

Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon

Bulletin N° 118

2005 - N° 3



La ruelle aux bœufs : un espace de charme à Meudon-sur-Seine

(Cliché : Jacqueline FALCONNET)

SOMMAIRE

La ruelle aux bœufs : un lieu de mémoire à préserver	p.3
GAUPILLAT-GEVELOT : deux siècles d'histoire industrielle	p.6
« La Fabrique » : projet de rénovation de l'usine GAUPILLAT à Meudon-sur-Seine	p.9
Avis sur le projet de modification du P.O.S. concernant Meudon-sur-Seine	p.12
Avis sur l'aménagement de la route départementale 7 et des berges de la Seine	p.15
Nouvelles brèves	p.18

F	O	R	M'	S
<i>Fournitures</i>	<i>Occasions</i>	<i>Reprographie</i>	<i>Maintenance</i>	<i>Secrétariat</i>

☎ 01 46 23 94 75

Fax 01 46 26 50 16

3, rue du Ponceau - 92190 MEUDON
(Continuité rue des Mouchettes - Près de la Mairie)

Ouvert du lundi au vendredi
10 h 30 - 12 h 30 / 15 h 00 à 18 h 00

- > PHOTOCOPIES ET FAX SERVICE
- > RELIURE - PLASTIFICATION
- > FOURNITURES DE BUREAU - TAMPONS ENCREURS
- > PAPETERIE
- > ENCRE - SUPPORTS SPÉCIAUX POUR IMPRIMANTES
- > TRAVAUX DE SECRÉTARIAT

Société d'Exploitation des Établissements **L. WACQUANT**

27, rue Marcel-Allégot, Bellevue
92190 MEUDON

☎ 01 45 34 12 01

COUVERTURE

PLOMBERIE EAU ET GAZ

*Salles de Bains - Chauffe-bains,
Chauffe-eau à gaz et électriques
Chauffage gaz*



GARAGE RABELAIS

CITROEN MEUDON

29-31, boulevard des Nations-Unies
92190 MEUDON

☎ 01 46 26 45 50

MÉCANIQUE - TÔLERIE

STATION SERVICE - VENTE



Réalisation de tous travaux

26, rue Drouet-Peupion

92240 MALAKOFF

☎ 01 47 36 21 41

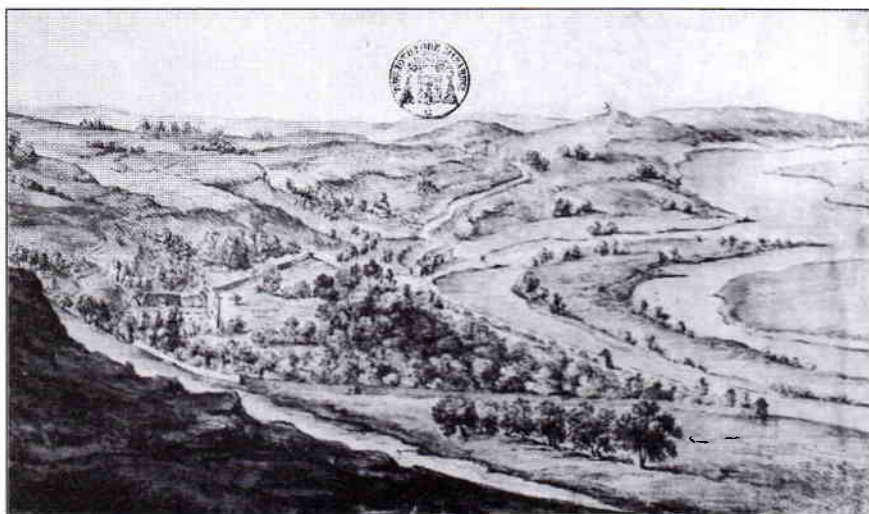
Fax 01 47 36 21 94

E-mail : j.imprime@wanadoo.fr

IMPRIMERIE • TYPO-OFFSET • REPROGRAPHIE

LA RUELLE AUX BŒUFS : un lieu de mémoire à préserver

La ruelle aux bœufs commence au 22 route des Gardes au niveau d'une ouverture dans un mur en briques rouges attenant à un groupe de maisons de même style et descend jusqu'à la Seine.



Ferme des Moulineaux et Bas-Meudon en 1690
(De la Pointe. Bibliothèque Mazarine)

A l'origine, le chemin des bœufs était le plus commode pour atteindre la Seine. Vers 1670, sur le plan des Chartreux, on le voit apparaître en limite de censive. Aucune habitation ne figure à cet endroit¹. On sait que les paysans l'empruntaient pour amener leurs bêtes sur l'île de Sève (actuelle île Séguin) ; ils utilisaient des barques à fond plat.

La ruelle et la verrerie

A l'emplacement de la future verrerie, LOUVOIS avait édifié des maisons de pêcheurs. Nous ne savons rien sur la présence d'un éventuel mur d'enceinte, de sorte que l'on admet par défaut que le premier mur de la ruelle apparaît en 1755 lors de la construction de la verrerie par Madame de POMPADOUR.

A l'origine, la manufacture était à Sève (Sèvres), mais elle fit faillite. Par lettre patente datée de 1753, LOUIS XV accorda au Sire de la BRETONNERIE (prêtenom de Madame de POMPADOUR) la possibilité de la déplacer. La manufacture fut donc transférée au Bas-Meudon, le long de la Seine, sur le terrain nommé « les

Rivières ». Le roi stipule qu'à l'entrée sera : « un portier à notre livrée et une inscription portant Verrerie royale » ; ainsi apparaîtra le premier mur longeant le chemin des bœufs. Il ira de la route des Gardes à la route de Vaugirard.

La manufacture travaillait essentiellement pour les palais de Versailles et de Paris, mais aussi, éventuellement, pour d'autres résidences royales, pour Madame de POMPADOUR, qui possédait plusieurs maisons, et pour une clientèle locale. Elle produisait des bouteilles d'excellente qualité, résistantes aux chocs et à la pression. Elles étaient destinées à contenir du vin (mal stabilisé à l'époque) et des eaux minérales gazeuses. Nombre de bouteilles portaient le cachet de leur propriétaire ou, éventuellement, celui de leur destinataire².

Le premier décret relatif à la contenance date de 1735 ; il stipule que les bouteilles doivent avoir même poids et même jauge. En ce temps, elles étaient soufflées à la bouche. A la manufacture de Sèvres au Bas-Meudon, on les soufflait dans un moule de fond. Le souffleur avait la possibilité de réduire à l'instinct la capacité de la bouteille par une « piqûre³ » plus ou moins prononcée.

En dehors des bouteilles à remplir, rien n'exclut que le roi ait pu demander à la manufacture une fabrication exceptionnelle pour l'offrir en commémoration, faire une démarche votive ou autre. De telles bouteilles sont extrêmement rares et devraient être spécialement étudiées. Elles permettent de replacer dans l'histoire de France leur fabrication et les coutumes de l'époque.

Monsieur de MARIGNY, frère de Madame de POMPADOUR, a hérité de la verrerie. Monsieur BELOT a dirigé la manufacture pendant plusieurs années avant qu'elle ne soit à nouveau vendue à un groupe

¹ Voir Bulletin du Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon n°71 - 1990, page 5.

² Aujourd'hui, cachets et inscriptions sont des documents précieux pour les historiens. Ces bouteilles ne sont-elles pas un signe tangible portant la trace de l'existence de son propriétaire à cette époque ? Elles font office de marqueurs historiques.

³ Terme technique qui décrit l'acte du verrier repoussant le fond de la bouteille pour en diminuer la contenance.

d'investisseurs : Thomas SUTTON, comte de CLONARD, et Isaac PANCHAUD. Ils ne l'ont gardée que très peu de temps avant de la céder à d'autres financiers qui l'ont revendue à leur tour. Ces changements de propriétaires ont cessé après la Révolution. Au tout début du XIX^{ème}, Monsieur CASADAVANT en a pris la direction et l'a stabilisée. Elle a fourni NAPOLEON BONAPARTE. Après la chute de l'Empire, l'entreprise a cherché à se diversifier, notamment dans la production de cristaux,⁴ Toutefois, aucune mise au point ou invention n'est arrivé à supplanter la production de bouteilles jusqu'à la fin du second Empire⁵.

Au temps des derniers propriétaires, Messieurs LANDIER et HOUDAILLE, la production de bouteilles a été abandonnée et la manufacture ne produisait plus que de la cristallerie⁶. Elle a définitivement changé d'appellation : le terme « verrerie » est devenu « cristallerie ». Elle a conservé son origine historique liée au privilège « Sèvres ». La cristallerie de Sèvres n'a jamais fonctionné à Sèvres, mais au Bas-Meudon. De plus les recherches sont difficiles car les archives de la manufacture ont malencontreusement brûlées vers 1931-1932.

La manufacture a été fermée en 1932. Le terrain a alors été vendu à Renault qui a rasé la verrerie mais n'a pas touché au mur. Aujourd'hui le quartier est en rénovation et une partie du mur délimitant la ruelle avec les anciennes usines Renault a été démolie.

Les murs correspondant aux propriétés situées de l'autre côté de la ruelle en vis-à-vis de celui de la verrerie ont été édifiés au cours du temps. La succession de ces murs a formé le second mur latéral. Ce sont ces murs anciens qui donnent du charme à cet endroit.

