

TROISIEME PARTIE

L'EXTENSION
LES LOTISSEMENTS

LE CHEMIN DE FER SUR ROUTE PARIS - ARPAJON

Un élément nouveau devait permettre à la Commune d'Antony de se développer d'une façon beaucoup plus intense.

La construction du chemin de fer sur route de Paris à Arpajon permet à la population parisienne de venir résider en banlieue, et par un transport rapide, de continuer son travail journalier dans la Capitale, contre des affaires.

Installé sur les bas-côtés de la Route d'Orléans, sans expropriation ou achat de propriétés privées, le prix de construction est beaucoup moins élevé que le chemin de fer normal. Il est à la porte même des habitants, futurs usagers.

Le 13 Avril 1882, le Conseil Municipal (180) donne un avis favorable pour la création de ce tramway à vapeur, avec services de voyageurs et de marchandises.

Un souscription pour garantie d'intérêts, et aide à l'installation, produit 1.365 frs. Par 10 voix contre 1 le Conseil parfait la somme à 2.000 frs (181).

Le 25 Mars 1893 la ligne est ouverte au public entre Paris et Antony. Trois haltes et deux stations desservent la Commune : Petit-Chambord, Croix de Berny, Villa de la Providence, Rue de Fresnes et Petit-Antony. Le décret du 17 Août 1895 permettra le prolongement jusqu'au Petit-Massy vers Wissous et Arpajon. Toute une partie nouvelle de notre territoire se trouve reliée directement avec la Capitale.

25 trains par jour descendent de Paris à Antony, 11 continueront vers Arpajon. Les autres sont garés au Pont d'Antony, sur un faisceau de voies assez important.

25 trains également remontent vers Paris. Le dernier est à 20 h. 50 et direct jusque-là. La durée du trajet jusqu'à la Porte d'Orléans est réduite à 35 ou 40 minutes.

A cette époque, le chemin de fer Paris-Limours possède deux stations à Antony et Berny. 17 trains descendent vers Limours, 18 trains remontent sur Paris. Le trajet jusqu'à Denfert-Rochereau est de 26 ou 36 minutes, suivant les cas. Des cartes d'abonnement à demi-tarif sont accordés aux étudiants et apprentis. Des billets à prix réduits sont à la disposition des ouvriers.

On conçoit donc qu'un plus ample développement de la Commune soit à prévoir rapidement.

Début des lotissements :

Les lotisseurs et marchands de terrains commencent leurs opérations et réalisent à leur profit la plus-value qu'apportent ces transports à de simples terrains de culture.

Le chemin de fer Paris-Limours avait provoqué l'ouverture de lotissements :

- Boulevard Muret - Rue Augusta - Rue Velpeau - Villa Domas - Villa Jeanne d'Arc - Villa de la Providence -

Le chemin de fer Paris-Arpaçon provoque la création de nouveaux quartiers : le Parc de Berny, le Petit-Antony, le Petit-Massy, et tout au long de la route nationale.

- 1895 - Nouvel Antony (Ave des Deux-Gares et rues adjacentes).
- 1898 - Rue Dupressoir-Chailloux.
Rues du Nord, du Sud, de l'Ouest.
- 1901 - Rue des Prés.
- 1904 - Rue Trudon - Rue Irma.
- 1905 - Le Parc de Berny (le plus important).
- 1908 - Le Vert-Buisson - Rues Lafontaine, de l'Espérance
Les Fontenelles.
- 1909 - Le Panorama - Rue des Rabats.
- 1910 - Rues de Bièvre et Coustou.
- 1912 - Rue Yvon - Villa du Bel-Air.
- 1913 - Rue du Pont - Rue de la Pépinière - Rue de
la Fontaine-Grolot.
- 1914 - La Nouvelle Gare - Ave Montaigne
Ave Blanche Castille.

Premières conséquences :

Sans entrer dans le détail des modifications, qu'apporte dans la structure sociale d'Antony, la venue de nouveaux habitants, nous relevons les transformations que le Conseil Municipal vote dans ses délibérations jusqu'à la veille de la première guerre mondiale :

- 1889 - Cadres d'affichage administratif.
Fixation du plan d'alignement des voies publiques communales.
- 1890 - Création d'un marché public.
- 1892 - 3 boulangers sont installés.
- 1893 - Demande d'abris pour les voyageurs aux haltes
du Paris-Arpaçon.
Création d'un poste d'appariteur (il y a
cinq fonctionnaires communaux).

L'EXTENSION

Causes générales :

Le développement de la population urbaine au cours du XIX^{ème} siècle est un des phénomènes contemporains que nous constatons dans la plupart des pays du monde. Elle coïncide avec le développement de la grande industrie, et des usines de plus en plus puissantes (182).

Le développement du chemin de fer répond lui-même à ce rythme du mouvement (183).

La situation de Paris à cet égard est un exemple concret : aboutissement de tous les réseaux de chemin de fer, centre de la toile d'araignée qu'ils dessinent sur la France. Son développement en a été considérablement accéléré.

Il en est résulté une surpopulation urbaine d'autant plus importante que la Ville est déjà plus grande : le travail y est moins long qu'aux champs, les salaires plus réguliers. La Ville a aussi bien des agréments qui manquent à la campagne (194).

La guerre de 1914-1918 et ses dévastations dans tout l'Est et le Nord de la France ont également conduit un grand nombre de sinistrés à se réfugier dans la région parisienne, puis à s'y installer définitivement, l'essor industriel métallurgique et automobile créant sans cesse de Paris, de nouveaux appels de travailleurs.

Bien relié par les transports avec la Capitale, Antony désormais inclus dans la sphère d'influence de celle-ci, devait ressentir le contre-coup de la crise du logement et du besoin des travailleurs de trouver un toit et un abri.

Or on ne construit plus dans la Ville déjà surpeuplée et surbâtie. Les prix du terrain et de la construction sont prohibitifs. Les locations assez élevées pour assurer une rémunération suffisante des capitaux investis, ne peuvent s'adresser à ceux dont les revenus ne sont que des salaires ouvriers.

" L'aimant Ville-Campagne " dont l'idée a été si chaleureusement défendue par l'urbaniste anglais Ebenezer Howard (185), grand protagoniste de la Cité-jardin a produit en l'occurrence un effet de mirage irrésistible (186).

Les causes de ce mouvement sont multiples : afflux de la population des campagnes vers la ville, hausse consécutive des loyers, dégoût du taudis, insuffisance des logements à bon marché, d'une part (187).

D'autre part on voyage facilement entre Paris et Antony. C'est déjà la campagne et tous ces citadins de fraîche date ont la nostalgie des champs et des prés, le goût atavique de la vie en plein air, développé par la guerre chez les anciens combattants, le désir de posséder aux moindres frais une habitation familiale et un jardin.

L'action centripète d'attraction vers les grandes cités déclanche en quelque sorte automatiquement une action centrifuge qui rejette vers les banlieues tout ce que les villes saturées ne peuvent plus contenir. C'est une raison profonde des lotissements (188).

La Cité-jardin idéale :

L'idée de la cité-jardin est venue d'Angleterre. C'est Robert Owen qui, s'inspirant des idées formulées en 1695 par John Bellers, commence en 1820 la construction d'une cité-jardin qui fut malheureusement abandonnée quelques années plus tard.

Ebenzer Howard (185) établit en 1898 sa théorie de la Cité-jardin, et en montre la réalisation dans la construction de la première cité-jardin d'Angleterre, qui devait devenir Letchworth.

Howard suggère une nouvelle forme de développement des villes, susceptible d'une application générale, et il envisage trois améliorations principales à apporter aux villes (189) :

1° - Agglomération réunissant le maximum des avantages et le minimum des inconvénients de la ville et de la campagne :

- Les conséquences lamentables résultant de l'accumulation hâtive au cours du XIX^{ème} siècle de la population dans les centres industriels, accumulation faite au hasard et sans conception d'ensemble.

- Le développement énorme et incessant de la ville, le dépeuplement des campagnes, apportant des résultats désastreux : mortalité et morbidité très élevées. La santé de la nation se trouve diminuée, il en résulte un affaiblissement de la race.

- Ce qui manque à l'homme, c'est le contact de la nature.

2° - Nécessité d'une conception ordonnée de l'aménagement des villes :

- Il faut remédier au surpeuplement des villes dans des locaux insalubres où s'étiolent des vies humaines.

- Il faut la réflexion avant l'action, il faut une répartition normale et équilibrée de la population urbaine, selon les principes sanitaires et une conception d'ensemble.

- Il faut s'opposer aux lotissements défectueux des banlieues, dressés par des spéculateurs morcelant étroitement le territoire sans aucune préoccupation d'urbanisme.

- La cité-jardin doit fournir à son habitant un lot de terrains dans les meilleures conditions sociales et urbanistiques.

3° - Plus-value foncière :

- Le fondateur de la cité-jardin s'élève contre l'injustice par laquelle le propriétaire bénéficie de la plus-value foncière ne résultant pas de son travail, mais d'un accroissement de la population, ou de toute autre cause à laquelle il est complètement étranger.

- Cette plus-value doit être un bénéfice pour la collectivité et non pour l'individu.

- Il est donc nécessaire que la terre ne soit pas démembrée au profit de particuliers, spéculateurs plus ou moins conscients, et Howard considère que le meilleur moyen d'empêcher ce démembrement est le monopole de la terre qui supprime la spéculation dans son objet, comme l'élévation excoessive de la rente foncière qui en est la conséquence inéluctable.

- Ce monopole doit appartenir à une association, ou mieux à la Communauté : à la notion de propriété foncière individuelle vient donc se substituer celle de la propriété foncière collective des villes, comme le meilleur moyen de réaliser la solidarité des intérêts des habitants de celles-ci.

C'est sur ces principes que fut créée Letchworth en 1903. Nous avons tenu à les rappeler, car les idées directrices préconisées par Howard apparaissent exactement à l'opposé de ce que fut le développement d'Antony.

En 1919, une deuxième cité-jardin, Welwyn, ville - satellite à 35 Kms de Londres, fut créée par Howard sur les mêmes principes de communauté (190). Ce fut une autre réussite.

Sa superficie était à l'origine de 963 hectares (celle d'Antony) et la ville est prévue pour 40 à 50.000 habitants. 717 hectares sont réservés à la construction et 246 pour les cultures.

