

C I N Q U I E M E   P A R T I E

ORGANISATION ET AMENAGEMENT

## Evolution de la Ville ( 289 )

La Ville est un être vivant : elle naît et elle grandit. La science récente qu'est l'urbanisme étudie les facteurs et les phases de son développement.

Deux termes interviennent : la disposition de son site et le choix de l'homme. Le site d'Antony se présentait admirablement pour son utilisation. L'homme est venu par la route terrestre d'Orléans, et au passage de la rivière, le Village est né.

C'est une ville spontanée dont les éléments ont aidé à son développement, grâce à la volonté humaine des fondateurs, d'avoir des relations faciles, et sans doute commerciales, avec les voyageurs utilisant la route pour leurs déplacements.

Le fait humain de l'accroissement est d'autant plus marqué ici que le déplacement de la grande route a entraîné le déplacement générateur du plan, par suite de la circulation intense. ( Yvonne Bézard étudiant la région pour le XVème siècle écrit qu'Antony est une ville de grande route ).

L'action normale de celle-ci est de faire naître des voies perpendiculaires les unes aux autres, et Antony est une ville en échiquier, ou plus exactement en une série d'échiquiers. Chaque lotisseur a tiré parti au maximum du terrain morcelé, sans considération autre que la surface à vendre. Il n'existe aucun plan d'ensemble à l'échelle du territoire.

Toutes les voies ont même destination : voies de lotissements, voies de desserte d'habitations. Le schéma originel des grandes circulations traversant la Commune n'a été modifié en rien. Il n'y a pas de voie de promenades, allée ou Cours, il n'y a pas de boulevard, les voies sont uniformes dans leur utilité restreinte.

C'est au travers de ces premières constatations, que faisant suite aux lois sur les lotissements, le législateur a voulu règlementer le morcellement de la propriété, dans le cadre d'un plan d'aménagement, communal et au besoin régional.

## Plan d'aménagement régional ( 291 ) :

S'inspirant du fait que la région parisienne forme un ensemble, dont le développement ne peut s'isoler dans ses différentes parties, la loi du 14 mai 1932 en avait fixé le principe que divers arrêtés ont mis en application.

Retenons les dispositions qui intéressent notre Commune :

- 1° - Elargissement à 30 mètres de la route d'Orléans et création d'une zone non-oedificandi de 20 m. de largeur totale.
- 2° - Création en bordure de la route de Versailles à Choisy, de zones non-oedificandi d'une largeur totale de 18 m.

Cette voie de rocade autour de Paris, ou " Route des Parcs ", va de Saint-Cloud - Meudon, par Versailles et le Parc de Sceaux, jusqu'en Forêt de Fontainebleau. De nombreux touristes étrangers et français la parcourent **constamment**.

- 3° - Elargissement partiel à 24 m. de la route de Chartres, avec zones non-oedificandi globales de 8 m.
- 4° - Elargissement à 16 m. du Pavé de Wissous, avec zones non-oedificandi globales de 8 m.
- 5° - Elargissement à 18 m. et déviation en partie de la route de Fresnes avec zones non-oedificandi globales de 8 m.
- 6° - Ouverture d'une voie de 20 m. empruntant le tracé de la ligne électrique Haute Tension avec zones non-oedificandi globales de 8 m.
- 7° - Diverses zones et espaces réservés que nous retrouvons dans le plan communal qui en est l'application.
- 8° - Une servitude protégeant le magnifique Parc de Sceaux jusqu'à la R.N. 186, et s'étendant au Sud en un demi-cercle de 85 m. de rayon : c'est le Rond-Point actuel.

Le plan régional souligne seulement le caractère résidentiel d'Antony. Il précise en fait le tracé des grandes circulations qui le traversent, ou le relie aux communes voisines. Il confirme le " régionalisme " restreint de notre Cité.