La ruelle et le train

La mise en service du train n'a pas défiguré l'aspect de la ruelle, bien au contraire. Une saignée profonde l'a entaillée dans sa partie supérieure et les riverains ont obtenu une « passerelle ». Montée sur une arche, elle est d'une grande élégance. De ce point haut, on a une vue splendide sur Paris et la Seine.

⁴ Le musée d'art et d'histoire de Meudon possède quelques pièces en cristal datant de l'époque CASADAVANT.

⁵ Des bouteilles au cachet de Napoléon III sont actuellement exposées au musée d'art et d'histoire de Meudon. Une bouteille commémorative au cachet de Napoléon Ier, mais datant de Napoléon III, citée dans le livre « Antique Glass Bottle » est estimée à 2700 €.

⁶ Le musée d'art et d'histoire de Meudon possède un catalogue des ventes qui n'est pas daté mais qui mentionne plusieurs prix dont un grand prix à l'exposition universelle de 1889. Le musée de la porcelaine et de la céramique de Sèvres possède au moins un verre de la manufacture du Bas-Meudon dans ses réserves.

Imaginez cependant le promeneur au moment où un train à vapeur passait... La ruelle aux bœufs était régulièrement enfumée dans sa partie haute. Malgré des demandes répétées, son électrification ne sera réalisée que très tardivement car le nombre de voyageurs était trop faible pour amortir la dépense nécessaire, comme l'indique la lettre du directeur général des chemins de fer de l'Etat au Maire de Meudon, en date du 20 juillet 1931.

Evolution de l'atmosphère de la ruelle

L'usage de la ruelle a changé au cours des siècles. Aux bœufs ont succédé les ouvriers des entreprises locales, pêcheurs, blanchisseurs, les personnels livrant ou déchargeant les cargaisons des bateaux : vins, charbon, matières premières et produits finis, draps et toisons. Cependant le quartier a conservé pendant longtemps son aspect résidentiel. Vers 1820, au niveau du bas de la ruelle, s'est établie la manufacture d'explosifs GAUPILLAT⁷. Dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle, le développement des activités portuaires et industrielles⁸, l'arrivée du train avec son flot important de piétons montant et descendant la ruelle et la création de la voie jusqu'à la gare sont venus modifier l'atmosphère précédente⁹.

Aujourd'hui, le port n'est plus et nombre d'industries ont quitté le site : la ruelle a retrouvé pour un temps son calme et son charme d'antan. Orientée Nord-Sud, protégée des vents d'Ouest dominants et du bruit, ce lieu jouit, de nos jours, d'un environnement exceptionnel. Comme on y est bien !

Conclusion

Compte tenu des travaux de construction déjà effectués sur l'ancienne parcelle de la verrerie, certains penseront que cet article vient un peu tard. Néanmoins, il faut réaliser que la protection du patrimoine industriel est une notion relativement récente. Les premiers bâtiments « industriels » que l'on songe à protéger sont les manufactures royales pour lesquelles la construction était faite, comme au Bas-Meudon, « du mieux qu'il sera possible ». Si la verrerie royale existait encore, elle serait certainement classée.

⁷ Voir « GAUPILLAT-GEVELOT : deux siècles d'histoire industrielle » dans ce même bulletin pages 6 à 8.

⁸ Avant le XIX^{ème} siècle, l'« industrie » consiste en une production sérielle de type artisanal et artistique (pour une bouteille de prestige par exemple).

⁹ Il faut ajouter à cela des inondations fréquentes qui ont probablement détérioré chaque fois la maçonnerie des murs latéraux de la partie basse de la ruelle.



Au premier plan, la ruelle aux bœufs dans sa partie supportée par l'arche qui enjambe la voie ferrée, au deuxième plan le pont qui permet le passage de la rue Henri Savignac
(Fonds Mercier. Musée d'Art et d'Histoire de la Ville de Meudon)

Compte tenu des progrès de nos connaissances, les Meudonnais de longue date devraient regarder leurs caves avec une extrême attention, afin de sauvegarder les bouteilles rarissimes et aussi les tessons issus des fabrications de la manufacture (royale) de Sèvres au Bas-Meudon.

Le seul « vestige » de cette fabrique prestigieuse est la ruelle aux bœufs intéressante en elle-même pour l'arche qui surplombe la voie de chemin de fer et pour le panorama qu'elle permet de découvrir.

La ruelle aux bœufs fait partie de notre patrimoine historique, architectural et paysager. Elle doit s'insérer dans la rénovation du quartier. Son aspect, son environnement à l'abri des vents, le charme qui s'en dégage, la magnifique vue sur Paris sont autant d'atouts exploitables pour créer un lieu de mémoire, montrant aux habitués de la route de Vaugirard qu'ils sont dans un quartier de caractère, réhabilitant ainsi la fâcheuse réputation

que lui valut dans le passé, la zone portuaire et industrielle.

Plusieurs projets peuvent être envisagés en vue de la mise en valeur des lieux. On peut penser à couvrir une partie de la ruelle d'une protection transparente, voir si l'on peut conserver ce qui peut encore être sauvé du mur côté verrerie et le compléter d'un mur de verre - bien sûr - sur lequel serait inscrite l'histoire de la manufacture, la forme de ses productions et l'histoire de la ruelle. Evidemment, il faudrait aussi conserver le second mur, les pavés au sol et rénover l'arche magnifique et sa passerelle.

Avez-vous remarqué combien la ruelle est propre ? Elle est épargnée des tags et salissures nocturnes. Elle est aimée des riverains. Pourquoi ne serait-elle pas aimée de nous tous au point de la préserver ?

Jacqueline FALCONNET
Stéphane PALAUDE

GAUPILLAT - GEVELOT : deux siècles d'histoire industrielle

Pendant plus d'un siècle, de 1820 à 1939, cinq générations de la famille GAUPILLAT ont développé une série d'entreprises de cartouches puis d'estampage de Sèvres (les Bruyères) au Bas-Meudon. Seule mémoire encore visible : la fabrique GAUPILLAT du 43 bis route de Vaugirard à Meudon dont l'activité ne s'est arrêtée que fin 1997.

Les débuts aux Bruyères à Sèvres

Vers 1820, André GAUPILLAT âgé de 14 ans, arrive à Paris venant de Tonnerre « en sabots ». Il est placé dans une maison de nouveautés : 10 ans après, avec un prêt de son oncle, il achète un fond de mode et se marie.

Ses dettes remboursées, André GAUPILLAT fonde la capsulerie des Bruyères à Sèvres puis fait successivement l'acquisition de trois petites affaires concurrentes de « poudres fulminantes et d'amorces ». En 1836, il les réunit, fondant la maison : « GAUPILLAT-ILLIG-GUNDORFF et MASSE » autorisée par ordonnance royale pour la fabrication d'amorces fulminantes pour armes de chasse et de guerre, des œillets métalliques... La fabrique est classée établissement dangereux. André GAUPILLAT devient rapidement l'une des grosses richesses de la région : le préfet évalue sa richesse personnelle à 10 000 F.

GAUPILLAT construit une seconde usine en 1835 au Bas-Meudon

GAUPILLAT construit une première usine en 1835 au 41 route de Vaugirard au Bas-Meudon, dite "Annexe à la capsulerie des Bruyères" ; elle jouxte la "verrière de Sèvres", entreprise qui laissera ses terrains au début du XX^{ème} siècle aux ateliers Renault du Bas-Meudon.

Mais cette installation ne se fait pas sans heurt. Le dramaturge en vogue Eugène SCRIBE, qui a laissé son nom à un sentier meudonnais du quartier, est installé dans sa campagne des Montalets (23 route des Gardes) depuis 1829. Il bloque les travaux de construction de l'usine et écrit le 18 avril 1835 aux propriétaires de l'usine la lettre qui suit publiée *in extenso* dans le Bulletin n° 73 :

« Etabli bien avant vous dans la commune de Meudon, ce n'est pas moi qui vous ai troublé dans votre propriété, c'est vous qui êtes venus me troubler dans la mienne. »

J'applaudirai à votre industrie et j'y aiderai de tout mon pouvoir, quand vous l'exercerez dans un endroit où vous ne

pourrez compromettre ni la vie, ni la santé, ni le bien-être de vos concitoyens. »

Le Maire de Meudon soutiendra GAUPILLAT écrivant au Préfet : *"Cet établissement, tout nouveau chez nous, est dirigé par MM. GAUPILLAT et DELION. Il est de peu d'importance parce que nous en avons éloigné toute manifestation dangereuse"*. L'écrivain abandonnera la partie en 1853, déménageant pour des horizons moins industriels.

La famille GAUPILLAT s'installera au 43 route de Vaugirard, à côté de la cartoucherie, dans une belle maison carrée entourée d'un parc boisé au-dessous de la route des Gardes près de la gare du Bas-Meudon. La famille GAUPILLAT possède ainsi un bel ensemble de terrains regroupant les 41, 43 et 43 bis route de Vaugirard, situés entre la partie habitée du Bas-Meudon et la Verrerie.

Cette belle maison familiale fut démolie dans les années 1970 pour faire place au groupe d'habitation "Les Trois Rivières" construit dans le parc, la tour du 43 route de Vaugirard étant édifiée à l'emplacement de la maison. Les habitants du quartier conservent le souvenir de cette demeure puisqu'elle abrita, durant les années de guerre et jusqu'à sa démolition, la "Maison familiale". La rue de la Gare, rebaptisée rue Hélène LOIRET, témoigne du souvenir de l'animatrice de la maison familiale, fille de Joseph LOIRET, maire de Meudon de 1927 à 1934.

