Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon

Bulletin n° 125 **Septembre 2009**

Du Bas Meudon à Meudon-sur-Seine

Créer et rénover en sauvegardant le site

Sommaire :

Éditorial
Introduction
1 - L'évolution des activités industrielles et artisanales
2 - Urbanisme et architecture, innover et sauvegarder
3 - Transport et circulation
4 - L'aménagement des berges de la Seine
Conclusions

Prix : 5 €

DU BAS-MEUDON À MEUDON-SUR-SEINE

Créer et rénover en sauvegardant le site

Éditorial

Après une interruption de quelques mois, l'édition de notre bulletin reprend avec ce n° 125 : « Du Bas Meudon à Meudon-sur-Seine ».

Depuis la création du Comité en 1965, 124 bulletins ont été publiés traitant essentiellement de sujets de fonds présentés dans des articles signés par des auteurs avertis, dont la plupart constituent des articles de référence. L'actualité du moment était présentée dans des « Nouvelles brèves » en fin de numéro. Ceci a été le résultat d'un travail remarquable effectué par Paulette GAYRAL, rédactrice en chef du bulletin depuis plus de vingt ans, personnalité dont la compétence et la qualité reconnues ont été appréciées unanimement par nos lecteurs. En cela, elle était secondée par un comité de lecture actif et par Gérard ADER qui présida notre Comité pendant plusieurs années. Ce dernier a réalisé la mise en page des bulletins, travail minutieux qui demande beaucoup d'attention et de patience... Ainsi nous leur devons beaucoup, c'est pourquoi je profite de cet éditorial pour les remercier chaleureusement en espérant que nous pourrons encore bénéficier de leur expérience.

Ce n° 125, « Du Bas Meudon à Meudon-sur-Seine », inaugure une nouvelle formule, de parution moins fréquente qu'auparavant, qui sera caractérisée par des articles se rapportant à des sujets d'actualité concernant la protection et la restauration des sites historiques et naturels, mais portant aussi sur la rénovation et l'aménagement de certains quartiers de notre ville.

Sous l'impulsion de M. Hervé MARSEILLE, maire de Meudon, des travaux de rénovation et d'aménagement sont ou vont être prochainement entrepris concernant : Meudon sur Seine, la colline Rodin, la place de la gare à Val Fleury, la création d'un espace culturel et de loisir à Meudon la Forêt.

Ces aménagements sont précédés de rencontres avec les architectes et les concepteurs, dans le cadre de « conseils consultatifs » qui réunissent, outre les personnes précitées, des représentants de la municipalité et de plusieurs associations dont notre Comité. Ces projets nous concernent tous, c'est pourquoi nous leur consacrerons plusieurs bulletins.

Les questions d'actualité et la vie de notre Comité qui faisaient auparavant l'objet de « Nouvelles brèves », sont maintenant présentées dans des « lettres d'information » trimestrielles complétées, pour nos adhérents internautes, par des articles illustrés sur notre site : www.sauvegardesitemeudon.com

Madame, Monsieur, chers adhérents, nous espérons que cette formule nouvelle saura répondre à vos souhaits... Quoiqu'il en soit, compte tenu notamment des projets de rénovation en cours dans notre ville, vos avis seront toujours bien accueillis et contribueront à enrichir notre réflexion et à maintenir la qualité de nos bulletins.

Michel Colchen, président du CSSM

Introduction

Ce quartier de Meudon est situé dans un site exceptionnel qui a, tout au long de l'histoire, attiré l'attention des plus grands paysagistes. Le caractère de ce site et l'intérêt du quartier sont reconnus, tant par les associations de défense du patrimoine naturel, dont le CSSM, que par les autorités locales, voire même nationales. Ainsi en témoigne le rapport de M. Jean-Eudes Roullier remis à M. Michel Rocard, premier ministre, le 20 novembre 1990, (D. Soreau, 1991).

Vingt ans plus tard, sa rénovation, amorcée dans le secteur libéré des terrains Renault, se poursuit actuellement plus en amont entre la ruelle aux Bœufs et la rue de Vaugirard, en limite de la commune d'Issy-les-Moulineaux.

Le cadre naturel est celui de berges, situées ici sur la rive convexe d'un méandre de la Seine où la dynamique du fleuve fait que l'érosion y est relativement forte, par opposition à la rive concave où se déposent les alluvions. Ainsi, en rive gauche, l'espace entre le fleuve et l'escarpement des hauts de Seine est beaucoup plus étroit et n'excède pas 200 mètres.

