

# Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon

~~~~~ Siège social : En la Mairie de Meudon ~~~~~  
6 Francs

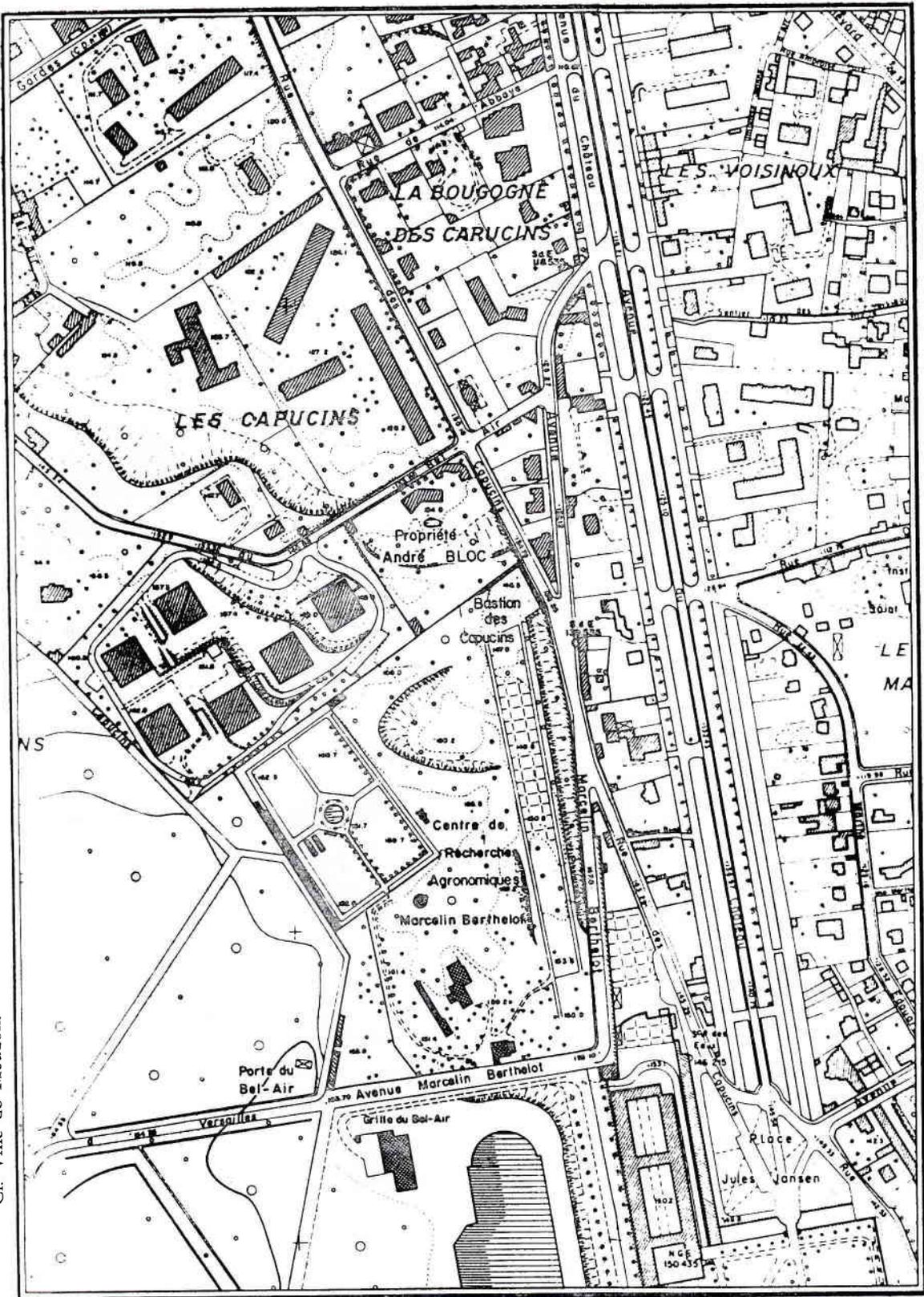
Bulletin N° 54

1984 - N° 2



Première sculpture-habitation d'André Bloc.

C1. Ville de Meudon.



Ce bref aperçu de l'œuvre d'André Bloc a pu être réalisé grâce aux documents aimablement fournis par M. Pierre Vago, architecte, qui fut l'ami et le collaborateur d'André Bloc. Nous

le remercions vivement de sa collaboration. (Les photos sont extraites de la revue « Aujourd'hui - l'Architecture d'Aujourd'hui ».)

**ANDRÉ BLOC**  
(1896-1966),

**UN PIONNIER DE LA SYNTHÈSE DES ARTS, A VÉCU A MEUDON**

Rue des Capucins, à Meudon, il y a un mur, haut et majestueux, comme il sied à un mur qui a vu passer l'Histoire de France. Les Meudonnais l'ont appelé le Bastion des Capucins, autrefois, il y a bien longtemps. A côté de ce mur, il y a un autre mur, uniforme et gris, un long mur qui se prolonge dans la rue du Bel-Air. Par-dessus ce mur on aperçoit de curieuses choses : une tour de brique qui domine les arbres, des sculptures qui ressemblent à des grottes archaïques et le haut d'une bâtisse. Le promeneur s'interroge, le visiteur privilégié sonne à la porte.

Dès le seuil franchi, on est renseigné. On découvre une belle demeure aux formes pures et harmonieuses, toute de verre parée; les fenêtres sont nombreuses et larges, il y a un étage et un toit en terrasse. Par la porte entrebaillée d'une dépendance, on entrevoit des maquettes d'immeubles, de ponts, de maisons, des plans, des croquis éparpillés. Nous sommes chez un architecte, pas de doute. Mais non, voici que nous entrons dans la maison, il y règne une forte odeur de peinture, il y a des tableaux aux murs et là, c'est un grand atelier baigné de lumière, encombré de toiles, de pinceaux, de chevalets. Quelle erreur, nous sommes chez un peintre, bien sûr !

Voici le jardin qui escalade la colline. Qu'est-ce que cela ? Il y a une sculpture qui se mire dans un petit étang, comme une bête à l'abreuvoir, et là, une grotte monumentale aux formes étranges et rustiques; une autre sculpture s'élance ici vers le ciel; là-haut, un atelier plein de modèles en plâtre et de pierres ébauchées et cette tour qui, décidément, ressemble tellement à une gigantesque sculpture... Encore une erreur, nous sommes chez un sculpteur.

Retour au salon, on s'assoit dans des fauteuils confortables, œuvres du maître des lieux; sur la table traînent des numéros d'une revue d'architecture. D'ailleurs, il y en a aussi dans la bibliothèque, sur le bureau, un peu partout; serions-nous chez un éditeur ?

Nous sommes chez André Bloc et sa maison lui ressemble. Edifiée en 1949, sur ses plans, elle fut la première concrétisation de ses idées sur l'Art et l'Architecture. Elle résume et explicite toute son œuvre et porte, encore aujourd'hui, dix-huit ans après sa mort, le sceau de son talent multiple, imprévu, enthousiaste, lyrique et profondément sincère.

