

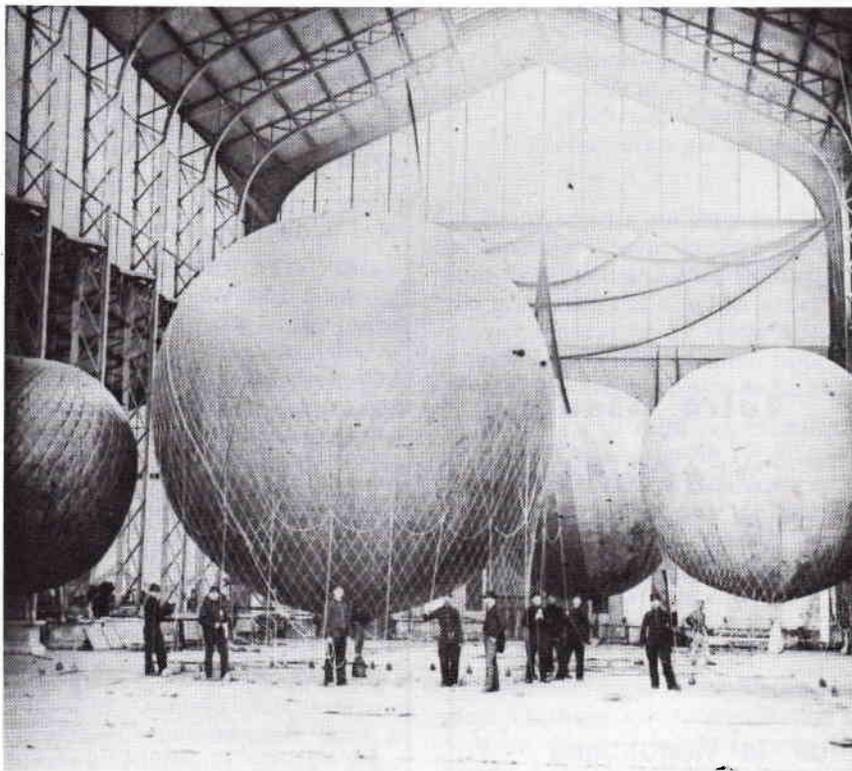
# Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon

Siège social : Mairie de Meudon

12 Francs

Bulletin N° 74

1991 - N° 1



*Le hangar Y il y a cent ans, à la grande époque de l'aérostation  
militaire à Meudon (document Audouin Dollfuss).*

**HOTEL** ★★ NN

**FOREST HILL**

100 chambres - Séminaires

**Tél. : 46.30.22.55**

40, av. du Maréchal de Lattre de Tassigny  
92360 MEUDON LA FORÊT

*Les Mousquetaires*

**Restaurant - Banquets**

Buffet géant des Mousquetaires

98 F TTSG - Vin à discrétion \*

\* Prix en vigueur au 15-4-1988

**MICHEL DAMOUR**

**TAPISSIER**

LITERIE, SIÈGES, VOILAGES  
DOUBLE RIDEAUX

Réfection matelas & sommiers

**54, rue de Rushmoor - 92190 MEUDON - 46.26.27.60 et 45.34.21.84**

**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. 45.34.16.13**

**TOUJOURS PROPRE - TOUJOURS NET**

**AU PRESSING D'ARTHELON**

Chez Madame LACAS

●  
DÉPOSITAIRE BAS ET COLLANTS LE BOURGET

●  
22, place Henri-Brousse - Meudon ☎ 45 34 66 36



Cadeaux

Objets utiles

pour la maison ...

**l'artisanie**

61, rue de la République

MEUDON

Tél. 46.26.71.57

Ouvert le DIMANCHE

## POUR UN MUSEE DES BALLONS A CHALAIS-MEUDON

*Sous ce titre, M. Audouin DOLLFUS a bien voulu nous confier la publication d'une allocution qu'il a prononcée lors d'un colloque organisé par l'Association pour l'Etude de l'Histoire de l'Aérostation, en 1985.*

*Rappelons que M. Audouin DOLLFUS, astrophysicien à l'Observatoire de Paris-Meudon, est le premier astronaute français qui ait exploré la stratosphère en ballon libre. Il est le fils de Charles DOLLFUS que rendit célèbre sa traversée aller et retour de l'Atlantique, en ballon, en 1932 et qui fut le fondateur et longtemps le conservateur du Musée de l'Air à Meudon.*

*Au moment où la restauration du hangar Y et son devenir sont à l'ordre du jour dans notre ville, nos lecteurs apprécieront certainement le point de vue d'une personnalité particulièrement qualifiée en la matière. Pour son article et pour les deux photographies inédites du hangar Y dont il nous a proposé la reproduction dans ce fascicule, nous prions M. Audouin DOLLFUS de trouver ici l'expression de notre vive reconnaissance et de nos chaleureux remerciements.*

Notre pays a offert à l'humanité la conquête de l'air. C'est là que l'homme, pour la première fois, s'est élevé dans l'atmosphère. Le fait, contesté nulle part, est porté au crédit de notre pays. Le bi-centenaire de l'événement a été largement célébré ; à l'étranger, notre pays s'en est trouvé honoré.

Les documents de l'époque, se rattachant aux premiers vols humains, sont exprimés en langue française ; une quantité considérable de pièces authentiques ont été préservées, une grande œuvre de regroupement s'est déjà opérée, de sorte qu'un matériau unique est maintenant disponible pour constituer un musée, le seul dans le monde capable d'héberger les vrais documents originaux. Ce regroupement fut l'œuvre de quelques hommes déterminés qui ont joué les rôles capitaux.

Il y eut d'abord Dupuis-Delcourt. Né en 1802, il connut Montgolfier, le physicien Charles, l'aéronaute Garnerin. Il recevait de ceux-ci d'importantes pièces. Il était là lors de l'accident fatal de Madame Blanchard, tombée rue de Provence de son ballon incendié. Conscient du rôle unique qui s'offrait à lui, il rassembla les premiers documents, pièces uniques et authentiques, directement des mains des vrais pionniers de la navigation dans les airs. Ce fut l'œuvre de sa vie.

Dans une lettre adressée à l'Empereur en 1860, il avait 52 ans, Dupuis-Delcourt s'exprime alors ainsi :

*« Depuis longtemps, j'ai rassemblé avec beaucoup de peine et de soins de curieux débris, des pièces intéressantes, livres, manuscrits, correspondances, gravures, médailles et instruments divers concernant l'histoire et la pratique des ballons depuis leur origine. Dans les dernières années qui viennent de s'écouler, si péniblement pour moi, j'ai conservé soigneusement et augmenté encore cette collection... Si je parviens, comme je l'espère, à en faire reconnaître l'utilité et le mérite... elle constituera au profit du Public et de l'étude des Sciences, un nouveau et précieux Musée, indiquant le point de départ de cette navigation atmosphérique destinée à jalonner les chemins de l'avenir ».*

Moins de quatre ans plus tard, Dupuis-Delcourt mourut brusquement, laissant inachevée son œuvre inspirée. Nadar, le grand aéronaute, pamphlétiste, photographe, homme de flamme, s'en fera l'orateur, et son ouvrage célèbre « Mémoires du Géant », commence ainsi :

*« Plein de foi, fervent dans l'avenir de la navigation*

*aérienne, Dupuis-Delcourt avait, de sa chétive bourse, à force de privations, collectionné le plus curieux, le plus instructif, le seul musée aéronautique qui existe dans le monde entier. Ce musée se compose d'environ 1 500 numéros comprenant et renfermant toute l'histoire de 80 ans d'aérostation, depuis les modèles en plans, exécutions, livres, etc. (suit une description du contenu). Cette collection, c'était sa joie, son orgueil, sa vie...*

