



LE PATRIMOINE

Voies de communication et transports



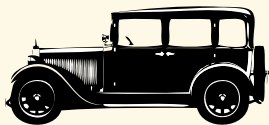
- Routes et transports
- Les chemins de fer
- Artistes de passage à Antony

Quelles sont les plus anciennes traces que l'homme a laissées dans notre paysage ? On ne songe sans doute pas immédiatement aux routes que nous parcourons, tant l'enrobé qui les recouvre à présent les rend semblables les unes aux autres. Et pourtant, il n'y a guère d'empreinte plus pérenne que celle des voies anciennes, sans cesse adaptées aux nouveaux modes de déplacement. Leur tracé a précocement organisé le territoire d'Antony, et n'est guère remis en cause par l'urbanisation rapide qui, au cours des XIX^e et XX^e siècles, dote la ville d'un dense réseau d'itinéraires secondaires.

À l'ère industrielle, les routes principales se sont doublées de plusieurs lignes ferroviaires qui ont déterminé les parcours que nous empruntons aujourd'hui encore, mais aussi l'emplacement des gares, des haltes, des cafés et des hôtels de voyageurs.



La Croix-de-Berny
 (début du XX^e siècle).



Routes et transports

Les grands itinéraires

Depuis des siècles, la route qui, selon un axe nord-sud, relie les vallées de la Seine et de la Loire traverse Antony de part en part. Les vestiges d'un chemin creux protohistorique, dont les fondements ont servi d'assise à la voie romaine de *Lutetia* (Paris) à *Cenabum* (Orléans), ont été mis au jour en 2009, lors de fouilles archéologiques conduites à Massy, au lieu-dit *Le Pérou*, nom qui rappelle lui-même la présence d'un chemin empierré. Au nord de la ville, l'existence de cette route est assurée par les découvertes récemment effectuées à Bourg-la-Reine, en bordure de l'axe principal. Quant à la traversée du territoire d'Antony, les historiens hésitent, faute de documentation toponymique ou archéologique probante, sur le parcours suivi par la voie : l'itinéraire franchissait probablement le cours de **la Bièvre au Pont d'Antony** ❶ (suivant le tracé de l'actuelle route départementale 920), mais on peut aussi penser qu'il passait soit à gué vers la place des Anciens-Combattants-d'Afrique-

fréquenté tant par les gens de guerre que par les pèlerins, les commerçants et les grands voyageurs qui trouvent à leur disposition, dès le début du XVI^e siècle, un groupe d'auberges et de services qui stimulent vivement la prospérité du hameau du Pont. Au cours du XIX^e siècle, les constructions se poursuivent sans relâche de part et d'autre de la route impériale 23, puis royale ou nationale 20, axe d'urbanisation majeur de notre ville. Durant la seconde guerre mondiale, cette voie est à la fois celle de l'Exode de 1940 et celle de la Libération de 1944.

Traversant Antony vers 1750, l'abbé Lebeuf écrit : « Il fut formé en ces derniers temps sur cette route une espèce de second village, composé de beaucoup d'hôtelleries, de marchands, ce qui rend le lieu beaucoup plus peuplé. »



du-Nord, soit au Pont-aux-Ânes (auj. rue Prosper-Legouté), soit peut-être encore plus à l'ouest, au Pont-de-Pierre, longeant la limite avec la commune de Verrières-le-Buisson. Ces deux derniers tracés sont bien attestés à la fin du Moyen Âge sous les noms de Grande rue basse (rues de l'Église et du Moulin) et Grande voie chartraine (avenues du Bois-de-Verrières et François-Molé). Les travaux d'amélioration, sous François I^{er}, de **la route royale de Paris à Orléans** ❷ assurent le succès de cet itinéraire stratégique qui met les châteaux de la Loire à quelques jours de route de la capitale. Plus rectiligne, mieux drainé, pavé, ce chemin est

Croisant ces itinéraires, une nouvelle route, qui longe le parc de Sceaux au sud, est ouverte au milieu du XVIII^e siècle pour relier Versailles à Choisy-le-Roi. Elle coupe la route d'Orléans au nord du village, à la Croix-de-Berny. C'est là que s'installent quelques commerces, mais aussi, à partir de 1751, un important relais de poste qui abrite une cinquantaine de chevaux employés au service des voyageurs et des messageries et qui fonctionne jusqu'au XIX^e siècle. Devenue nationale 186 (auj. départementale 986), elle est doublée depuis 1975 par la nationale 385 qui, filant en direction de Vélizy-Villacoublay, relie deux tronçons de l'A 86. Antony se place ainsi à la confluence de cette voie majeure de contournement de Paris et des axes pénétrants formés vers 1950 et 1960 par les autoroutes A 6 (autoroute du Soleil) et A 10 (autoroute d'Aquitaine), dont le tracé longe la limite sud-est de la commune.