Dès sa sortie de l'Ecole Centrale, en 1920, André Bloc se passionne pour l'architecture. Il fait la connaissance de Le Corbusier, rencontre Frantz Jourdain, Henri Sauvage, Auguste Perret. Il étudie, visite, analyse les grandes réalisations architecturales de l'époque, en France et à l'étranger.

Il constate avec tristesse que, dans la plupart des pays d'Europe, et même aux Etats-Unis, les architectes « conservateurs » tiennent en échec les tentatives « modernistes » qui essaient de se manifester. Il déplore la médiocrité de l'architecture officielle et l'éloignement dans lequel sont tenus les novateurs comme Perret ou Lloyd Wright.

Mais il s'aperçoit également que toute une nouvelle génération d'architectes s'interroge, cherche avec ardeur des formes neuves et mieux adaptées aux façons de vivre d'un monde en complète mutation. Il perçoit la naissance d'un regain d'intérêt pour l'Urbanisme et hûme avec ivresse le grand vent du renouveau.

Désireux de participer à ce qu'il considère comme la dernière chance de l'architecture, il fonde, en 1930, avec quelques amis, la revue « l'Architecture d'Aujourd'hui ». Dès sa parution, elle connaît un succès considérable, tant par la qualité et la diversité de son information nationale et internationale, que par la « politique » qu'elle défend.

Dans le premier numéro, André Bloc définit son programme d'action : « ... il consiste à lutter contre toutes les routines, contre les règlements défectueux, contre les matériaux néfastes, contre la vague de laideur... ». L'année suivante, dans le numéro du mois de mai 1931, il précise encore sa pensée : « Il faut dire adieu, une bonne fois, aux formules périmées et essayer de grouper tous les efforts, toutes les volontés, dans le but d'assurer à la vie moderne un cadre approprié où elle puisse se développer librement et joyeusement. Nous devons défendre tout effort créateur, encourager les recherches, briser les barrières qui ont trop longtemps séparé l'architecte et l'ingénieur. Les grands architectes d'autrefois n'ont pas été ceux qui ont copié servilement mais, bien au contraire, ceux qui ont su créer, pour leurs contemporains, un cadre nouveau et mieux approprié... »

André Bloc considère l'architecture comme un art à part entière, il en déduit que l'architecte doit être pleinement un créateur, un artiste. Mais le métier d'architecte, tel qu'il est pratiqué dans les années 1930-1940, ne semble pas, selon Bloc, répondre à cette définition. Dès les premiers numéros de « l'Architecture d'Aujourd'hui », il tente de redonner aux architectes l'envie de retrouver leur intégrité de créateurs. L'architecte doit pouvoir consacrer autant de temps qu'il est nécessaire à ses études, ses projets, il doit être associé à l'élaboration du programme dès l'origine et pouvoir définir nettement les partis qu'il compte prendre. En conséquence, il ne peut accepter plus de travaux que ceux dont il lui est possible d'assumer personnellement la direction. L'architecte peut collaborer avec les ingénieurs et les industriels pour connaître les techniques nouvelles et apprendre à les utiliser au mieux. Ce n'est pas un solitaire, œuvrant dans le silence de son cabinet, c'est un « chef d'équipe », rassemblant autour de lui, non seulement des techniciens de la construction, mais des plasticiens, peintres, sculpteurs... Très marqué par les expériences du Bauhaus et du groupe De Stijl, Bloc rêve d'une collaboration étroite entre toutes les formes de l'art pour l'édification des cités futures. Ainsi l'architecture, au contact de la sculpture, de la peinture et des arts mineurs, pourra-t-elle enrichir son vocabulaire formel et découvrir la voie nouvelle qui la sauvera de la sclérose.

La sculpture est, selon André Bloc, la discipline artistique qui peut être associée à l'architecture avec le plus grand profit. « Je pense que surtout le sculpteur peut travailler en association très étroite avec l'architecte. C'est peut-être lui qui pourrait ranimer la flamme de l'architecture... ». Mais la sculpture ne doit pas être un élément surajouté à l'architecture, il est nécessaire qu'elle s'y intègre totalement. Pour cela, l'architecte et le sculpteur doivent travailler de concert dès l'élaboration du projet et définir ensemble les grandes lignes de l'œuvre. « Architectes, penchez-vous sur l'œuvre des sculpteurs de ce temps. Appelez-les et orientez leurs travaux. Dans le grand orchestre des Arts Plastiques, il ne faut pas se contenter d'un seul instrument, même s'il s'appelle l'Architecture » (L'Architecture d'aujourd'hui, mai-juin, 1945).

André Bloc pratique lui-même la sculpture. Il commence à modeler pendant l'Occupation, à Biot, où il s'est réfugié. Durant toute sa vie, il va poursuivre cette recherche plastique avec enthousiasme, établissant, entre son travail de sculpteur et celui d'architecte, des passages féconds, enrichissant chaque technique par les apports de l'autre.

L'œuvre sculptée d'André Bloc déconcerte par sa profusion et sa variété, il étonne par la multiplicité des directions qu'il a suivies.



Jusqu'à la fin des années 1950, Bloc travaille la pierre, le béton, le plâtre, le ciment, il fait fondre des œuvres en bronze. Il recherche des volumes massifs, pleins, des formes rondes et végétales qui bourgeonnent et s'entrelacent, s'étirent et se replient autour du volume essentiel de l'œuf. Dans l'esprit de Jean Arp, il multiplie les œuvres accueillantes et chaudes. Mais, parallèlement, comme cela va être constant dans sa carrière de sculpteur, par un mouvement continu de balancier, il crée des sculptures beaucoup plus formalistes. Poursuivant les recherches de Marta Colvin, de Carrega, de Karl Longuet, il superpose des volumes aigus qui s'imbriquent en de multiples profils et s'élancent vers le ciel en stèles tourmentées ou se courbent vers la terre comme des animaux blessés.

Dans les années 1960, Bloc découvre le métal. Avec des baguettes métalliques, il compose des gerbes, des faisceaux, des trames, qui donnent naissance à des sculptures transparentes où le vide joue un rôle essentiel. Il tord, assemble, soude le métal avec un lyrisme contenu et élégant qui jaillit parfois en fulgurantes éclosions. Ce travail, plein de force et de dynamisme, l'amène à concevoir des œuvres monumentales comme le « Signal » de Marly-le-Roi.