*« Donc cet homme doux et brave, modeste, bienveillant, laborieux, désintéressé, cet homme de bien s'éteignit hier, laissant cette collection pour tout avoir et toute hoirie à la vieille compagne des trente dernières années de sa vie.*

*« Et comme la pauvre femme, avec la foi que l'honnête femme a toujours dans son mari, l'avait suivie partout... il a pu entrevoir dans les affres de son agonie sa veuve mourant de faim, comme le chien au tombeau, à côté de la « collection Dupuis-Delcourt » pieusement gardée dans son intégralité ».*

Et cet appel a été entendu. Ce fut 40 ans plus tard, mais qu'importe si l'œuvre doit être sauvée. Au début de notre siècle, donc, le naturaliste Adrien Dollfus, homme de culture, offrait à son tout jeune fils, Charles « Les Mémoires du Géant ». Je possède à mon tour cet exemplaire même, rare privilège. On y trouve insérée à la première page une feuille manuscrite de Charles Dollfus, profession de foi révélatrice :

*« J'ai reçu cet exemplaire des « Mémoires du Géant » en fin 1905, de mon père, j'avais 12 ans. J'ai été très frappé par ce livre admirable. J'ai senti la personnalité de Nadar et j'ai été profondément touché par l'oraison funèbre de Dupuis-Delcourt, dont je me suis alors juré de suivre l'exemple et de finir son œuvre ».*

Ce qui fut fait, question de vocation.

Mais une étape intermédiaire devait s'insérer. Pendant le demi-siècle qui suivit, la collection Dupuis-Delcourt dut être répartie, partiellement dispersée. Heureusement, de grands esprits, hommes de belle culture, tempéraments généreux de surcroît, et superbement motivés, se sont employés à la cause des ballons. Et l'on retrouve alors les pièces assemblées par Dupuis-Delcourt dans de nouvelles collections particulières,

celle de Louis Béreau notamment, celle de Gaston Tissandier surtout. L'un et l'autre accroissent à leur tour les richesses, regroupant avec dévotion et abnégation les trésors artistiques et les pièces capitales, par des achats, dons, incitations, chez les antiquaires, dans les ventes, auprès des particuliers.

Avec Bruhel, avec de la Vaulx, avec Tissandier, ces regroupements sont accompagnés d'études historiques fondamentales, « grands classiques » de l'histoire de l'aérostation.

La troisième étape, Charles Dollfus arrivé à son heure, la conduisit dans la foi, et sur deux plans :

– Dès la fin de la Première Guerre mondiale, en novembre 1918, Albert Cacot décide le Service Technique de l'Aéronautique de créer un Musée de l'Aéronautique qui s'installe à Chalais-Meudon, tout d'abord avec le capitaine Hirschauer et Charles Dollfus. Là, fut conduit un volet de l'œuvre, tant pour l'histoire de l'aviation que pour celle de l'aérostation.

– Pour l'autre volet, car ces dualités se révèlent nécessaires, Charles Dollfus constitue, comme Dupuis-Delcourt, une collection particulière, instrument de travail unique, fruit d'une activité intense et d'une vie consacrée. Ainsi se trouve réassemblé l'ensemble des documents de Dupuis-Delcourt. Ainsi sera conservée en France l'exceptionnelle collection Tissandier, préservée de la dispersion, les éléments de la collection Béreau, la collection Salmageau, la bibliothèque Valdruche, les archives Roulant, la bibliothèque Henri Hervé, les collections Léon Barthou et Léo Nathan. Il s'y ajoute les acquisitions aux ventes Nierenstein, Esmeriau, Preston, Malfanti. Ainsi se trouvent regroupés les fonds personnels des aéronautes Maurice Mallet, Mutin-Godard, Duruof, Nopper, Chavoutier, Louis Godard, Nadar.

En même temps, au Musée de l'Air, s'accumulent les pièces maîtresses des étapes du développement de l'aérostation, les nacelles des dirigeables « Dupuis de Lôme », « la France », « Santos-Dumont », les matériels de Renard à Chalais, ceux des ballons du siège de Paris, la nacelle du ballon stratosphé-

rique soviétique « l'Ossoviakim » et celle des observations astronomiques de l'Observatoire de Meudon, une bibliothèque de recherches et de consultation exceptionnelle, des archives uniques, encore complétées et organisées par les directeurs successifs.

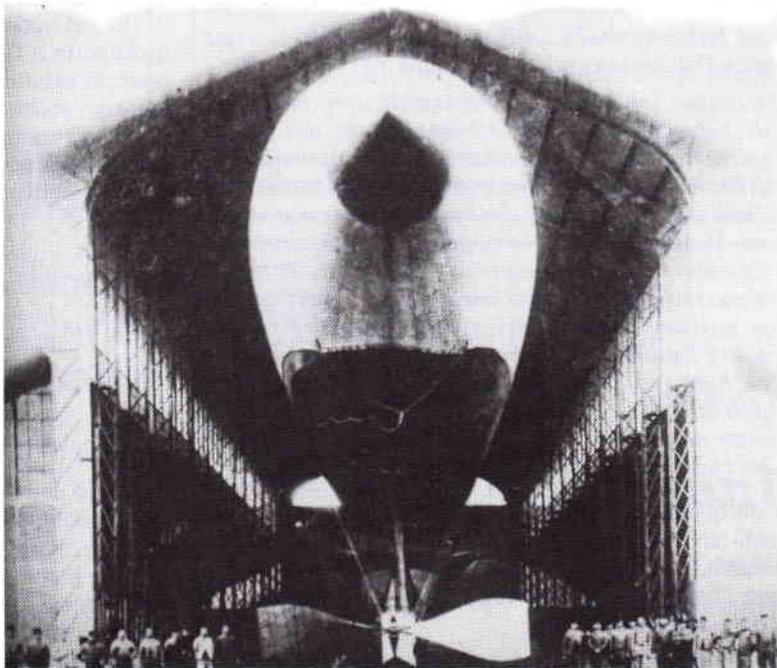
Mais voilà que, à la fin de sa longue vie de travail, plus heureux que Dupuis-Delcourt, Charles Dollfus parvint encore à achever l'entreprise. La collection Charles Dollfus rejoint celle du Musée de l'Air. Les deux volets de la grande œuvre personnelle se rejoignent, offrant au patrimoine national le plus exceptionnel groupement des pièces originales, témoin unique et combien émouvant de la conquête de l'air par l'homme, grâce à l'aérostation.

Maintenant, il nous appartient d'entrer dans la scène. Ce qui reste à faire, le Musée de l'Air et de l'Espace le définit clairement. A l'occasion de l'exposition du Centenaire de l'Etablissement Aéronautique de Chalais-Meudon, en 1977, le Général Lissarague, alors Directeur du Musée, s'exprima directement :

*« On ne peut que regretter de voir disparaître de Meudon tout souvenir de la très ancienne activité aéronautique qui s'y est déployée si longtemps. C'est pourquoi il serait souhaitable que le hangar "Y" de Eiffel, premier hangar à dirigeables construit en France et aujourd'hui dernier à subsister dans notre pays, soit conservé et devienne un Musée de l'Aérostation. Le projet actuel du Bourget ne permet pas de distraire l'argent nécessaire à la remise en état du hangar Eiffel et à son aménagement. Du moins le Musée de l'Air, qui possède une très riche collection de l'aérostation, unique au monde, est-il prêt à la réserver à ce Musée, si des concours financiers peuvent être trouvés en dehors du Département de la Défense ».*

La cause est noble. Voilà précisément la tâche qu'il nous incombe de faire aboutir.