La première fabrique du 41 route de Vaugirard a laissé pour sa part la place à l'immeuble actuel en longueur, ILN de l'Office départemental HLM.

André et Victor GAUPILLAT, élus municipaux de Sèvres et de Meudon

André GAUPILLAT sera conseiller municipal de Sèvres. Il est nommé 1^{er} adjoint le 30 juillet 1852, et sera notamment le « bras droit » du maire Alphonse LOUBAT, l'inventeur du tramway parisien, jusqu'au 9 août 1857, où il présente sa démission d'adjoint *"ne pouvant assister tous les mercredis"* aux réunions avec le maire et le deuxième adjoint. Ses occupations commerciales et ses obligations *"pour créer l'établissement à mon fils"* sont aussi invoquées. Il restera en fonction comme conseiller et fera partie de la commission du budget. Son fils, Victor Ernest GAUPILLAT, est conseiller municipal de Meudon dont il démissionne en novembre 1869.

L'entreprise en 1835

Le Maire de Meudon dans sa lettre d'août 1835 décrit l'entreprise : " *Sa première année (1835) produira environ 200 000 amorces fulminantes dont les 3/4 sont livrées à l'exportation. MM GAUPILLAT et DELION occupent 75 ouvriers dont le nombre paraît toujours croissant et voici le classement des divers salaires :*

<i>Tourneurs mécaniciens</i>	<i>6 francs par jour</i>
<i>Forgerons</i>	<i>3 francs par jour</i>
<i>Homme de journée</i>	<i>2,50 francs par jour</i>
<i>Femmes</i>	<i>1,60 francs par jour</i>
<i>Enfants</i>	<i>1 franc par jour.</i>

Je n'ai pas la proportion des divers ouvriers, mais j'ai tout lieu de croire que les femmes et les enfants forment le plus grand nombre. Les salaires représentent les 2/5^e du prix de revient".

La fabrique emploiera en 1856, 27 ouvriers (26 hommes, 1 femme), en 1873, 100 ouvriers, en 1883, 150 ouvriers. Au début du XX^{ème} siècle, la grande majorité des ouvriers sont des femmes. Elles utilisent ainsi les services de la première crèche meudonnaise inaugurée rue de la Croix du Val, le 16 décembre 1900.

Dès 1859, l'entreprise, avec la participation des employés, adopte des mesures d'ordre social en créant des sociétés de secours mutuel, des coopératives de consommation¹.

Victor Ernest GAUPILLAT prend les rênes de l'entreprise

L'épouse d'André, Godeberthe RAYMOND, met au monde deux enfants dont Victor Ernest (1831 - 1899). Victor GAUPILLAT travaille avec son père et ils constituent ensemble le 30 mars 1865 une société groupant la capsulerie des Bruyères et la cartoucherie du Bas-Meudon. En 1869, l'ensemble compte 250 employés.

La capsulerie des Bruyères est ainsi décrite dans le "Guide du voyageur dans Sèvres" : "Cette fabrique une des plus complètes de celles connues et appréciées, mérite d'être vue. Le site qui l'environne, son importance, le soin qu'elle prend à la fabrication de ce produit si dangereux, tout concourt à exciter la curiosité des amateurs de grandes choses. M. GAUPILLAT est décoré de la Légion d'Honneur".

Victor GAUPILLAT épouse Jenny CHEILLEY. Naissent de cette union quatre enfants dont Marcel (1860 - 1939) et Gabriel Nicolas Marie (1862 -).

Gévelot, le grand voisin concurrent d'Issy-les-Moulineaux

En 1823, Joseph-Marin GEVELOT dépose le brevet d'invention de l'amorce au fulminate de mercure et crée la première société GEVELOT. Mais, dès 1825, il quitte Paris en raison des risques liés à son activité et s'installe à Issy-les-Moulineaux, près du pont de Billancourt, à moins de deux kilomètres de l'endroit où s'installera GAUPILLAT dix ans plus tard. La fabrique est alors de taille modeste.

Lorsque Joseph-Marin GEVELOT meurt, son fils Jules-Félix (1826 - 1904), âgé de 18 ans, prend les rênes de l'entreprise. Il développe la production de cartouches, capsules de guerre et de chasse et dépose de nombreux brevets

En 1856, l'entreprise s'étend par l'acquisition de vastes terrains pour éloigner de la route Paris-Meudon-Versailles les productions les plus dangereuses. En 1867, 500 personnes travaillent à la fabrication de cartouches de guerre et en 1898, l'entreprise est hébergée dans 50 bâtiments répartis sur 7 hectares.

L'entreprise atteindra 3 000 employés en 1930 ; elle a alors atteint une importance nationale et même mondiale, malgré les risques inhérents à ce type de production : le 14 juin 1901, une catastrophe meurtrière fait 17 morts. Un grave incendie ravagera également l'usine le 11 juillet 1973, affaiblissant encore l'établissement d'Issy-les-Moulineaux qui disparaît totalement en 1992.

Jules-Félix GEVELOT sera maire de Conflans-Sainte-Honorine (Yvelines) où il s'installe à partir de 1850. Il est élu député de la circonscription de Flers à la fin du second empire en 1869 et le restera pendant 35 ans. Il sera élu 10 ans plus tard conseiller général, siégeant 25 ans et devenant président du Conseil général de l'Orne à la veille de sa mort.

Le début de l'absorption de GAUPILLAT par GEVELOT

En 1884, Victor GAUPILLAT crée avec Jules-Félix GEVELOT, alors âgé de 58 ans, son principal concurrent, la S.F.M. (Société Française des Munitions de Chasse, de Tir et de Guerre), dans laquelle entrent les deux fils GAUPILLAT. L'entente ne se fait pas : en 1887, Jules-Félix GEVELOT, qui est président du conseil d'administration de la société, rachète les parts de GAUPILLAT. L'usine du 41 route de Vaugirard, créée par André GAUPILLAT en 1835, reste la propriété de cette société.

¹ Voir bulletin n°196 de mars 1993 de la Société des Amis de Meudon, page 1456.

Marcel GAUPILLAT (1860-1939) prend le relais

En 1890, Marcel crée avec son frère Gabriel la maison « Marcel GAUPILLAT et Compagnie », société ayant pour objet la fabrique d'amorces, de cartouches de chasse, de bouchons de grenade et de détonateurs. Il en assure la direction et fait construire une nouvelle usine au 43 bis route de Vaugirard.

Pendant la guerre de 1914 – 1918, l'usine, d'une grande activité, est bombardée. Après guerre, l'entreprise a un quasi-monopole sur la fabrication des détonateurs pour les mines de la Ruhr occupée par la France, puis la restitution de la Ruhr à l'Allemagne entraîne le non renouvellement des contrats. GAUPILLAT ajoute alors aux activités antérieures la fabrication de porte-mines faits dans les mêmes matériaux que le cul des cartouches de chasse, et la fabrication de pompes pour les vélos, de meubles en tubes pour les commerçants, d'objets en fils de fer plastifiés,...

Dans les années 1930, la majeure partie des ouvriers non qualifiés de la cartoucherie du Bas-Meudon est d'origine algérienne

En 1928, le fils de Marcel, Jean GAUPILLAT (1891 – 1934) crée son affaire : la « Société d'Estampage de Précision GAUPILLAT » et transfère en 1929 les fabrications de cette société dans une partie de l'usine du Bas-Meudon, louée à son père.

Mais en 1934, Jean GAUPILLAT, coureur automobile, se tue au Grand Prix de Dieppe. En 1939, Marcel GAUPILLAT meurt dans sa 80^{ème} année.

GEVELOT supplante définitivement GAUPILLAT

En 1935, la S.F.M. reprend les deux sociétés. Une partie des activités se feront dans leur usine d'Issy-les-Moulineaux, en particulier celle des cartouches de chasse qui ont assuré la renommée du nom de GAUPILLAT. En 1950, la S.F.M. prend le nom de GEVELOT. En 1968, GEVELOT ferme l'usine des Bruyères, les bâtiments sont démolis en 1970-1971 et les nouveaux habitants emménagent en 1973.

Au Bas-Meudon les activités sont diversifiées : fabrication de pompes de bicyclettes, d'articles en fil de fer et tubes, de présentoirs pour magasins et de pièces en laiton. Mais ces dernières années, les marchés deviennent difficiles à trouver, l'activité baisse et l'avenir du Bas-Meudon (Meudon-sur-Seine) ne semble pas laisser place à une activité industrielle.

En septembre 1994, l'effectif de l'établissement n'est plus que de 60 personnes. Les ouvriers déjeunent encore à la cantine GAUPILLAT de l'autre côté de la route de Vaugirard, dans le hangar toujours debout qui donne sur la place Charles BERGEYRE. Les jours de beau temps, on déjeune au soleil, en bord de Seine, et surtout on joue aux boules sur le haut de la place. Quelques années auparavant, le restaurant « Le Martin-pêcheur » trônait encore en face de la fabrique, donnant sur cette place appelée tout naturellement avant la guerre, la place du Port.