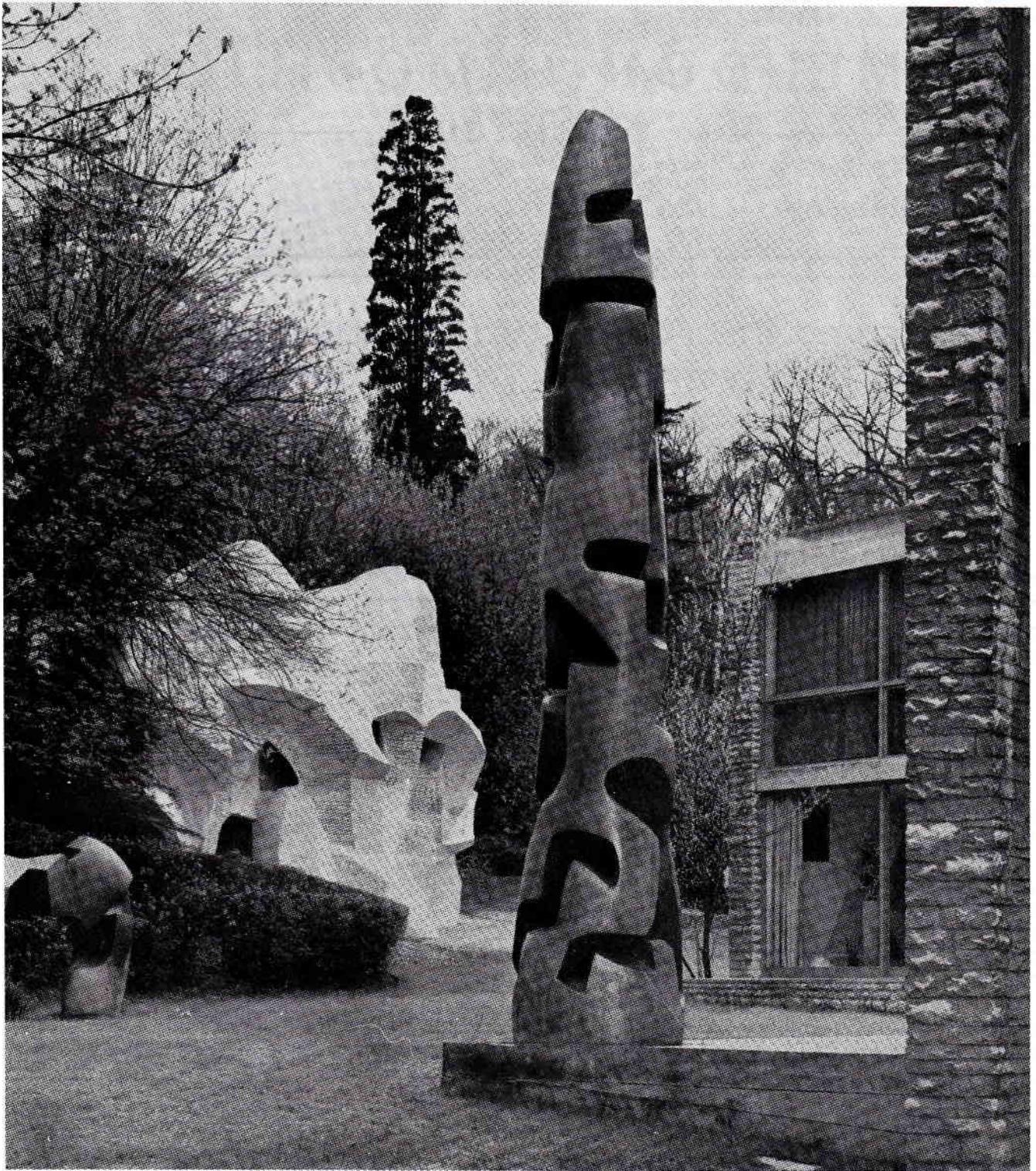
En 1962, il réalise sa première sculpture-habitation dans le jardin de la maison de Meudon. Revenant à des formes proches de la nature, il crée ainsi une œuvre qui associe étroitement la sculpture et l'architecture dans la détermination « d'un espace utilisable intérieurement mais non habitable dans la mesure où il n'est pas dans l'intention d'origine de l'auteur d'y intégrer les fonctions habituelles de la vie quotidienne. « Cette demeure aux dimensions monumentales, qui subsiste toujours dans le parc de Meudon comporte, à l'intérieur, des volumes souples et incurvés, comme une grotte primitive ou un igloo. A l'extérieur, par contre, elle présente des formes plus aiguës et semble composée à l'aide de blocs empilés par quelque main de géant. André Bloc reprendra cette recherche en 1964 en édifiant une deuxième sculpture-habitation à Meudon.

Enfin, en 1966, il fait construire une immense tour, de 25 mètres de haut, dans le parc de sa maison de Meudon. Véritable manifeste de ses conceptions d'une intégration totale de la sculpture à l'architecture, elle se présente à la fois comme une gigantesque sculpture et comme un élément architectural. Des escaliers labyrinthiques permettent d'en atteindre le sommet après des parcours imprévus. Edifiée en brique rouge, elle apporte une note colorée dans le paysage : la touche du peintre !

André Bloc meurt accidentellement, en contemplant les ruines d'un temple à New Delhi, le 8 novembre 1966. Sa personnalité ardente et complexe, son talent aux multiples facettes ont marqué ses contemporains. Il fut critiqué, honni par ceux qu'il dérangeait, il fut admiré, aimé par d'autres à qui il montrait la voie à suivre. Il sut rassembler les énergies pour défendre la dignité de l'architecture et promouvoir l'Unité de l'Art.

Il survit aujourd'hui par ses œuvres, ses sculptures, ses peintures, ses écrits, cette maison de Meudon qui concrétise ses aspirations. Depuis le 14 octobre 1983, elle est classée monument historique. Désormais protégés, cette demeure, son parc et les œuvres qu'ils renferment font partie de notre patrimoine commun comme le témoignage de la quête d'un être exceptionnel, comme la matérialisation de la vivacité d'une intelligence au service de l'Art.

Francis VILLADIER.



La propriété d'André Bloc à Meudon.

VILLAS - APPARTEMENTS - TERRAINS - LOCATIONS

## MEUDON-IMMOBILIER

Yves LE GUEN

Place Rabelais - MEUDON

Tél. 626-65-25

DES PROJETS PLEIN LA TÊTE RÉALISEZ-LES TRÈS  
VITE AVEC LES PRÊTS A LA CONSOMMATION DU

## Crédit Mutuel de Meudon

2, boulevard des Nations-Unies - Tél. 626.39.13

### **DROGUERIE C A D E A U X**

### **Maison HUTTE**

35, rue de la République  
**92 - MEUDON**

Tél. : 534-13-81

Ménage - Vaisselle  
Verrerie - Plastique  
Brosserie - Entretien  
Peinture - Papiers peints  
Quincaillerie - Electricité



111, rue de Paris (derrière le Monoprix)

MEUDON - Tél. 534-13-53

GARANTIE DES MARQUES

GARANTIE DES PRIX

## LA PUBLICITÉ ET L’AFFICHAGE A MEUDON

Dans les rues commerçantes de Meudon, près des gares, aux principaux carrefours routiers, les affiches publicitaires, politiques et même administratives attirent nos regards; elles font désormais partie de notre cadre de vie quotidien.

Soucieux de préserver notre environnement, le Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon a engagé, depuis quinze ans, un certain nombre d’actions pour limiter les abus de la publicité.

Aux propriétaires de terrains et d’immeubles, il a demandé la suppression de panneaux particulièrement provocants et en infraction avec les textes protégeant notre commune. En 1970, le Président Huré a ainsi obtenu l’enlèvement progressif de nombreux panneaux situés sur des terrains de la S.N.C.F. près des gares de Meudon-Montparnasse et de Meudon-Val-Fleury.