Audouin DOLLFUS



*Le hangar Y abritant le dirigeable « La France » en 1879 (document Audouin Dollfuss).*

## LE BAS-MEUDON (Troisième partie) Déclin et renaissance

### UN RAPPEL

Dans les deux premières parties de cette suite (bulletins n° 71 et 73) consacrée au Bas-Meudon, nous avons vu les bords de la Seine, d'abord uniquement agricoles, se peupler progressivement au Bas-Meudon de pêcheurs, de blanchisseurs puis de cabaretiers au moment où Louvois étudie la création d'un port à Meudon et rachète toutes les terres de ce secteur pour développer l'exploitation des carrières et créer des fours à chaux et des plâtrières. L'automne 1756 voit arriver des familles entières pour travailler dans la verrerie nouvellement construite par Madame de Pompadour, tandis qu'un chemin de halage est réalisé le long du fleuve.

Dès cette époque vont cohabiter, pendant de nombreuses années en bord de Seine, un noyau industriel au Bas-Meudon, de grandes propriétés royales puis bourgeoises sur les coteaux et une nature longtemps sauvage sur les îles.

Jusqu'à la Révolution, de belles demeures sont construites en bordure de Seine, puis, au XIX<sup>e</sup> siècle, de grandes villas sont édifiées à flanc de coteau ou à la limite du plateau, des parcs remplacent les vignes et les friches encore existantes.

Le bord du fleuve s'industrialise petit à petit (développement de la critallerie et des carrières, création de la capsulerie Gaupillat en 1825...), les vues sur la Seine sont bouchées par de nouvelles constructions et les belles demeures du Bas-Meudon disparaissent.

Avec l'afflux d'une nouvelle population ouvrière, les habitations, en effet, se multiplient, modestes le plus souvent. Une deuxième bande de terrain est construite le long du chemin de halage entre la Seine et la route de Vaugirard. De petits commerces se développent, fréquentés par les ouvriers et artisans du quartier.

Pour leur part, les îles Saint-Germain et Séguin, après être longtemps demeurées « paradis des artistes », « nature inviolée », « nid de poésie » verront leurs arbres magnifiques abattus pendant la guerre de 1870. Elles n'en resteront pas moins, jusque dans les années vingt, un élément majeur du paysage, traits d'union entre les deux rives et « bijoux du méandre de la Seine » que les artistes continuent à fréquenter.

Inaugurée en 1889, la nouvelle voie de chemin de fer défigurera le paysage. La colline est taillée, des murs de soutènement sont construits, des passerelles sont édifiées, la verrerie est amputée, des jardins, tel celui de la maison Huve, sont sacrés.

La création de cette ligne accélérera l'urbanisation de ce secteur, tout en accentuant la coupure historique et géographique entre Meudon-Bellevue et la Seine.

Ces évolutions conjuguées donnent au Bas-Meudon sa nouvelle physionomie : mi-prolétaire, mi-bohème. Les nouveaux Meudonnais, dont beaucoup sont originaires de province, forment une population distincte de celle du vieux bourg, encore

un peu rural, de Meudon et du quartier bourgeois de Bellevue, mais solidaire des autres « gens de Seine » d'Issy et de Sèvres ; il est plus naturel et aisé de longer le fleuve que d'escalader la colline.

Mais les habitants du Bas-Meudon, les artistes, amateurs des rives de Seine, les habitués du « Poisson Rouge », du « Martin Pêcheur », de la « Pêche Miraculeuse » et de la « Pêche Merveilleuse » allaient bientôt rencontrer un voisin très encombrant.

### LOUIS RENAULT DEVOREUR DE TERRAINS

Louis Renault a su développer son entreprise. Née à Billancourt, sur un terrain familial appartenant au lotissement Gourcuff, l'entreprise Renault Frères, excroissance anormale au sein d'un lotissement protégé par de nombreuses règles et servitudes pour favoriser la vie « bourgeoise, calme et champêtre », a toujours besoin de nouveaux terrains pour s'agrandir.

Comme d'autres industriels devenus propriétaires de terrains situés de part et d'autre de rues qu'ils intègrent à leur propriété, Renault tente d'en englober plusieurs dans l'enceinte de son usine. C'est la guerre de 1914-1918 qui lui permettra d'arriver à ses fins. Pour des raisons évidentes de sécurité, l'autorité militaire fit droit à la prétention de Louis Renault pour la durée des hostilités, mais, dans ce domaine comme dans d'autres, le provisoire dure toujours...

Cependant, rapidement, la rive droite ne fut plus suffisante. Ne voulant pas quitter la région parisienne, Louis Renault, de locations en achats, se rend propriétaire de l'île Séguin, puis de la rive gauche au Bas-Meudon. 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 (de juin 1925 à juin 1934) ; particuliers, industriels, commune de Meudon, Compagnie des Chemins de Fer, tout le monde vend à Renault. Ne subsiste qu'un petit bourg. Un seul refuse de céder. C'est Georges Gallice, habitant de Bellevue (rue Basse de la Terrasse), propriétaire de 6 800 m<sup>2</sup> sur l'île Séguin. Dès juillet 1914, en qualité d'administrateur de la S.A. Immobilière du Parc de Bellevue, il assigne Louis Renault devant les tribunaux, lui reprochant de produire des « bruits et fumées » mais il est débouté en octobre 1922 au motif que Louis Renault n'est pas le seul à polluer le secteur !

Georges Gallice, défenseur du site et de l'environnement avant la lettre, veut « garder le paysage... et écarter les bruits et la fumée qui ont si tristement affligé les habitants de Bellevue » (lettre du 13 février 1927). A nouveau, les pouvoirs publics viendront en aide à Louis Renault, en autorisant en 1929 la construction « d'une palée ayant pour but de permettre la communication entre la pointe aval de l'île qui appartient à Louis Renault et le restant de la partie amont de cette île qui lui appartient également. Bien entendu, cette palée doit être

construite uniquement sur le domaine public fluvial, au-dessus de la Seine, et ne toucher en rien la propriété de M. Gallice ».

Dorénavant ce balcon qui longe le terrain Gallice empêche tout accès à celui-ci, par bateau, depuis le grand bras de la Seine !

Après le décès de M. Gallice en 1933, sa famille continuera de résister. Se souvenant sans doute de sa conquête des rues de Billancourt, dès 1939, Louis Renault invoquant la Défense nationale, demande la réquisition du terrain Gallice. En février 1940, l'ordre de réquisition est donné par le Préfet et immédiatement exécuté : Louis Renault pouvait continuer de « bétonner » l'île Séguin et terminer la « muraille » qui sépare les deux rives de la Seine au plus creux du méandre.