Borne kilométrique avec repère géodésique, rue de Châtenay, vers 1860.

La route d'Orléans au voisinage du château de Berny, par Claude Chastillon, eau-forte, vers 1600.



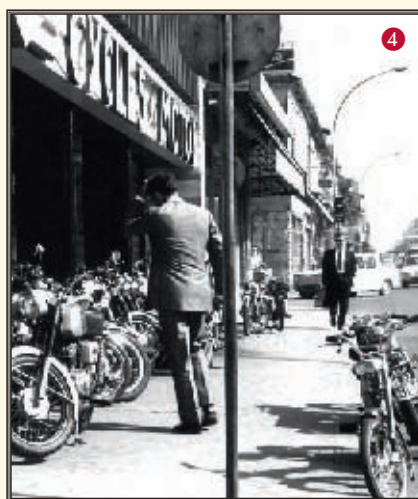
Développement de voies secondaires et diversification des moyens de transport

S'appuyant sur le maillage des chemins médiévaux et modernes, un réseau de voies secondaires (chemins, rues, avenues, villas, impasses et allées) se ramifie lentement. Dans tout Antony,



seules deux ou trois voies étaient pavées à la Révolution. Malgré les travaux conduits par les ingénieurs et les agents des Ponts et chaussées, la plupart des voies sont, jusqu'au milieu du XX^e siècle, des chemins de terre que les intempéries rendent impraticables pendant une partie de l'année. Une cinquantaine de voies secondaires existent à Antony vers 1900. Ce chiffre augmente fortement après la première guerre mondiale (120 voies vers 1920) pour atteindre près de 200 voies à la fin des années 1930. La ville compte aujourd'hui environ 500 voies représentant 102 km. La croissance de ce réseau de voies est aussi à mettre en relation avec la diversification des moyens de transport utilisés. Avec l'essor de la motorisation, le domaine des piétons, des cyclistes et des voitures à traction animale s'ouvre aux autobus, dont la première ligne est mise en place à Antony dès 1937. Aujourd'hui, 11 lignes RATP

(y compris le Trans-Val-de-Marne, dont le terminus antonien a été inauguré en 2007), 9 lignes du réseau Paladin (créé en 1991) et quelques lignes exploitées par des compagnies privées parcourent la commune. On ne recensait encore, localisés chez des commerçants pour la plupart, que 15 **véhicules à moteur** ③ à Antony en 1910, 35 en 1920, et 243 en 1930. Dès 1909 toutefois, un arrêté du maire limitait la circulation des automobiles à 12 km/h dans l'agglomération. Les voitures particulières conquièrent l'asphalte au cours des Trente glorieuses, entraînant d'importants aménagements de voirie, tant pour la circulation que pour le stationnement, sans compter l'essor des **garages** ④ et des **stations-service** ⑤.



Aujourd'hui, dans la perspective d'une maîtrise du trafic automobile, on adapte la chaussée pour promouvoir des modes de déplacement moins polluants, transports collectifs et circulations douces. Quatre sentiers de grande randonnée et deux sentiers de petite randonnée traversent actuellement la commune.



Les chemins de fer



Antony n'a connu, au cours des XIX^e et XX^e siècles, qu'une industrialisation assez modeste. Si les vestiges des usines installées sur son territoire ont aujourd'hui pour ainsi dire disparu, il en va autrement d'une bonne partie des infrastructures ferroviaires aménagées à cette époque pour le transport des hommes et des marchandises.