L'aspect agréable de la Cité-jardin est remarquable. Le Parkway forme le motif principal du quartier central. Les impasses sont généralisées dans la zone des habitations. Les espaces libres sont largement prévus.

La Ville s'étend par éléments étudiés comme des ensembles : un contrôle sévère de l'architecture conduit à une certaine unité de style. Les habitations sont construites par des sociétés subsidiaires. Le terrain est mis en état de viabilité par la Compagnie fondatrice.

Les routes sont bordées de banquettes de gazon, et sont éloignées des habitations par des jardins.

Un trait caractéristique de la Compagnie est l'organisation par ses soins de nombreuses filiales. Elle participe dans toutes les entreprises : construction, eau, gaz, électricité, cinéma, restaurants, monopole des commerces, terrains de jeux. Ses revenus sont augmentés d'autant et les bénéfices réalisés reviennent automatiquement aux habitants, actionnaires coopératifs de la Cité nouvelle.

Il faut regretter que le développement d'Antony se soit effectué à l'opposé de ces principes : la Collectivité a fait tous les frais des opérations d'urbanisme. Elle continue de le faire. Tous les bénéfices vont aux particuliers de toutes catégories, puisqu'ici le profit est toujours personnel.

Publicité - Vendeurs et lotisseurs :

Comment dès lors, un beau dimanche de printemps où l'on se promène en famille, résister à la séduction d'un sol aéré, dont on peut acquérir à bas prix, le plus souvent même à tempérament, une parcelle de quelques mètres carrés ?

Les 7, 8 et 14 Juillet 1895, le Comité des Fêtes du Commerce d'Antony organise de " Grandes réjouissances " pour l'inauguration du " Nouvel Antony " (191) :

- Inauguration du Marché municipal.
- Grand banquet sur l'herbe : " apporter son repas, son matériel et tout le tremblement " (192).

La publicité se développe par affiches dans les gares (à Paris-Denfert), par panneaux le long des routes (Porte d'Orléans), par prospectus, plans, etc...

Nous relevons celui du Vert-Buisson, en 1908 :

- à Antony, 8 Kms de Paris.
- 100.000 mq. de terrains à bâtir par lots de 200 à 300 m.
- à 4 minutes de la Gare et de la Mairie.
- à 6 minutes des tramways électriques de Paris-Antony.
- à 2 minutes de l'Eglise et de tous les commerçants.
- eau, gaz, poste, télégraphe, téléphone, marché.
- site charmant à proximité du Bois de Verrières.
- 40 trains par jour, tous les 1/4 d'heure.
- tramways Paris-Orléans à Antony.
- Correspondance au Métro Porte d'Orléans.
- Prix à partir de 2 frs 50 le mètre.
- Pas d'obligation de construire.
- Grandes facilités de paiement (193).

En lettres de 18 cms de hauteur, le lotissement du Panorama annonce une " vue féérique ".

Tous les sentiments des acheteurs éventuels sont flattés par ces noms prometteurs. On évoque : Ma Campagne, le Beau-Vallon, Bellevue, Beauregard, le Val Fleury, le Panorama, les Jardinets, Beauséjour, les Prés, les Coteaux,

- les lieuxdits : Prés de l'Abreuvoir, Aunette, Vert-Buisson, l'Aulnay-Courtois.
- les Fleurs : Rues des Pâquerettes, des Roses, des Hortensias, des Anémones, des Giroflées, etc...
- les Transports : Cinq-Gares, Nouvelle Gare, La Station, le Terminus, le Pont d'Antony (station du tramway), les Deux-Gares.
- l'Orientation : Rues du Nord, du Sud, de l'Ouest, du Midi, du Jour, du Soleil Levant.
- les Anciens Combattants : Pont des Dames, Rues de la Marne, de Verdun, de Soissons, d'Arras, Rues de la Paix, d'Alsace-Lorraine, du Onze-Novembre.
- les sentiments de sécurité : L'Avenir, la Mutualité, le Progrès, la Prévoyance.
- les noms historiques des grands hommes français (les arts, la littérature, la science) : Rues Thierry, George Sand, Emile Zola, Pasteur, Curie, etc..
- les prénoms féminins (honneur à sa sensibilité, c'est souvent la femme qui entrainera la décision d'achat) : Rues Jeanne, Louise, Germaine, Henriette, Esther, Yvonne, etc...

Certains lotisseurs ont donné aux morcellements ou aux voies le nom ou le prénom de leur épouse ou de leur enfant :

- M. Castille avait une fille Blanche, il fit une rue Blanche Castille qui n'a rien à voir avec la Reine Blanche de Castille.

- Victor Couvignou créa le lotissement " Saint-Victor ".
- On donna simplement aussi le nom du lotisseur à ces morcellements improvisés : Rue Manin, Rue Maninville, Boulevard Muret, Villa Domas, Rue Lafontaine, Rues Pernoud, Trudon, Dupressoir-Chailloux, Villa Thorain.

Citons un morcellement particulier : celui des Jardinets (194), constitué par une société Coopérative d'Épargne immobilière, ayant pour but :

- la constitution d'un capital social pour la location et l'acquisition d'un ensemble de terrains propres à bâtir,
- ainsi qu'au paiement des frais nécessités pour son aménagement, routes, égouts, puits, gaz, etc....

Les adhérents versent 5 frs d'adhésion et 10 frs par semaine et par part, jusqu'à réalisation de l'achat à leur nom. Les parts sont de 300 m. et au nombre de 44. Chaque sociétaire est tenu d'accepter le ou les lots que lui a assigné le sort.

Marmouset écrira en 1931, comment il devint habitant d'Antony, ses espoirs, ses joies et ses déceptions (194 b).

Création des Lotissements :

" Je vends des terrains pour M. X... Je sais très bien qu'ils sont complètement inhabitables. S'il vient à pleuvoir il y aura 50 cm. d'eau. S'il fait beau, les Parisiens s'imagineront que c'est une belle campagne ". Tels sont les propos que M. Mounié, Maire d'Antony et Conseiller Général, entendit dans un tramway de la ligne d'Arpajon, et qu'il rapporta au cours d'une de ses interventions au Conseil Général (195).

" Voici comment on crée un lotissement, explique-t-il : Un ou plusieurs financiers achètent des terrains à bas prix. Ils les divisent en lots de 200 à 300 m. et commencent une campagne de publicité pour attirer les acheteurs. Les lotisseurs n'hésitent pas, par exemple, à faire placarder des affiches où ils font état de moyens de transport imaginaires. Ou bien ils annoncent une prochaine plus-value des terrains en se basant sur des projets communaux qui n'existent pas " (195).

Citons pour exemple le lotissement des Cinq-Gares : perdu au milieu des prés et des champs, à 1.400 m. de la gare la plus proche par un chemin de terre impraticable en hiver, le long de la rivière. Il y a en effet cinq gares : une au Pont d'Antony (P.A.), 2 sur le P.O., 2 en projet sur la future ligne Paris-Chartres (le projet existe toujours).

De même, la Nouvelle Gare et la Rue de la Station ne verront sans doute jamais la nouvelle ligne de chemin de fer évoquée.

On a même dit qu'un lotisseur (196) a organisé, pour les besoins de la cause, une pseudo-ligne d'autobus en louant à la Compagnie.

Les acheteurs éventuels sont rendus sur place. Il fait beau. En arrivant ils vont au bureau du lotissement, où un employé beau parleur développe devant eux tous les avantages de la vie au plein air dans une maison qui vous appartient. Thème facile. C'est après avoir signé l'acte de vente qu'on s'aperçoit que l'agglomération ne possède ni viabilité, ni égouts, ni distribution d'eau, de gaz, ou d'électricité.

Ces morcellements apparaissent sans se préoccuper même si des voies de communication en permettent l'accès : l'Impasse d'Aulnay, voie lotie, débouche sur la Rue des Marchais, autre lotissement, qui elle-même aboutit à la Rue de Bellevue, voie privée pas plus aménagée que les deux premières.

Egalement, Rue des Poètes, Rue des Muses, Rue des Marguerites.

Le lotissement de la Madeleine (197) est un terrain de 45.179 m², marécageux et à usage de pré, entre deux bras de la rivière, loti en 1921 par un tailleur d'habits d'origine lettone. Il ne possède comme accès qu'un passage de 4 m.25 vers la Commune de Fresnes. Une convention avec le lotisseur de la Rue Yvon permet un ponceau vers cette rue pour le passage des acquéreurs.

En 1930, l'association syndicale qui s'est formée, fait construire un ponceau vers la Rue Pernoud, autre voie privée, plus directe vers le Centre d'Antony. Mais en 1931, M. Pernoud n'ayant à supporter légalement aucune servitude de passage, fait murer l'extrémité de sa rue par 2 m. de hauteur et interdit la circulation de ces indésirables voisins. L'affaire en reste là.

Signalons aussi le lotissement des Fleurs, où d'importants remblais ont été effectués pour éviter l'inondation de ces anciennes prairies. Il s'agit là d'une " belle oeuvre d'urbanisme " d'un " beau quartier avec avenues plantées ", d'un " important groupe d'habitations qui sera ainsi créé ". Le terrain pour construire un important groupe scolaire est cédé gratuitement à la Commune (198).

Nous sommes déjà en 1928, et la loi ne permet plus aussi facilement ces opérations : on a pu vendre cependant des lots de 134 m², 145 m., 152 m., 160 m., et porter de 411 à 488 le nombre d'acquéreurs. Il en résulte un entassement des maisons qui nuit à la beauté de ce quartier qui est pourtant le mieux réussi de tout Antony.

Etat des lotissements :

René Bouffet, qui devint Préfet de la Seine (199) écrit en 1930 : " C'est un jour d'hiver, à l'heure du crépuscule, qu'un lotissement mérite d'être visité. Sur ce champ naguère propriété d'un maraîcher, un éclat de vie a surgi, formé d'un certain nombre de jardins découpés par un impitoyable géomètre, et que, tout de suite, tant il y a d'atavisme rural chez le Français, les clôtures les plus disparates, les plus inattendues, ont individualisés ".

Si la pluie a tombé, le chemin qui de la route mène au coeur du lotissement, n'est plus qu'un large ruisseau, où avec la nuit, on enfoncera sans rémission. Des raies de lumière s'échappant de quelques fenêtres suffiront à peine à guider nos pas dans ce cloaque, où trottoir et chaussée se confondent.