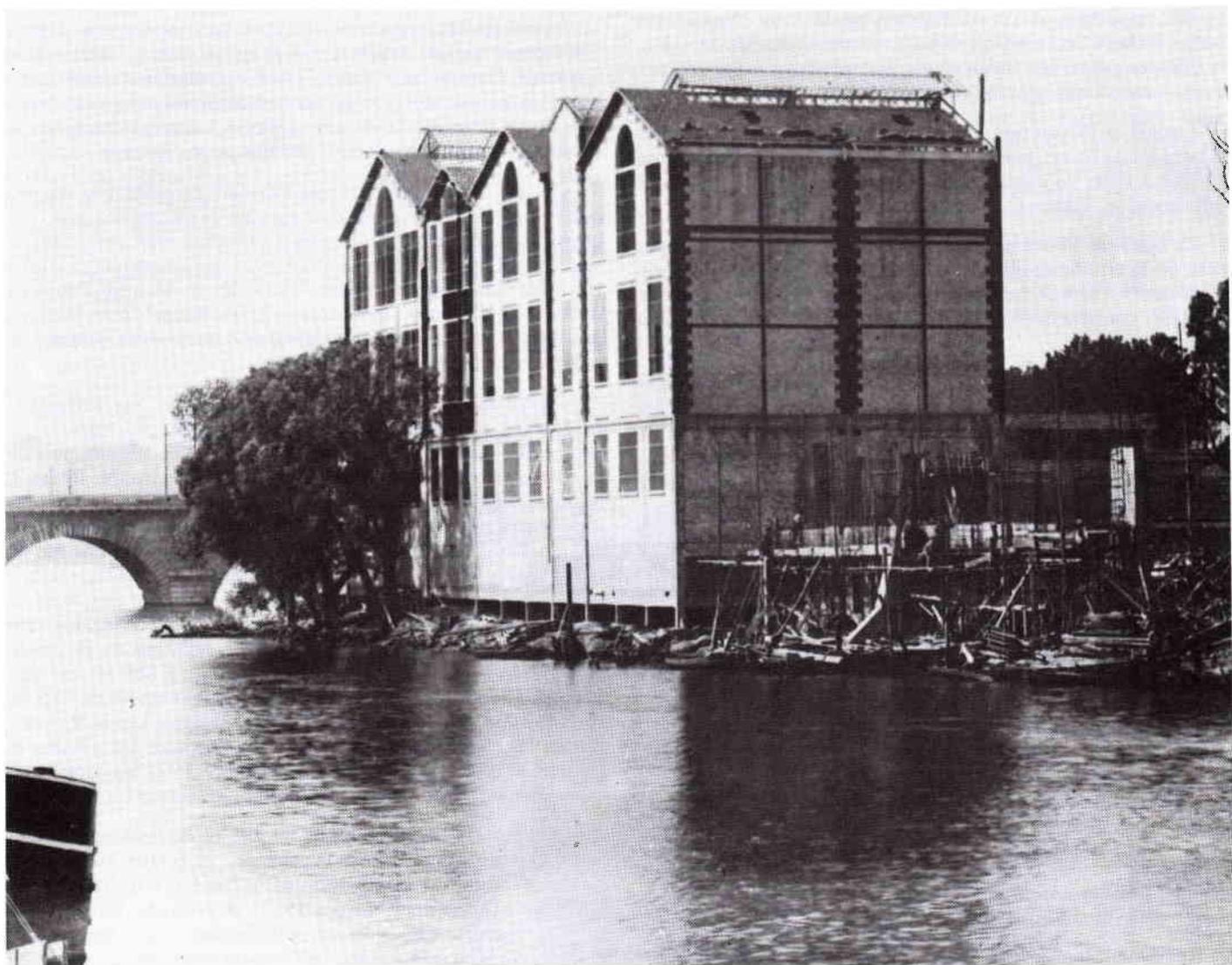
Après la guerre, mises devant le fait accompli, désireuses de se retirer en province, Madame Gallice et ses deux filles vendront le 31 décembre 1946 à la Régie Renault le terrain de l'île Séguin et leur propriété de Bellevue rue Basse de la Terrasse.

L'administration, si attentionnée pour Renault et dans sa volonté d'expansion, faillit cependant arrêter Louis Renault dans ses conquêtes foncières. Tandis que « les travaux d'aménagement de l'île Séguin battaient leur plein, en août 1928, une lettre de la Direction de l'Extension de Paris vient, un instant, troubler la quiétude de Louis Renault. Cette lettre lui apprenait que les terrains de l'île Séguin étaient entièrement réservés pour la création d'espaces libres publics et que ses constructions étaient susceptibles d'être expropriées dans un proche avenir » lettre du Directeur de l'Extension de Paris, 21 janvier 1928 citée par Gilbert Hatry (*in* « Louis Renault, patron absolu »).

Cet avertissement sans frais fut surtout sans suite jusqu'à nos jours...

Sans doute s'agissait-il d'un excès de zèle intempestif d'un bureau chargé de la protection de la nature et du bien-être des Parisiens !

Maître de l'île Séguin, pendant 10 ans, de 1925 à 1935, Louis Renault fait transporter 600 000 m<sup>3</sup> de remblai pour en

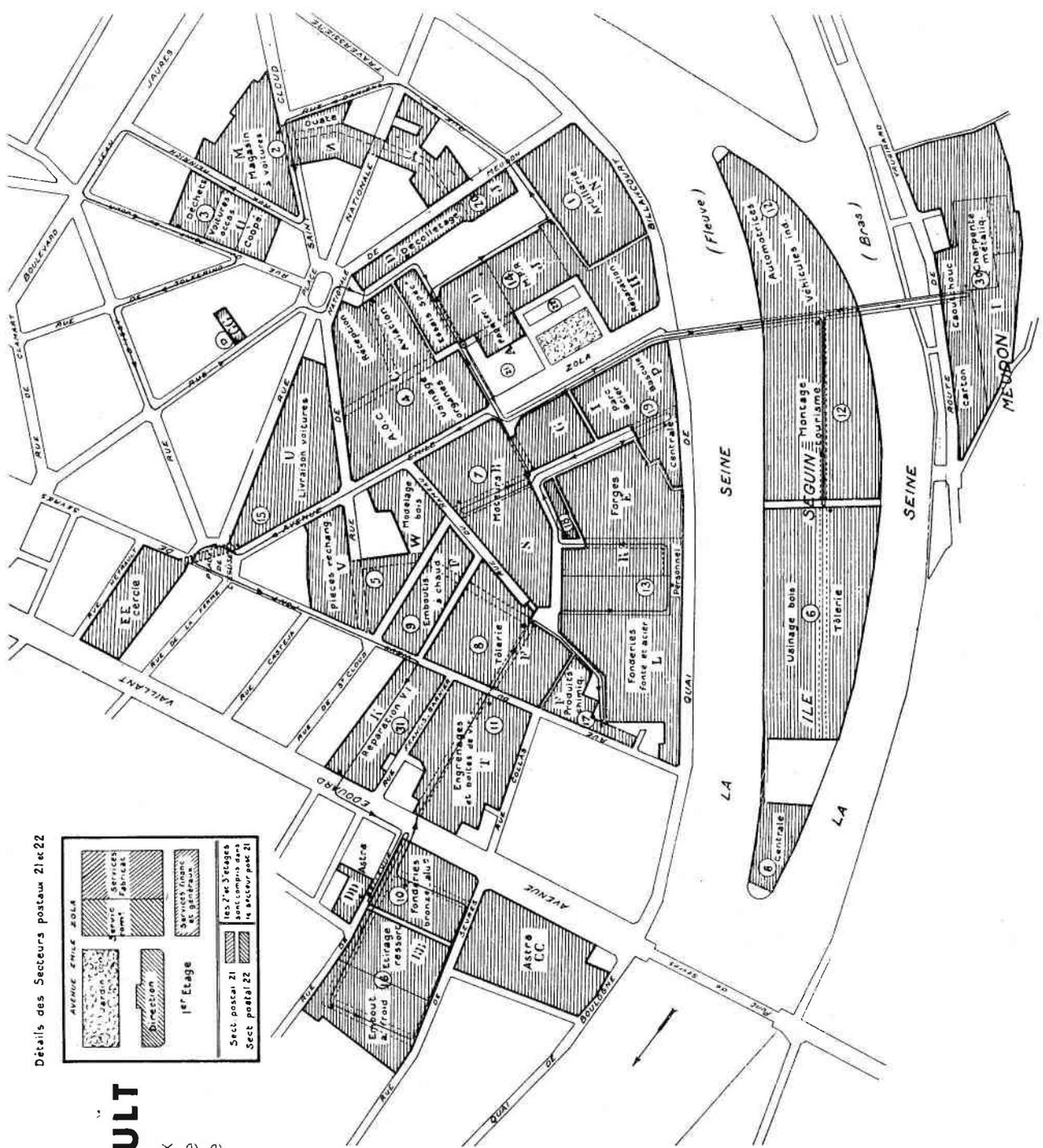
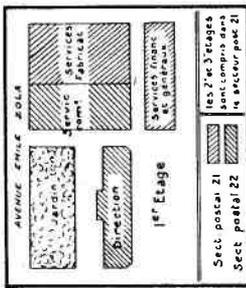