Notre Comité est intervenu fréquemment auprès du Maire pour lui transmettre les plaintes des Meudonnais et lui demander de faire respecter la législation en cours sur l’affichage. En effet jusqu’à une époque récente, la loi du 12 avril 1943 réglementait assez strictement la publicité; en outre un arrêté préfectoral du 19 janvier 1939 interdisait toute publicité dans la partie de notre ville vue de la terrasse de l’Observatoire. En 1974, notre Comité a fait une analyse approfondie de ces textes. Tous les panneaux publicitaires installés sur notre commune ont été recensés et photographiés. Un dossier comportant cette analyse des textes, l’ensemble des photos classées et des propositions d’actions a été remis, le 20 janvier 1975, au Maire de Meudon par le Président Guillaud accompagné de M. Julien Lafférière.

Malgré un accueil favorable, les suites données à ce dossier furent limitées. En effet, depuis plusieurs années, les afficheurs et publicistes dénonçaient avec quelques raisons, l’inadéquation des textes législatifs anciens à l’évolution de leur profession. Le gouvernement préparait d’ailleurs une refonte de ces textes. Dans cette période d’attente, les pouvoirs réels des Maires pour appliquer l’ancienne législation étaient faibles face à une profession active et bien organisée.

La nouvelle loi sur « la publicité, les enseignes et préenseignes » fut enfin promulguée le 29 décembre 1979. Les principaux décrets d’application furent ensuite publiés, le 21 novembre 1980, puis au cours de 1982.

Cette loi s’applique aux publicités, enseignes et préenseignes visibles de toute voie ouverte à la circulation publique. Dans l’esprit des législateurs, elle a été établie dans le but de concilier la publicité et la protection des sites et paysages.

Cette loi prévoit :

- un régime qui fixe, pour le cas général, les conditions d’apposition;
- des interdictions strictes dans les secteurs extrêmement sensibles;
- des interdictions ou limitations pouvant faire l’objet de renforcement ou de dérogations à l’initiative des maires des communes concernées suivant les situations locales.

Le régime général définit les dimensions des panneaux, les distances, les compatibilités diverses avec d’autres réglementations. Tout en limitant les abus, ce régime général, très libéral, est plus favorable aux afficheurs que celui de la loi de 1943.

Toute publicité est interdite :

- sur les immeubles classés parmi les monuments historiques ou inscrits à l’inventaire supplémentaire;
- sur les monuments naturels et dans les sites classés;
- sur les arbres.

Pour compléter ce régime général et définir des interdictions ou limitations supplémentaires, les maires peuvent soit prendre eux-mêmes des arrêtés, soit demander au Commissaire de la République de prendre des arrêtés préfectoraux, ou enfin créer des zones de réglementation spéciale.

Conformément au décret du 21 novembre 1980, ces dispositions doivent faire l’objet d’études préalables par un groupe de travail municipal créé par le Commissaire de la République à la demande du Maire. En avril 1983, le Conseil Municipal de Meudon a pris l’initiative de demander au Commissaire de la République des Hauts-de-Seine la création de ce groupe de travail. L’arrêté préfectoral fixant la composition de ce groupe a été pris le 7 mars 1984. Ce groupe est présidé par le Maire. Il comprend 25 membres répartis ainsi :

- avec voix délibérative : 7 élus municipaux et 7 représentants de l’Etat;
- avec voix consultative : 2 représentants des organismes consulaires, 5 membres des professions concernées, 3 personnalités qualifiées et le Président du Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon (ou son représentant).

La présence de notre Comité à ce groupe résulte d’une demande adressée au Commissaire de la République des Hauts-de-Seine conformément aux textes législatifs. En outre, le Comité avait, en temps utile, obtenu les agréments nécessaires à une telle participation.

Le groupe de travail devrait se réunir prochainement pour la première fois. Il importe donc que tous les membres du Comité et leurs amis meudonnais fassent connaître leurs avis par l’intermédiaire de nos délégués de quartier.

Depuis plusieurs mois, des membres de notre Comité se sont plaints de l’installation récente de nombreux et importants panneaux, en particulier à Meudon-la-Forêt. Le Président Millet a écrit au Maire pour lui signaler ces faits. Ce dernier est aussitôt intervenu auprès des propriétaires des terrains mais sans résultat jusqu’à maintenant.

**Cabinet**

**J. PILLOT**

Toutes Assurances

Votre Assureur

C<sup>ie</sup> La Providence

Vie — Accidents

Vol — Incendie

**28 bis, rue de la République  
Meudon**

**Tél. 534-16-13**

*Vous souhaitez participer  
à la défense de l'environnement ?*

*Vous avez entre 16 et 20 ans ?*

**Compte épargne "Jeune projet"**

**Mettez l'imagination au pouvoir**



**Caisse d'Épargne  
de Meudon-Val-Fleury**

**7, Rue des Grimettes - Tél. 626.54.30**



**GARAGE RABELAIS**

**CITROEN MEUDON**

Location CITER

Station Service TOTAL

29-31, Boulevard des Nations-Unies

MEUDON - 626-45-50

*UN ARTISAN A VOTRE SERVICE  
pour tous les travaux d'imprimerie*

**M. COGNÉE  
P. LACAS, GÉRANT**

93, Rue Henri-Barbusse - 92190 MEUDON

Téléphone 534-27-22 ~~~~~

Cet envahissement qui dégrade le voisinage a malheureusement pu se réaliser pour la raison suivante : la loi de 1979 prévoyait qu'en attendant la constitution des groupes de travail communaux et leurs conclusions, les textes anciens s'appliqueraient jusqu'au 30 juin 1983. Depuis cette date notre commune est donc régie par le seul régime général de la loi de 1979, régime qui est très mal adapté aux particularités de notre ville. Afin que de tels comportements cessent, il importe que le groupe de travail élabore, dans les meilleurs délais, une réglementation conforme au caractère de Meudon.

Gérard ADER.

N.D.L.R. : Il paraît nécessaire de préciser que M. Gérard Ader, Inspecteur Général de l'Institut National de la Statistique et des Etudes économiques, a été choisi par le Bureau de notre Comité comme membre suppléant du Groupe de travail municipal.

## LE BRUIT A MEUDON

*Le Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon s'est toujours intéressé à la lutte contre le bruit. En 1977, à l'occasion de la journée départementale de l'environnement, le Président Charles Guillaud avait présenté un important rapport sur ce sujet. Sept ans après, nous avons demandé à notre ami M. Boullault de faire le point de la situation, en particulier en ce qui concerne le trafic aérien des hélicoptères.*

« Certains vieux Meudonnais conservent encore dans leurs souvenirs d'enfants émerveillés, la vision de ces immenses masses jaune vif glissant sans bruit dans l'air au ras des toits, des navigateurs minuscules suspendus sous l'énorme ventre, dans leur frêle nacelle, et du mouvement lent de l'hélice brassant l'air... »

L'ami fidèle de notre Comité qui a posé cette légende sous un document photographique représentant le dirigeable « La France » en vol vu de l'observatoire de Meudon me pardonnera, sans doute, de la lui emprunter.