Le croisement à niveaux séparés de Berny ( 292 ) :

En vue d'améliorer la circulation sur la R.N. 20 de Paris - Orléans, et sur la R.N. 186 de rocade, un passage souterrain a été prévu au Rond-Point de la Croix de Berny.

Il comporte les dispositions principales suivantes et vient d'être mis en service:

- largeur de la chaussée principale : 12 m.
- souterrain en courbe ; ouverture de 13 m. 50 - rayon de 270m.
- développement suivant l'axe : 127 m. 95
- 2 trémies d'accès de 136 m.60 et 163 m.50 de longueur.
- 4 voies de raccordement flanquent les trémies.
- tablier, partie en poutrelles enrobées, partie sur semelle en béton armé.
- volume de déblai : 48.000 m<sup>3</sup>.
- volume total de maçonnerie : 11.350 m<sup>3</sup>

Plan d'aménagement communal ( 293 ) :

Etudié en application des lois de 1919 et 1924, le plan communal d'aménagement fut effectivement mis en vigueur par le décret du 4 Avril 1929, et remanié en 1931. Un arrêté du 25 Novembre 1946 en a prescrit la révision pour le mettre en concordance avec le plan régional.

Dès son application, il a eu le gros avantage d'empêcher la création de plusieurs lotissements, au bord même de la rivière, sur les terrains les plus inondables. Malgré les réclamations violentes des lotisseurs frustrés dans leurs espoirs de spéculation, une zone non-oedificandi, teinte en vert, et pour cette raison appelée " les espaces verts de la vallée de la Bièvre ", a pu être réservée en vue d'aménagements ultérieurs à usage collectif.

Le plan régional a fixé les normes d'élargissement des grandes voies de circulation. Le plan communal complète le réseau des voies locales, et l'améliore pour faciliter la desserte des diverses parcelles. Dans les parties déjà construites, aucun projet important ne peut être envisagé sans frais considérables. C'est dans les quartiers libres que le tracé des voies nouvelles peut être étudié d'une façon rationnelle. C'est là seulement que les générations futures pourront juger de l'utilité d'un plan que nous regrettons de voir entreprendre trente années trop tard.

En voici les caractéristiques :

- 1° - Nécessité de relier directement le Centre d'Antony à la gare des marchandises prévue sur cette nouvelle ligne de chemin de fer de Paris-Chartres.
- 2° - Tracé de voies convergentes vers cette gare située sur le territoire limitrophe de Verrières.
- 3° - Voie reliant directement le Parc de Sceaux au Centre d'Antony.
- 4° - Dégagement des voies en impasses, afin de faciliter l'accès des gares du Métro en suivant parallèlement cette ligne.
- 5° - Suppression des passages à niveau ( Rue Mirabeau et Rte de Wissous) qui gênent également le chemin de fer et la circulation locale.

Les espaces libres :

Nécessaire à la vie, l'air doit librement circuler dans la ville. Ses habitants doivent en profiter au maximum, et l'idéal des Cités-Jardins, celui des habitants surtout, est de bénéficier des " espaces verts " et du grand air.

Antony a la chance de comprendre sur son territoire une partie importante du Domaine départemental de Sceaux ( 65 hectares ), quelques places publiques et les prairies humides de la Bièvre pour 77 hectares.

On peut donc envisager l'aménagement progressif :

- 1° - d'une promenade ininterrompue et des terrains de sports tout au long de la vallée.
- 2° - des ~~parcs~~ parcs et jardins d'enfants, Rue de l'Abbaye, Rue des Prés, Pont d'Antony, les Rabats, la Mutualité.

Par bonheur, le Centre d'Antony est encore entouré de tous les jardins privés qui existaient autrefois : parc de l'Assistance Publique, Secours de Cluny, les Marianistes. Il est indispensable de les inclure dans le plan pour les préserver et les conserver.

La Commune disposera ainsi de plus de 120 hectares d'espaces libres, soit 44 m<sup>2</sup> par habitant, surface bien supérieure à celle qui est considérée comme nécessaire.

