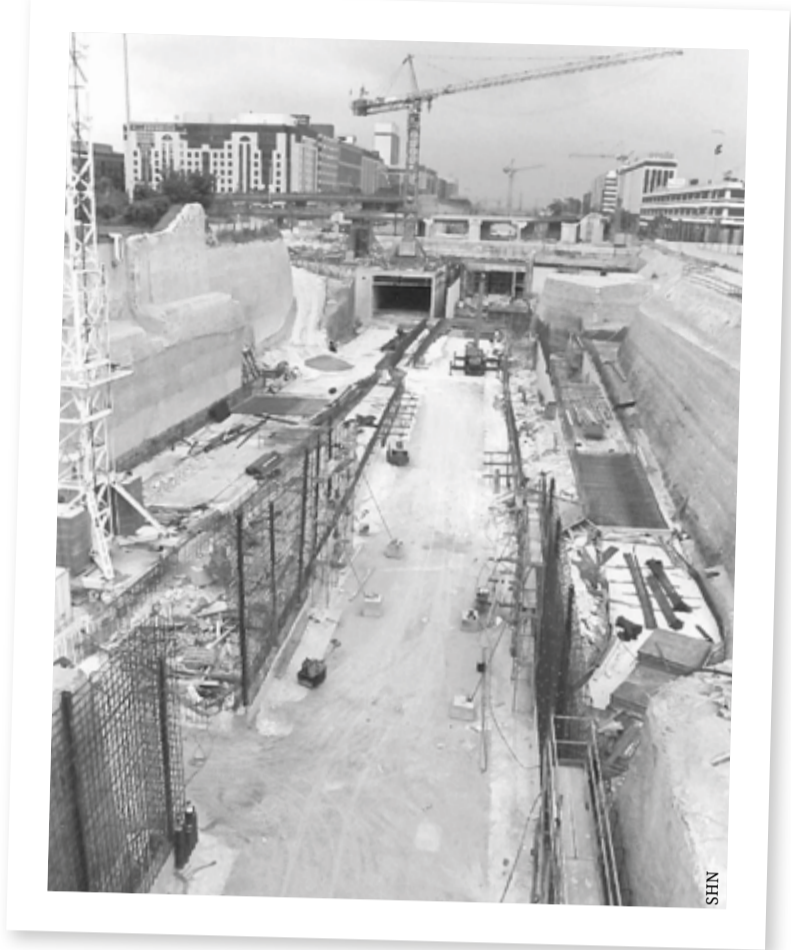


SHN



SHN

Vue aérienne sur les viaducs et talus
du premier projet de l'A14.

L'autoroute A14 à Nanterre

Inscrite dès 1956 dans les différents plans d'aménagement de la région parisienne, l'autoroute A14 doit relier le quartier d'affaires de La Défense à l'autoroute A13 au niveau d'Orgeval. Elle sera l'objet de deux déclarations d'utilité publique et de deux projets différents, l'un en 1967 et l'autre en 1993.

● Par Jeannine Cornaille de la Société d'histoire de Nanterre 

Une autoroute aérienne

Dans le premier projet, l'A14 part du pont de Neuilly, passe sous La Défense en souterrain puis ressort à Nanterre en aérien. Elle suit le trajet de l'actuel grand axe ouest de Paris, en étant construite sur un talus jusqu'à l'échangeur avec l'A86, puis sur un viaduc jusqu'à la Seine. L'Établissement public pour l'aménagement de la région de La Défense (Épad) se soucie peu d'ouvrir la perspective sur la ville de Nanterre. Cette dernière, considérée comme subalterne, n'est qu'une ressource foncière au service de La Défense. Le talus, sur lequel doit être réalisée l'autoroute, sera composé des tonnes de déblai provenant des fondations des tours de La Défense et des travaux du RER. Ce remblai formera une butte de plusieurs mètres de hauteur, située entre la préfecture et le quartier des Provinces-Françaises, puis entre le boulevard des Provinces-Françaises et l'avenue de la République. Avec pour conséquence, un paysage nanterrien marqué par cette barrière artificielle.