Je veux parler de Francis Villadier, Conservateur du Musée d'Art et d'Histoire de notre ville, qui a réalisé une plaquette tout à fait remarquable, « L'Aérostation à Meudon ».

Eh oui ! C'est à Meudon, chez nous, que le premier aéronef piloté, aux ordres de son équipage, Charles Renard et Arthur Krebs, a effectué une montée, un voyage en circuit fermé, suivi d'une descente qui l'a ramené à son point de départ, précisément devant le hangar « Y » que vous connaissez tous et qui lui servait d'abri.

Ce 9 août 1884, je n'y étais pas, mais je présume que cette première mondiale, si elle dû faire quelque bruit au sens figuré, se traduisit au sens propre par ce que nous appellerions aujourd'hui le silence... Imaginez un moteur électrique de 8 cv tournant à 1.200 tours/minute sur un aéronef évoluant entre 50 et 300 mètres du sol.

L'« Antoinette », 50 cv, la « Demoiselle », 24 cv, et les « Duperdussins », 50 cv, ne semblent pas non plus avoir troublé outre mesure la quiétude des habitants, en évoluant à deux pas de la porte de Versailles. Il s'agissait pourtant déjà de moteurs à explosion et le régime montait : 1.400-1.800 tours/minute...

Les temps ont bien changé ! La puissance des moteurs, et par voie de conséquence, le volume du bruit qu'ils nous dispensent avec une fréquence accélérée.

Pour ce qui concerne Meudon, les 8 cv de « La France » qui lui assuraient, pour sa propulsion seulement, une vitesse de 6,3 m/sec. (22,68 km/h - 12,25 kts), ont été multipliés par 110 et plus, pour devenir les 880 ou 1.040 cv des turbines qui sustentent le *Dauphin* et le propulsent à des vitesses de 135 à 150 kts (250 à 278 km/h). 1 kt = 1 nœud = 1.852 m/heure.

Ce vingtième siècle, qui avait commencé dans une atmosphère de fête, semble vouloir finir dans une ambiance conflictuelle entre le monde de l'air et les terriens, notamment les riverains des aéroports.

Pas seulement les riverains immédiats, car depuis de nombreuses années, nous avons tous pu remarquer les hélicoptères qui survolent notre agglomération à faible hauteur, parfois moins de 100 mètres.

Les résidents de Meudon-la-Forêt ont pour leur part à souffrir du trafic avions autour de l'aérodrome militaire de Villacoublay.

Lié au monde de l'air depuis quarant-cinq ans, notamment par une carrière professionnelle d'une trentaine d'années et amoureux de Meudon que j'habite depuis près d'un quart de siècle, j'en appelle à Pierre Corneille. Je demande qu'on veuille bien me pardonner si je vois midi à ma propre porte, mais il en est sans doute de même à d'autres fenêtres donnant sur rue; les décibels dispensés par une mobylette, dont les orifices d'échappement sont réduits à leur plus simple expression, escaladant « plein gaz » ma rue des Capucins, me procure des émotions comparables à celles qu'engendre le passage d'un hélicoptère à moins de cent mètres.

« Le bruit est-il subjectif ? » C'est la question que pose, dans « Le Monde » du 26 juillet 1983, M<sup>me</sup> Véronique Neiertz (Député adjoint au Maire de Bondy et Présidente du Conseil National du Bruit). A la lecture de cet article, je serai tenté de dire que c'est aussi l'usage qu'en fait l'auteur qui est subjectif.

Je m'abstiendrai de tenter des comparaisons hasardeuses entre la Seine-Saint-Denis et le sud des Hauts-de-Seine, mais cette dernière région, dite résidentielle, n'est pas épargnée. Nous avons, nous aussi, nos lignes S.N.C.F. vers : Quimper, Rennes et Brest; les usines Renault ont ronflé jour et nuit durant des années avant que des travaux d'insonorisation ne soient réalisés. La circulation routière et urbaine nous apporte aussi notre part de tintamarre et les Forestois ne me démentiront pas : témoin le mur qu'il faut édifier entre leurs habitations et la F 18.

Ces malheureux Forestois ne sont-ils pas aussi importunés par le trafic de l'aérodrome de Villacoublay dès qu'il prend au vent la fantaisie de souffler de l'est ? Alors les avions au décollage, plein gaz, passent à 750 mètres des oreilles du Forestois « central », tandis qu'ils frôlent celles des Forestois de bordure sud à moins de 270 mètres. De plus le tour de piste est prévu au Nord de l'axe est-ouest (092°-272°), ce qui fait que le centre de l'agglomération est en même temps celui du virage de l'avion en montée à un régime élevé et à une hauteur encore faible (120 à 300 mètres).

Pauvres Forestois qui n'ont que les vents d'ouest, porteurs de pluie, pour se consoler !

Quoi qu'il en soit de ce bruit exaspérant, maudit de tous, stressant même, pour de nombreuses personnes fragiles venues dans notre cité pour y trouver le calme qui leur est nécessaire, ce bruit est un mal qui accompagne notre développement, un mal que d'aucun diront nécessaire, du moins inévitable.

Il y a plus grave; c'est lorsqu'aux nuisances acoustiques vient se superposer le risque pour la sécurité des populations survolées, sans oublier les passagers et les équipages; pour eux la forêt n'est pas plus hospitalière que l'agglomération.

On peut penser que la panne de moteur n'est plus possible dans l'état actuel de la technique, ou plutôt on peut ne pas penser à la panne. Il est vrai qu'au-dessus de Meudon, l'événement n'a pas encore eu lieu, heureusement ! Pourtant en survolant la Beauce on voit parfois des avions monomoteurs, et des hélicoptères aussi, posés dans la campagne. On peut aussi se souvenir d'un hélico qui voici deux ans ou trois n'a trouvé que la Seine pour se « crasher » en endommageant une péniche.

Ce n'est pas, sans doute, le survol de l'agglomération qui présente un danger dans la mesure où la trajectoire suivie permet, en cas de panne, de rejoindre un point d'atterrissage extérieur à la zone urbanisée et praticable avec des conséquences acceptables pour les personnes et le matériel.

La trajectoire de sécurité est naturellement imposée par l'étendue de l'agglomération et les performances de l'appareil, il en résulte une hauteur de survol minima et parfois une définition de la route appropriée afin qu'à tout instant, l'aéronef se trouve à portée d'un espace utilisable en secours pour l'atterrissage.