Ainsi nous nous trouvons en marge des commodités les plus élémentaires de l'urbanisme moderne, sur un lieu dépourvu de tout ce qui constitue l'équipement normal d'un lieu destiné à l'habitation.

Voici le rapport des Ponts et Chaussées, établi en 1928 pour le lotissement de la Madeleine (200) :

" ... Aucune viabilité, même sommaire, n'est réalisée, et il n'existe aucun ouvrage d'assainissement. L'écoulement des eaux étant rendu impossible, la situation actuelle présente les plus graves inconvénients au point de l'hygiène, et est contraire aux prescriptions sanitaires de la Commune. Sa mise en viabilité et l'établissement de canalisations d'assainissement est une opération d'autant plus urgente que les deux côtés sont bordés d'habitations ".

Dans les rues de l'Avenir, Mutualité, Progrès, aux noms ronflants, viabilité et assainissement font complètement défaut. Toutes les voies bordées de nombreuses constructions, sont en terre, et par saison pluvieuse, absolument inaccessibles aux voitures (201). La circulation des piétons s'effectue sur les côtés en terre battue. Pas de canalisation d'eau potable, l'alimentation s'effectue par puits qui risquent toujours d'être contaminés par l'épandage des eaux usées et déjections, dans les jardins.

En 1930, la Rue Esther possède une viabilité sommaire (202), mais bordures et caniveaux sont en ciment, et suivent le sol naturel, dont les pentes sont insuffisantes, de sorte que tout est à refaire. Les égouts existent, mais faute de chasses d'eau, les matières usées ne peuvent s'évacuer : c'est qu'il n'y a pas d'eau ailleurs que dans les puits. Le remède est ici pis que le mal.

Ailleurs, les fondations de chaussées sont trop faibles. De nombreuses ornières forment des cloaques. L'herbe pousse dans les caniveaux, les chambres à sable sont engorgées.

Manque d'entretien, mais aussi incurie des rivorains, car on a retiré au Soleil Levant (203) : " d'une seule chambre à sable ... une pleine brouette de boîtes en fer blanc, boîtes à sardines, boîtes à lait, etc... qui empêchent forcément l'écoulement des eaux. "

Et voici le " Roman du Loti ", paru en 1925 dans l'Intransigeant sur le " triste état des lotissements d'Antony " : Antony dont on ose sur nos murs vanter la salubrité, je l'ai vu empoisonné d'ordures, et suant une eau verdâtre, jusque sous les fenêtres flamboyantes de nouveauté.

Il semble que tout le mouvement de renaissance des villes, soutenu par ce besoin de mieux-être, de vie plus ample, plus accélérée, qu'ont fait naître dans notre Société, les progrès de l'industrie et la facilité des échanges, se fut comme brusquement arrêté là, à la lisière même du lotissement.

Premières constructions :

Dans ce qui devrait être le décor idéal de la Cité-jardin, comment a-t-on pu laisser naître et se développer ce drame malheureux de tous les " Mal-Lotis " ?

Leur histoire est banale et triste. Voici le Pont des Dames (205) :

" Alléchés par de prometteuses affiches, ils ont signé un " papier " que leur a présenté le délégué du lotisseur. Ils ont adhéré à un Cahier des Charges dont aucun d'eux ne peut se rappeler la teneur. L'ont-ils lu ? Nul ne le saura jamais. Aucun exemplaire ne leur en a été remis, et du papier par eux signé, nul double n'a jamais existé."

Lorsqu'ils ont versé quelque argent, ce versement a été constaté par un reçu dont le libellé constitue un défi au bon sens.

En tout cas, la situation " juridique " des mal-lotis est indéfinissable. Ils ne sont ni locataires avec promesse de vente, ni propriétaires à terme, ni ... rien du tout. Que le lotisseur veuille les expulsés et il en a légalement le droit. Qu'advient-il alors des maisons que les lotis ont édifiées sur un sol ne leur appartenant pas ?

C'est qu'en effet des constructions surgissent dans ces champs hier encore cultivés : ce sont des maisonnettes dont aucun architecte n'a dressé le plan, qu'aucun entrepreneur ne peut prendre à son compte, puisqu'elles sont, de la cave au grenier, l'oeuvre de leurs occupants (206).

Les économies du chef de famille ont payé le terrain : deux ou trois mille francs. Avec l'aide d'un quarteron de camarades de travail profitant de la journée de huit heures et de la semaine anglaise (à charge de revanche bien sûr), le propriétaire s'est mis à la besogne, et lentement, la bicoque a pris corps. L'autre dimanche on a joyeusement pendu la crémaillère, et voilà que les serres de " M. Vautour " ont lâché un ciseau de plus.

Les maisonnettes sont affreuses, jetées au hasard, bâties de guingois, sans souci de l'orientation, de la commodité ou de l'harmonie, déplorablement figiolées elles font mal à voir. Quelques-unes sont horribles.

Voici le lotissement de l'Avenir (207) raconté par un de ses " Mal - Lotis " :

1912 - affiches alléchantes - facilités de paiement - terrain de 1 fr. 50 à 5 fr. 50 - eau, gaz, électricité, belles routes ...

Le législateur, la presse, engagent les ouvriers à aller en banlieue, en famille, les enfants au grand air, et un beau dimanche de printemps, enthousiasmé par les champs, le beau soleil, on choisit le terrain selon ce qu'on pourra payer.

Il ne s'agit que d'élever une baraque, en planches, pour commencer. Enfin on est sur son terrain, toute la famille dans la même pièce.

Mais il faut aller au travail. Certains ont 1 h. ou 1 h. 1/2 de voyage matin et soir, avant et après la journée de labeur. Pour la femme tous les soins du ménage, les repas et la gamelle à emporter pour midi. Pour l'homme, c'est la maison à continuer : une pièce pour la cuisine, une autre pour manger. Les années passent, et la maison n'est pas finie, tout en ayant occupé tous les dimanches, repos et jours de fête.

Combien se sont usés à ce travail ? La banlieue fut meurtrière. Je crois que vos maisons sont faites avec votre peine, au détriment de votre santé.

Déplorables résultats :

Les nouveaux habitants sont des ouvriers pleins de courage, riches d'espérance, mais le salaire est insuffisant. Il faut payer chaque semaine le terrain choisi, il faut agrandir la baraque où, à peine installée, la famille est trop à l'étroit. Tous les matériaux sont utilisés, pourvu qu'ils ne coûtent rien, ou le moins cher possible : débris de démolition, briques de rebut, carton bitumé, tôles ondulées. L'agglomération prend l'aspect d'un véritable coin de la zone (208).

On conçoit les dangers de cet état de choses. L'été les habitants manquent d'eau, et l'hiver ils sont inondés. Une partie du territoire est au-dessous du niveau des crues. Pas d'égouts, les eaux usées s'écoulent le long des chemins et aboutissent à un puisard qui a, en même temps, une autre destination : celle de cabinets d'aisances.

Or les puits d'eau potable sont creusés à côté, sans être seulement protégés par une maçonnerie. Des infiltrations se produisent naturellement. Quand les inondations se produisent, la nappe d'eau remonte par tous ces orifices et se répand dans toute l'agglomération. Quand aux ordures ménagères, elles ne sont pas enlevées car les voitures municipales ne peuvent pénétrer dans ces terrains où elles s'enlisent. Les rats pullulent et colportent les épidémies. En cas d'incendie il est impossible d'intervenir puisqu'il n'y a pas d'eau.

Mentalité des lotisseurs :

Sans doute les lotisseurs auraient-ils eu intérêt à organiser ces morcellements d'une façon rationnelle, quitte à revendre ces terrains un peu plus cher ? Voici une réponse :

" Si j'effectue les travaux nécessaires, je devrai vendre ce terrain 15 à 18 frs le mètre, et il me faudra dix ans pour réaliser l'opération. Sans aucun travail je peux le vendre 5 à 7 frs le mètre, et en six mois, tous les lots seront enlevés. Je pourrai alors recommencer ailleurs (214) ".

Ce que ce lotisseur ne disait pas c'est que dans la plaine de Villejuif, il avait acheté du terrain à 0 fr.75 et qu'il le revendait 7 frs 50 le mètre.

En 1921, dans la rue Jeanne, M. Reignier achète un terrain à tempérament. En 1928, les riverains aménagent le morcellement à leurs frais. Il en résulte une plus-value importante, et en 1930, l'acte de vente qui devait être régularisé dans les trois ans, est refusé par le lotisseur qui reprend son terrain.

Il écrit : " Je ne suis ni un volour, ni un bandit, puisque j'ai versé à M. Reignier la somme de 15.400 frs alors que la promesse de vente expirée depuis 1924 ne s'élevait qu'à 5.280 frs. J'ai racheté la construction en carreaux de plâtre et briques pour 10.000 frs, qu'elle est loin de valoir, et je n'ai nullement réclamé le loyer à 6 % pendant 11 années d'occupation. Il serait souhaitable que tous ceux qui louent ou vendent à crédit, aient une honnêteté et une bonté aussi grandes (215) " .

Et il ajoute qu'il est prêt à transiger à condition que l'acheteur paie une plus-value de 24.000 frs, en raison de l'aménagement et de la viabilité nouvellement faites. Il avait payé à ce sujet une somme de 2.719 frs.

Dans le Vert-Buisson, sur une surface de 2.980 m2. des bandes incultes resteront à l'état de terrain vague, jusqu'à ce que la Commune fasse les travaux d'incorporation à la voie publique (216) .

Rue Augusta, le lotisseur conserve la propriété de la rue, de façon à interdire le passage aux lotis du fonds supérieur.

A Saint-Victor, M. Couvignou se réserve le " tour d'échelle " : une bande de terre de un mètre de largeur séparant son lotissement des voisins, et également la propriété d'une voie sur 4 m. de façade et 6 m. de longueur, au droit du terrain Ladois (futur lotissement) .

Rue Paul-Bourgot, en 1912, il s'agit d'une voie de terre de 6 m. Le lotisseur se réserve 3 m. et vend les trois autres comme passage aux riverains. Ceux-ci laissent passer en 1924 l'égoût visitable de la Grande Couturo. Bien qu'ayant vendu, le lotisseur n'en crie pas moins atteinte au droit de propriété.