En 2005, l'association Espaces², qui entretient le chemin de halage et les berges de Seine depuis 1995 tout en créant des emplois d'insertion, crée sur le site du « Martin-pêcheur », avec l'aide de Gaz de France et de la Ville de Meudon, un jardin temporaire des 5 sens.

L'usine GAUPILLAT du Bas-Meudon ferme ses portes le 31 décembre 1997

En 2005, au-delà du bâtiment et de la mémoire, 170 ans après la première installation au Bas-Meudon, l'usine n'est plus présente que dans le rapport financier de la Société anonyme GEVELOT dont le siège social est situé à Levallois-Perret. Dans l'édition de 2003, on peut lire :

En sa qualité de dernier exploitant, suite à la fusion-absorption de la Société GAUPILLAT en juin 1999, GEVELOT SA a constitué le 31 décembre 2002 une provision de 262 000€ pour couvrir les frais de remise en état, pour un usage industriel, du site GAUPILLAT de Meudon dont l'activité a cessé en décembre 1997 et qui a été restitué à ses propriétaires fin septembre 1998.

A l'automne 2003, la Préfecture des Hauts-de-Seine a demandé à GEVELOT SA de faire effectuer une étude complémentaire (Etude détaillée des risques) sur l'évaluation des risques pour la ressource en eau. Le nouveau Rapport rendu par la Société URS début avril 2004 confirmant les conclusions de la précédente étude (Etude simplifiée des risques) réalisée en avril 2003 (suite à la demande de la Préfecture en septembre 2001), la provision est restée de même niveau que celle constatée à fin 2002.

Yann FRADIN

² Association Espaces, 37 route de Vaugirard 92190 Meudon, 01 55 64 13 40 www.association-espaces.org

« LA FABRIQUE » :

projet de rénovation de l'usine Gaupillat à Meudon-sur-Seine

*De Javel à Suresnes en passant par Billancourt et Meudon .
De Citroën à Bréguet en passant par Renault et Gaupillat ...*
Une telle balade industrielle le long de la Seine est devenue impossible aujourd'hui.

Le patrimoine industriel et technique en Ile-de-France, notamment dans les Hauts-de-Seine, disparaît progressivement et, de ce fait, laisse la place à un urbanisme défaillant. Souvent les usines structuraient le cadre urbain ; elles étaient la référence, le pivot à partir duquel on pouvait redessiner la ville.

Le projet de l'association « La Fabrique » a pour objectif de conserver une petite fabrique, dernier vestige industriel du Val-de-Seine, une des dernières mémoires encore existantes après la disparition des ateliers Renault ou plus anciennement de la Cristallerie.

Le projet "La Fabrique" est en gestation

Début 2005, l'association « La Fabrique » est créée dans le but de conserver et réhabiliter l'ultime patrimoine industriel du Val de Seine pour en faire un pôle d'activité économique, artistique et culturelle. Très rapidement, le projet rencontre un écho favorable auprès des médias et de plusieurs partenaires financiers et immobiliers (Bouygues Rénovation Privée, Alterna développement).

A partir de septembre 2005, plusieurs contacts avec le Maire de Meudon et ses services permettent d'intégrer l'essentiel du projet dans l'étude de réhabilitation du Bas-Meudon et de prévoir sur une partie du terrain de l'ancienne usine, un gymnase, nouvel équipement public. Fin octobre 2005, dans le cadre de l'enquête publique sur la modification du P.O.S. (plan d'occupation des sols) pour ce quartier, l'association remet au commissaire enquêteur sa proposition de créer un lieu emblématique comprenant des services pour les habitants et les entreprises, un projet d'insertion d'emplois par l'activité économique, au sein de l'usine rénovée. Après de nouveaux entretiens entre l'association et la Ville, le Conseil Municipal du 16 janvier 2006, vote, sur proposition du Maire, un amendement à la modification du POS qui doit permettre la réalisation du projet « La Fabrique » dans les grandes lignes telles qu'exposées ci-dessous.

Un projet de requalification pour répondre à de multiples besoins

- Un lieu convivial de restauration et d'exposition

Au centre de la nef, une salle d'exposition, un bar/restaurant qui serait accessible tous les jours ouvrables aux habitants et travailleurs du quartier mais aussi en soirée et le week-end, pour diverses animations pour les Franciliens.

- Un lieu de création, de production artistique et culturelle

De jeunes talents du Val-de-Seine pourraient trouver là un lieu propice à la pluridisciplinarité qui s'affirme dorénavant comme une donnée première de la création contemporaine.

- Des locaux associatifs pour les résidents de Meudon-sur-Seine, du nouveau quartier des Montalets et plus généralement les Meudonnais.

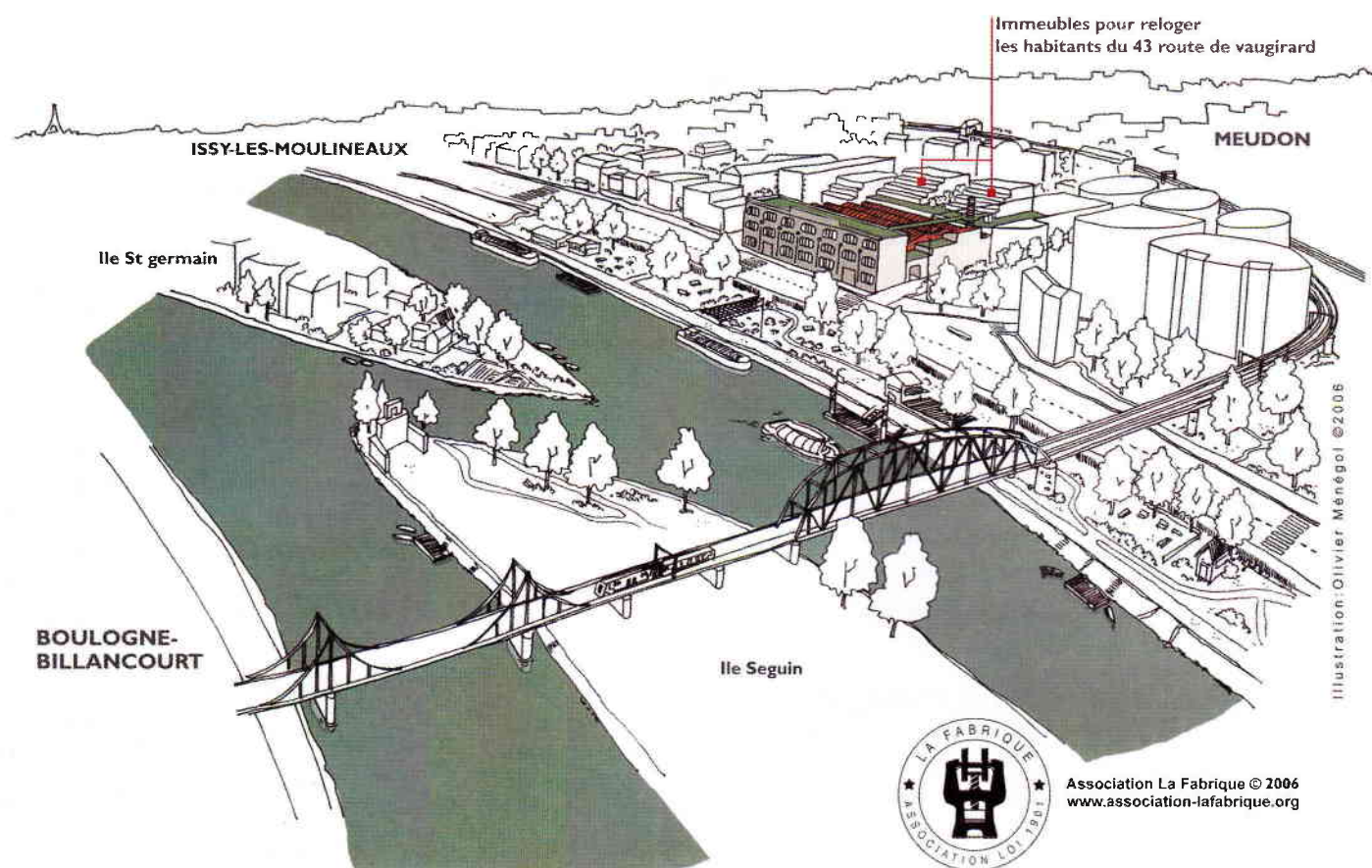
- Un pôle de la mémoire industrielle et technique du Val de Seine et des Hauts-de-Seine pour expertiser, analyser et répertorier le patrimoine industriel des Hauts-de-Seine.

- Un outil d'insertion sociale et professionnelle

A l'image de « l'Usine » à Saint-Denis, l'ensemble du site serait géré dans le cadre d'emplois d'insertion, préparant aux métiers recherchés dans l'ensemble du Val-de-Seine et offrant des services aux entreprises et partenaires locaux.