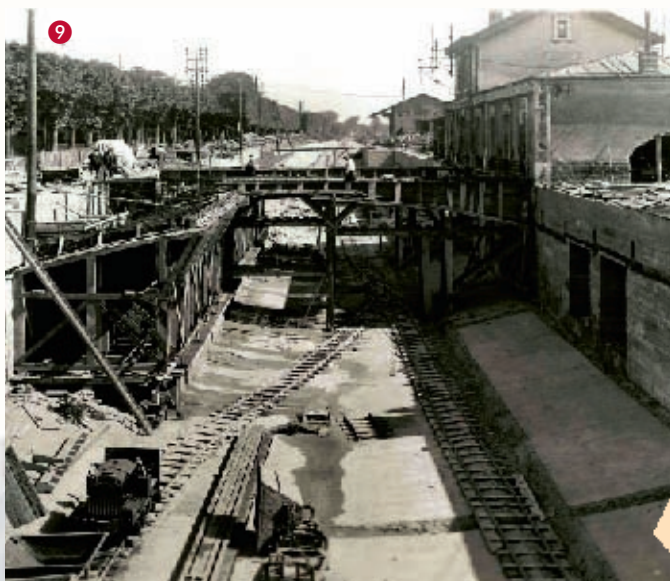
De la « ligne de Sceaux » au RER B

La « ligne de Sceaux », chemin de fer innovant construit en 1846 sur les plans de l'ingénieur Arnoux, relie la banlieue sud de Paris à l'embarcadère d'Enfer (auj. station Denfert-Rochereau) ; c'est en 1854 qu'un embranchement raccorde Bourg-la-Reine à Antony et Orsay, ligne qui sera bientôt



prolongée vers Saint-Rémy-lès-Chevreuse et Limours. La ligne, exploitée par la compagnie du Paris-Orléans (dite « PO ») à partir de 1857, pénètre dans Paris jusqu'à la gare du Luxembourg en 1895, est électrifiée en 1938 et passe aux mains de **la Compagnie du métropolitain de Paris** 6, ancêtre de la RATP ; son prolongement jusqu'à la station Châtelet en 1977 et l'interconnexion en gare du Nord en 1983 fait du RER B le principal moyen de transport utilisé par les Antoniens pour se rendre à Paris. Plusieurs gares sont successivement ouvertes le long des 5,3 kilomètres de ligne qui traversent la commune : La Croix-de-Berny et Antony (1854), entre lesquelles





se situait la **gare des marchandises** 7, puis **Fontaine-Michalon** 8 et Parc-de-Sceaux (1940), et enfin Les Baconnets (1969). Pour éviter que la voie ferrée ne coupe radicalement la circulation entre l'ouest et l'est d'Antony, plusieurs ouvrages d'art ont dû être construits : étudié dès 1913, le projet de remplacement par un pont du passage à niveau de la Croix-de-Berny (qui entravait la circulation sur la route de Versailles), n'a été réalisé qu'au début des années 1930 ; la suppression du passage à niveau de la rue de la Mairie (auj. rue Auguste-Mounié) a nécessité en 1932 de gros travaux d'**enterrement des voies** 9 dans le centre d'Antony à l'occasion desquels **la gare est modernisée** 10 (avant d'être remplacée en 2002 par le bâtiment actuel).





Les tramways de la route d'Orléans

Projeté au début des années 1880, le chemin de fer sur route de Paris à Arpajon (dit « PA ») relie la porte d'Orléans à Antony en 1893, avant d'être prolongé en 1895 vers le cœur de la capitale (Les Halles et Odéon) d'une part, et vers Arpajon et Marcoussis d'autre part. Il traverse la commune **en bordure de la route d'Orléans** ⑪ (auj. RD 920) et du chemin du Pavé-de-Wissous (auj. avenue Léon-Jouhaux). Ce sont jusqu'à 25 trains qui desservent quotidiennement dans les deux sens les 6 stations et haltes d'Antony. Le train assure à la fois un trafic de marchandises (de nuit en principe), pour l'approvisionnement de Paris en produits maraîchers, et un service de voyageurs, qui permet aux banlieusards de rejoindre chaque jour la capitale et aux Parisiens de prendre l'air de la campagne le dimanche à la belle saison. Fonctionnant initialement au charbon, **l'Arpajonnais est électrifié** ⑫ en 1901 sur le tronçon Porte d'Orléans-Antony qui prend alors le numéro de ligne 88. La Société des transports en commun de la région parisienne (TCRP), qui exploite le tramway à partir de 1922, réalise de notables améliorations pour le confort des voyageurs et met en service des autorails et des tramways électriques sur l'ensemble de la ligne. Malgré ces aménagements, cumulant contre lui le mécontentement des riverains et la concurrence des automobiles, le tramway est supprimé en 1936, au terme de 43 ans d'activité, et remplacé par des autobus.





Les autres chemins de fer

La « ligne stratégique » reliant Villeneuve-Saint-Georges à Massy est créée à la demande des autorités militaires en 1886 pour compléter la grande ceinture qui dessine une large boucle autour de la banlieue parisienne. Quoique intégrée au réseau RER (ligne C) à la fin des années 1970, cette ligne continue à servir surtout au transport de marchandises et, plus récemment, au transit inter-réseaux des TGV, au détriment de la desserte des voyageurs de la gare Chemin d'Antony.