Toutefois, depuis des centaines d'années, la main de l'homme s'est manifestée et les alluvions emportées par le fleuve ont été largement compensés par les dépôts venant des activités industrielles du Bas-Meudon.

Cependant, malgré ces contraintes naturelles, l'activité humaine s'y est développée et ce quartier de Meudon a une histoire qui a été évoquée par Marie-Thérèse Herlédan, Daniel Soreau et Henri Clouzeau dans notre bulletin (1990, n°73), articles récemment réunis dans une plaquette réalisée par l'association « Meudon-Val de Seine » et auxquels nous renvoyons les lecteurs.

Créer et rénover en sauvegardant le site

La transformation du « Bas-Meudon » en « Meudon-sur-Seine », amorcée au début des années 2000, a concerné tout d'abord la partie aval du site, entre la ruelle aux Bœufs et la commune de Sèvres.

Les bâtiments des usines Renault ont été remplacés par des bureaux et des logements dont l'ordonnance et l'architecture donnent à ce quartier de « Meudon Campus » un aspect moderne.

La rénovation de la partie amont du site comprise entre la ruelle aux Boeufs et la rue de Vaugirard, qui débute cette année, s'effectue dans un esprit très différent : il s'agit de démolir des immeubles ou des bâtiments vétustes, voire inhabités, et de reconstruire des locaux d'habitation et des commerces, répartis en 5 îlots différents dispersés au sein même de l'ancien quartier.

Ces aménagements s'inscrivent dans l'histoire du Bas-Meudon dans la mesure où ils ont été précédés par d'autres aménagements qui apparaissent aussi comme des adaptations successives des constructions humaines aux grandes tendances des époques concernées. Ainsi en est-il de l'urbanisme, de l'architecture, des activités économiques, de la circulation, des transports et des communications, des activités de loisir et de culture, de l'aménagement des berges.

1 - L'évolution des activités industrielles et artisanales

L'exploitation des roches du sous sol

La craie en carrières souterraines conduisant au « blanc de Meudon », les argiles plastiques pour la fabrication de tuiles, les calcaires du lutétien exploités dans la carrière du Roi située sous la colline de Brimborion et utilisés pour la construction de nombreux édifices et monuments de Paris, le gypse pour la fabrication du plâtre, les sables dits de Fontainebleau en verrerie et les meulières pour l'édification de nombreuses maisons, tout cela généra une intense activité artisanale dans les siècles passés.

De la verrerie aux cartes à puce et à la téléphonie mobile

La verrerie

Au début du XVIII^{ème} siècle, le Bas-Meudon était un simple « hameau de

pêcheurs » et de lavandières, et les hauteurs des bords de Seine étaient plantées de vignobles (M.-Th. Herlédan, 1990).

Les sables de Fontainebleau, qui affleurent au sommet de l'escarpement des Hauts-de-Seine, furent exploités pour la fabrication d'objets en verre dans un établissement dénommé « la Verrerie », qui fut transféré de Sèvres à Meudon au milieu du XVIII^{ème} Siècle par la marquise de Pompadour (M.-Th. Herlédan, 1990). Cette activité de caractère artisanal, dont sont conservés de très beaux témoins, verres, vases et carafes, exposés dans des vitrines au musée d'art et d'histoire de Meudon, a, par la présence de nombreux employés, dynamisé ce quartier à cette époque.

L'entreprise Gaupillat-Gévelot (1825, 1884, 1890-1997)

L'histoire de cette entreprise, relatée dans la revue : « L'archéologie industrielle en France » (n° 50, 2007) et dans notre Bulletin (Y. Fradin, 2005), est particulièrement intéressante dans la mesure où elle s'inscrit au Bas-Meudon pendant une longue période. Signalons, pour mémoire, qu'en 1884 E.V. Gaupillat et F. Gévelot créèrent la Société Française de munitions de chasse, de tir et de guerre, qui en 1890 devint la maison Marcel Gaupillat et Cie, société de fabrication d'amorces, de cartouches de chasse, de bouchons de grenade et de détonateurs..., entreprise qui ferma ses portes le 31 décembre 1997 (fig. 1).

Fig. 1 - L'entreprise Gaupillat : toiture en sheds et cheminée rouge (photo MC).

Le devenir des bâtiments de cette entreprise, notamment des ateliers à toiture en sheds, est actuellement l'objet de controverses que nous évoquons plus loin.