Un projet respectant une logique de développement durable

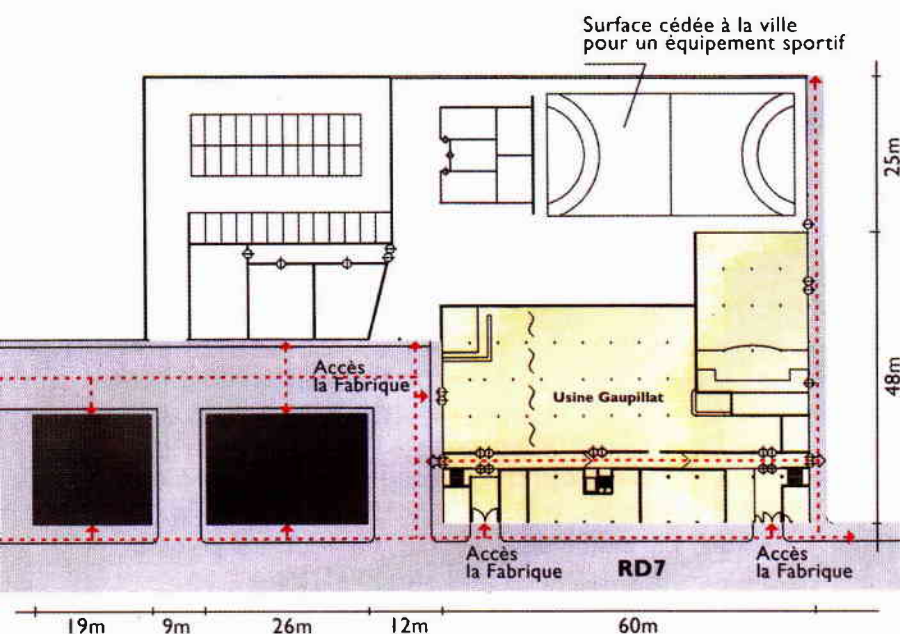
Le projet de requalification de cette usine s'inscrit dans une démarche résolument HQE (haute qualité environnementale), qui semble devenir enfin un label phare pour l'architecture de demain. L'objectif principal est d'avoir un impact minimal sur l'environnement, dans une perspective de développement durable qui se traduit par des mesures concrètes : économies d'énergie et d'eau (récupération de l'eau de pluie), installations de panneaux solaires et de pompes à chaleur en énergie d'appoint, réduction des bruits, des pollutions, des poussières et salissures, recyclage de matériaux, ...



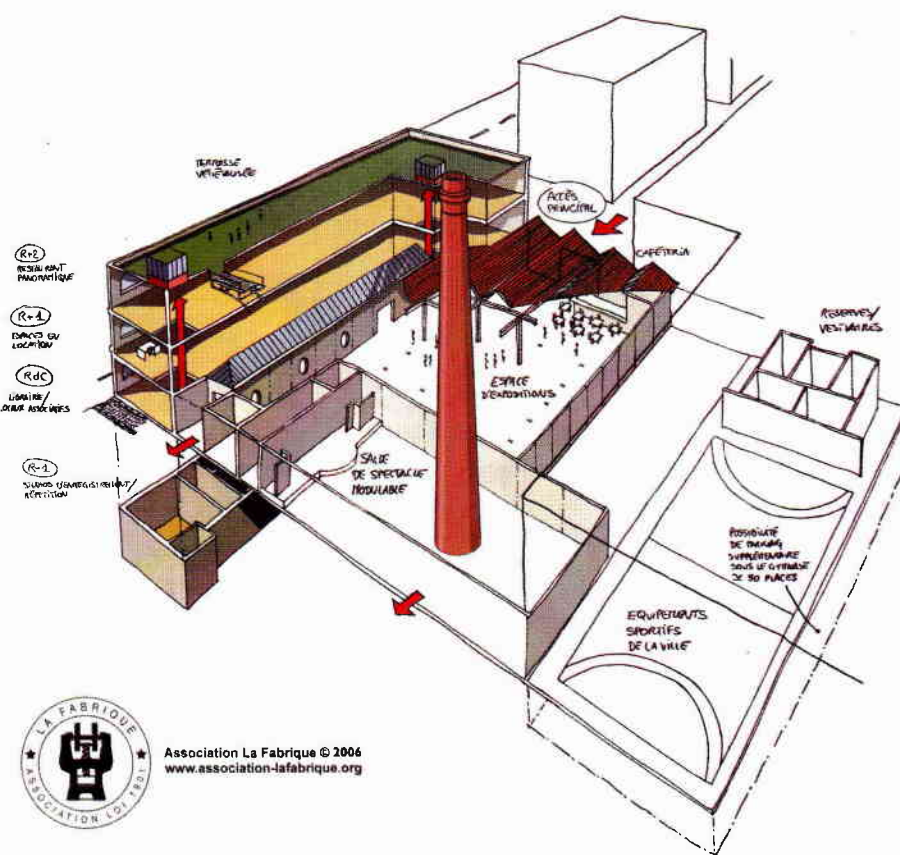
« La Fabrique » dans le site de Meudon-sur-Seine (Association la Fabrique)



« La Fabrique » : façade extérieure sur la route de Vaugirard (Association La Fabrique)



« La Fabrique » : plan-masse (Association La Fabrique)



« La Fabrique » : plan éclaté (Association La Fabrique)

Un but : développer l'attractivité économique de Meudon

« La Fabrique » participerait au développement économique du bassin d'emploi par l'intégration d'un espace dédié à l'événementiel. En effet, cet espace serait susceptible d'accueillir des manifestations organisées par de nombreuses entreprises. Ce lieu se prête parfaitement à cette fonction par sa configuration qui permet d'accueillir près de 600 personnes – offre aussi rare que recherchée en région parisienne – ainsi que par les nombreuses possibilités d'accès, notamment par les transports en commun.

« La Fabrique » accueillerait deux restaurants développant deux niveaux de gamme : un concept bar-brasserie, un restaurant panoramique, afin de répondre aux besoins du quartier et des salariés des entreprises avoisinantes

Les activités à fort potentiel d'emplois développées au sein de la Fabrique devraient créer également une animation par elles-mêmes, à la différence de bureaux ou services fermés le week-end et en soirée.

Conclusion : un lieu de vie collective pour Meudon-sur-Seine

La nature même des activités : restauration, réunions associatives, rencontres culturelles (expositions, concerts,...) devrait recréer les liens sociaux qui existaient dans ce « Bas-Meudon » du temps des petites fabriques, des guinguettes des bords de l'eau, du funiculaire et des bateaux amenant les parisiens en promenade dominicale.

Olivier MENEGOL
Antoine MONNET

Avis sur le projet de modification du Plan d'Occupation des Sols de Meudon concernant le quartier de Meudon-sur-Seine

Le quartier de Meudon-sur-Seine est la façade Nord de Meudon, au contact de la Seine sur 900 mètres et à l'interface entre ses deux communes voisines, Issy-les-Moulineaux à l'Est et Sèvres à l'Ouest. Le quartier occupe environ 12 hectares et se délimite à l'Est par la rue de Vaugirard, au Sud par la route des Gardes, à l'Ouest par la rue Henri Savignac et au Nord par la Seine. Le fleuve est en relation avec le quartier par ses berges et la voie de liaison routière RD 7 (route de Vaugirard) qui favorise le transit des véhicules de Villeneuve-la-Garenne à la porte d'Issy (boulevard périphérique).

La moitié environ de Meudon-sur-Seine a déjà fait l'objet d'une modification du Plan d'occupation des sols (P.O.S.) de 1995 en l'année 2001 et sa rénovation totale avec la construction de 50 000 m² de bureaux (HINES) et de 15 000 m² de logements (COGEDIM) est en cours. La moitié restante fait l'objet d'un nouveau projet de modification du P.O.S. de 1995.

Ce secteur ancien présente la particularité d'être un petit village blotti au creux d'une anse formée par la colline de Meudon et donnant sur la Seine. La rénovation de ce secteur s'étend de la ruelle aux bœufs jusqu'à la rue de Vaugirard.

Le parti pris affiché dans le projet de modification du P.O.S. est le maintien d'un caractère villageois avec des bâtiments structurés autour de cours intérieures. Le bâti est modernisé et le désenclavement vers le centre de Meudon et Bellevue est envisagé. Néanmoins, sur le plan urbanistique, il est incohérent que la principale voie de circulation du quartier, la route de Vaugirard ou RD 7 et les berges de la Seine, soit 30 % du secteur ne soient pas été pris en compte dans ce projet. Cette absence est préjudiciable à une rénovation du quartier au profit des habitants actuels et futurs comme le demandent les lois SRU et Urbanisme et Habitat. Comment répondre aux préoccupations à venir des futurs habitants et travailleurs soumis au stress quotidien du passage de 60 à 80 000 véhicules par jour ? Comment aussi répondre aux besoins d'espaces verts et de promenades en bords de Seine, si le projet n'intègre pas les berges ! Comment rendre la Seine aux Meudonnais et ouvrir le quartier sur le fleuve !

Bien que le diagnostic de l'existant et les différents projets aient fait l'objet de nombreuses études, nous regrettons qu'il en découle un urbanisme de style « patch-work ». Alors que les règles d'urbanisme devraient définir le projet architectural, c'est l'inverse qui est proposé. Les surfaces prises en compte pour les différents secteurs de plan masse sont minimales par rapport à une vision urbanistique d'ensemble. Par ailleurs, comme pour les terrains ex-Renault, le choix d'une densification relativement modérée et des hauteurs de bâtiments atteignant 55 m NGF soit celles des bâtiments HINES ou COGEDIM actuellement achevés ne sont pas un gage de qualité environnementale. En effet, la population résidente ou journalière du quartier va très fortement augmenter avec l'arrivée des 3000 emplois de bureaux et des 800 nouveaux habitants dans les différents programmes immobiliers.