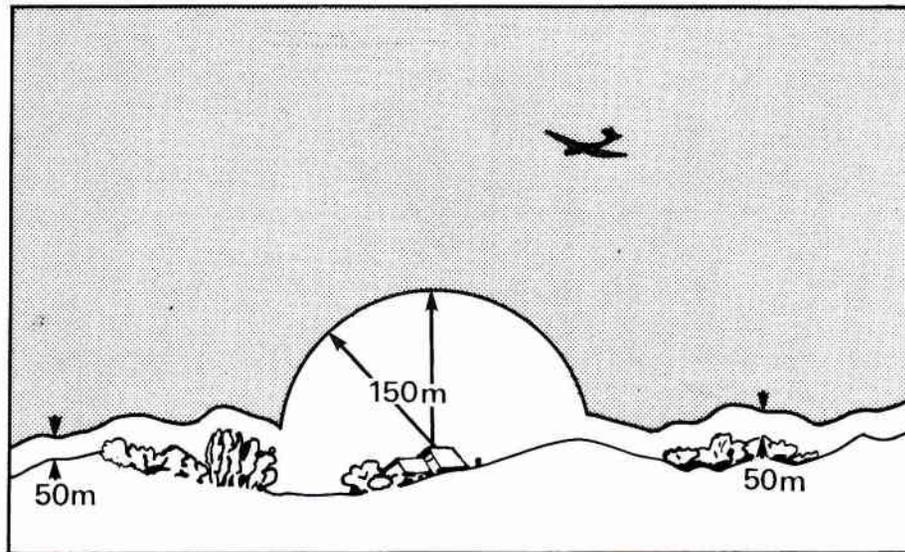
Les Règles de l'Air et de la circulation, dans la partie RAC 3, précisent les hauteurs de survol propres à assurer le respect du principe énoncé ci-dessus :

### RAC 3

#### Hauteurs Minimales de Survol

**Règle générale :** Les aéronefs resteront à un niveau suffisant pour permettre un atterrissage d'urgence sans mettre les personnes ou les biens à la surface en danger.

**En campagne :** « En dehors des besoins du décollage et de l'atterrissage les aéronefs voleront à une hauteur d'au moins 50 mètres (170 pieds) au-dessus du sol, de l'eau ou de tout obstacle naturel et à une distance d'au moins 150 mètres (500 pieds) de toute personne et de tout obstacle artificiel, fixe ou mobile, en quelque lieu qu'ils se trouvent. »



Survol des Agglomérations

| Type d'avions | Hauteur minimale de survol (mètres) | Largeur moyenne de l'agglomération ou importance du rassemblement |
|---------------|-------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| Monomoteurs   | 500                                 | Largeur < 1.200 mètres<br>Tout rassemblement de personnes         |
| Multimoteurs  | 1.000                               | Largeur < 1.200 mètres<br>Tout rassemblement de personnes         |
| Tous avions   | 1.000                               | 1.200 < largeur < 3.600<br>Rassemblement > 10.000 personnes       |
| Tous avions   | 1.500                               | Largeur > 3.600 mètres<br>Rassemblement > 100.000 personnes       |

**NOTE :** Le survol de Paris fait l'objet d'une réglementation particulière plus restrictive.

Ces dispositions sont certes tout à fait raisonnables pour un avion qui, en cas de panne de propulsion, ira prendre contact avec le sol à une distance de dix à quinze fois sa hauteur. Elles le sont beaucoup moins pour un hélicoptère, sachant que pour lui le point d'impact se trouve à moins de trois fois sa hauteur par rapport au point survolé à l'instant où survient la panne.

Pour cette raison, les entrées et sorties de l'héliport d'Issy-les-Moulineaux sont définies selon des itinéraires qui ménagent des possibilités d'atterrissage, tels les hippodromes, les clairières de nos bois ou le long des voies rapides et les plateformes des hôpitaux; le « crash » sur la Seine et les plans d'eau est aussi envisagé faute de mieux.

En outre, ces itinéraires survolent, dans notre région relativement accidentée, les axes dont la cote est la plus faible, d'une part pour limiter les conséquences du bruit généré par les propulseurs et d'autre part ménager un espace de manœuvre entre la trajectoire et les plates-formes de secours.

Un hélicoptère et de même un avion, sont tout à fait en mesure de se poser sur le sol, après avoir été privés de leurs organes de propulsion, à condition de trouver une surface apte à les recevoir et aussi que cette surface soit située dans un rayon tel que leurs performances respectives leur permettent de l'atteindre.

L'un des soucis du pilote est d'avoir à envisager, à tout moment, qu'il pourrait être privé de tout ou partie des organes de propulsion de sa machine. En conséquence, il fera en sorte de se maintenir à portée d'une zone aussi hospitalière que possible, compte tenu des moyens dont il disposera encore, pour assurer la sauvegarde des personnes à bord et au sol, des biens aussi, si faire se peut.

En situation de panne, la différence entre l'avion et l'hélicoptère a son importance. A l'instant où survient la panne de moteur, l'avion peut conserver sa vitesse de translation sur une trajectoire de descente dont la pente est de l'ordre de 7 à 9 %, il plane avant de prendre contact avec le sol à une distance de l'ordre de 11 à 15 fois sa hauteur à l'instant de la panne. Le point faible de l'avion est la vitesse d'atterrissage, 100 km/h ou plus, 180 km/h pour certaines machines.

Pour l'hélicoptère il en va tout autrement, ce dernier possède une voilure tournante, apte à planer elle aussi, mais « en rond », sur elle-même, c'est ce qui permet le vol stationnaire, la vitesse de translation est obtenue par inclinaison du plan de rotation du rotor.

Avec ce type de machine, à l'instant de la panne, le pas du rotor devra être réduit très rapidement pour permettre et entretenir son autorotation, les pales du rotor planent (en rond) de manière tout à fait analogue à l'aile d'un avion descendant sans moteur.

L'inclinaison du plan du rotor sera manœuvrée pour faire évoluer la vitesse de translation qui, elle-même déterminera la distance du point d'atterrissage. Celle-ci sera au mieux de trois fois environ la hauteur. La pente de la trajectoire sera alors de 30 à 35 % mais à l'approche du sol, après l'arrondi, la vitesse horizontale pourra être annulée et l'hélicoptère se poser en vol stationnaire, le pilote utilisant le pas des pales du rotor dont la rotation continue par effet d'inertie, pour amortir le contact avec le sol.

L'aire d'atterrissage peut donc avoir des dimensions réduites, c'est là l'incontestable supériorité de l'hélicoptère.

La définition de trajectoire (ci-dessous) montre qu'à l'arrivée de l'ouest vers Issy-les-Moulineaux, les hélicoptères doivent, venant du carrefour de Rocquencourt, suivre la A 13 jusqu'à Saint-Cloud et la Seine pour rejoindre Issy-les-Moulineaux. Il en est de même, en sens inverse, pour la sortie vers l'ouest.

| Itinéraires hélicoptères                         |                                                                              |                                                                                                                                                            |
|--------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Arrivées et départs de Paris-Issy-les-Moulineaux |                                                                              |                                                                                                                                                            |
| Désignation                                      | Itinéraires                                                                  | Altitudes de vol et organismes à contacter                                                                                                                 |
| H 16                                             | ROCQUENCOURT —<br>SAINT-CLOUD —<br>LA SEINE — PARIS —<br>ISSY-LES-MOULINEAUX | Altitude de 450 M QNH. Cette altitude peut être abaissée jusqu'à 180 M QNH si les conditions météo ou le trafic l'exigent sur instructions MOULINEAUX TWR. |

TWR = tour de contrôle.

QNH = altitude par rapport au niveau mer.

Les hélicoptères venant de Villacoublay ou s'y rendant, doivent (ou plutôt devraient) rejoindre l'itinéraire précédent à Saint-Cloud par la F 18 (Petit-Clamart - Pont de Sèvres).