*Partie ouest de l'île Séguin en 1947 : vue de la centrale électrique et des constructions en cours sur le terrain Gallice.*

# USINES RENAULT

Secteurs postaux  
itinéraire et horaire  
de la voiture postale

Détails des Secteurs postaux 21 et 22



## Horaire de la Voiture Postale

Secteur Postal	TOURNÉES			
	1	2	3	4
Boite N° 1 1/2	8 h. 00	10 h. 30	14 h. 00	16 h. 00
" N° 30	8 h. 05	10 h. 35	14 h. 05	16 h. 05
" N° 12	8 h. 10	10 h. 40	14 h. 10	16 h. 10
" N° 6	8 h. 15	10 h. 45	14 h. 15	16 h. 15
" N° 15	8 h. 20	10 h. 50	14 h. 20	16 h. 20
" N° 5	8 h. 25	10 h. 55	14 h. 25	16 h. 25
" N° 9	8 h. 30	11 h. 00	14 h. 30	16 h. 30
" N° 31	8 h. 32	11 h. 02	14 h. 32	16 h. 32
" N° 16	8 h. 35	11 h. 05	14 h. 35	16 h. 35
" N° 10	8 h. 40	11 h. 10	14 h. 40	16 h. 40
" N° 11	8 h. 42	11 h. 12	14 h. 42	16 h. 42
" N° 8	8 h. 45	11 h. 15	14 h. 45	16 h. 45
" N° 17	8 h. 50	11 h. 20	14 h. 50	16 h. 50
" N° 13	8 h. 55	11 h. 25	14 h. 55	16 h. 55
" N° 18	9 h. 00	11 h. 30	15 h. 00	17 h. 00
" N° 19	9 h. 05	11 h. 35	15 h. 05	17 h. 05
" N° 7	9 h. 10	11 h. 40	15 h. 10	17 h. 10
" N° 1	9 h. 15	11 h. 45	15 h. 15	17 h. 15
" N° 2	9 h. 20	11 h. 50	15 h. 20	17 h. 20
" N° 3	9 h. 25	11 h. 55	15 h. 25	17 h. 25
Dispens. N° 4	9 h. 26	11 h. 56	15 h. 26	17 h. 26
" N° 4	9 h. 27	11 h. 57	15 h. 27	17 h. 27
" N° 20	9 h. 30	12 h. 00	15 h. 30	17 h. 30

hausser le niveau et construire deux ponts : le pont Daydé en 1929/1931 au-dessus du grand bras de Seine et en 1929/1932 le pont Seibert entre l'île et le Bas-Meudon. Le raccordement au réseau de chemin de fer est réalisé en août 1936.

Le domaine Renault est unifié et le Bas-Meudon est devenu une dépendance de cet empire. Dépendance d'intérêt industriel relativement secondaire : le Bas-Meudon produit du carton, des charpentes métalliques et du caoutchouc, il n'abrite aucun bureau d'études ou centre d'essais et ne produit pas de véhicules.

Les ateliers et bureaux « nobles » sont à Billancourt ou sur l'île Séguin que Louis Renault perfectionne sans cesse et où les journalistes voient dès 1930 « l'usine de demain, ordre, propriété et ateliers grandioses ».

## LE DECLIN

La nature était morte, le bateau-lavoir abandonné, les arbres coupés et la Seine servait d'égout. Chacun allait se renfermer chez soi, les habitants de Bellevue sur leur plateau, les Meudonnais autour de leur bourg en expansion et les habitants du Bas-Meudon autour d'un artisanat local et surtout des ateliers vivant au rythme des allées et venues des usines Renault ; ainsi ces derniers furent directement impliqués dans les mouvements de grève de 1932/1933/1934/1936 et jusqu'en 1938, date à laquelle Renault brise l'agitation sociale en imposant le lock out.

Les habitants du Bas-Meudon forment une communauté relativement soudée entre ses membres, vivant à l'écart de Meudon, disposant de tous les commerces nécessaires et se rendant au marché du Pont de Billancourt à Issy-les-Moulineaux. Sœur Louise, l'abbé Verlainne, prédécesseur du père Dufлот apportent la religion dans un quartier réputé rouge.

Les bombardements alliés sur Renault, en particulier le dimanche 2 avril 1944, vont sérieusement toucher le Bas-Meudon ; plusieurs maisons sont démolies, les blessés sont nombreux ainsi que les morts. Une famille entière disparaît : Madame Cassis, ses 3 fils et ses 2 filles. Une bombe arrivée dans un garage n'éclatera pas et sera désamorcée après la guerre par des prisonniers allemands. Puis le 24 août 1944 vers 21 h 30, le Bas-Meudon verra l'arrivée d'une unité de la 2<sup>e</sup> DB en route pour libérer Paris.

Le Bas-Meudon ne se relèvera jamais vraiment de la guerre, les immeubles ne sont pas restaurés et les quelques constructions neuves n'embellissent pas le quartier.

Petit à petit, les fêtes autrefois si animées disparaissent : la choucroute annuelle, le bal du 14 juillet, la retraite aux flambeaux. Les cafés ferment, les habitants sont expropriés, les fenêtres sont murées, les toits éventrés, la place Bergeyre abandonnée. Seul résiste un noyau d'habitants autour de l'église.

Aujourd'hui, tout est redevenu possible : le pire et le meilleur.

Le pire est à redouter : l'Administration a, en effet, prévu de faire passer à travers le Bas-Meudon une route rapide à 4 voies. Située à peu près sur l'emprise de l'actuelle route de Vaugirard, cette Voie Rive Gauche de Seine stériliserait définitivement les berges de la Seine et interdirait toute réalisation de qualité sur

le mince croissant alluvionnaire restant entre la voie de chemin de fer et la nouvelle autoroute.

Le mieux à espérer nous est offert par la décision des Usines Renault de quitter l'île Séguin et le Bas-Meudon. Renault parti, c'est plus de 60 hectares récupérés sur les deux rives de la Seine, c'est l'île Séguin libérée, c'est la possibilité de faire renaître le joyau qu'est ce méandre de la Seine au cœur des Hauts-de-Seine, équidistant de la Défense et de la Concorde, au pied du balcon de Bellevue, panorama si souvent chanté en bordure du plateau de Versailles.