« Louis RENAULT dévoreur de terrains »

L'histoire industrielle du Bas-Meudon se poursuivit avec la venue des usines Renault.

Ce titre-choc d'un article écrit par Daniel Soreau et publié dans notre bulletin en 1991, traduit l'émotion ressentie par l'auteur devant le saccage du site lors de l'installation des hangars Renault au Bas-Meudon.

Installés en rive droite à Boulogne-Billancourt, les usines Renault vont s'étendre dans l'Île Seguin, puis en rive gauche au Bas-Meudon de juin 1925 à juin 1934 (fig. 2).

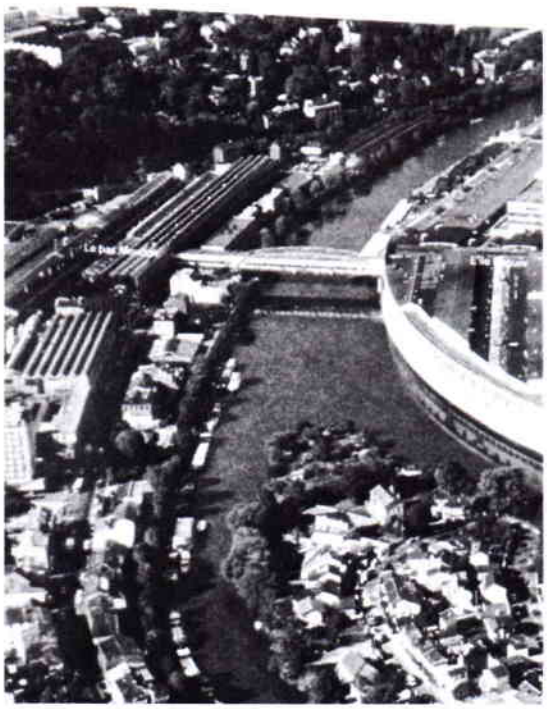

Fig. 2 - Les hangars Renault (in bull. Soc. des Amis de Meudon, n°195, 1992).

« Monstre irrésistible, Renault, tel le moloch, va défigurer, massacrer, avaler, digérer l'un des plus beaux paysages parisiens. Tout y passera, les arbres, les guinguettes, la Verrerie, une passerelle au-dessus du chemin de fer...» (D. Soreau, 1991).

Les entreprises nouvelles de Meudon Campus

La direction de la Régie Nationale des Usines Renault ayant décidé de transférer ce

site de production automobile ailleurs, l'activité cessa en 1992, mais les terrains Renault ne furent libérés qu'en 1998. Il fallut ensuite attendre encore plusieurs années pour que les bâtiments disparaissent et qu'une nouvelle histoire puisse commencer.

Après ce départ, le quartier entra dans la modernité au début des années 2000, en accueillant le siège social d'un fabricant de cartes à puce, GÉMALTO, et celui de SFR, une société de téléphonie mobile. Le quartier changea aussi de nom, de Bas-Meudon il devint Meudon-sur-Seine, appellation plus élégante et conforme à sa situation géographique proche de la Seine, la partie nord prenant le nom de Meudon Campus.

2 - Urbanisme et architecture : innover et sauvegarder

Après cette séquence industrielle, quel visage doit-on donner au site ? Lui redonner son aspect paysager d'antan ou créer un ensemble différent sans totalement le défigurer ? Il semble, comme on peut le constater sur place, que l'on ait cherché à la fois à reconstituer un paysage tout en tenant compte des contraintes actuelles de densification de l'habitat et de création d'activités.

Meudon Campus : une architecture nouvelle dans un urbanisme inversé

Terminé depuis peu, ce quartier de Meudon-sur-Seine (fig. 3) est composé de deux ensembles d'immeubles, bureaux en front de Seine et habitations en retrait, à proximité du tramway, le T2.

L'architecture des immeubles de bureaux (fig. 4), due aux architectes Pei et Macary, peut être qualifiée de moderne dans la mesure où la charpente est métallique et les murs sont en verre, et où la forme des bâtiments épouse des surfaces courbes d'un bel effet esthétique.

Fig. 3 - Le site de Meudon Campus. On reconnaît les immeubles de bureaux et, en arrière, les quatre immeubles d'habitation.

Fig. 4 - Immeuble de bureaux à Meudon Campus (photo MC et YT, 2009).