Bâtis

Logements

215 logements nouveaux seraient construits ; 73 serviront à reloger les habitants de la maison des Bords de Seine. Dans l'exposé des modifications introduites dans le POS, le plus grand flou règne quant à la définition exacte des hauteurs des bâtiments et des surfaces à construire. On peut lire « moins élevée que sur Meudon Campus... ». Or, sur l'ex-usine GAUPILLAT et les bâtiments nouveaux construits derrière l'usine et devant les immeubles des Trois Rivières, on trouve des hauteurs de 55 m NGF soit en moyenne celle de Meudon Campus. Ces hauteurs sont trop élevées et vont densifier une zone jusqu'ici aérée. Par ailleurs, la densification des constructions sur le côté pair de la route des Gardes doit être abordée avec la plus grande prudence en raison des carrières sous-jacentes sources de danger. Cette densification ne facilitera pas la fluidité d'une circulation déjà difficile sur la route des Gardes.

Quelques immeubles remarquables situés en bord de la route de Vaugirard doivent être préservés tels les ateliers d'artistes à l'angle de rue Hélène Loiret et de la route de Vaugirard. La maison des Bords de Seine ne peut être conservée mais ses habitants doivent être relogés dans le quartier. Le réaménagement de l'usine GAUPILLAT doit être repensé car l'élimination de tous les sheds limite les possibilités d'installer des équipements collectifs sportifs (gymnase), culturels (salle de réunions, de spectacle, ateliers d'artiste,...) et commerciaux (restaurants,...). La réhabilitation de cette usine, au moins en grande partie, permettrait de sauvegarder un patrimoine industriel intéressant et pourrait servir de lieu de transition entre les deux quartiers de Meudon-sur-Seine.

Bureaux

Alors qu'il existe de nombreux bureaux inoccupés dans l'agglomération parisienne, la construction de bureaux à l'entrée Est de Meudon-sur-Seine venant s'ajouter à ceux de Meudon Campus et à ceux du carrefour de la Ferme qui ne sont pas tous occupés, semble peu opportune. En revanche, ces locaux pourraient, par exemple, fournir des espaces pour les entreprises en création, des immeubles pour les « Jeunes pousses » de Recherche et Développement ou les pépinières d'entreprise.

Commerces

Développer le commerce local et de première nécessité est vital pour le quartier. Néanmoins, la proximité d'un très gros centre commercial distant d'un arrêt de tramway est un gros handicap pour l'installation de tous types de commerces. En conséquence, il est nécessaire qu'une politique de soutien municipal soit mise en œuvre pour faire venir un boulanger, un épicier, une petite supérette, maintenir les cafés et restaurants,....

Services de proximité

La présence de petites entreprises et d'artisans fournisseurs de services de proximité est un facteur important de la qualité de la vie des habitants. Or ces entreprises disparaissent rapidement à Meudon. Il importe, à l'occasion de la rénovation de Meudon-sur-Seine, de prévoir des espaces et locaux adaptés pour les accueillir.

Voies de circulation

nouvelle voie de Meudon Campus ou rue de la verrerie

Le débouché de la nouvelle voie passant entre l'ex-usine GAUPILLAT et un bâtiment des HLM des Trois Rivières est mal défini. Comment cette nouvelle voie franchit-elle la ruelle aux bœufs ? Son aménagement élimine-t-il les terrains de jeux des enfants du quartier ? Son débouché sur la RD 7 doit être cohérent avec l'aménagement global de cette voie.

rue Hélène Loiret

Son débouché au niveau de la route de Vaugirard manque de précision. Sa liaison avec la route des Gardes semble avoir été abandonnée.

promenades et voies piétonnes

Une voie piétonne au tracé imprécis est annoncée dans le cœur du village, une portion pourrait rejoindre la route des Gardes en traversant la voie du T2 et le terrain du CNRS. Cette réalisation suppose l'accord préalable de la R.A.T.P. et du C.N.R.S. ; cet accord a-t-il été obtenu ? Le cheminement piéton envisagé le long du tramway T 2 ne figure pas sur les plans.

ruelle aux Bœufs

Cette ruelle caractéristique est emblématique du quartier. Il importe de la préserver : elle a longtemps été la seule voie d'accès rapide au centre de Meudon. Son caractère ancien, son pavement, ses murs de bordure en moellons, sa passerelle du XIX^{ème} siècle doivent être conservés. Il serait dommageable de bétonner ou bitumer cette

voie. Une remise en place des pavés rustiques et un nettoyage des murs permettraient de maintenir ce paysage « suranné » et évocateur du passé. A juste titre, les habitants actuels sont attachés à leur ruelle.

Stationnements

Les emplacements prévus derrière les aménagements sportifs couverts dans l'ex-usine Gaupillat et les 110 places en souterrain sur les ex-terrains Midas seraient très insuffisants pour remplacer les parkings actuels sur les berges de la Seine et pour les logements supplémentaires. Les besoins de stationnement sur ce quartier peuvent dépendre de l'aménagement de la R.D.7 et des berges. L'ouverture de la nouvelle rue de la verrerie éliminera aussi des stationnements des OPHLM. La densification et la rénovation du bâti doivent s'accompagner de la création de stationnements suffisants.

Espaces verts

jardin public : il serait souhaitable qu'un sentier piétonnier puisse joindre les différents espaces verts, celui prévu dans ledit projet mais aussi celui de Meudon Campus et ceux des berges.

bords de Seine : il est dommage que ces espaces à reconquérir n'apparaissent pas dans ce projet. Cela ne peut que nuire à la cohérence et à la qualité du projet. Par ailleurs, il faudrait que les accès aux berges ne soient pas dus à la multiplication des feux, car les arrêts sont polluants et les démarrages bruyants, mais à des ronds points ou des passerelles venant de Meudon Campus ou du quartier rénové.

Equipements collectifs

S'il est prévu un accueil des tout petits (crèche), des adultes (sports et clubs) et des personnes du troisième âge (clubs) rien n'est prévu pour les enfants d'âge scolaire. En comptant Meudon Campus, c'est 350 logements nouveaux et la possibilité d'avoir près de 200 enfants à scolariser. Où iront-ils puisque l'école Pierre Brossolette ne peut les accueillir ? Par ailleurs, il n'y a pas de terrains de jeux prévus pour les jeunes du quartier, ceux situés devant les immeubles des Trois Rivières disparaissant largement du fait du passage de la route venant de Meudon Campus.

Marge de recul

La suppression de la marge de recul de 10 mètres en regard du domaine de la SNCF empêcherait toute possibilité de créer le tramway transverse devant relier Meudon-sur-Seine à Boulogne.

En conclusion, le Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon est favorable à une rénovation du quartier ancien de Meudon-sur-Seine qui lui conserverait son caractère villageois. Il constate que le projet présenté répond mal à cette ambition affichée. En particulier, il déplore :

- l'absence de prise en compte de la RD 7, voie de circulation principale du quartier,
- l'absence de prise en compte des berges de la Seine,
- le manque d'équipements scolaires pour les enfants et l'insuffisance de terrains de jeux pour les jeunes,
- le nombre insuffisant de places de stationnement,
- les hauteurs trop élevées du bâti futur,
- la densification des bureaux.

Cet avis a été approuvé par le Conseil d'administration du Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon lors de sa séance du 18 octobre 2005.

Avis sur l'aménagement de la route départementale 7 et les principes d'aménagement paysager des berges de Seine

Présentation

Un projet d'aménagement de la route départementale 7 (RD 7) et les principes d'aménagement des berges de Seine entre le pont de Sèvres et le boulevard périphérique ont été présentés en réunion publique le lundi 14 novembre 2005 au Palais des Congrès d'Issy-les-Moulineaux à l'occasion de l'ouverture de la concertation préalable des habitants du Val de Seine. Cette réunion publique a été présidée par Madame Odile FOURCADE, vice présidente du Conseil général des Hauts-de-Seine, chargée de l'environnement, et par Monsieur Patrick DEVEDJIAN, vice président chargé des déplacements dans le département, accompagnés des maires des trois villes de Sèvres, Meudon et Issy-les-Moulineaux, Messieurs François KOSCIUSKO-MORIZET, Hervé MARSEILLE et André SANTINI. Elle a permis au cours d'un large échange avec les habitants de mettre en évidence les grandes insuffisances du projet.

Une justification peu convaincante

Ce projet prévoit d'élargir à 4 voies (2x2) la RD 7 de Sèvres à Paris et d'aménager conjointement les berges de Seine en promenade paysagère. Le doublement de la RD 7 serait « justifié » par le besoin d'écarter le surplus de flux routier journalier (diminution des bouchons) et d'assurer une continuité entre la partie Nord de cette route et son débouché sur Paris.

Une information insuffisante et peu fiable

Le projet tel qu'il a été présenté oralement et dans les documents écrits ou les tableaux affichés manque de précision et de clarté. L'évaluation du trafic routier présent et à venir ne figure dans aucun document. Son incidence en fonction des différents tronçons de route, avant le pont de Sèvres, entre Sèvres et Meudon et ainsi de suite n'est pas indiquée. Le tracé de la route et des berges, leur emprise au sol, leur profil en long et en travers, les différents ouvrages et aménagements des carrefours font défaut. Les études d'impact sur l'environnement et sur la santé des habitants (nuisances sonores, pollutions atmosphériques) sont aussi absentes de même que la présentation de solutions alternatives au projet (variantes). Aucun bilan des avantages et des inconvénients du projet n'a été présenté.