Pourquoi ces féodaux d'un nouveau genre s'entourent-ils d'un " tour d'échelle ", comme jadis les chemins de ronde autour du château-fort ? L'un d'eux écrit : " Cette particularité avait pour but d'interdire l'accès à ma rue, et monnayer ultérieurement le droit de passage des acquéreurs d'en face, qui se seraient trouvés enclavés. Si ce propriétaire avait accepté mon offre d'un lotissement commun, les frais étant

également communs, j'aurais tiré un résultat autrement important.

... Chacun dirige ses affaires comme il l'entend, pourvu que ce soit dans le cadre des lois de notre Pays, mais ce n'est pas une raison pour que l'on me prive de mes droits pour en faire profiter des propriétaires qui ainsi, ont pu me passer sur le dos sans m'acheter aucun droit de propriété".

C'est qu'en effet la Commune reconnaissait cette voie privée, et poursuivait administrativement la mise à l'alignement normal, par incorporation dans la voie publique de cette parcelle de terrain vague.

Le problème des lotissements - Réclamations -

Cet état de choses ne pouvait que créer une rancœur considérable chez les mal-lotis, lésés dans le fruit de leur épargne et de leurs privations, déçus dans leurs espérances de vie campagnarde et fleurie, fatigués par les voyages quotidiens dans des transports inconfortables, mal installés dans des logis qui ne sont en réalité même pas des abris contre les rigueurs de la température, de la pluie ou de l'humidité.

L'Union fait la Force, Nombre de Comités de quartier, de Comités de Défense, de groupements divers, plus ou moins actifs, animés par des mal-lotis dévoués au mal commun, se forment un peu partout et les démarches se multiplient auprès des lotisseurs récalcitrants, auprès des parlementaires, auprès des municipalités.

Les cahiers des Charges protègent les lotisseurs contre tous les recours des acheteurs " dans le cadre des lois ". Divers procès n'ont pu aboutir, et les mal-lotis se tournent désormais vers la collectivité pour les aider dans l'amélioration de leur sort.

Des flots d'encre et des montagnes de papier ont alerté l'opinion publique et atteint l'administration, puis le législateur. Quand enfin des lois ont réglementé ce trafic des terrains, le mal était fait. Il fallait réparer.

Voici au nom de tous ces malheureux, le cri d'un habitant de " l'Avenir " :

Nous ne sommes que des ouvriers. Les propriétaires (!!!) que nous sommes seront peut-être réduits au chômage. Que fera-t-on à la veuve qui reste avec ses enfants ? Au vieillard qui ne peut plus travailler ? Les jettera-t-on à la rue ? Nous payons des impôts pour toutes les institutions,

pour les belles routes de France, pour l'Opéra où nous n'allons jamais, et la collectivité n'apporterait pas sa quote-part à la réfection de nos routes ? Pourtant les commerçants d'Antony usent nos routes et s'en servent. Il y a donc quelque chose à faire. M. Mounié, apportez à la Tribune du Sénat toutes nos souffrances, pour nous faire obtenir quelques avantages.... A ce moment-là nous pourrions envisager la réalisation des travaux nécessaires, et si nous avons 10 ou 15 annuités pour nous libérer, nous n'aurons pas bataillé pour rien (217) " .

Auguste Mounié, le Père des Mal-Lotis :

Au cœur du problème des lotissements et de l'extension, apparaît la personnalité de celui à qui le journal " Le Quotidien " (218) donne le titre de " Père des Mal-Lotis " .

C'est à ces difficultés nombreuses et au développement de notre Ville que M. Auguste Mounié a consacré 32 années d'activité parlementaire, et si Antony est devenu ce qu'il est en ce moment, c'est à lui que nous le devons, et jamais plus beau titre ne pouvait être plus mérité.

Elu Maire d'Antony en 1912, il siégeait depuis 1908 comme Conseiller Municipal. C'est donc depuis son origine qu'il connaît ce problème et les répercussions sur la collectivité locale.

En 1919 il est élu au Conseil Général où il siège jusqu'en 1929.

En 1927 il est élu Sénateur de la Seine et nommé par ses pairs, Secrétaire du Sénat en 1929. Réélu Sénateur en 1935 avec le plus grand nombre de voix.

En 1930, le Président Steeg s'attache sa collaboration comme Sous-Secrétaire d'Etat au Travail.

Depuis Janvier 1939, il était Questeur au Sénat. Vice-Président du Conseil Général en 1923-1924, membre du Conseil supérieur d'Hygiène, Vice-Président de l'office des H.B.M. du Département, aucune fonction ne lui semblait plus belle que celle de Maire d'ANTONY.

Antony était pour lui comme un enfant connu tout petit, dont la croissance subite et anormale a coûté des soins extraordinaires et constants. Sans cesse il a payé de sa personne pour conduire cette commune rurale de 3.000 à 22.000 habitants.

Il a constitué plus de 40 associations de mal-lotis pour installer la viabilité, l'assainissement, les commodités. Il a fait face à la construction des écoles, des voies publiques et privées, de l'éclairage public, selon les possibilités des finances communales difficiles.

Au Palais du Luxembourg, il s'est attaché à être le représentant de la banlieue. Les problèmes du transport, du chômage, des lotissements, du travail, ont été évoqués à cette Tribune, autant de fois qu'il l'a fallu.

Vice-Président de la Commission d'Hygiène, d'Assistance et de Prévoyance du Sénat, il a participé à l'élaboration des lois sur la Sécurité Sociale et les lotissements défectueux.

L'électrification de la Ligne de Sceaux est son oeuvre laborieuse.

Au moment de l'exode, il refuse de suivre le Sénat à Vichy, et le 21 Juin 1940 il était cité à l'ordre du jour des Communes de la Banlieue.

La mort l'a frappé dans son bureau, à la Mairie même, le 3 Décembre 1940, à l'âge de 67 ans.

Avant longtemps, Antony n'aura pas la chance de retrouver une personnalité aussi forte que la sienne, qui refusait en 1931, un devis présenté par une grosse société, en écrivant (219) :

" Je vous manifeste ma surprise de la tendance que vous paraissez avoir à présenter des devis exagérés, en tenant compte du fait que ces Associations syndicales sont subventionnées par l'Etat, ce qui pour vous n'a pas à entrer en compte.... Je n'oublie pas que comme Maire j'ai toujours le droit et le devoir de défendre les intérêts de mes administrés. Je désire donc que les travaux soient payés au plus juste prix: le jour où ces rues seront classées, leurs canalisations rentreront purement et simplement dans le domaine communal ".

Législation des Lotissements :

Après avoir comparé la Cité idéale conçue et réalisée en Angleterre par Howard, avec la réalité développée en France, et particulièrement à Antony, on ne peut que regretter l'absence de lois régissant cette matière, ou plutôt, il faut déplorer que les lois, au contraire, aient joué pour le lotisseur sans scrupule, contre l'acheteur trop idéaliste.

Devant la pression de l'opinion publique, devant la

réalité hideuse, le législateur a pris conscience de cet art qu'est l'urbanisme. Il a compris, bien lentement sans doute, et à nos dépens, qu'une ville dans son ensemble, était une construction qu'il faut étudier avant sa réalisation, exactement comme on établit des plans détaillés avant de construire une villa familiale.

C'est au fur et à mesure que cette législation s'est élaborée, que la Municipalité et M. Mourié, ont pu, administrativement, intervenir dans la question des lotissements, avec de plus en plus de force. Il est donc indispensable de retracer ensemble législation et réalisations communales.

C'est le Préfet Hausmann qui, dans une circulaire du 20 Décembre 1855 signale aux Communes de banlieue les principes indispensables à la création des rues nouvelles, et dénonce déjà le mal des constructions sans alignement et sans nivellement arrêtés. Mais en l'absence de textes légaux, elle n'est qu'un document.

La loi du 5 Avril 1884 donne bien aux Maires le pouvoir d'assurer la salubrité du territoire, les lois de 1902 et 1912 sur l'hygiène et l'assainissement subordonnent à une autorisation l'ouverture de ces voies et impasses, mais elles ne s'appliquent pas à la viabilité, pavages et trottoirs.

A Antony, leur importance n'attire pas encore l'attention. Les premières autorisations sont données en 1906 - 1908.

En 1909, la Rue des Rabats (communale) est empierrée par tronçons successifs en raison des habitations.

Le commerce local profite des " Parisiens " et en 1913 il existe un débit pour 20 électeurs et 80 habitants.

En 1919, le Conseil Municipal n'est pas encore hostile à ce développement et émet le vœu que l'Office départemental des H.B.M. édifie sur son territoire tout ou partie des maisons industrielles qu'il a la charge de réaliser (221).

Mais déjà le problème éclate dans sa brutalité : les lotissements s'abattent sur la commune. Le Conseil Municipal s'affole, demande s'il est possible d'empêcher la mise en lotissements de terrains notoirement insalubres ou régulièrement inondés (222).

Le 28 Février 1920, il attire l'attention des acheteurs sur l'hygiène, la salubrité et l'aménagement des terrains à bâtir. Il estime qu'une étude du sol et du sous-sol s'impose aussi bien que le tracé des voies privées, l'alimentation en eau, gaz, électricité, et écoulement des eaux usées.

Les mesures prévues en 1902 et 1912 ne peuvent être appliquées que lorsque les acheteurs sont groupés en associations syndicales, c'est à dire qu'ils auront réalisé la promesse de vente et signé l'acte portant transfert à leur nom de la propriété. Il faudra 10 ou 15 années, pendant lesquelles le mal s'aggrave.

En vue du classement ultérieur des voies privées dans la voirie communale, certaines conditions sont nécessaires pour ménager les intérêts de la Commune, et un arrêté du 2 Mars 1920 oblige les lotisseurs à déposer leurs plans en application de la loi du 14 Mars 1919. Mais la loi n'a prévu aucune sanction, l'arrêté du Maire ne peut menacer les contrevenants que d'un procès-verbal qui, chez le Juge de Paix, leur vaudra un franc d'amende.

La Municipalité lutte par tous les moyens contre la spéculation : délibérations, tracts se multiplient. Des affiches officielles mettent en garde des acquéreurs contre les cahiers des charges qui mettent aux frais des acheteurs les travaux d'aménagement (18 Aout 1923).

La loi du 19 Juillet 1924 complète celle de 1919 et met un terme aux abus de la libre création des lotissements. La situation est stabilisée en ce sens que les nouveaux lotis arriveront sur un sol préparé à recevoir des constructions, où les canalisations attendront le branchement de la maison projetée.