Au début des années 1970, l'Épad charge l'entreprise GTM de la construction d'un premier tronçon de l'A14 et de la voie rapide reliant l'A86 du pont de Rouen à La Défense. La réalisation de cette voie entraîne la démolition d'une partie d'un immeuble de l'allée d'Auvergne et le déplacement du bâtiment où logent des enseignants de l'école des Provinces-Françaises. Elle coupe la rue de la Garenne qui reliait l'avenue Joliot-Curie à la RN 192 à Courbevoie. Sous la portion de l'A14, qui s'étend de la sortie de La Défense jusqu'à l'avenue Joliot-Curie, un parking d'intérêt régional est édifié au niveau de la station RER Nanterre-Préfecture.

Des travaux interrompus

En 1976, en raison de la crise économique qui suit les chocs pétroliers, l'État repousse la suite des travaux.

Le tronçon autoroutier s'arrête dans le vide devant l'avenue Joliot-Curie, près de la préfecture, laissant le spectacle d'un viaduc inachevé et donc inutilisable pour les automobilistes. Il servira néanmoins d'héliport aux hommes d'affaires de La Défense, ce qui leur permet de se rendre rapidement vers les aéroports ! Les élus de Nanterre protestent contre l'arrêt des travaux car la voirie locale est engorgée par le trafic très dense venant de l'autoroute de Colombes. Ils demandent que la réalisation de l'A14 soit effectuée « vite et sans nuisance ». En réalité, ce tronçon restera en l'état pendant dix-sept ans ! Le projet de construction de l'A14 et de l'A86 n'est repris par la direction de l'Équipement qu'en 1986. Les deux autoroutes doivent être reliées par un énorme échangeur aérien, lequel comprend sept niveaux et s'élève à 12,50 mètres de hauteur. Ces projets autoroutiers malmènent la ville, la défigurent en créant des obstacles irréversibles. Aussi, plusieurs associations (l'Adiran, le Comité des 10 000) se constituent pour qu'une réelle concertation soit engagée avec la population. La ville et les associations demandent l'enfouissement des autoroutes et de l'échangeur. Diverses actions sont menées pour faire entendre leurs voix.

En 1989, la Grande Arche de La Défense est inaugurée. Elle ouvre le paysage vers l'ouest et laisse la possibilité de prolonger l'axe historique sur la plaine de Nanterre.

Un nouveau projet

En 1990, l'État décide enfin d'enterrer l'A14 jusqu'au niveau de l'université puis, en 1994, d'enfouir l'échangeur. L'Épad est chargé de la réalisation de l'A14 en souterrain de La Défense jusqu'à l'A86. Cette section sera gratuite. Au-delà, la construction

sera effectuée en aérien par la Société des autoroutes Paris-Normandie qui en a la concession. Cette deuxième section sera à péage.

Le chantier préalable à l'enfouissement de l'autoroute débute en 1992. Les 900 000 m³ de remblai de l'ancien projet sont dégagés par un système de tapis roulant évacuant la terre jusqu'à la Seine. Les anciens viaducs sont découpés en éléments d'environ 120 tonnes, déplacés par engins de levage, puis démolis à l'aide de brise-roches hydrauliques. L'Épad consacre 105 millions de francs à la disparition des traces du projet aérien de l'A14 : un beau gâchis !

À la fin de l'année 1993, la partie souterraine de l'A14 à Nanterre est en cours de réalisation. Bien des obstacles seront surmontés : déviation des réseaux d'électricité, d'eau, d'assainissement ; passage sous le RER A au niveau de Nanterre-Université et franchissement du RER A à Nanterre-Préfecture. Parallèlement, le tronçon aérien de l'A14 à Nanterre et le viaduc sur la Seine sont construits par la Société des autoroutes Paris-Normandie.

Le 6 novembre 1996, l'A14 est ouverte en totalité à la circulation. Elle est équipée d'un système de péage (au tarif élevé), qui a été maintenu malgré les protestations à son introduction en région Île-de-France. Au lieu d'une heure et demie, le trajet d'Orgeval à La Défense peut s'effectuer en un quart d'heure. Autre avantage : son passage en souterrain a libéré le paysage. Il a permis qu'en 2000 – lors de la signature d'un protocole d'accord entre l'État et la ville et de la création de l'Établissement public d'aménagement de La Défense Seine Arche –, le projet de construction de 17 terrasses dans le prolongement du grand axe ouest de Paris, de la Seine à la Grande Arche de La Défense, devienne possible.