Le Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon constate que le projet actuel reprend dans ses grandes lignes celui présenté en 2001 et rejeté par les associations. Cette version 2005 a été présentée en septembre 2004 aux associations de protection du cadre de vie qui l'ont fortement critiquée. C'est pourquoi le Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon, pour motiver son avis, a été contraint d'utiliser notamment des données issues du rapport de la concertation publique sur l'aménagement de la RD 7 présenté en mars 2001.

Une absence de prospectives

Actuellement, 10 millions de véhicules circulent annuellement en moyenne sur les trois communes d'Issy-les-Moulineaux, Meudon et Sèvres. Ce flux est le plus important entre les ponts de Suresnes et de Sèvres mais aussi sur le tronçon allant de la place de la résistance à Issy-les-Moulineaux au boulevard périphérique. La RD 7 accueille une partie du trafic de l'A 13, de la RD 910, de la N118 et de la N10 et enfin de la RD 1. Ce trafic qui représente le tiers de la voie express N118 est intolérable en milieu urbain dans les conditions actuelles. Il sera encore plus intolérable lorsque le flux prévu atteindra 15 millions de véhicules en 2015 sur les trois communes considérées.

Une politique inacceptable

Décider d'élargir la RD 7 au moment où le Conseil Général des Hauts-de-Seine demande des crédits à la Région pour une étude visant à réduire les dimensions de la route départementale 1 (RD 1) en rive droite est choquant pour les habitants de la rive gauche. La RD 7 ne pourra qu'hériter des flux de la RD 1 rétrécie. Le rôle d'« aspirateur à voitures » de la RD 7 serait ainsi confirmé.

Favoriser les déplacements collectifs en milieu urbain dense

En rive gauche de Seine, les besoins de déplacements journaliers sont en grande partie couverts par le tramway T 2 qui accueille depuis le doublement récent de ses rames plus de 15 millions de passagers par an. Le T 2 a permis d'améliorer considérablement les déplacements sur l'axe Seine. Pourquoi alors doubler les capacités de la RD 7 et développer le transport individuel dont le bilan énergétique et environnemental est particulièrement défavorable ? En revanche, mettre rapidement un transport collectif transverse amenant les passagers de la rive gauche vers la rive droite et vers Paris aurait un impact très positif sur les déplacements individuels.

Une cohérence départementale à rechercher

Au moment où le département étudie la mise en place d'un plan climatique local et applique dans ses services une politique de développement durable et de bonne gouvernance, il apparaît contradictoire de stimuler l'accroissement de l'ensemble des paramètres impliqués dans la dégradation du climat en augmentant fortement la circulation automobile sur la rive gauche.

Une absence de prise en considération des paramètres environnementaux

a) Le bruit

Le bruit induit par le trafic routier sur la RD 7 a été mesuré par les services du Conseil Général en 2000 sur tout le parcours de Sèvres au boulevard périphérique. En bord de route sur le trottoir, le bruit est partout supérieur à 75 dB(A) en journée et à 65 dB(A) la nuit. Ces niveaux de bruit dépassent ceux recommandés par la loi sur l'Air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996. Selon le rapport 2001 du Préfet des Hauts-de-Seine, l'augmentation du bruit en fonction du trafic routier prévisible sera de 3 à 5 dB(A) sur Sèvres, de 3 à 7 dB(A) sur Meudon et Issy-les-Moulineaux. Une augmentation de 3 dB(A) (échelle logarithmique) signifie que le niveau de bruit est multiplié par 2. L'incidence du bruit sur la santé n'est plus à démontrer : 11 % des accidents du travail, 20 % des arrêts de travail ainsi que 20 % des internements psychiatriques, lui sont imputables. Le département des Hauts-de-Seine a des résultats défavorables en matière de bruits : un habitant sur dix est soumis à des niveaux sonores dépassant les normes. Il est rappelé que 50 % des plaintes enregistrées par la justice ou la police sont liées à des bruits de voisinage ou routiers excessifs. Les Français et plus particulièrement les Franciliens sont très sensibles aux nuisances sonores.

a) La pollution atmosphérique

L'impact sur l'homme et l'environnement de la pollution atmosphérique due aux gaz émis par les véhicules est largement sous estimée car les nuisances engendrées sont diffuses et leurs actions, sauf en cas d'asthmes ou de maladies respiratoires graves, lentes à se manifester. Les controverses sur la modification anthropique du climat obscurcissent le débat. Néanmoins, si la pollution d'origine industrielle tend à régresser, la pollution due aux transports est en constante augmentation (Ministère de l'écologie et de l'environnement durable, rapport sur l'air 2004). Toutes les données actuelles montrent que la pollution engendrée par le trafic routier en milieu urbain a un coût et un impact santé très supérieurs à ceux résultant des accidents de la route (Agence de l'environnement et de la maîtrise d'énergie, en 2000 sur toute la France, 18 000 morts prématurées, 20 millions de jours d'arrêt de travail, 20 milliards de francs). Un capteur de toutes les pollutions gazeuses est installé à Issy-les-Moulineaux en bord de RD 7 ; les concentrations, publiées en 2001 dans le rapport préfectoral, dépassent largement les seuils d'alerte dès que la vitesse du vent est faible (0,4m/s). La pollution atmosphérique ne frappe pas uniquement les riverains des routes mais aussi l'ensemble des habitants des villes denses (8 000 à 15 000 habitants/km²) car elle diffuse de part et d'autre des routes sur des distances importantes. Ainsi, dans le cas d'un élargissement de la RD 7 c'est environ 200 000 habitants qui souffriront d'une pollution en forte augmentation. Deux villes culminent au niveau pollution atmosphérique liée au déplacement routier, Boulogne-Billancourt et Issy-les-Moulineaux mais les villes voisines de Meudon et Sèvres qui reçoivent aussi la circulation de la N118 sont elles aussi soumises à des taux élevés de pollution.

b) Le goulot d'étranglement

Deux points noirs, freins à l'écoulement du trafic routier, subsisteront après un éventuel aménagement à 4 voies de la RD 7. Ce sont la place de la Résistance à Issy-les-Moulineaux (nœud de 8 routes) et l'arrivée sur Paris au quai d'Issy où les boulevards des maréchaux et le boulevard périphérique ne seront pas élargis. Ainsi, deux éléments

physiques difficilement surmontables notamment l'entrée dans Paris militent pour une maîtrise de la circulation dans le Val de Seine.

Ainsi, nous ne pouvons accepter que les conditions de vie le long de la RD 7 actuellement déjà difficiles en raison des niveaux de bruit et de pollution existants et prouvés soient encore dégradées par un doublement de la voie. D'éventuels murs anti-bruit sont des palliatifs inefficaces qui rejettent le bruit sur le voisinage tandis que les revêtements de chaussée contiennent des additifs toxiques (débris de pneus) et ont une durée de vie limitée par forte circulation.

Une occasion à gagner

Le projet d'aménagement des berges est présenté comme particulièrement intéressant tant sur le plan paysager que sur celui de l'accessibilité des promeneurs. Néanmoins, rien dans le projet à forte dominante routière (en gras dans les brochures) présenté à la concertation préalable ne permet dans les faits de savoir si cet aménagement sera conforme aux déclarations.

Une suite d'affirmations sans preuves.

Les largeurs de berges restantes ne sont pas données, les tracés des voies piétonnes et cyclistes ne sont pas précisés. En particulier, la jeune femme roulant un landau avec un bébé pourra-t-elle s'y promener sans mettre en danger la santé de son enfant ? La grand-mère pourra-t-elle y promener ses petits enfants et les promeneurs y évoluer sans protection auditive ? Les travailleurs nouveaux des entreprises bordant la Seine doivent pouvoir aller se détendre sur les berges sans être perturbés par les bruits, les gaz d'échappement et un défilé intense de véhicules. C'est à ces types de cas qui ne sont pas limités qu'un tel aménagement doit répondre afin de « rendre la Seine aux habitants ». L'accès aux berges de Seine des riverains et des habitants du Val de Seine, tel que le souhaite le président du Conseil général, doit faire l'objet de soins attentifs. Les croquis présentés sont imprécis et induisent une réelle confusion. Les aménagements suggérés semblent avoir un objectif purement visuel pour les automobilistes de passage et ne répondent pas aux besoins de promenade et de cheminement des riverains. Ces aménagements seront difficilement accessibles, pollués et infréquentables.

Conclusions

Nos regrets

L'information de la population n'a pas été convenable. Une seule réunion publique concernant les trois villes a été organisée le 14 novembre 2005. Le projet d'aménagement des berges et de la route manque à tous les niveaux de précisions (tracés, emprises au sol, côtes, données de trafic routier actuel et prévisible). Ces informations auraient dû être données lors de la concertation préalable. Enfin, la période de concertation a été trop courte (3 semaines) ce qui renforce le doute sur la qualité du projet et le désir d'écouter les citoyens.

Nos souhaits

Un bilan présentant les avantages et les inconvénients du projet doit être fourni aux habitants du Val de Seine. Des variantes d'aménagement sont aussi indispensables, d'autant que des aménagements routiers à Nantes et en Seine Saint Denis ont montré qu'une « deux fois une voie » bien aménagée écoule un trafic identique à celle d'une « deux fois deux voies » classique. Les études d'impact du bruit et de la pollution atmosphérique sur l'environnement et sur la santé sont indispensables. Ces études doivent intégrer les nouvelles vues du Conseil général sur la réduction des dimensions de la RD 1 et intégrer les perspectives de volume de trafic sur la décennie à venir.