Ils sont séparés de la RD7 par des espaces verts plantés d'arbustes, et espacés les uns par rapport aux autres par des petites places agrémentées d'un pavage harmonieux où, sur l'une d'entre elles, trône une structure cylindrique en verre, légèrement inclinée (fig. 5), qui rappelle les cheminées des anciens paquebots transatlantiques ; il s'agirait d'un geste architectural ! Bref, on est très loin des hangars Renault, et nous sommes ici entrés dans la modernité, du moins dans celle de l'architecture de bureaux.

Fig. 5 - « ...il s'agirait d'un geste architectural... » (photo MC et YT, 2009).

L'architecture des immeubles d'habitation est plus classique, les quatre immeubles disposés perpendiculairement à la ligne du T2 (fig. 6) sont séparés par des petits squares végétalisés.

Fig. 6 - Immeubles d'habitation à Meudon Campus (photo MC, 2009).

Ils sont ainsi situés derrière les immeubles de bureaux, pour le plupart sans vue directe sur la Seine, si bien que les habitants ne peuvent apercevoir le fleuve qu'à travers les vitres des bureaux ; curieuse façon de les amener à la *rencontre du fleuve*, et par ailleurs pas très cohérent avec le souci manifesté dans un ouvrage récent du CG 92 où l'on peut lire : « *ouvrir la ville sur le fleuve, retrouver une liaison visuelle et physique entre la ville et le fleuve* » (in Schéma d'aménagement et de gestion durable de la Seine et de ses berges, Conseil Général, 2006, p.86).

Dans cette optique, il aurait été plus judicieux de disposer les immeubles d'habitation en front de Seine et les bureaux à proximité du T2, soit un dispositif inverse de celui réalisé.

Enfin, toujours dans ce même esprit, on aurait pu dévier le tracé actuel de la RD7 le long du T2, les berges de la Seine auraient ainsi retrouvé un aspect paysager plus naturel. Occasion perdue ? Ou, peut-être, une forte augmentation du trafic routier était-elle déjà dans l'esprit des aménageurs qui voulaient, par cette disposition des bâtiments, protéger les résidents des nuisances du trafic en les plaçant derrière une barre protectrice de constructions ?

Rénover en sauvegardant le site ?

C'est dans cet esprit que s'inscrit, semble-t-il, le projet de la municipalité concernant le reste de Meudon-sur-Seine, en amont de Meudon Campus. Il consiste à remplacer des immeubles vétustes, voire insalubres, par de nouvelles constructions plus conformes aux normes actuelles. Il ne s'agit pas, comme pour Meudon Campus, de faire table rase du passé, mais au contraire de conserver les témoins de ce quartier populaire, avec bistrots et commerces de proximité.

Cette entreprise est plus délicate que la précédente, dans la mesure où cette rénovation s'effectuera selon cinq îlots différents dispersés entre les immeubles anciens du quartier (fig. 7). Cette cohabitation de l'ancien et du moderne va sans doute être diversement acceptée par les habitants...

Fig. 7 - Plan d'ensemble de la situation des 5 îlots à reconstruire à Meudon-sur-Seine (doc. mairie de Meudon).

Fig. 8 - Avant-projet des nouveaux immeubles de l'îlot CNRS (doc. mairie de Meudon).

Quoiqu'il en soit, cette rénovation commence cette année pour deux îlots, l'un situé en entrée de ville au carrefour des rue et route de Vaugirard, l'autre à l'emplacement des anciens laboratoires désaffectés du CNRS, route des Gardes (fig. 8).

Les projets qui ont été présentés aux associations lors des réunions avec les architectes et les représentants de la municipalité, ont suscité plusieurs remarques de notre part concernant notamment la proximité des immeubles avec la RD7. Nous aurions souhaité que ces nouvelles constructions soient placées en retrait, isolées de cette voie de circulation par des espaces boisés semblables à ceux de Meudon Campus. Par ailleurs, nous craignons que la coloration résolument moderne des façades (fig. 9) ne soit pas en harmonie avec l'aspect plus neutre des immeubles plus anciens…

Fig. 9 - Avant-projet des nouveaux immeubles de l'îlot « Entrée de ville » (doc. mairie de Meudon).

Une autre controverse concerne la rénovation des établissements Gaupillat, ancienne cartoucherie désaffectée (fig. 10) située en limite du quartier et qui, déjà lors de sa construction, avait suscité des réactions hostiles (M.-Th. Herlédan, 1991).

Fig. 10 - La toiture en sheds des établissements Gaupillat.