Étonnante aventure que celle de l'autre ligne ferroviaire qui traverse l'ouest de la commune !

Né de la volonté de l'État vers 1880, le projet d'une ligne de Paris-Montparnasse à Chartres a eu une très longue gestation ; les terrassements commencent seulement en 1907 pour être interrompus plusieurs fois. Ce n'est qu'en 1930 que les premiers trains circulent entre Chartres et Massy. Malgré d'importants travaux sur le tronçon Massy-Paris, la ligne n'est pas achevée et le projet de la ligne de Chartres est abandonné. Entre-temps, on avait donné le nom de « rue de la Station »

à une voie d'Antony où, finalement, il n'y eut jamais de gare... Dans les années 1960, on envisage d'utiliser les terrains pour la création d'une autoroute (dotée d'un important **échangeur** 13) ou d'une nouvelle ligne de trains de banlieue, mais il faut attendre 1977 et l'idée du TGV Atlantique pour voir aboutir un projet : la ligne, inaugurée en 1989, est couverte d'une promenade plantée, la coulée verte du Sud parisien.

Dernier né des trains d'Antony, l'Orlyval inauguré en 1991, est un métro automatique léger qui relie, en souterrain dans sa traversée d'Antony, la gare RER d'Antony à l'aéroport d'Orly en 7 minutes.



Projet d'échangeur autoroutier à l'intersection de l'actuelle route nationale 385 et de la coulée verte du TGV, 1963.



Artistes de passage à Antony

André-François Legay de Préval (1686-1761), *Vue d'Antony*, vers 1715, mine de plomb, encre brune et rehauts de gouache blanche sur papier gris (détail) [coll. Musée du Vieux-Château, Laval ; cliché F. Lasa].

Pour dessiner cette vue, l'artiste, un maître-peintre parisien établi dans le Maine, s'est placé en bordure du grand chemin d'Orléans, venant de la Croix-de-Berny, peu avant le carrefour avec la rue du Pont (auj. rue Auguste-Mounié), bordée de grands arbres que l'on aperçoit à droite. Prenant ici quelques libertés avec les règles de la perspective, il fait voir sur la gauche un groupe de hautes maisons parmi lesquelles on reconnaît l'auberge du Lion d'or.



Stéphane Petresco (1907-1979), *Gare de la Croix-de-Berny*, s. d., huile sur isorel. [coll. part.].

Lorsqu'il ne sillonnait pas la banlieue sud à vélomoteur, l'artiste antonien empruntait volontiers les transports en commun. À côté des paysages de nature et des constructions pittoresques, il ne répugnait pas à représenter les lignes ferroviaires et les gares qui lui étaient familières. Durant ses trajets en métro, on le voyait même croquer sur le vif les portraits des voyageurs auprès desquels il s'asseyait.

Dépliant édité par les services Archives, Culturel et InfoCom - septembre 2010

Remerciements au groupe de travail :

M^{me} Bourguignat (Atelier-musée du pays d'Antony), M. Gouache (Accueil des villes françaises), M^{me} Libbe (AMPA), M^{me} Chavannes (Office de tourisme - Syndicat d'initiative), M. Pichon (AVF), M^{me} Pouzet (AMPA), M^{me} Roca (AVF).

Sources et bibliographie :

Archives communales d'Antony, série O : travaux publics, voirie (dossiers classés par rue), moyens de transport (construction et suivi du service des chemins de fer, tramways, autobus, voitures publiques et taxis) ; série W : versements d'archives relatifs aux transports ; série Fi : documents figurés ; série DOC, « Topographie (plans) » et « Transports et communications » : documentation.

Paul PERRACHON, Anthoigny et sa Tour d'Argent, p. 754-829 et 975-981.

Auguste ROYER, Antony, étude d'évolution urbaine, Antony, chez l'auteur, 1950, 259 p.

Anne FONTAINE, Antony, des origines à nos jours, Antony, Connaissance d'Antony, 1988, 200 p.

Yvonne FIRINO, Antony, cinq siècles de rues et de lieux-dits, Antony, APPA, 1998, 253 p.

Yvonne FIRINO (dir.), Antony d'hier et d'aujourd'hui, passim.

Françoise LIBBE (dir.), L'Écho du terroir, passim.