Mais le mal est fait. Antony est loti dans sa presque totalité. Rien n'est prévu pour les anciens lotis qui restent campés comme ils le peuvent. Une Caisse d'aménagement est bien en projet, mais ce n'est qu'une promesse.

Les mal-lotis sont agissants, il faut porter remède à leur situation. Le 31 Décembre 1924, le Département de la Seine crée une Caisse de Prêt aux lotissements défectueux, mais ce n'est que grâce à la loi Sarraut, du 15 Mars 1928, que l'aide nécessaire pourra être apportée.

Elle seule, avec des crédits massifs, pouvait rendre la vie normale à ces déshérités malchanceux. Grâce à elle, 38 lotissements à Antony, ont pu s'intégrer dans la collectivité communale.

Sans doute, les difficultés administratives ont été nombreuses encore, mais elles deviennent mineures lorsqu'on possède l'argent. 1928 - 1930 a été la période de construction des routes, publiques et privées, car si jusqu'à présent nous n'avons parlé que des terrains lotis, tout au long des voies publiques, les terrains ont été morcelés, et dans tous les

cas les acheteurs ne sont pas mieux traités.

Le souci de la Municipalité est donc double :

- Redresser la situation des mal-lotis par la construction des voies privées (aux frais du lotisseur et des lotis)
- Redresser la situation des voies communales, à construire aux frais de la Commune. Ce sont ces dernières voies qui, de plus, commandent l'accès aux lotissements.

Les interventions communales :

La situation d'Antony est particulièrement grave en raison du territoire étendu qui a permis aux lotisseurs de s'éloigner du centre du pays, en s'installant en bordure de voies communales qui ne sont que de simples chemins de terre, autrefois destinés à la culture, ou même de s'installer dans ces cultures.

Aussi y a-t-il 22 Kms de voies à établir. Il faudrait plusieurs millions. Nous sommes en 1922. Une réalisation prochaine est impossible si la Commune n'est pas aidée par des subventions telles qu'on ne peut les espérer, ou bien, comme ce serait justice, par une participation des lotisseurs (224).

Bien mieux, ce sont ces derniers qui réclament : M. Hamus, propriétaire de 55.000 m² de terrain qu'il a l'intention de morceler demande la viabilité du chemin de la Garenne. Il en coûterait 230.000 frs à la Commune, et tous les bénéfices pour le demandeur (225).

Mieux encore, certains lotisseurs continuent de vendre après la loi de 1924 sans avoir déposé les plans obligatoires. La Commune se porte partie civile et entame des procès en raison du préjudice causé (226). Mais l'article 15 de cette loi peut seulement faire ordonner l'expropriation du lotisseur par décret rendu en Conseil d'Etat, et c'est à une expropriation de fait qu'aboutit la mesure sollicitée par la Commune : en l'espèce l'aménagement du lotissement par la Commune elle-même, au lieu du lotisseur récalcitrant. Le Tribunal correctionnel ne pouvait non plus faire réparer le préjudice causé indirectement à la Commune par les manquements du lotisseur.

La condamnation est donc de principe : 1.000 frs d'amende et 3.000 frs de dommages-intérêts pour la Commune.

Un arrêt de la Cour de Cassation en 1927, exclut du champ d'application de la loi, les ventes pour jardins avec interdiction de bâtir.

De nouvelles affiches municipales attirent l'attention des acheteurs sur cette façon de tourner la loi et rappellent que le permis de construire est obligatoire pour commencer tous travaux (15 Mars 1926). Mais le Français aime la liberté et se refuse à toutes formalités. Beaucoup seront encore victimes de leur méfiance envers une réglementation qui les défend malgré eux.

Morcellement de la propriété :

Pour mesurer la division de la propriété foncière, il suffit de rappeler les diverses statistiques dressées par le service du Cadastre et les contributions directes, à diverses époques de la vie communale :

Il y avait	195	maisons	en	l'An VIII,
	201	-	en	1843,
	1060	-	en	1914,
	2220	-	en	1926,
	3182	-	en	1940,
	5310	-	en	1949.

On note d'ailleurs une certaine différence avec le résultat des recensements quinquennaux qui indiquent :

1462	maisons	en	1921,
2935	-	en	1926,
4015	-	en	1931,
4584	-	en	1936,
5175	-	en	1946.

L'écart entre les deux chiffres tend à se rapprocher par suite du ralentissement des travaux dus à la guerre, et l'Administration toujours lente, tend à rattraper les comptages faits sur place.

Leur nombre a augmenté régulièrement de 2, 3 ou 4 par année, entre 1844 et 1860. Il augmente de 10 en 1862, 1869, de 12 en 1870, puis de 5 ou 6 jusqu'en 1880. Ensuite l'installation du chemin de fer engendre la progression que l'on sait.

En 1842,	il y a	864	propriétaires,
En 1914,	il y en a	2.113	
En 1926,	-	4.539,	
En 1949,	-	9.704.	

Un grand nombre de promesses de vente n'ont pas encore été réalisées définitivement, et l'augmentation de ce chiffre sera encore appréciable.

En 1926, une statistique administrative dénombre 72 morcellements importants, formant 5.158 lots de terrains dans une surface de 201 hectares. La superficie moyenne des lots ressort à 400 m².

Sur les 72 morcellements, 38 ont pu former une association syndicale en vue de leur aménagement. Les autres attendent des temps meilleurs, et il faudra bien un jour s'en occuper.

Mentionnons au surplus, les morcellements en bordure de voies publiques : ils sont légions.

Le cadastre de 1936 donne :

- 300 ha. 91 a. 43 ca. de terrains,
- 232 ha. 88 a. 16 ca. de jardins et terrains à bâtir,
- 166 ha. 69 a. 49 ca. de sols bâtis,
- 38 ha. 41 a. 26 ca. de prés, vergers et bois.

La surface du sol des rues est de :

- 83 ha. 65 a. 64 ca. en 1936,
- 97 ha. 40 a. 22 ca. en 1948.

Les Routes - Leur aménagement -

Les routes sont les artères du corps urbain. Elles conditionnent la circulation et les commodités auxquelles se rattachent les canalisations aériennes ou souterraines.

C'est pour elles et pour leur mise en état que toute la bataille des lotissements a été menée. Elles sont le véritable thermomètre de la situation. C'est par elles que s'effectue le développement urbain. Au lieu de commencer par les installer avant de construire la Ville, à Antony, on a bâti d'abord, et faute d'exutoire, faute des routes indispensables, nous en avons constaté l'implacable nécessité.

C'est le point sensible sur lequel lotis et lotisseurs se sont battus, celui sur lequel la Commune et ses habitants ont le plus travaillé.

Voici sa composition en 1895 en 1931, en 1948.

- Routes Nationales	7.515 m.	7.950 m.	7.950 m.
- Grande communication	3.766 m.	4.675 m.	8.100 m.
- Chemins vicinaux	6.521 m.	9.345 m.	10.790 m.
- Chemins ruraux	27.141 m.	22.570 m.	13.310 m.

LES COMMODITES URBAINES

L' Eau (227) :

Jusqu'en 1872 la Commune d'Antony avait eu en suffisance les eaux de source captées à la lisière du Bois de Verrières. Mais l'extension de l'agglomération au Pont d'Antony, le long de la route nationale, a nécessité l'installation de bornes-fontaines dans ces parties déjà éloignées du Centre : Villa de la Providence et Avenue d'Orléans.

L'augmentation du nombre des abonnés a entraîné une consommation supérieure, d'autant que le système des compteurs n'était pas encore en application. En dehors des grosses maisons bourgeoises déjà signalées, les habitants vont pratiquement s'approvisionner à la borne-fontaine la plus proche.

La Commune accepte donc avec soulagement la proposition de la Compagnie des Eaux pour l'aider dans cette amélioration. Un traité du 25 Novembre 1873 concède alors à cette société le privilège exclusif pendant 50 ans, d'établir dans le sol des voies publiques des canalisations de conduite d'eau. Dans les trois mois, est posée la canalisation entre Bourg la Reine et la Rue de la Mairie. Une borne-fontaine est installée à Berny, une autre à l'angle de la Rue de la Mairie. Le quartier de Berny et celui du Pont sont satisfaits, le Village, possédant les eaux de source ne réclame rien, ayant sa suffisance.

En 1896, il existe à Antony 10 maisons ayant une concession d'eau, 21 maisons ayant un puits en plus. 204 maisons n'ont qu'un puits et 87 n'ont ni eau, ni puits.

En 1900, la Rue de la Mairie et la Rue de l'Eglise, voies principales, sont canalisées.

1902 voit l'apparition des compteurs d'eau : la mesure à jauge disparaît peu à peu. Le Boulevard Muret est canalisé.

En 1911, la Rue de l'Abbaye reçoit à son tour une conduite d'eau. Il existe alors 2 bornes-fontaines gratuites, 6 bornes-fontaines payantes par la Commune, 11 bouches d'eau, 2 bouches d'incendie, 3 urinoirs.

Puis le développement d'Antony se précipite, mais nous avons vu que les moyens d'alimentation n'ont pas été prévus, et les nouveaux habitants utilisent des moyens de fortune.

Marmouset (228) déclare aller chercher l'eau à la borne-fontaine située à 700 mètres de là. " Encore heureux, si en arrivant, il reste 50 litres d'eau dans la lessiveuse qui en contenait 70 au départ ". Grand nombre de mal-lotés se sont empressés de recueillir l'eau de pluie afin de la conserver pour l'utilisation familiale. Le nombre des citernes, bacs, réservoirs de toutes sortes, installés avec des moyens de fortune est certainement égal à celui des maisons.

Mais les inconvénients d'une eau qui se pollue très vite prend des mauvaises odeurs, gèle ou s'échauffe au gré de la température, et devient en peu de temps impropre à la consommation, apparaissent rapidement.

Un grand nombre ont utilisé les puits, communs ou individuels. A peu de profondeur le sous-sol argileux donne une eau acceptable. Mais les canalisations d'égout en drainant le sol, ont par la suite, tari un grand nombre de ces points d'eau : tel est le cas du " Terminus " où le collecteur départemental, en asséchant la nappe d'eau dans ses points bas, avant que la viabilité ne soit commencée, mit pendant deux ans ce quartier dans une situation impossible.

Quinze années après cette période héroïque, 1493 puits étaient encore en service en Mars 1944, et 405 pouvaient être remis immédiatement en état. Le nombre de ces puits forés à l'époque des lotissements est donc encore plus considérable.