Les berges doivent être élargies au maximum afin d'accroître les espaces verts permettant d'accueillir un maximum d'habitants des Hauts-de-Seine et de Paris sur une promenade piétonnière clairement séparée de la piste cyclable. Le départ des Usines Renault et la libération des berges fournissent à Sèvres et à Meudon l'occasion de réaliser un aménagement de qualité.

La volonté de bonne gouvernance et le désir du Président du Conseil général des Hauts-de-Seine d'aller vers un développement durable (plan climat, recherche d'énergies propres, protection de la santé des habitants et de leur environnement, préservation de la biodiversité) doivent permettre de trouver des solutions protégeant les habitants du Val de Seine.

Le Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon demande au Conseil général des Hauts-de-Seine de préparer un projet d'ensemble d'aménagement de la route départementale 7 et des berges de la Seine qui permettrait de concilier véritablement une fluidification de la circulation automobile avec une réduction des nuisances, une bonne accessibilité des berges et une réelle mise en valeur de celles-ci au profit des habitants.

Nos appréciations

Le Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon dénonce la qualité des informations fournies le 14 novembre lors de la présentation du projet par le Conseil Général des Hauts-de-Seine. Avec les données en sa possession, le Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon estime que le projet actuel ne répond pas aux objectifs qu'il souhaite et en conséquence émet un avis défavorable.

Ce texte a été approuvé par le Conseil d'administration du Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon lors de sa séance du 29 novembre 2005.

NOUVELLES BRÈVES

Le livre blanc 2005 de l'Environnement des Hauts-de-Seine

Edité par « Environnement 92 », fédération regroupant 70 associations parmi lesquelles notre Comité, cette publication est un document de 194 pages, très clair, agréable à parcourir, illustré d'une trentaine de figures en couleur. L'un de nos administrateurs, Michel COLCHEN, secrétaire général adjoint d'Environnement 92, a joué un rôle primordial dans sa réalisation et sa parution avant la fin de l'année 2005. Il a en effet assumé la coordination d'une équipe de bénévoles de formations diverses, de toutes sensibilités politiques et de toutes catégories sociales dont il fallait écouter les points de vue, dans le respect mutuel de leurs divergences, sans jamais se départir du grand principe mondialement reconnu en matière d'environnement « penser globalement, agir localement ».

Le document qui s'adresse aux élus, aux décideurs, aux responsables des associations concernées doit leur permettre de puiser des informations et des propositions sur les problèmes environnementaux auxquels ils sont appelés à réfléchir. Dans ce but, le livre blanc regroupe douze thèmes traités, chacun, par un ou plusieurs auteurs. Six d'entre eux se placent sous le

vocabulaire « **Cadre de vie** » pris au sens large, tandis que quatre autres : la pollution de l'air, le bruit, les hélicoptères en région parisienne, le tri et l'incinération des déchets composent, sans prétendre être exhaustif, celui des « **Nuisances** ». Les deux premiers thèmes introductifs, intitulés « La nouvelle gouvernance en Ile-de-France » et « Le développement durable », apportent des informations générales sur les objectifs à poursuivre et sur les comportements à adopter, individuellement ou collectivement, face aux grands problèmes auxquels l'humanité est désormais confrontée dans la mesure où la durabilité de son état d'équilibre est reconnue pour être de sa propre responsabilité.

L'usager de ce document appréciera certainement la dizaine de pages signée de Michel COLCHEN, sous le titre « Résumé » placé directement après le sommaire ; il apporte une synthèse du travail réalisé sur chacun des thèmes et met ainsi en évidence les conclusions essentielles et leurs corollaires que sont les demandes expresses et les propositions dont se réclame, dans l'immédiat, Environnement 92.

Les conclusions cosignées par Michel COLCHEN et Olivier DELOURME, président d'Environnement 92 font le constat d'une évolution sensible de la fédération vers un stade de responsabilité civile, entre 1994, date du

premier livre blanc, et 2005. Il s'agit d'instaurer la gouvernance participative, d'obtenir les moyens de l'exercer, en particulier par la communication avec le public à travers les documents et les manifestations en provenance des institutions territoriales.

Ce sera au prochain livre blanc de nous dire jusqu'où il aura été possible de cheminer sur la feuille de route aujourd'hui proposée.

Les lecteurs du Bulletin peuvent se procurer ce livre blanc auprès de Michel COLCHEN, 10 avenue Galliéni à Meudon tél : 01 45 34 30 09 ou michel.colchen@wanadoo.fr.

Nouvel embellissement à Bellevue

Après l'aménagement du rond-point du Bassin et les améliorations des abords de la gare, respectivement rapportés dans les Bulletins n°92 et 93, la restauration récente de la place du Président WILSON mérite d'être soulignée.

En fait, la configuration du lieu est un peu particulière. Il s'agit en effet du belvédère rectangulaire constitué par la partie supérieure du tunnel qui permet le passage de l'extrémité nord de l'avenue du 11 novembre à la rue Basse de la Terrasse ; les rampes qui lui donnent accès en sont indissociables.

Longtemps négligé, cet ensemble vient d'être l'objet de travaux importants qui ont duré plusieurs mois. L'infrastructure de la place proprement dite, c'est-à-dire le tunnel, a été consolidée, la chaussée allant du premier croisement avec la rue Marcel Allégot jusqu'au second croisement par l'intermédiaire de la rue Basse de la Terrasse formant équerre, a été complètement refaite et le stationnement y est clairement délimité. L'éclairage fait de lampadaires de métal, de style réverbère, s'harmonise avec les divers immeubles du voisinage. Le sol des rampes latérales fait d'abords de pavés, puis d'un agglomérat de caillibottis, remplace très avantageusement la terre battue et les mauvaises herbes. Les anciens talus plus ou moins en friche ont été remodelés et plantés d'une végétation mêlée, arbustive et herbacée ; ils sont limités par des murets de pierre formant banquette. Quatre jeunes arbres, de chaque côté succèdent au talus lorsqu'on approche du belvédère, et des espaliers sont destinés à masquer les parties des murs en pierre, séparatifs des propriétés voisines. La place proprement dite est occupée en son centre par un parterre rectangulaire, lui aussi planté d'une végétation mêlée, probablement provisoire. Les garde-corps qui s'imposent, tant au surplomb de la rue Basse de la Terrasse qu'à celui de la chaussée passant dans le tunnel, sont des ferronneries d'un style dépouillé, peintes en bleu foncé.

Quatre bancs s'offrent au promeneur venu contempler le panorama ; ils lui permettent de se reposer et - pourquoi pas - de méditer en ce lieu privilégié où la mémoire tente de faire revivre le passé à partir de rares vestiges, tandis que, face à l'île Séguin, momentanément déstructurée, l'imagination invite à construire l'avenir de celle-ci.

Au rythme où vont les choses sur ce qui fut longtemps l'« île Renault », on peut craindre que menacée par le développement des arbres de la colline de Brimborion, la vue de l'aménagement futur soit confisquée, au regard du promeneur, en dépit de ce belvédère exceptionnel qu'avait tant apprécié Madame de POMPADOUR. Mais ceci est une autre histoire... Elle rejoint celle de la « Belle Vue » jadis offerte au Grand Dauphin depuis la terrasse des Marronniers (cf Lucien GRINDA, Bulletins n°116 et 117) et qui n'a pu être que très partiellement réhabilitée malgré les travaux considérables que la Direction régionale des Affaires Culturelles d'Ile-de-France a fait réaliser à l'Est de la Grande Terrasse, voici quelques années.

« Découvrir Meudon » : bienvenue à la seconde édition

Nos lecteurs ont pu lire dans le numéro 90 du Bulletin daté de 1996 tout le bien que nous avait alors inspirée la première édition du petit livre de Catherine DESSUS « *Découvrir Meudon* », le sympathique compagnon de nos promenades dans notre ville. Il a connu tout le succès qu'il méritait et son premier tirage n'a pas tardé à être épuisé. Une nouvelle édition avec, bien entendu, une mise à jour est maintenant disponible et l'on ne peut que s'en réjouir et féliciter l'auteur pour ses talents de pédagogue qui rendent le livre attractif et instructif à tous les âges.

La seule réserve que nous avons faite à la première édition concernait l'insuffisance de contraste entre certains caractères en couleur et la teinte de fond ; aujourd'hui cette défaillance technique a totalement disparu et nous conseillons à tous d'acquérir ce précieux livre de poche avant épuisement de l'édition 2005.

On peut se procurer l'ouvrage au prix de 15€ auprès de l'auteur, 17ter rue du Val à Meudon, auprès des librairies de Meudon et chez Form's.

Erratum

Dans les bulletins n°116-117, en page 35 lignes 5 et 6, lire incendie du **Château neuf** en 1871 à la place de incendie du **Château vieux** en 1871.

Paulette GAYRAL



Photo-montage du projet de réhabilitation « La Fabrique » de l'usine GAUPILLAT à Meudon-sur-Seine
(Association La Fabrique)

Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon. Siège social : 6, avenue Le Corbeiller, 92190 Meudon

Prix : 3 euros