Le Premier ministre semble l'avoir compris en confiant l'an dernier à M. Jean-Eudes Roullier, Délégué à la Recherche et à l'Innovation au ministère de l'Équipement, la mission de lui présenter une première réflexion d'ensemble sur l'opération d'urbanisme décidée par le Gouvernement sur le site de Billancourt.

Cette mission faisait suite à une déclaration du Premier ministre devant l'Assemblée nationale le 6 décembre 1989 : « sur ce site, j'entends que l'État lance une opération d'intérêt national après s'être assuré de la maîtrise foncière ».

## UN PROJET POUR L'AVENIR

M. Jean-Eudes Roullier a remis son rapport au Premier ministre le 20 novembre 1990\*. Ce rapport a fait l'objet de larges échos dans la presse :

« une chance unique de reconquérir un site mutilé... Le rapport remis à Michel Rocard est prometteur... » (*Le Figaro*).

« sous l'usine, la plage... un des plus beaux sites de l'Ouest parisien... un projet de rêve » (*L'Express*).

Le rapport de synthèse de M. Jean-Eudes Roullier s'appuie sur deux études : l'une a été réalisée par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France (IAURIF) et concerne « la mutation du site de Billancourt - Contexte et enjeu d'un projet » ; l'autre est l'œuvre de M. Alexandre Chemetoff, paysagiste DPLG : « le méandre de l'île Séguin - 16 questions pour l'aménagement d'une boucle de la Seine entre le Pont du Garigliano et le Pont de Sèvres ».

Les travaux conduits par M. Jean-Eudes Roullier l'ont amené à élargir de façon significative la zone géographique sur laquelle il a fait porter sa réflexion.

Le fait générateur de la volonté gouvernementale réside dans la décision prise par la Régie nationale des Usines Renault de transférer la plupart des activités exercées aujourd'hui à Boulogne et Meudon sur d'autres sites. Cette décision concerne 47 hectares appartenant à la Régie (31,1 ha à Billancourt - départ progressif de 1992 à 1996-1998, 11,5 ha à l'île Séguin - départ fin 1992, 4,6 ha au Bas-Meudon - départ fin 1992).

M. Jean-Eudes Roullier considère que les caractéristiques de ce site, sa localisation géographique, la qualité exceptionnelle de l'environnement doivent conduire à retenir pour l'étude une zone d'environ 100 hectares, constituée :

\* Un résumé de ce rapport peut être demandé auprès de l'auteur de l'article : 59, route des Gardes - 92190 MEUDON

- d'une part d'un « noyau dur » de 65 hectares, comprenant non seulement les terrains de la Régie Renault, mais aussi des terrains contigus, soit : 43,5 à Billancourt Rive Droite - 11,5 sur l'île Séguin et au moins 10 ha au Bas-Meudon « à aménager et à urbaniser dans le cadre d'un urbanisme doux mais pas mièvre »,
- d'autre part, de « deux sites stratégiques en relation avec l'île Séguin » : l'île Monsieur à Sèvres - 8,6 ha et les Terrasses de Bellevue à Meudon et Sèvres environ 20 ha « à protéger ou urbaniser légèrement dans le respect du site ».

A titre d'illustration, il est rappelé que le « noyau dur » de 65 hectares se compare par sa surface à la zone actuelle de La Défense ainsi qu'à la ZAC Tolbiac à Paris.

C'est dire l'importance de cette opération pour l'avenir de la région et son impact direct sur Meudon.

Le rapport de M. Jean-Eudes Roullier, à la fois par les conséquences qu'il ne manquera pas d'entraîner, mais aussi et peut-être surtout par sa connaissance du terrain et par la qualité de son analyse, par l'approche nouvelle de certaines opérations et par la mise en valeur de certaines caractéristiques du site, constitue une référence qui doit être prise en considération par tous les Meudonnais ; ceux-ci y retrouveront, replacé dans un contexte plus large, un certain nombre des remarques et propositions contenues dans le document remis par le Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon au rapporteur en mars 1990.

### Un site exceptionnel...

Trois éléments majeurs se dégagent de la réflexion préalable de M. Roullier :

- la qualité exceptionnelle de l'environnement du site (la Seine, les îles, les coteaux verdoyants),
- une situation géographique particulièrement favorable, très proche de Paris (équidistante de la Concorde et de La Défense), au cœur des Hauts-de-Seine (entre Anthony et Gennevilliers), porte de l'Ouest-Sud-Ouest parisien (autoroute A13-N118 « route de la recherche »),
- un contexte humain privilégié, où se concentre le plus grand pourcentage de cadres supérieurs et surtout d'ingénieurs de l'agglomération parisienne, dans un environnement de renouveau industriel où l'industrie de pointe (plateau de Saclay, Télécommunications, etc.) succède à l'industrie lourde et mécanique.

Ceci conduit l'auteur du rapport à recommander d'« ouvrir les yeux ». Le départ de Renault constitue une « opportunité historique permettant de retrouver l'un des grands site de l'Île-de-France... C'est la possibilité de reconquérir cinq kilomètres de berges de la Seine et d'organiser la ville autour du fleuve ». C'est quatre kilomètres de chemins verts le long de la Seine, des accès piétonniers directs aux Terrasses de Bellevue, au parc de Saint-Cloud et au parc de l'île Saint-Germain. C'est la possibilité de créer un bras de Seine définitivement propre et réservé aux loisirs sur plus de 3 kilomètres.

Les cinq communes de Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux, Meudon, Sèvres et Saint-Cloud sont invitées à réfléchir « au parti qu'elles pourraient tirer de la mise en valeur

de la Seine, des berges, des îles et des terrasses de Bellevue ainsi que d'un urbanisme attentif sur les coteaux menacés ».

### ... menacé

Dans le même temps, le rapport souligne les dangers qui menacent le site :

- la tentation de la peau de chagrin, c'est-à-dire l'utilisation fragmentaire des terrains libérés qui conduirait à une banalisation irrémédiable (logements, bureaux) ; Renault a des projets qui, s'ils sont réalisés, reviendraient à ne libérer que l'île Séguin et le Bas-Meudon,
- le tracé actuel des projets de voies express rive gauche et rive droite de la Seine conduisant à « stériliser les berges et créer des nuisances peu compatibles avec une véritable vie urbaine »,
- le développement de la pression immobilière sur toute la zone frontière d'Issy-les-Moulineaux et de Meudon à proximité du Bas-Meudon (Rodin, Chausson, la Ferme) et sur l'île Saint-Germain qui « peut justifier une certaine inquiétude » et nécessite à tout le moins « une réflexion complémentaire approfondie pour l'avenir ».

Le départ de Renault c'est aussi l'opportunité, dans un lieu central de l'agglomération parisienne, de créer les conditions matérielles et intellectuelles d'un renouveau industriel et économique sur un site disposant dès aujourd'hui du potentiel humain nécessaire.

### Des axes de réflexion et des propositions...

C'est ainsi que s'appuyant sur une fine analyse du contexte économique, géographique et humain et sur les moyens de communication actuels et à venir, le rapport présente plusieurs axes essentiels à retenir pour l'avenir du site étudié :

- en terme d'aménagement :
- reconquérir le « plus beau site de la proche banlieue, faire de l'île Séguin un lien entre les deux rives et les coteaux »,
- en terme de vocation :
- projeter dans l'avenir la valeur symbolique de Renault en créant un centre européen et international voué à la formation, à la recherche et au développement humain en vue de favoriser la création d'entreprises,
- créer une cité internationale d'accueil à vocation européenne pour que les étudiants, chercheurs, stagiaires, ingénieurs et enseignants puissent se retrouver à Paris,
- accueillir de nouvelles implantations de la Régie Renault.