Le problème de l'alimentation en eau potable ne put être résolu qu'au moment de la mise en viabilité de ces voies défectueuses.

Mais pour l'ensemble de la banlieue parisienne, la Compagnie des Eaux et les Communes elles-mêmes eurent à examiner l'ensemble du problème et notamment celui de capter les eaux nécessaires. L'union des communes concédantes devait par ailleurs, mettre en échec les exigences d'une société trop heureuse d'être indispensable, et désireuse de monnayer ses services. La discussion aboutit à constituer un syndicat intercommunal dès 1922. La mise en commun des ressources, la participation aux bénéfices, l'autofinancement (229) des canalisations d'intérêt collectif, devaient permettre de remédier en quelques années aux principales difficultés.

Décembre 1922 : la canalisation maitresse, construite en 1874, en 80 mm., est insuffisante, elle sera remplacée par une autre de 250 mm.

En 1925, 3.431 m. de canalisations d'eau sont posées dans le seul Parc de Berny, et 12.225 m. dans le lotissement du Pont d'Antony.

En 1929, la Municipalité fait à nouveau poser 16 kms de canalisations.

En 1935, il s'en ajoute encore 30 Kms.

Résumons cette progression extraordinaire qui est le schéma du développement d'Antony :

	<u>Canalisations</u>	<u>Abonnés</u>	<u>Consommation</u>
1897	6.000 m.	57	
1906	-	131	
1919	-	-	51.593 m ³
1921	-	249	-
1925	18.402 m.	487	85.017 m ³
En 1926, il a été posé ..	5.246 m.	-	106.149 m ³
1927, - ..	1.115 m.	753	120.644 m ³
1928, - ..	2.273 m.	834	150.532 m ³
1929, - ..	5.891 m.	1027	194.111 m ³
1930, - ..	8.201 m.	1579	202.735 m ³
1931, - ..	4.015 m.	2075	252.051 m ³
1932, - ..	5.104 m.	2456	296.707 m ³
1933, - ..	3.147 m.	2562	353.453 m ³
1934, - ..	4.491 m.	2785	387.043 m ³
1935, - ..	2.728 m.	3055	399.680 m ³
1936, - ..	2.247 m.	-	394.177 m ³
1937, - ..	1.275 m.	4259	438.669 m ³
1938, - ..	4.150 m.	4282	457.175 m ³
1939, - ..	2.138 m.	4226	387.533 m ³
1940 à 1945	438 m.	4861	-

Comparons	<u>1945</u>	et	<u>1897</u>
Linéaire existant	70.867 m.		6.000 m.
Abonnés desservis	4.861		57
Abonnements communaux	12		néant
Bornes-fontaines	5		3
Bouchos de lavage	288		6
Bouches d'incendio (27 et 40 mm.) ..	36		néant
Bouches d'incendio (100 mm.)	29		néant
Urinoirs	6		néant

En rapprochant ces chiffres des données totales concernant Antony, on peut prévoir la nécessité, plus ou moins immédiate, d'environ 17 kms de voies à alimenter, plus 13 kms de voies nouvelles. Ajoutons que pour 1950, 470 m. et 35 abonnés nouveaux sont déjà prévus.

Pour le chiffre des abonnés, sur 7073 ménages et 5.175 maisons, seuls ceux qui se trouvent isolés ne paraissent pas encore desservis.

Les incendies (230) :

Puisque les incendies ne peuvent être combattus efficacement qu'avec de l'eau, nous parlerons ici de l'organisation contre le feu.

C'étaient, avant la dernière guerre, des pompiers communaux, pour la plupart employés sur le territoire de notre Ville, et bénévoles pour ce service de défense.

Le décret-loi du 22 Février 1940 remet au régiment des Sapeurs-Pompiers de Paris le soin de nous protéger contre l'incendie. Un centre de secours est installé à Antony. Il rayonne sur les communes environnantes, notamment Châtenay, Fresnes, Rungis.

En 1941, nous notons 60 sorties, dont 5 incendies, 19 feux de cheminées, 21 interventions diverses, 4 fausses alertes, 6 asphyxies sur Antony. Un enfant était carbonisé à l'arrivée des pompiers.

En 1944, 10 interventions contre incendies, dont une sauvant 5 hommes grièvement brûlés et évacués sur l'hôpital, et un carbonisé. Il s'agit de l'explosion d'un camion chargé de munitions récupérées. Egalement 24 feux de cheminées, 5 interventions diverses, 2 fausses alertes, 3 asphyxies, En tout, 51 sorties.

En 1946, il y a 50 sorties, 15 feux de cheminées, 13 autres feux, 6 interventions diverses, 9 fausses alertes et 7 asphyxies. La proportion est de 12 feux sur Antony, 3 à Châtenay, 7 à Fresnes, et 1 sortie à Massy.

La répartition des dépenses est faite à l'échelon départemental, au prorata de la population et la participation financière trop élevée pour Antony, donne lieu à réclamations. Il est certain que les frais généraux de fonctionnement, tant pour l'état-major que pour Paris et certaines grosses communes, sont en partie payés par les Antonions qui, heureusement, font pour souvent appel à un service très puissant.

Une répartition des frais au prorata des interventions serait plus équitable.

Le Gaz (231) :

Nous avons vu que le chemin de fer avait entraîné un besoin d'amélioration et que la Commune avait aussitôt éprouvé le besoin d'un éclairage public à l'huile avec six lanternes sur la grande route et une sur la Mairie.

Les avantages apparaissent rapidement et le Conseil Municipal concède le 27 Mars 1881 à la société Georgi le droit de canaliser en gaz les voies communales.

L'usine est aussitôt construite sur les terrains I03-I09 Avenue Aristide Briand, et elle commence à fonctionner en 1884, desservant aussi Châtenay, Verrières et Massy.

Dès lors nous suivons la progression de ce nouveau mode d'éclairage et de chauffage d'après les délibérations du Conseil Municipal :

- 1885, rampes à gaz Rue de la Mairie pour les écoles.
- 1886, bec de gaz au sentier de Berny.
- 1888, becs rue de l'Abbaye et Ruelle à Riou.
- 1894, quelques difficultés s'élèvent avec la Société Georgi par suite des réparations défectueuses des rues canalisées. La commune double sa consommation pour l'éclairage public.
- 1896, il y a 40 appareils d'éclairage (232) répartis sur 8 rues totalisant 4.850 m. de longueur.
- 1901, l'éclairage public est amélioré. Il fonctionnera du 15 Septembre au 20 avril pendant la période d'hiver.
- 1903, la consommation totale sur la Commune atteint 12.000 m³. De nouveaux becs sont installés, mais la Rue des Rabats, trop éloignée, n'aura que deux lanternes au pétrole (233) qu'un habitant se charge d'allumer et d'éteindre.
- 1911, 13 nouvelles lanternes sont posées. La question de l'éclairage public se pose de toute urgence à la nouvelle Municipalité, avec celui plus général des lotissements.
- 1913, la révision de la situation entraîne une prolongation du contrat. Puis la guerre, avec les augmentations successives, amènera la Commune à un procès avec la société Georgi.
- 1921, devant les difficultés financières, la société Georgi est rachetée par E.C.F.M. qui peu à peu englobera les usines à gaz de banlieue. Parallèlement, les Communes concédantes forment un Syndicat intercommunal auquel Antony adhère dès 1922.

Le même processus d'autofinancement et d'emprunt que pour les eaux se renouvelle pour les canalisations de gaz : 2.400 mètres sont à établir dès l'année 1922. Il y a 110 becs de gaz et 545 abonnés.

- 1924, 4.200 m. de canalisations sont posés.
- 1925, 6.520 m. de canalisations nouvelles.
- 1929, 35.000 m. ont été posés depuis 1922, soit une moyenne de 5 Kms par année. Il y a 250 candélabres et 1.855 abonnés.
- 1935, 22.500 m. ont été posés depuis 1929.

La dette de la Commune pour ces constructions atteint 1.828.944 frs. Le nouveau contrat intercommunal donne un délai de 20 ans pour le remboursement, au taux d'intérêt de 6 %.

Suivons la consommation locale au cours de ces années:

1921 -	266.034 m ³	1937 -	1.285.555 m ³
1923 -	363.747	1939 -	1.348.930
1925 -	619.020	1941 -	1.340.608
1927 -	822.423	1943 -	1.978.896
1929 -	881.211	1945 -	2.117.861
1931 -	1.186.278	1947 -	2.465.511
1933 -	1.243.208	1949 -	2.369.144
1935 -	1.232.904		

Le gaz, élément de confort, voit doubler sa consommation depuis 1937, alors que la construction, au contraire, s'est presque arrêtée. Il faut y voir les difficultés de la guerre et le rationnement du charbon, mais surtout une transformation profonde de la vie familiale, un mieux-être individuel nettement marqué.

L'effort est encore considérable pour terminer sur ce point l'aménagement désirable. En Janvier 1946, il y avait 4.100 abonnés, mais 2.537 foyers n'avaient pas encore cette commodité. Dans les quartiers centraux, cette proportion est importante:

- 48 ménages sans gaz dans la Rue de l'Eglise.
- 98 - Avenue Aristide Briand.
- 131 - Avenue d'Orléans.
- 18 - Rue de la Mairie.

Il s'agit surtout d'installations individuelles à effectuer, les canalisations publiques se trouvant dans la situation générale rappelée pour les eaux.

L'électricité (234) :

Le Conseil Municipal a admis le principe de la distribution d'électricité le 23 Octobre 1903, mais ce n'est qu'en 1909 qu'on envisage le premier essai d'éclairage public et en 1911 que l'autorisation est donnée d'entreprendre les premiers abonnements particuliers. Toutefois la Société Georgi, concessionnaire du gaz, y oppose son contrat, par crainte de concurrence. Sa disparition permet à la Commune de traiter avec le Sud-Lumière (25 avril 1923) en concédant ce service jusqu'au 31 Décembre 1946.

A cette date, la Commune a rejoint le syndicat intercommunal de la banlieue de Paris pour cet objet, entrant ainsi dans l'organisation régionale.

La loi Sarrault, en aménageant les lotissements, permet un équipement électrique d'autant plus rapide que les fils aériens sont beaucoup moins chers que les autres branchements.

Un système de taxes réservées à l'extension du réseau a permis de financer les nouveaux travaux et notamment d'installer l'éclairage public électrique.