#### Aménagements sportifs :

Pour les écoles Paul-Bert, un terrain de sports de 5.000 m<sup>2</sup> sera réservé par le département dans " les parcs de la Vallée de la Bièvre ", Villa Marguerite. L'implantation est déjà tracée.

Pour les écoles projetées de Berny, ce terrain est prévu à proximité immédiate. Il est utilisé actuellement par le groupe du Centre et Antony-Sports.

Un stade communal de 33.000 m<sup>2</sup> sera aménagé entre le Métro et la Bièvre, avec divers terrains et un gymnase fermé de 475 m<sup>2</sup>, tribune couverte de 784 places et gradins pour 1.500 personnes.

Dans le domaine de Sceaux, on prévoit :

- un centre d'éducation physique de 97.000 m<sup>2</sup>.
- un stade spectaculaire de 54.000 m<sup>2</sup> et 12.000 places.
- un club de tennis.
- un centre de natation ( 34.000 m<sup>2</sup> ).

Avec le stade du Métro voisin, Antony sera pourvu plus que largement et deviendra le Centre sportif de la banlieue Sud de Paris, admirablement desservi par le Métro.

### Les gares du Métro :

L'essor donné par la première ligne du Métro urbain a été presque aussitôt arrêté par la guerre, bien que le nombre des voyageurs soit passé de 17 millions en 1937 à 43 millions en 1948. Les chiffres que nous connaissons montrent que ce mouvement reprend son développement.

Le plan d'aménagement devra prévoir un remaniement des gares existantes et leur dégagement. Déjà les têtes de lignes des autobus partant de la gare d'Antony sont insuffisantes, comme la gare elle-même.

Nous donnons pour celle-ci un schéma personnel de ce qu'il serait possible de réaliser :

- création d'une véritable place de Gare.
- dégagement des circulations qui y aboutissent,
- giration des autobus,
- la perspective sur la magnifique Parc de l'Assistance Publique ne sera pas réalisée, puisque au contraire, la Mairie sera agrandie sur son emplacement.

Les gares de Borny et de Michalon, plus dégagées, ont besoin cependant de voir préserver de toutes constructions les terrains nécessaires à l'harmonie de leurs abords.

D'autres projets viendront renforcer les transports prévus par le Métro, ou les faciliter :

- une ligne d'autobus allant jusqu'à Villeneuve St Georges a été proposé.
- les populations des communes environnantes augmentent au même rythme que celle d'Antony, et les autobus rabattront de plus en plus les voyageurs sur cette ligne.
- enfin on reparle périodiquement du prolongement de la ligne jusqu'au coeur de Paris, à Saint-Michel ou au Châtelet.

La seule station de correspondance avec le réseau urbain, à Denfert-Rochereau, est insuffisante : il y aurait ainsi un second point d'échange de voyageurs. Une troisième correspondance serait à Cité Universitaire, par la ligne de métro projetée de ce point à la Place d'Italie.

Rattachés aussi fortement au réseau souterrain, ces transports à gros débit ne peuvent qu'augmenter dans des conditions imprévisibles l'afflux d'une population nouvelle. Devant l'accroissement des voyageurs la compagnie prévoit des rames de six voitures, au lieu de quatre. On propose également des temps plus courts entre chaque rame. Les possibilités sont grandes à cet égard.

Aux heures de pointe, il y a un train omnibus et un train direct chaque quart d'heure. L'augmentation des rames ne pourrait se faire qu'en réduisant ou supprimant les derniers. Ils conduisent à Antony en 11 minutes et à Saint-Rémy en 40 minutes. Un omnibus conduit à Antony en 18 minutes et à Saint-Rémy en 50 minutes. En ne maintenant que des omnibus, on peut arriver à une cadence de passage considérable, égale à celle du métro parisien.

