éviter les expropriations complémentaires, le tracé de la voie est prévu en tranchée couvertes sous le C.D. 128 (rue Marx-Dormoy) à Fontenay-aux-Roses. Dans le vallon, entre Fontenay-aux-Roses et Sceaux, la plate-forme est commune à la voie ferrée et à l'autoroute pour éviter de multiplier les talus et améliorer ainsi l'aspect de l'ensemble. La butte de Sceaux est franchie en souterrain par la voie comme par l'autoroute pour éviter une tranchée au centre de l'agglomération;

3<sup>o</sup> au sud du Parc de Sceaux, l'implantation de la voie n'offre plus de difficulté majeure. On a réservé la possibilité de faire passer la voie ferrée sous l'autoroute dans le cas où les options qui seront prises ultérieurement pour l'aménagement du secteur desservi conduiraient à infléchir vers l'ouest le tracé de cette voie.

En résumé, le projet de l'autoroute, dans les sections où elle empruntera la trouée de la ligne dite de Gallardon, a été étudié de façon à permettre l'aménagement ultérieur d'une desserte ferrée le long de son tracé; la voie ferrée s'y établirait soit dans le domaine public existant, soit en souterrain comme il était antérieurement envisagé (Butte de Sceaux), soit encore dans la zone « non aedificandi » longeant l'autoroute et résultant de l'application des servitudes d'urbanisme prévues par le Plan d'Aménagement et d'Organisation générale de la Région Parisienne.

**Monsieur le Président**  
**de la Commission d'enquête préalable à la déclaration**  
**d'utilité publique de l'autoroute Paris-Chartres A 10.**

**Monsieur le Président,**

(éventuellement suite au verso)

**NOM :** ..... **Prénom :** .....

**Adresse :** .....

**Les réponses doivent être adressées, pour le 15 décembre 1964 dernier délai, à la mairie qui, après examen par la commission générale, les transmettra au Président de la Commission d'enquête.**