Pour être tout à fait complet, il convient de préciser qu'un nouvel arrêté ministériel du 8-2-1984, paru au « J.O. » du 21-2-1984, remet en cause les anciennes définitions de trajectoires dans la zone R 120 - B 20 qui nous concerne. La circulaire d'information de la D.N.A. du 2-3-1984, nous laisse espérer la mise en place d'un nouveau réseau de cheminements pour le 15 mars...

Espérons que ces nouvelles dispositions nous apporteront une amélioration tant sur le plan de l'acoustique que sur celui de la sécurité.

Ajoutons, enfin, que l'article D 131-7 du Code de l'Aviation Civile, précise : « Ces règles sont appliquées par les aéronefs faisant partie des circulations militaires opérationnelles, d'essais et de réception quand elles sont compatibles avec la mission de ces aéronefs. »

Tout serait donc pour le mieux dans le meilleur des mondes et aucun hélicoptère ne survolerait jamais Meudon, si ce n'était pour sauver des vies humaines ou la Patrie en danger. Nous savons qu'il n'en est rien et nous constatons aussi que la fréquence des survols dépend beaucoup plus des conditions météorologiques que d'impératifs humanitaires ou de sécurité nationale.

Comment cette route, qui n'existe pas, peut-elle être aussi fréquentée ? C'est très simple, du moins je me l'explique ainsi : la route normale d'Issy-les-Moulineaux à Villacoublay ou vers l'ouest, fait un détour pour bénéficier des possibilités hasardeuses d'atterrissage qu'offre le Parc de Saint-Cloud; alors, on passe toujours en vue, mais en coupant dans les coins comme les chevaux au manège. En coupant de plus en plus, on passe finalement tout droit et la route directe entre Issy-les-Moulineaux et l'étoile du Pavé de Meudon se trouve ainsi inaugurée même si elle passe à la verticale de la maison de retraite du « Châtelet ». A la tour hertzienne, on vire vers Villacoublay ou mieux encore, on file tout droit vers les plates-formes du sud-ouest parisien, Toussus, Satory et Saint-Cyr.

Il faut reconnaître que la conscience professionnelle n'est pas exclue de cette pratique; économie de temps et de carburant. Les risques ne sont pas davantage exclus.

En effet, cette trajectoire survole l'agglomération sur une distance de 1.400 mètres et en prenant à la lettre les règles en vigueur, c'est à 1.000 m au-dessus du sol qu'elle peut être suivie (RAC 3 - 1). C'est peut-être un peu sévère pour un dépassement de 200 m sur la distance, puisqu'il est vrai que pour une distance de 1.200 m la hauteur imposée serait de 500 m seulement. Sévère mais sage surtout pour les équipages et les passagers à qui on ne saurait trop conseiller de prendre en compte, pour leur sécurité personnelle, un « petit bout de forêt » aussi peu hospitalière que l'agglomération qu'elle prolonge au sud-ouest. D'autant plus que cette zone boisée sur le plateau domine notre terrasse d'une vingtaine de mètres et la maison de retraite du Châtelet d'une bonne trentaine, sans compter la hauteur des arbres.

Le survol de Meudon ne pourrait-il pas se pratiquer à 1.000 mètres tel qu'il est prescrit, ou pour le moins vers 700 ou 800 mètres comme il serait raisonnable ?

Malheureusement, ceci suppose une pente moyenne de montée de 28 à 30 % depuis l'héliport distant de 3.500 mètres seulement de notre avenue du Château. Dans cette hypothèse, la vitesse verticale étant limitée par les performances, la vitesse moyenne de translation est si réduite qu'il vaut mieux faire le détour par la voie normale. Alors on adopte la route directe vers la tour hertzienne et on fait l'impasse pour survoler « le Châtelet » à 100 mètres et parfois moins. Ceci s'appelle une infraction... Il est tout à fait certain qu'il ne faut pas conclure que tous les pilotes empruntent toujours et systématiquement cette route « sauvage ». La route normale est fréquentée, mais il y a des contrevenants, il y en a trop et nous en subissons les conséquences.

S'il ne s'agissait que de cas d'urgence humanitaires ou de sécurité nationale, on pourrait faire l'impasse. Les Meudonnais supporteraient une douzaine de survols hebdomadaires même à altitude réduite, mais la trentaine quotidienne qui est atteinte et parfois dépassée engendre des nuisances de bruit considérables et conduit à une impasse inacceptable sur le plan de la sécurité des personnes.

Les environs de cette trajectoire ne comportent guère d'aires de refuge valables qui puissent être atteintes en cas de panne, peut-être peu probables mais toujours possibles, les rues et les places sont, de ce point de vue, peu sûres; les jardins n'offrent qu'une surface très restreinte et les cours de récréation de nos écoles ne sont pas désertes à toute heure, reste la terrasse qui n'est pas très proche de la route la plus fréquentée et qui cote vingt mètres plus haut...

Roger BOULLAULT.

## VIE DE LA SOCIÉTÉ

### Enquête conjointe d'utilité publique et parcellaire du projet d'acquisition des propriétés nécessaires à la réalisation de la ZAC Arnaudet

#### AVIS DU COMITÉ DE SAUVEGARDE DES SITES DE MEUDON

(Association qui compte près de 700 membres, qui a été fondée en 1965 et agréée par arrêté préfectoral du 21 février 1978)

Le Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon refuse le maintien dans son état actuel de cette zone de plus de 5 hectares, dont la majeure partie est en friche depuis de nombreuses années, alors que la commune manque de terrains à bâtir, et que ce site est particulièrement remarquable.

En conséquence, le Comité considère que l'intérêt général oblige à utiliser cet ensemble foncier et il approuve le principe d'un aménagement rationnel à condition d'en maîtriser les difficultés en excluant tous les risques possibles et notamment des constructions plus élevées que celles actuellement prévues.

Il a d'ailleurs pris acte du fait qu'à l'issue de l'enquête publique diligentée du 29 avril au 1<sup>er</sup> juillet 1981, le Préfet des Hauts-de-Seine a, par arrêté du 29 septembre 1981, décidé la création de la Zone d'Aménagement Concertée sur ces terrains (ZAC Arnaudet) et par arrêté en date du 30 septembre 1981 approuvé le Plan d'Aménagement de la Zone.

Le Comité constate que la Commission Départementale des Opérations Immobilières et de l'Architecture dans sa séance du 6 octobre 1981 a entériné ces décisions du Préfet qui ont été depuis déclarées conformes à la loi par le Tribunal Administratif de Paris (Arrêt du 15 février 1983).

Le Comité note également que le dossier soumis à la présente enquête contient un avis motivé de la Direction des Carrières comportant les plans des galeries à combler et de celles à conserver, tenant compte de leur intérêt scientifique, économique, touristique et éducatif, sans oublier que ces carrières peuvent servir d'abris en cas de conflits.

Toutefois, le Comité demande aux autorités locales de mieux informer la population des avantages et inconvénients des travaux à exécuter et d'en expliquer le déroulement.