Quoiqu'il en soit, nous avons ici le seul témoin de l'activité industrielle passée, à savoir la toiture en sheds des ateliers, un bâtiment sans grande allure en front de Seine, et une cheminée en briques rouges qui domine l'ensemble... Certains pensent qu'il serait judicieux de garder ces ateliers et leur toiture, et, conformément au projet de l'association « La Fabrique », de les aménager en un lieu de rencontre et de convivialité, d'autres ne conserveraient que la façade du bâtiment de front de Seine, d'autres encore pensent qu'il faudrait tout détruire… Le débat reste ouvert d'autant plus que le financement des projets n'est pas encore assuré.

La maison Huvé (fig. 11), un élément précieux du patrimoine

Cette « folie » du 18ième siècle, enclavée entre des immeubles vétustes, ne se livre pas facilement au regard des passants.

Le promeneur curieux et averti qui ose franchir la grille qui en limite l'accès route de Vaugirard, découvrira une charmante demeure précédée d'un jardin fleuri. Une frise récemment restaurée orne le fronton de la maison dont l'architecture originale en fait un des joyaux de notre ville. Le visiteur sera très certainement surpris d'entendre le chant d'un coq et de découvrir une basse-cour à proximité d'une charmante tonnelle où il doit faire bon se reposer…

Fig. 11 - La maison Huvé (photo A. Cuasea, in bull. CSSM, n°77, 1992).

3 - Transport et circulation

La plaine alluviale en rive gauche de la Seine à Meudon, bien que relativement étroite, constitue naturellement une voie de transit pour les transports en commun et les voitures.

Par ailleurs, établir une liaison directe entre les berges de la Seine et les hauts de Meudon, réalisée avec le funiculaire en 1893, puis abandonnée en 1934, est de nouveau envisagé avec des projets quelque peu audacieux, de type alpin ou californien !

Les liaisons de transit : T2 et RD7

Le remplacement du chemin de fer dit du Bas-Meudon par un tramway numéroté T2 fut une opération relativement aisée car ce T2 circule sur l'ancienne voie du chemin de fer.

Plus délicate, par contre, est l'aménagement de la RD7, route départementale en rive gauche de la Seine, dont l'élargissement souhaité par le CG92 semble peu compatible avec la sauvegarde des berges.

Le chemin de fer du Bas-Meudon

Son histoire a été exposée dans un article très argumenté et abondamment illustré par J. Crépey (J. Crépey, 1992). Cette ligne a été mise en service en juin 1889 à l'occasion de l'exposition universelle. Dénommée « ligne des Moulineaux », elle avait pour objectif de desservir les villes en rive gauche de la Seine depuis le Champs de Mars jusqu'à Puteaux. Utilisant initialement des trains à vapeur, cette ligne fut électrifiée en 1928, ce qui se traduisit par une amélioration notable du trafic voyageurs mais aussi de marchandises (fig. 12).

Fig. 12 - Le chemin de fer du Bas-Meudon (in J. Crépey, bull. Soc. Des Amis de Meudon, n°194, 1992).

Néanmoins, son taux de fréquentation diminua au fil des ans, comme celui du funiculaire de Bellevue et des bateaux-mouches.

Le T2, un tramway moderne bien accueilli.

Le tramway, moyen de transport urbain abandonné en France après la deuxième guerre mondiale, fut réhabilité à la fin des années 90 pour redevenir le modèle des transports en commun de surface en milieu urbain. Ainsi, le T2, mis en service en 1997 entre Issy-les-Moulineaux et la Défense, a depuis conquis le public, notamment par son confort et ses fréquences (4 à 5 minutes d'intervalle entre deux rames). De plus, ses voitures d'une esthétique agréable s'intègrent très bien dans le paysage des bords de Seine (fig. 13).

Fig. 13 - Le tramway T2 (in livre blanc Environnement 92 du CG, 2005).

Ce tramway transporte environ 60 000 personnes par jour et pourrait aller jusqu'à 80 à 100 000 personnes par jour moyennant quelques légères améliorations (plus de rames et intervalles plus courts). Des travaux en cours vont permettre son prolongement jusqu'à la porte de Versailles.

La RD7, boulevard urbain ou autoroute ?

Cette route départementale (fig. 14) est inscrite, notamment à Meudon, en bordure de la Seine, face aux îles Saint Germain et Seguin, lieux de vie, de promenades et d'animation culturelle.

Fig. 14 - La RD7 à Meudon–sur-Seine.