Parmi les urgences que détecte M. Roullier figurent la Voie Rive Gauche de Seine (VRGS) qu'il propose d'implanter à la place de la voie de chemin de fer et le tramway (prévu d'Issy-les-Moulineaux à La Défense) qui pourrait serpenter en contrebas, sans constituer un obstacle.

Alliées à la création de terrasses sur les collines de Meudon et de Bellevue, ces propositions permettraient de gommer la cicatrice routière et de retrouver intacts les bords de Seine.

M. Jean-Eudes Roullier propose par ailleurs d'implanter un système de filtrage de l'eau de la Seine sur le petit bras du fleuve entre la rive gauche et les îles Saint-Germain et Séguin.

### ... qui suscitent des réserves

Ces propositions seraient extrêmement alléchantes si elles n'étaient accompagnées de projets de construction dont la densité atteindrait un coefficient d'occupation du sol (COS) égal à 2, très supérieur aux coefficients retenus à Meudon (toujours inférieurs à 1,3).

### EN CONCLUSION

Le départ des usines Renault peut être l'occasion pour le Bas-Meudon et le méandre de la Seine de renaître. Le rapport remis au Premier ministre par M. Roullier ainsi que les études qui l'accompagnent marquent une étape importante dans la compréhension du site du méandre de la Seine et de ses environs, collines et plateau.

Ces documents constituant des références indispensables, le lecteur y découvre une approche novatrice et des propositions exemplaires ; il y puise de nombreuses informations de grand intérêt ou constate avec satisfaction que les thèmes défendus par notre Comité sont largement développés par M. Jean-Eudes Roullier et constituent des éléments de base de son rapport et des deux études jointes.

Si nous ne pouvons que nous réjouir des orientations retenues par M. Roullier, tant d'une manière générale qu'en ce qui concerne le tramway Val de Seine et la VRGS, la densité de construction proposée pour le Bas-Meudon apparaît cependant trop forte et peu compatible avec le COS moyen de Meudon.

Comment éviter une contagion sur les collines et dans les vallées adjacentes ?

Comment allier ce COS avec le respect du site et de l'environnement ?

Comment réserver en même temps l'espace nécessaire à la promenade et aux loisirs le long des berges ainsi qu'aux infrastructures : VRGS, tramway, desserte locale ?

Au-delà de ces aspects — vitaux pour le développement harmonieux de Meudon dans le respect de sa spécificité — se pose la question du devenir de cette étude.

Les premières échéances sont proches. La VRGS et le tramway vont faire l'objet de décisions très bientôt. De ces décisions dépend très largement l'avenir du Bas-Meudon et de l'ensemble de l'aménagement du méandre de la Seine.

Nous ne pouvons que soutenir la proposition faite dans le rapport de réaliser un plan relief et une exposition permanente sur l'histoire du site, les projets d'aménagement et leur évolution. Nul doute que Meudon jouerait son rôle « d'observatoire de la vallée » en l'accueillant. Ce serait une excellente occasion d'information réciproque entre les pouvoirs publics, les aménageurs, les habitants et les associations concernées.

Les usines Renault, quoi qu'il arrive, ferment dans quelques mois ; le processus de transformation du Bas-Meudon est inéluctable. Des décisions vont être prises prochainement : il importe que les défenseurs du site et de l'environnement restent très vigilants.

Daniel SOREAU

### LE MOT DU TRESORIER

Un appel de cotisation a été joint à la convocation à l'assemblée générale. Cependant, quelques adhérents n'ont pas encore réglé l'année 1991, dont le montant est de :

**80 F** comme membre actif

**150 F** (ou plus) comme membre bienfaiteur

Nous les prions d'effectuer leur règlement dans les meilleurs délais par l'envoi d'un chèque bancaire ou postal, adressé au

**Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon  
6, avenue Le Corbeiller 92190 MEUDON**



## Francis ROUX-DEVILLAS (1906-1990)

Il y a quelques mois s'éteignait à Meudon, au milieu de sa famille, Francis Roux-Devillas après une vie consacrée au service de notre collectivité. Il appartenait par sa mère à la famille Puaux qui illustra notre commune.

Son père, le Docteur Jean Charles Roux acheta en 1919 une partie de la propriété du peintre Redoute et y construisit une maison inspirée par la demeure de Saussure à Genève « La Colombane ».

Après des études à l'Ecole Alsacienne qui aboutissent à une licence en droit et à une licence d'histoire et de géographie, il épouse Colette Rochette, fille du maire des Eaux-Vives à Genève, avec qui il partageait la passion de la montagne.

Au milieu des années 30, il s'installe avec son frère Christian à Paris, 12, rue Bonaparte pour y faire commerce de livres anciens et de documents historiques et scientifiques.

Cette orientation est en parfait accord avec son érudition qu'il ne cessera d'approfondir jusqu'à sa mort.

Son action à Meudon a été surtout historique : travail d'archives, remise en lumière d'un passé exceptionnel par sa richesse. Sa connaissance du domaine héraldique lui a permis de retrouver le blason des chevaliers de Meudon et de faciliter l'entrée au Musée de la pierre tombale du chevalier Henri de Meudon qui avait été inhumé au pieux d'Hennemont jouxtant la forêt de St Germain-en-Laye (en 1344). Il est représenté en armure portant le blason de sa famille qui est devenu celui de notre ville.

Par ailleurs, une série de fouilles sur les sites préhistoriques de Trivaux et de Fontainebleau, en collaboration avec le Dr Cheynier ont abouti à des résultats intéressants donnés au musée de Meudon. Les premiers éléments de ce musée ont été installés rue du Parc grâce à la générosité de Maître Marcel Brisse, notaire.

L'acquisition de la maison d'Armande Béjart par la commune pour permettre l'implantation d'un musée est due, en partie, à la persévérance de Francis Roux-Devillas et de ses amis. Par ses nombreux dons, il en fût le bienfaiteur.

En outre, il a organisé souvent des expositions, soit au château, soit au musée même. Jusqu'à un âge avancé, il guida des groupes captivés par l'étendue de ses connaissances sur les sites historiques de Meudon, facilitant ainsi l'insertion affective des nouveaux arrivants.

En 1937, il avait fondé avec Jules Gérard la « Société des Amis de Meudon », dont il devint un des premiers présidents. Son activité se concrétise par de nombreux articles très documentés sur Meudon, la vie de ses habitants et des princes qui ont occupé le domaine (*in* collection « Bulletin des Amis de Meudon », paraissant régulièrement depuis 54 ans, fait unique dans la région parisienne).

Quoique modeste, il a reçu un certain nombre de distinctions qu'il méritait bien : Chevalier de la Légion d'Honneur, Officier dans l'ordre des Palmes Académiques.

Plusieurs associations lui ont témoigné leur confiance en le nommant à de hautes fonctions : c'est ainsi qu'il fut Président fondateur de la Compagnie nationale des Experts en Antiquités, fondateur puis président, enfin président d'honneur de la Société des Amis de Meudon, vice-président du Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon, après avoir été l'un des fondateurs de cette association.

Pendant de nombreuses années, il y déploya une intense activité, notamment comme membre du Bureau, président de la Commission des Espaces verts, délégué de quartier. En 1974, il établit un important dossier sur l'affichage qui fut un document essentiel pour limiter ultérieurement la prolifération des affiches dans notre commune. Pendant 20 ans, il publia de nombreux articles, toujours très appréciés, dans le bulletin de notre Comité. On trouvera leurs références dans la liste bibliographique parue dans le n° 72 à l'occasion du 25<sup>e</sup> anniversaire de notre association. A chaque occasion, apparaissait sa profonde érudition sur l'histoire de notre cité.