	<u>Consommation</u>	<u>abonnés</u>		<u>Consommation</u>	<u>abonnés</u>	
1924 -	31.603 Kw.	-	:	1935 -	1.268.075	6.491
1925 -	184.067	-	:	1937 -	1.526.738	7.144
1927 -	276.609	1.956	:	1939 -	2.032.877	7.650
1928 -	372.575	2.892	:	1941 -	2.061.935	
1929 -	656.434	3.508	:	1943 -	2.107.303	
1931 -	853.364	4.719	:	1945 -	3.193.307	
1933 -	1.007.061	5.750	:	1947 -	3.611.698	

La répartition de la consommation était alors la suivante :

- éclairage public	228.311 Kw.	
- éclairage privé (1ere tranche de tarif)	1.258.607	
- éclairage privé (2eme	-)	187.021
- éclairage privé (3eme	-	
et cuisine)	1.380.164	
- énergie d'heures creuses	129.301	
- tous autres usages	428.067	
- consommation du distributeur	227	

3.611.698 Kw.

- en 1939, il y a 7.171 abonnés pour l'éclairage, et 479 pour tous autres usages. Le linéaire établi atteint 87 kms 493.
- en 1944, il y a pour tout Antony, 420 foyers privés d'éclairage, c'est à dire pratiquement d'électricité.
- en 1946, il en reste 387.

La consommation qui continue de s'accroître, alors que celui des nouveaux abonnés est presque nul, montre, là aussi, l'amélioration des conditions de vie dans chacun des foyers familiaux. On remarque notamment la cuisine électrique et les appareils ménagers, qui consomment autant que les 6.471 abonnés pour le seul éclairage particulier.

L'éclairage public (235) :

L'éclairage public électrique débute pratiquement à Antony en 1928 où 9 grosses lampes sont installées par le Sud-Lumière. Un projet de 96 lampes éclairant toute la nuit la route d'Orléans est voté le 13 Avril de la même année.

L'aménagement des lotissements permet une très rapide extension : le Conseil Municipal décide de prendre dès l'installation, les frais de consommation à la charge de la Commune.

Pour les voies publiques, ce mode d'éclairage plus pratique et moins coûteux, le fait préférer au gaz dans le moment où les 220 appareils à gaz ne suffisent plus à éclairer les 76 kms de voies de circulation.

Grâce à l'autofinancement, et aux ristournes du Sud-Lumière, Antony put augmenter chaque année le nombre de ses lampes d'éclairage public :

- en 1936, il y en avait 940 consommant annuellement 535.379 kw.
- en 1949, il y en a 1321 dont 955 seulement sont en service par suite des restrictions. 666 sont permanentes toute la nuit. 289 ont des heures de service variables.
- en 1950, on prévoit l'éclairage définitif de toutes les voies communales, par la réalisation d'une dernière tranche de travaux sur 19 voies, pour un million de francs.

L'assainissement - Les égouts (236)

Lorsque le Village d'Antony n'était qu'une agglomération rurale, le problème de l'assainissement ne se posait pas : l'eau de source captée loin au-dessus du bourg, était potable.

Les lavoirs établis sur la rivière, au fur et à mesure du développement urbain, marquent l'importance grandissante :

- en 1872, réfection du lavoir du Village, rue Fondouzo.
également réfection du Pont d'Antony.
- en 1886, construction du lavoir Rue de Fresnes.
- en 1894, - à Berny.
- en 1898, - au Petit-Antony.

En 1896, il n'existe que deux égouts : l'un avenue d'Orléans sur 1.200 m., l'autre sur 600 m. rue de l'Eglise et rue Persil. Ils se jettent directement dans la Bièvre.

En 1922, 3.195 m. de rues ont un égout, 38.895 m. de voies publiques n'en ont pas.

Mais le développements des puits et puisards, simples trous d'évacuation de toutes les eaux usées rend rapidement insalubre le sous-sol d'Antony. Toutes les analyses d'eau de puits aboutissent à cette constatation.

Les blanchisseurs installés sur la rivière constatent (237) que cette eau est colorée en jaune. Il s'agit des résidus de produits chimiques de l'usine Loyer à Massy-Palaisseau (3 Kms au moins de la Bièvre) dont les puisards se colmatent rapidement. Un puits est descendu à 80 m. sans succès pour rechercher les sables absorbants. Cet exemple montre l'étendue du péril, aussi les réclamations se font pressantes lorsque les lotissements projettent d'envoyer leurs eaux usées directement dans la rivière.

Après avoir reçu grand nombre de déversements nocifs sur son parcours antérieur, que deviendra cette rivière si on y ajoute les eaux usées des innombrables pavillons d'Antony ? Ce sera un égout à l'air libre et comme l'été la quantité d'eau diminue de moitié, ce sera une infection pour la santé publique. (238).

Le problème de l'évacuation des eaux usées ne pouvait plus se résoudre que dans le cadre régional. La grande cuvette du bassin parisien devait être organisée avec ensemble et cette conception fut mise en oeuvre depuis 1930 par entente directe entre la Ville de Paris et les départements de Seine et Seine-et-Oise.

La Vallée de la Bièvre devait nécessairement être assainie par le collecteur du même nom, chargé de conduire les eaux malsaines jusqu'à la station d'épuration d'Achères (239).

LES COMMUNICATIONS

EXTERIEURES



L'installation des nouveaux habitants d'Antony s'est faite en deux temps : ils ont d'abord acheté le terrain pour y venir le Dimanche, les jours de repos. Ils ont ensuite bâti pour y habiter définitivement. Ils n'ont pas cessé pour autant de travailler à Paris, dans leurs bureaux, usines ou magasins habituels.

Avec le problème des lotissements, celui des transports est le plus important de ceux que soulève le développement de la banlieue parisienne.

Chaque jour, des mouvements réguliers mettent en branle, dans des directions déterminées, des masses considérables de travailleurs.

Ces migrations journalières alternantes ont été étudiées à la suite des recensements de la population (239 b) de 1931 et 1936.

En 30 ans, de 1901 à 1931, le nombre des ouvriers se rendant à Paris pour leur travail a quintuplé : celui des habitants d'Antony se trouvant dans ce cas, est passé d'un chiffre négligeable à 3.651.

De 1931 à 1936, la banlieue du département de la Seine s'est accrue de 44 pour mille habitants : l'accroissement d'Antony dépasse 100 pour mille dans le même temps.

C'est ainsi que la balance des migrations alternantes se modifie entre les deux recensements :

	Recensement de 1931	Recensement de 1936	Chiffres rectifiés de 1936
Population totale	17.645	19.780	19.780
Professionnels allant travailler à Paris.	3.651	2.960	4.174
- en Seine.	860	859	980
- en S.et.O.	153	120	177
Total	4.664	3.939	5.331

	<u>1931</u>	<u>1936</u>	<u>Chiffres rectifiés</u> <u>1936</u>
Pourcentage par rapport à la population :			
	264 ‰	199 ‰	269 ‰
- Un certain nombre de professionnels viennent travailler à Antony :			
- de Paris	59	57	
- de la Seine	207	156	
- de Seine et Oise	91	90	
- de Seine et Marne ...	-	2	
	-----	-----	
Total	357	305	
Pourcentage ...	20 ‰	15 ‰	
- Différence au détriment d'Antony ...			
	244 ‰	184 ‰	- 269 ‰
- Moyenne des banlieues Seine ...			
	-103 ‰	-78 ‰	-

Observation étant faite que les fonctionnaires ne donnent pas leur lieu de travail (employés et ouvriers, chemins de fer, administrations, banques, STCRP., etc...) et ne sont pas comptés dans cette statistique, il est nécessaire de rappeler qu'il y avait :

5.682 ménages en 1931,
6.171 ménages en 1936.

La population d'Antony se serait donc transformée en cinq années

- par le départ de 4.664 - 3.939 = 725 familles ouvrières
- et l'arrivée de 6.171 - 5.682 = 489 familles "fonctionnaires"
- augmentant ces dernières de 1.214 familles.

Compte non tenu de celles-ci habitant déjà Antony en 1931, les chiffres de 1936 fournis par M. Bunle devraient se rectifier comme dans la colonne 3 pour permettre une comparaison utile.

Aucune industrie, aucun commerce n'ayant été créé durant cette période, on constate une diminution des professionnels venant de l'extérieur (- 5 ‰).

Notons les Communes de travail où se rendent principalement les travailleurs d'Antony :

	<u>1931</u>	<u>1936</u>	<u>Rectification</u> <u>1936</u>
sur Paris	3.651	2.960	4.174
Arcueil	102	109	
Bagneux	30	11	
Boulogne	34	75	
Bourg la Reine	108	83	
Cachan	15	23	
Châtenay	31	20	
Châtillon	12	29	
Clamart	5	2	
Fontenay aux Roses.	6	7	
Fresnes	34	15	
Gentilly	11	16	
Issy les Moulineaux	26	16	
Ivry	22	19	
Malakoff	39	47	
Montrouge	207	184	
Orly	4	2	
Sceaux	30	46	
Seine-Nord	120	155	
	-----	-----	-----
Au total	4.511	3.819	5.033

Sans commenter tous les centres industriels où les travailleurs d'Antony se rendent plus nombreux, citons cependant Montrouge.

Dans son étude sur l'usine des Compteurs de Montrouge, Mr R.Schoeffler (239 ter) cite la distribution géographique de la main-d'oeuvre au long de la Ligne de Sceaux, et notamment Antony qui fournit près de 5% du personnel de l'usine avec 122 ouvriers et collaborateurs. L'usine concède d'ailleurs à ceux-ci, sur le territoire d'Antony, 150 parcelles de terrain de 200 mètres carrés chacune.

Inversement, le nombre des migrants journaliers venant à Antony est particulièrement faible (au 5eme rang des plus faibles de la Seine, avec 5 %o).

Citons les principales localités d'origine :

	<u>1931</u>	<u>1936</u>
venant de Bagneux	10	4
De Bourg la Reine	24	31
de Cachan	7	10
de Châtenay	7	9
de Fresnes	59	98
de L'Hay les Roses	9	11

de Montrouge	9	4
de Sceaux	5	4
Diverses communes	26	35
	-----	-----
des Communes de la Seine :	156	206
de Seine et Oise	90	91
de Seine et Marne	2	-
de Paris	57	59
	-----	-----
Venant à travailler à ANTONY :	305	357

L'importance journalière de ces mouvements de migrations alternantes, surtout dans le sens d'Antony vers Paris, apparut aux nouveaux habitants d'Antony d'autant plus primordiale que les moyens de transport n'ont été améliorés qu'avec un retard considérable.