Dans son projet d'aménagement de Meudon-sur-Seine, la municipalité a souhaité, à l'instar du Conseil Général, « rendre la Seine aux habitants », intention louable car actuellement les habitants sont séparés du fleuve par cette route, qui apparaît comme une voie de transit des voitures entre Paris et les villes du département situées à proximité du fleuve.

Comment peut-on « rendre la Seine aux habitants » tout en conservant une importante circulation de transit ? Conscient de la pertinence de cette question, le CSSM avait proposé en 1991 d'enfouir cette route dans un tunnel à 2x2 voies, proposition qui ne fut pas retenue car trop onéreuse.

En juillet 2007, le Conseil Général du département a, sur proposition de son président, voté la mise à 2x2 voies en surface de la RD7, décision qui souleva les protestations des associations de riverains et entraîna un recours contentieux.

Notre comité, en 2008, proposa de creuser une tranchée couverte pour une route de transit à 2x1 voies, une voie dans chaque sens. Cette proposition fut transmise par M. H. Marseille au président du CG92 qui nous en accusa réception mais sans suite…

Dans le cadre d'une concertation préalable, un collectif d'associations proposa une 2x1,5 voies en surface que, faute de mieux, nous avons soutenue. Mais, en dépit d'un fort soutien de la population à ce projet, le CG92 a récemment confirmé sa décision d'une 2x2 voies en surface (fig. 15).

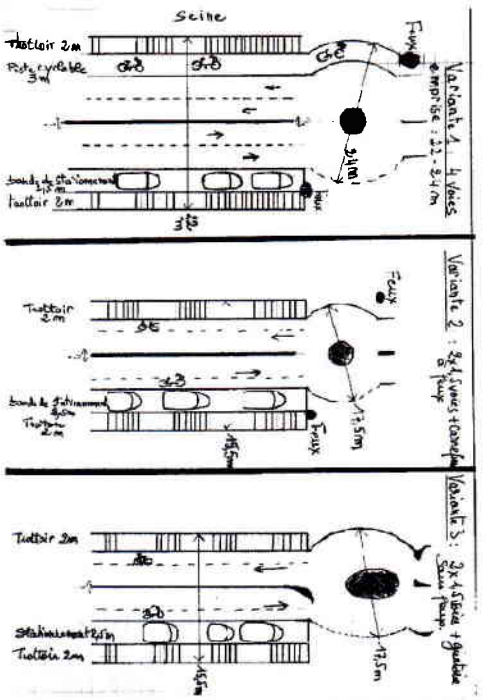

Fig. 15 - L'aménagement de la RD7 (doc. Coll. Assos. Meudon 2008).

Cette solution ne nous semble pas compatible avec le souhait affiché de « rendre la Seine aux habitants ». C'est pourquoi nous avons l'intention, dans le cadre de l'enquête publique qui va se

dérouler dans les mois à venir, de tenter d'infléchir la position du CG92 afin de préserver nos berges, les plus belles du secteur.

Liaisons directes des berges aux hauts de Seine : du funiculaire au « cable car »

La liaison directe entre le fleuve et les hauteurs de Meudon à Bellevue a été réalisée avec l'installation d'un funiculaire à la fin du XIX^{ème} siècle.

Le funiculaire de Bellevue (fig. 16)

Son tracé rectiligne mettait Bellevue à 2 minutes de la Seine avec des départs toutes les 5 minutes. Mis en service en mai 1893, interrompu en 1917, son fonctionnement reprit en 1922 et cessa définitivement en 1934 en raison d'une forte diminution de la fréquentation du public, qui, de 311 602 voyageurs en 1911, était tombée à 23 292 en 1934 (J. Crépey, 1992).

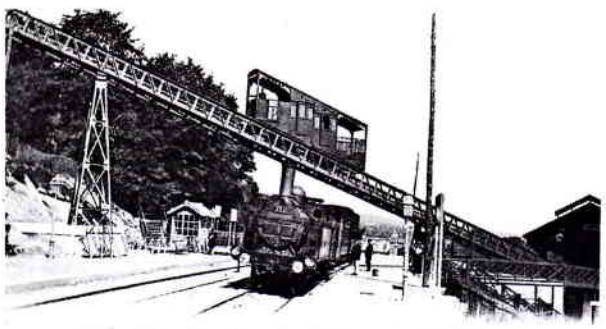

Fig. 16 - Le funiculaire de Bellevue.

Un tunnel ?