Dans le respect de ces conditions, le Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon est d'avis qu'il y a lieu de commencer la réalisation de cette importante opération d'urbanisme qu'il estime d'intérêt public pour les raisons suivantes :

1. Mise en valeur d'un site jouxtant le Musée Rodin, établissement national et monument classé.
2. Conservation et aménagement des parties les plus significatives des carrières.
3. Implantation de lieux de travail et de logements nouveaux construits dans des volumes compatibles avec le site.
4. Création éventuelle d'une nouvelle halte sur la ligne R.E.R.
5. Organisation de la circulation et du stationnement au niveau du quartier et de ses liaisons avec les autres quartiers des communes voisines.
6. Plantation d'un jardin - promenade sur la terrasse supérieure.

Plus précisément, dans le cadre de la présente enquête qui ne porte que sur la possibilité pour la commune de prendre possession par la voie de l'expropriation de terrains qu'elle n'a pu acquérir à l'amiable, le Comité demande que des indemnités équitables soient versées aux propriétaires en réparation de l'ensemble des préjudices causés afin de ne pas retarder la mise en œuvre d'un aménagement qui transformera ce site dégradé. Ces importants travaux aideront à lutter contre le chômage et rééquilibreront nos équipements collectifs.

Le présent avis a été approuvé par le Bureau du Comité, lors de sa séance du vendredi 27 janvier 1984.

## L'OPÉRATION « FORÊT PROPRE » DU 5 MAI 1984

Cette année le temps était avec nous, mais, sans doute, ne fut-il pas le seul facteur de réussite de cette opération, dirigée efficacement par notre collègue Léon Larré. Il y eut aussi la propagande par le Bulletin municipal, par celui de notre Comité, par « Toutes les Nouvelles des Hauts-de-Seine », par C.V.S., par les 300 affiches dont une bonne partie aimablement placées dans leurs vitrines par les commerçants.

Et puis c'était la troisième année et l'Opération Forêt Propre rentre dans les habitudes meudonnaises. Et, enfin, il y avait l'appui de M. le Maire qui avait promis que les participants seraient reçus à l'Hôtel de Ville... et qui a largement tenu sa promesse.

Nous ne renouvellerons donc pas les critiques formulées les deux années précédentes quant au nombre des participants. Bien sûr, ils auraient pu être plus nombreux, ceux des collèges en particulier, mais, enfin, trois groupes de scouts, de nombreux « individuels », jeunes ou adultes, une participation appréciable des membres du Comité, c'est déjà un succès.

Notons aussi la présence effective de plusieurs fonctionnaires de l'Office National des Forêts, parmi lesquels M. Charreton, ingénieur, Chef de la Subdivision, celle de plusieurs membres de la municipalité, dont le Maire adjoint Dupinay et l'aide des services de la Ville.

Et le résultat fut que, cette année, les bois de la commune de Meudon ont été entièrement parcourus par nos ramasseurs, y compris les abords de Meudon-la-Forêt, un peu négligés jusqu'ici... par manque d'effectifs.

Ceux qui ont pu assister à la collation qui a suivi ont certainement pensé que la bonne humeur et l'enthousiasme des participants faisaient bien augurer de l'opération « Forêt propre 1985 ».



bougies, tissages, grès, cadeaux  
vanneries - bois blanc - jeux  
listes de mariage

### **l'artisanie**

61, Rue de la République - MEUDON

Tél. 626-71-57

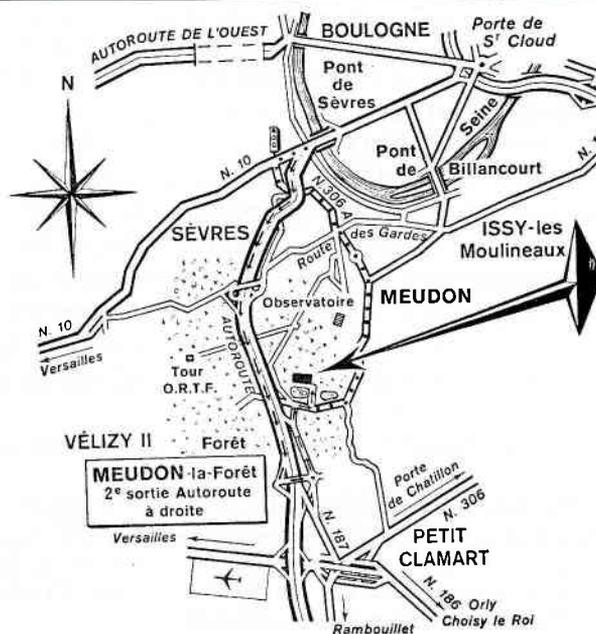
Ouvert le DIMANCHE



EN FORÊT DE MEUDON - 92360

Tél. 631.52.99

OUVERT TOUS LES JOURS - MIDI ET SOIR



# COTISATION : ATTENTION AUX NOUVEAUX TAUX, MERCI

---

Bulletin { d'adhésion (1)  
de renouvellement (1)

M. (Nom) .....

Prénom .....

Adresse .....

Téléphone .....

Profession .....

désire participer à l'action du Comité de Sauvegarde et demande à être inscrit comme membre .....

Date : .....

|                                                    |       |                                                |
|----------------------------------------------------|-------|------------------------------------------------|
| Cotisations : Membre Bienfaiteur à partir de ..... | 100 F | par chèque ou mandat au nom du Comité de Sau-  |
| Membre Adhérent .....                              | 40 F  | vegarde des Sites de Meudon, « En la Mairie de |
| Membre Sympathisant .....                          | 15 F  | Meudon » - C.C.P. PARIS 22.465.15.             |

(1) Rayer la mention inutile.

## COUVERTURE - PLOMBERIE EAU ET GAZ

Tél. : 534-12-01

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

DÉPOSITAIRE

BRANDT - LINCOLN - AIRFLAM

POTÉZ - FRIGÉCO - THOMSON

Réchauds - Cuisinières et Chauffage gaz

Société d'Exploitation des Etablissements

# L. WACQUANT

ENTREPRENEUR

27, rue Marcel-Allégot, BELLEVUE - 92 MEUDON

## HOTEL ★ ★ N N

### FOREST HILL

100 chambres - Séminaires

**Tél. : 630.22.55**

40, av. du Maréchal de Lattre de Tassigny

92360 MEUDON LA FORÊT

### *Les Mousquetaires*

**Restaurant - Banquets**

Buffet géant des Mousquetaires

73 F SNC - Vin à discrétion \*

\* Prix en vigueur au 15-12-81

## MICHEL DAMOUR

# TAPISSIER

LITERIE, SIÈGES, VOILAGES

DOUBLE RIDEAUX

Réfection matelas & sommiers

54, Rue de Rushmoor - 92190 MEUDON - 626-27-60 et 534-21-84

Un magasin d'articles de sport à Meudon

## MEUDON - SPORT

(Près de la Place Stalingrad)

Tennis (cordage raquettes en 24 h.)

Sports d'équipe, Equitation, Ski, etc.

2, Bd des Nations-Unies, 92190 MEUDON - Téléphone 534-36-78