Ainsi, avec deux trains de quatre voitures chaque quart d'heure, le débit atteint actuellement sans surcharge, 8.000 voyageurs à l'heure. Avec des rames de six voitures toutes les 90 secondes, il atteindrait au moins 60.000

Le degré d'urbanisation de la région, qui est encore très loin de ces chiffres, permettrait à Antony une population de 160 à 180.000 habitants.

### Le Zoning :

Une partie minime du territoire reste réservée à la culture. Elle est pratiquement négligeable.

La presque totalité est classée dans la zone des habitations individuelles, c'est à dire avec des constructions le plus souvent isolées les unes des autres, parfois jumelées : une marge latérale de chaque propriété étant interdite à la construction. La hauteur maximum autorisée atteint 12 mètres. Quelques-unes de ces constructions sont déjà des immeubles de rapport avec trois étages sous terrasse.

La zone des habitations collectives se trouverait désormais limitée à une bande de vingt mètres sur chaque côté de la route d'Orléans.

Signalons tout de suite que c'est vouloir créer ainsi une cité linéaire, longue de plusieurs kilomètres, et assez éloignée des moyens pratiques de transport vers Paris. Une partie est desservie par l'autobus 188, l'autre partie demande le prolongement de cette ligne et n'a à sa disposition que le Métro " Michalon " à plus d'un kilomètre et sans rue directe.

On se plaint déjà, et l'avenir de l'automobile va l'aggraver, d'un embouteillement considérable de la circulation sur cette route nationale desservant Paris. Les autobus ne peuvent qu'augmenter ces difficultés par une vitesse commerciale lourde et réduite. Déjà insuffisante, cette ligne d'autobus ne peut pas avoir la capacité d'évacuation capable de satisfaire une aussi forte zone d'habitations collectives.

Par contre, nous avons vu que le Métro pouvait y parvenir sans effort et dans une proportion telle que la saturation ne sera pas atteinte avant longtemps. L'exemple du métro de Paris, au gabarit plus étroit, s'offre chaque jour à nos yeux.

Nous proposons donc l'intégration de ces zones dans la partie des constructions individuelles ( ce qui permet déjà trois étages ) et la création compensatrice de zones collectives dans un périmètre restreint autour de chaque gare.

Ainsi le maximum de population ouvrière serait à proximité du moyen de transport le mieux approprié. Nous montrons dans un schéma qu'Antony forme en réalité plusieurs quartiers :

- le Centre, avec la Gare, la Mairie, l'Eglise, ses écoles.
- la Fontaine-Michalon, avec sa Gare, ses écoles.
- les Jardinets ( embryon ), avec sa Chapelle et la Gare de Massy-Verrières.
- le Petit-Massy, avec sa chapelle, les autobus à rétablir, et le carrefour des routes nationales.
- Jules-Ferry, écoles, autobus, gare non exploitée.
- Croix de Berny, gare, autobus, chapelle et futures écoles.
- la Cité Moderne, avec l'autobus I87, la gare de la future ligne Paris-Chartres, futures écoles et chapelle.

Le commerce local reflète cette disposition, et ces zones de boutiques se trouvent au carrefour des chemine-  
ments humains. Il faut encourager ces groupements spontanés, où les habitants trouveront les commodités désirables. Entraver cette tendance, en poussant vers une Cité linéaire dont les inconvénients sont connus, c'est retarder considéra-  
blement une évolution qui se produira malgré tout.

Ajoutons cependant que ces quartiers doivent être reliés entre eux, et surtout avec le Centre, par des routes directes avec une circulation facile.

Nous nous heurtons là aux difficultés financières considérables, qu'entraîne l'imprévoyance des générations précédentes, et l'absence, jusqu'à ce jour, d'un plan d'aménagement.

Bâti cependant sur des données naturelles, le schéma des communications routières donne actuellement satisfaction, et tout n'est pas perdu en ce domaine.