L'idée d'une liaison directe entre Bellevue et la Seine ne fut pas pour autant abandonnée avec l'arrêt du funiculaire.

A la fin du XX^{ème} siècle, on envisagea le creusement d'un tunnel entre la gare de Bellevue (altitude 91 m) et le bas de la rue Henri Savignac (40 m), qui devait se raccorder à une ligne de tramway passant au-dessus du chemin de fer Issy-Suresnes, puis franchissait la Seine, l'Île Seguin et se poursuivait dans Boulogne-Billancourt jusqu'au métro. (fig. 17).

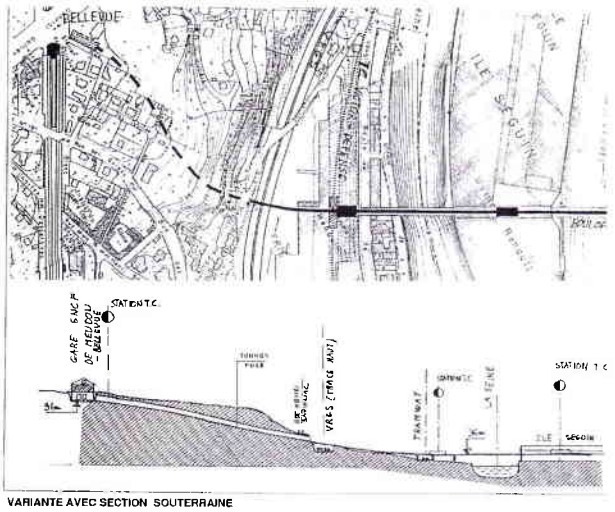

Fig. 17 - Projet de tunnel entre la gare SNCF de Bellevue (alt. 91 m.) et le bas de la rue Henri Savignac. (alt. 40 m.),(in D. Soreau, bull. CSSM, n°75, 1991).

Cette proposition, mentionnée dans le projet d'aménagement du méandre de l'Île Seguin de M.A. Chemetoff, réalisé pour le rapport de M. J.-E. Roullier (D. Soreau, 1991), n'eut apparemment pas de suite.

Téléphérique ou « Cable Car » ?

Dès le début des années 2000, l'idée d'un parcours aérien fut de nouveau envisagée pour un téléphérique tout d'abord, puis un « cable car » qui fut mentionné dans le bulletin municipal et dans le manifeste électoral de M. Hervé Marseille, en 2007. D'après les documents aimablement communiqués par M. M. Cohen, du service de l'urbanisme de la ville de Meudon, le tracé retenu serait le suivant (fig. 18) : depuis la gare haute (à proximité de la gare SNCF de Bellevue), le Cable Car suit latéralement la route des Gardes (à gauche) ; il s'infléchit vers le NE au niveau de la résidence des Tybilles puis se poursuit en terrasse, à flanc de coteau, vers la Seine et aboutit à proximité de la gare de Brimborion du T2.

Le calendrier des travaux et la date de mise en service ne nous ont pas été communiqués, de sorte qu'il ne s'agit encore pour l'instant, que d'un projet ...

Fig. 18 - Trajet du projet de « Cable-Car » (Avant-projet, doc. mairie de Meudon, 2009).

4 - L'aménagement des berges de la Seine

Cet espace entre le fleuve et la RD7 (fig. 19) doit faire l'objet d'un aménagement que nous souhaitons conforme aux directives de l'ouvrage de référence du CG 92 où l'on peut notamment lire (p. 95) :

.« aménager sur les berges des espaces paysagers à caractère naturel, à usage public ;

. protéger les berges de l'érosion en adéquation avec les usages du site, par des techniques de génie végétal…

. supprimer les stationnements automobiles côté Seine… ;

. améliorer l'intégration de la RD7 dans son environnement fluvial et urbain ».

Fig. 19 - « Rendre la Seine aux habitants », pas si simple.

Les propos évoqués ci-dessus correspondent tout à fait à ce que nous souhaitons : redonner aux berges leur aspect le plus naturel possible en s'inspirant par exemple des aménagements effectués par l'association « Espaces » (fig. 20) où les végétaux se développent dans leur cadre naturel.

Fig. 20 - Berges de la Seine : entretien par l'Association Espaces.

Les berges de la Seine à Meudon ont actuellement une largeur comprise entre 20 et 40 mètres. Le chemin de halage et le jardin aménagé par l'association Espaces sont des lieux privilégiés de promenade (fig. 21).