La Municipalité d'ANTONY et son Maire, eurent l'occasion d'intervenir fréquemment et même violemment.

Dès 1911, le Conseil réclame le prolongement du P.O. jusqu'à Paris - Saint Michel, près du Centre de Paris.

En 1916, il signale le nombre des places insuffisantes sur le P.A., le nombre des trains également insuffisant sur le P.O. et sur le tramway électrique 88.

En 1922, les voies de l'Arpajonnais sont doublées dans la traversée d'Antony, afin d'augmenter la cadence des rames. A cette époque (240), il y a 2.000 travailleurs qui utilisent le chemin de fer matin et soir, 600 autres empruntent l'Arpajonnais et le tramway 88.

Depuis 1924, M. Mounié s'attache à l'électrification de cette ligne et d'abord à la suppression des passages à niveau d'Antony et de Berny, qui généraient un trafic à grand débit (mais aussi pour l'entrave apportée aux Antoniens eux-mêmes au travers de la Ville).

Le 1er Décembre 1926, sur sa proposition, le Conseil Général de la Seine propose de rattacher la Ligne de Sceaux au Métropolitain de Paris, et de réaliser sur cette ligne la station de Fontaine-Michalon, au centre des lotissements d'Antony, et du Parc de Sceaux, lotissement départemental également sur Antony. L'Arpajonnais aux antiques machines à vapeur se modernise par des locomotrices électriques jusqu'à Antony.

En 1935 seulement, les passages à niveau disparaissent après de longs travaux. Les gares d'Antony et Berny prennent leur aspect actuel.

En 1936, Arpajonnais et tramway 88 abandonnent leurs rails et sont remplacés par des autobus. La route d'Orléans prend son nouvel aspect, repavée et élargie, permettant l'écoulement toujours plus imposant des voitures automobiles de toutes sortes.

La future ligne de chemin de fer de Paris à Chartres fait aussi l'objet de nombreuses interventions. Commencée avant 1914, son infrastructure est terminée sur Antony en 1933. Malgré les démarches pressantes de M. Mounié, et par suite des difficultés financières de l'Etat, le projet est abandonné.

Une seconde idée, émise en 1926, était de la rattacher également au Métropolitain. La conjoncture actuelle n'est pas vers la réalisation de ces travaux considérables et coûteux. Mais il faudra bien un jour, reprendre une oeuvre déjà bien avancée.

La Ligne de Sceaux :

C'est le 15 Janvier 1937 que le chemin de fer de Sceaux à Limours était définitivement électrifié et rattaché au Métropolitain. La station Fontaine-Michalon était ouverte au public, en pleine guerre, le 16 mai 1940.

La question des tarifs fut toujours âprement discutée. Nous ne la soulignons que pour montrer avec quelle force M. Mounié défendait ses concitoyens, se sentait appuyé par eux, et quelle fermeté d'action était la sienne.

Il écrivait au Préfet de la Seine en 1937 (241) :

" Tant qu'il me restera un souffle de vie, je protesterai de toutes mes forces contre le sectionnement. Il n'est pas admissible qu'il y ait trois sections jusqu'à Antony, alors que pour le Plessis-Robinson, il y a 3.300 m. avec 2 sections, contre 2.697 m. et 3 sections à Antony. Mes habitants sont pénalisés, je ne l'accepte pas et dès aujourd'hui, je proteste énergiquement et ce n'est qu'un commencement ".

Et plus loin : " J'apprends que la population ouvrière de Fontaine-Michalon devra payer quatre sections : c'est tout à fait inadmissible, et j'oserai dire scandaleux. C'est une injustice qui doit être réparée, d'autant plus qu'il ne peut y avoir deux tarifs différents pour les habitants d'Antony. Je vous prie de m'accorder d'urgence un rendez-vous pour que je puisse cralement vous manifester ma stupéfaction et mon mécontentement devant cette décision, et envisagez avec vous le moyen de la modifier. Il est impossible

que je n'obtienne pas satisfaction : je le veux et il le faut ".

Pour des raisons militaires, les autobus n'ont plus circulé pendant la guerre. Grâce au Métro, Antony se trouvait cependant bien desservi durant cette période.

Pour la gare d'Antony seulement, en Décembre 1944, la moyenne journalière des billets délivrés était de 5.672, dont 3.603 cartes hebdomadaires.

Les recettes de l'année 1944 ont été de :

7.423.537 frs pour la gare d'Antony,
2.232.448 frs pour la gare de Croix de Berny,
1.930.406 frs pour la gare de Fontaine-Michalon.

Il y avait donc environ 9.000 billets journaliers dont 5.600 abonnés. Tenant compte que la presque totalité des usagers prend le billet de retour en même temps que celui d'aller, c'est environ 7.300 habitants d'Antony qui se rendaient chaque jour à Paris.

En Décembre 1949, la proportion journalière des voyageurs s'établit comme suit :

	Billets individuels	Cartes hebdomadaires	Total
Gare d'Antony	3.730	3.673	7.403
Gare de la Croix de Berny ...	733	713	1.446
Gare de la Fontaine-Michalon.	1.020	1.300	2.320
Total	5.483	5.686	11.169

Certes, deux lignes d'autobus conduisent maintenant à Antony des habitants des communes voisines (1.510 cartes hebdomadaires) mais il faut encore ajouter l'autobus I88 qui transporte nombre d'Antoniens à Paris, et les gares du Métro de Massy-Verrières et du Parc de Sceaux qui desservent également Antony.

La statistique du Métro peut donc être considérée comme exacte lorsqu'elle donne :

$5.686 + \frac{5.483}{2} = 8.427$ Antoniens qui utilisent chaque jour ses services.

D'ailleurs le chiffre des recettes de la Ligne de Sceaux en Octobre 1948, suffit à donner l'importance réelle de la Ville d'Antony dans le chiffre des usagers.

- Antony	7.170.780 frs)	
- La Croix de Berny ...	788.561 frs)	9.446.086 frs
- Fontaine-Michalon ...	1.486.745 frs)	
.		
- Paris-Luxembourg	3.739.805 frs	
- Paris-Denfert.....	6.112.496 frs	
↳ Part du Métro sur opérations		
de la S.N.C.F. ...	6.752.803 frs	
- Recettes totales brutes	50.904.360 frs.	

On constate que la Gare d'Antony seule, a une recette supérieure à Paris-Luxembourg (tête de ligne) ou même à Paris-Denfert, plaque tournante et correspondance unique avec le réseau urbain. La recette d'Antony seule, est supérieure à ce que paient tous les usagers S.N.C.F. (entre Saint-Rémy et Massy-Palaisseau) pour leur transport sur tout le trajet Métro de Massy-Palaisseau à Paris (réseau urbain inclus).

L'ensemble des recettes des trois gares d'Antony est égal au cinquième des recettes brutes totales de toutes les gares de Paris à Saint-Rémy. Il n'est que de voir les places libres dans les voitures après Antony, pour constater la réalité des chiffres.

Les autobus :

La fusion des transports parisiens en un seul organisme, a fait disparaître la dualité existant entre le réseau souterrain et le réseau de surface des autobus.

Le second est devenu complémentaire du premier, en ce sens qu'il a surtout pour tâche de rabattre les voyageurs sur les lignes du Métro, dont la structure considérable et le matériel lourd permettent un écoulement rapide des usagers.

Le rachat de la Ligne de Sceaux par le Métro avait déjà pour but une coordination rail-route avec le réseau d'autobus. Diverses lignes du réseau de surface devaient être créées avec terminus aux gares du Métro. C'est ainsi que le P.A. autobus, remplaçant l'Arpajonnais, eut en 1939 son terminus fixé à la gare d'Antony. La guerre le supprima complètement.

C'est le 28 Janvier 1946 que les autobus réapparurent à Antony :

le 188, de Paris - Porte d'Orléans au Pont d'Antony.
le 196, d'Antony-Gare à Massy-Verrières (gare)
par Verrières le Buisson.

le I97, d'Antony-Gare à Massy Palaiseau - Gare
par Wissous et Longjumeau.

Il n'est pas sans intérêt de rappeler qu'en I050, Antony comptait dans son territoire les communes de Verrières, Massy, Vilaines, Wissous, aujourd'hui desservies par ces lignes d'autobus et le Métro, avec les terminus revenus au Centre d'Antony. Neuf siècles plus tard, l'Histoire se retrouve avec les mêmes courants de circulation humaine, la situation topographique d'Antony lui maintient son importance régionale, et le développement moderne ne fait que souligner davantage ce fait géographique.

Il est difficile de donner le nombre des voyageurs utilisant les autobus. On sait que I.5I0 cartes hebdomadaires sont délivrées par la Gare d'Antony, mais elles concernent aussi bien les lignes de Paris, au choix du voyageur, qui écrit à l'encre l'indicatif désiré. D'autre part, les tickets sont valables sur l'ensemble du réseau, et seul l'enregistrement du receveur indique le nombre de ces tickets.

Voici les chiffres donnés par l'Administration (242) pour l'année I945 :

	<u>I88</u>	<u>I96</u>	<u>I97</u>
Kilomètres parcourus	583.54I	88.987	573.369
Voyageurs transportés	5.399.43I	593.59I	2.436.702
Recettes totales	39.2I3.995	3.8I9.53I	23.79I.I78
Dépenses totales	66.543.430	7.52I.535	49.532.05I
Recettes au kilomètre-voiture	50,047	42,922	4I,494
Dépenses au kilomètre-voiture	84,926	84,524	86,388

Faute de comptage sur place, il est impossible de tirer de ces chiffres une déduction suffisante.

La moyenne du réseau Paris et banlieue est une recette de 60 frs I59 et une dépense de 89 frs 028 au kilomètre-voiture. On peut donc affirmer que les lignes d'autobus coûtent un peu moins cher avec un rendement plus faible, par suite des creux de trafic dans la journée. Matin et soir, l'utilisation est faite au maximum.

Les marchandises :

Le trafic des marchandises à Antony est très loin d'atteindre le mouvement correspondant à une ville de son importance.

Au départ, nous relevons pour Décembre I949 :
I4 wagons seulement, chargés de paille ou ferrailles (5),
de bouteilles vides d'eaux minérales (5), de voitures
automobiles d'occasion (3).