Les terrains communaux :

Depuis son rattachement de fait avec la région parisienne, la grande et unique préoccupation d'Antony a été

son développement horizontal sur l'ensemble du territoire.

Les électeurs et le Conseil Municipal de 1912 avaient choisi cette voie, en portant leurs efforts sur l'aménagement des voies publiques. Durant les 28 années où il fut Maire, M. Mounié n'eut pas d'autres préoccupations.

Après la mise en oeuvre de la loi Sarraut et l'assainissement des lotissements de lourdes dettes restaient à rembourser, tant par la Commune que par les particuliers. Il s'agissait là d'un capital bien placé, mais les facultés contributives d'un budget familial ont des limites rapidement atteintes.

Avant de passer au développement vertical de la Commune, c'est à dire la construction des immeubles publics, la Ville d'Antony a dû faire face à des dépenses considérables, afin de donner aux enfants l'enseignement obligatoire. La guerre de 1939 en arrêtant tous les travaux, a permis à la Commune de retrouver des finances solides avant d'aborder cette nouvelle étape.

Dès 1937, le Conseil Municipal, sur la proposition de M. Orléange ( 294 ), achetait la propriété Jomain, en vue d'y aménager 77.500 m<sup>2</sup> en :

- un hospice de vieillards,
- un camp de vacances scolaires,
- un terrain de sports scolaires.

En 1938, c'est un stade municipal ( 295 ) qui était décidé avec l'achat d'un terrain de 33.000 m<sup>2</sup>.

En 1941, c'est le terrain de sports scolaires qui est commencé rue Velpeau ( 296 ).

En 1942, c'est le cimetière communal qui oblige à doubler sa surface.

En 1945, c'est l'achat du château de Saint-Amand-en-Puisaye ( Nièvre ) pour l'installation d'une colonie de vacances. L'aménagement intérieur a absorbé durant trois années les disponibilités de la Commune.

En 1948 et 1949, la Municipalité a entrepris des pourparlers en vue de l'achat de différents terrains nécessaires aux services communaux :

- la propriété de la Tour, Rue de l'Eglise, occupée par les services du Rationnement durant la guerre.
- le terrain Muret, Rue Velpeau, pour la construction des écoles de Berny.
- les terrains Gilbert, pour agrandissement du Marché.

Il est regrettable que ces terrains n'aient pas été acquis avant la guerre par la collectivité. La plus-value considérable de ces propriétés, en plein centre de la Ville, serait restée à la Commune. De même plusieurs autres terrains devraient être achetés, en vue des agrandissements ultérieurs ( écoles, Mairie, Marché ). Certains sont libres et répondent parfaitement aux besoins des quartiers que nous avons délimités ci-dessus.

Il vaut mieux prévenir que guérir, et le proverbe ici a parfaitement raison : les 6.453 m<sup>2</sup> de terrain, achetés au Parc de Sceaux en 1935 par la Ville, à raison de 30 frs le mètre, valent aujourd'hui 40 fois plus.

C'est donc une politique continuelle d'achat des terrains nécessaires que nous préconisons dans les années actuelles. Il y a à cela plusieurs raisons :

- l'impossibilité provisoire d'obtenir des capitaux pour construire : l'Etat n'autorise pas la conclusion d'emprunts importants, et seulement à court terme.
- il est impossible de régler des dépenses de cet ordre avec les revenus actuels du budget communal.
- les générations futures qui profiteront des installations réalisées, se doivent d'y joindre leur apport, et ceci ne peut s'entendre que par l'amortissement du prix de la construction sur une période assez longue.

#### Les bâtiments publics ( 297 ) :

On voit que leurs emplacements se situent et se préparent peu à peu, sous la pression des événements. Les terrains nécessaires sont maintenant désignés par le plan d'aménagement. Ils n'ont pu l'être qu'en considération de l'état actuel, alors qu'il y a quelques années, l'étude aurait conduit à des emplacements beaucoup plus judicieux.