Fig. 21 - Le chemin de halage des berges de la Seine à Meudon-sur-Seine (photo MC et YT, 2009).

Toute proposition d'aménagement des berges d'un fleuve doit tenir compte de plusieurs paramètres :

. sa situation en rive convexe, là où le fleuve érode plus qu'il alluvionne,

. la présence d'un épais tapis de remblais, hétérogène et peu stable,

. la nécessité de stabiliser les berges sans pour autant édifier un rempart en béton. L'implantation de fascines en bois de saules réalisée par l'association « Espaces »

sur une partie des berges semble avoir donné toute satisfaction (fig. 22),

. l'implantation d'un couvert végétal d'arbustes et d'herbacés, compatible avec le développement de la biodiversité est souhaitable,

. la restauration du chemin de halage, lieu privilégié de promenade, doit évidemment être réalisée.

Fig. 22 - Fascines mises en place pour stabiliser les berges de la Seine à Meudon (in bull. Assoc. Espaces 2009).

Conclusion

Le Bas-Meudon, devenu Meudon-sur-Seine, fut un quartier le plus souvent délaissé par la ville, installée en hauteur sur les collines surplombant la Seine.

Son histoire est cependant particulièrement riche. Quartier tout d'abord résidentiel, paysan et pêcheur, il devint plus populaire avec l'installation de diverses industries dont le développement modifia profondément le paysage par ailleurs exceptionnel de cette boucle de la Seine.

Ce quartier est aussi à l'interface entre ce grand fleuve au sortir de Paris et ses monuments prestigieux, et les massifs forestiers que l'on atteint en passant par les sites-monuments de notre ville, uniques au monde (Grande Soufflerie, Hangar Y, Grande Lunette, etc...).

Ainsi, les aménagements entrepris en ce début du XXI^{ème} siècle tentent, malgré les vicissitudes de son passé industriel et les contraintes de la vie moderne, mais en s'appuyant sur ses caractéristiques propres, de redonner à ce site et à ce quartier un aspect naturel et harmonieux.

Remerciements

Nous tenons à remercier Bernard Chemin, Catherine Didier, Michel Riottot et Daniel Soreau qui ont bien voulu relire ce texte et qui, par leurs remarques et suggestions, ont permis d'en améliorer le fond et la forme.

Michel Colchen et Yves Terrien.

Références

I. AKRÉMI, Y. FRADIN, O. MENEGOL et A. MONNET, La Fabrique Gaupillat, un patrimoine pour le Val de Seine, l'archéologie industrielle, n° 50, juin 2007 et Y. FRADIN, Gaupillat-Gévelot : deux siècles d'histoire industrielle, bulletin du CSSM, n° 118, 2005.

H. CLOUZEAU, Le Bas-Meudon de 1816 aux années 1930 : vie d'un quartier, bulletin du CSSM, n° 73, 1990.

H. CLOUZEAU, Le Bas-Meudon, un de nos villages, bulletin des Amis de Meudon, n° 194, 1992.

J. CRÉPEY, Le chemin de fer du Bas-Meudon, bulletin de la Société des Amis de Meudon, n°194, 1992.

J. CRÉPEY, Le funiculaire de Bellevue, bulletin de la Société des Amis de Meudon, n°195, 1992.

M.-Th. HERLÉDAN, Naissance d'un quartier ou le Bas-Meudon des origines à 1816, bulletin du CSSM, n°71, 1990.

M.-Th. HERLÉDAN et J. LAUMET, La maison Huvé du Bas-Meudon, bulletin du CSSM, n°77, 1992.

D. SOREAU, Le Bas-Meudon, déclin et renaissance, bulletin du CSSM, n°74, 1991.

D. SOREAU, Le site de Billancourt-Île Seguin-Bas-Meudon, bulletin du CSSM, n°75, 1991.

Les berges de la Seine au Bas-Meudon, bulletin de la Société des Amis de Meudon, n°195, 1992.

Schéma d'aménagement et de gestion durable de la Seine et de ses berges, Conseil Général des Hauts de Seine, Février 2006.

Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon
Association agréée par la préfecture des Hauts-de-Seine
au titre du Code de l'Urbanisme et de la loi sur la Protection de la Nature
Siège Social : 6 avenue Le Corbeiller, 92190 Meudon, tél. : 01 45 34 30 09
Directeur de la Publication : Michel COLCHEN. Rédacteur en chef : Yves TERRIEN.
Site internet : www.sauvegardesitemeudon.com