Leur construction est devenue urgente. L'ordre de priorité est difficile à établir. Suivant les points de vue et les considérations on peut pencher pour une construction plutôt qu'une autre. Indiquons seulement que cette troisième phase du développement d'Antony sera demandée avec une force de plus en plus grande dans les années à venir.

Le programme à réaliser est le suivant :

- 1° - Centre administratif : agrandissement de la Mairie, bureaux des services financiers, contributions directes et indirectes, Enregistrement, ...
- 2° - Services communaux : garage municipal, ateliers pour travaux d'entretien ou de réparations, remises et hangars pour les matériaux, dépôt de voirie, ...

- 3° - Salle des fêtes, Foyer des Jeunes ou urbain, salles de réunions pour les sociétés,...
- 4° - Stade municipal, terrains de sports scolaires, piscine, bains-douches, gymnase, ...
- 5° - Maison de retraite pour les Vieillards, Foyer des Vieux, ...
- 6° - Agrandissement des écoles, construction des groupes de Berny et de la Cité Moderne, d'écoles professionnelles ( garçons et filles ). Amélioration des enseignements spéciaux et cours complémentaires, d'orientation, des services annexes de l'école comme les cantines scolaires, ...
- 7° - Oeuvres péri et post-scolaires : colonies de vacances, camp de vacances, externat scolaire, Patronage Municipal,
- 8° - Agrandissement du marché, développement des marchés de quartier,...
- 9° - Dispensaire et centre de santé, garderies d'enfants. Une crèche de 25 lits ( certainement insuffisante ) est prévue.
- 10° - Aménagement du lit de la Bièvre, opérations de voirie, rues et places, canalisations diverses.
- 11° - Aménagement des places, squares, jardins d'enfants.
- 12° - Construction d'Habitations à Bon Marché, afin de résoudre le problème général du Logement.

L'affectation de zones collectives autour de quartiers bien desservis permettrait la construction immédiate d' H.B.M. importantes sur des terrains libres et déjà aménagés, notamment à Michalon, au long de la Rue Adolphe Pageaud, aux jardinets, à Jules-Ferry.

Cette oeuvre variée est de très longue haleine et ne peut être que le fruit d'améliorations progressives.

La Résidence Universitaire ( 298 ) :

En soulignant l'importance de la ligne de Sceaux dans le développement urbain, nous ne pouvons qu'en montrer les signes les plus tangibles, apparus depuis peu :

- I° - Installation sur les terrains de Tourvoie, d'un Centre National des Recherches Agricoles.

- 2° - Installation en bordure de la Route de Paris, d'un Centre national de recherches scientifiques, dont les travaux sont commencés.
- 3° - Le projet de construction, en bordure du Parc de Sceaux, d'une Résidence Universitaire, reliée directement au Quartier Latin, par la Ligne de Sceaux ( station Croix de Berny ).

Le 7 Avril 1946, le Conseil Général des Bâtiments de France a émis un avis favorable. Un second projet a été adopté par l'Office départemental des H.B.M. et le Conseil des Ministres.

Il comprend 2.000 chambres de 20 m<sup>2</sup> à confort moyen, des appartements pour 500 ménages et des services généraux développés pour répondre aux besoins des étudiants : restaurant, bibliothèque, salles de travail, salle des fêtes, piscine et gymnastique, sports, etc... La construction coûterait 1.700 millions, les aménagements et ameublement : 225 millions. La Cité sera gérée par l'Université de Paris. Les travaux doivent durer deux ans et amener une population très jeune d'environ 3.500 personnes.

L'ensemble architectural et l'ensemble des jardins, qui doit s'intégrer dans le style du Parc de Sceaux, deviendront le centre étudiantin de la région qui prendra très probablement et tout naturellement le caractère d'un quartier latin extra-muros.

De cette situation Antony doit tirer bientôt une réputation nationale et internationale, qu'il faudra soutenir honorablement.

-:-:-:-:-:-:-