Récemment, la municipalité de Meudon lui manifesta sa reconnaissance en lui décernant la médaille d'or de la ville.

J'ai appris beaucoup à son contact, d'autant plus que son esprit le faisait toujours penser aux pôles d'intérêts de ses amis dont j'étais. Les moments passés près de lui restent pour moi des heures fastes.

Le regret de son départ sera atténué par le fait que son fils Olivier poursuivra son œuvre pour une meilleure connaissance de Meudon et ce sera d'autant plus souhaitable qu'il effectue des travaux dans le domaine de l'aérostation implantée à Meudon depuis deux cents ans.

Pierre de TRAVERSE

## NOUVELLES BREVES

Afin d'enchaîner ces « Nouvelles brèves » à celles du précédent numéro, nous appellerons les différentes rubriques selon l'ordre chronologique des faits ou événements proposés pour l'information de nos lecteurs.

### 6 OCTOBRE : INAUGURATION DU PARC GILBERT GAUER

Par une douce journée automnale, de nombreux meudonnais ont passé un agréable moment sous les hautes frondaisons du domaine des Capucins, en partie devenu parc public, dédié à l'ancien maire, Gilbert Gauer. Vers 15 heures, M. Henri Wolf, entouré par le Président du Sénat, M. Alain Poher et par plusieurs autres personnalités, ouvrait la manifestation par un vibrant hommage à son prédécesseur. Au cours de l'après-midi, plusieurs groupes d'artistes devaient se succéder pour assurer l'animation de cette fête inaugurale.

Se dispersant dans les allées, les meudonnais purent non seulement admirer les arbres séculaires, mais aussi apprécier la modernité exprimée par plusieurs sculptures contemporaines dont l'une d'Andras Beck, l'autre de Roseline Granet, déjà installées à demeure dans ce nouveau musée de plein air.

Ne doutons pas que c'est au fil du temps que ce lieu de promenade et de détente sera apprécié et notre association qui a beaucoup veillé à la conservation des arbres se félicite aussi d'avoir été suivie dans la proposition de son ancien Président Roger Millet, d'aménager, le long du mur situé au sud, un agréable sentier établissant une liaison raccourcie entre les hauteurs de Bel-Air et la rue des Capucins.

### 24 OCTOBRE : « REFLEXIONS SUR L'HISTOIRE DU CHATEAU DE MEUDON »

La conférence de Michel Jantzen annoncée par ce titre a connu, le 24 octobre dernier, un réel succès : quelques minutes avant l'heure prévue, les 150 fauteuils de la salle des conférences du CNRS étaient occupés et il fallut en toute hâte réunir quelque 25 sièges supplémentaires pour accueillir l'assistance. L'exposé, très documenté et illustré de nombreuses diapositives a retenu l'attention de l'auditoire pendant environ 1 heure et demie, ce qui n'empêcha pas le conférencier de répondre complaisamment aux questions de plusieurs spectateurs. Ainsi était une fois de plus démontré l'attachement des meudonnais à ce prestigieux domaine et à son devenir qui forgera son histoire pour les prochaines générations.

Ceux qui n'avaient pu être présents à cette conférence, apprendront certainement avec beaucoup de satisfaction qu'à partir de l'enregistrement qui en a été fait, son auteur a bien voulu accepter d'en ajuster l'ampleur aux possibilités de notre Bulletin dans un texte qui sera publié dans le prochain numéro de notre publication.

### 24 NOVEMBRE : DINER DANSANT

Dernière manifestation destinée à marquer le 25<sup>e</sup> anniversaire de notre association, ce dîner a réuni 120 personnes dans une ambiance joyeuse et détendue, à l'hôtel Forest Hill dont la piste de danse était encore occupée à une heure avancée par les plus infatigables. Le mérite de ce succès revenait à l'organisatrice, Jeanne-Marie Goubelin, qui n'avait pas ménagé sa peine.



*Au cours de la soirée, après l'allocation du président (ici au deuxième plan à gauche), la vice-présidente, Jeanne-Marie GOUBLIN proclame les résultats du tirage de la tombola.*

Le président Gérard Ader, dans une brève allocution, a tenu à souligner le dynamisme de notre Comité et sa bonne santé concrétisée par l'inscription d'une centaine de nouveaux adhérents. Ses chaleureux remerciements à l'adresse de J.-M. Goubelin ont été appuyés par les applaudissements unanimes de l'assistance.

### 15 JANVIER : COMMENTAIRES ET EXPLICATIONS DU CONSERVATEUR SUR LES TRAVAUX DU DOMAINE NATIONAL DE CHALAIS-MEUDON

En vérité, c'est dès le retour des vacances que les meudonnais ont eu l'immense satisfaction de constater que les travaux s'étaient poursuivis à peu près sans interruption depuis le mois de juin, au pied de la grande terrasse ; c'est en novembre qu'ils ont vu se mettre en place le chantier annonçant les travaux tant attendus pour assurer l'étanchéité de l'Orangerie à laquelle était bien évidemment subordonnée la sauvegarde de ce bâtiment exceptionnel. Toutefois, c'est le 15 janvier que M. Philippe Canac, Conservateur du domaine, invité à un déjeuner organisé par un club de meudonnaises et devant environ 80 participantes a, par son exposé et ses réponses à des questions, donné un certain nombre d'informations que nous avons plaisir à répercuter dans le cercle de nos lecteurs :

• A très court terme, c'est-à-dire dans un délai d'un mois environ, les travaux d'étanchéité de l'Orangerie seront achevés

et la terrasse de ce bâtiment aura retrouvé sa couverture antérieure faite de petits pavés, tandis que la balustrade qui l'entourait aura été rehaussée de façon à atteindre la hauteur propre à assurer la sécurité des personnes.

• Dans les mois à venir, devrait s'achever l'aménagement de la promenade à l'est dans la mesure où seront débloqués les crédits prévus à l'achèvement du délièrage du mur de soutènement et la confortation de certaines de ses parties. Ce mur visible de loin, sera rétabli dans sa majestueuse beauté, et pour ce faire ne sera pas masqué d'un rideau d'arbres. Les aires actuellement aplanies seront aménagées en pelouses, espaces de jeux et lieux de repos et des arbustes seront plantés. Une voie actuellement ébauchée assurera la liaison entre la rue du Canada et le bastion de l'Orangerie ; elle assurera la circulation dans des cas très particuliers mais en aucun cas, cette terrasse à l'est ne pourra servir au stationnement.

• Au cours de l'année 1991, M. Philippe Canac espère assurer la sauvegarde du hangar Y par la réfection de sa toiture et des ouvertures endommagées.

Considérant ce hangar Y, chargé d'un passé historique unique au monde, comme devant être actuellement le centre d'intérêt de l'ensemble du domaine, il estime que c'est à partir de ce « sujet porteur » par la nature des activités qui seront développées à partir et autour de lui que pourront être justifiés auprès des services de l'Etat, les crédits considérables nécessaires à l'aménagement de l'ensemble du domaine.

Ainsi, cet « espace silencieux » que forme la cuvette de la grande perspective et son « centre de gravité », le hangar Y, doivent-ils devenir les centres de réflexion sur l'avenir du domaine. Pour l'heure, en prélude à celui-ci, seront dégagés de leur végétation superflue les abords du hangar et l'extrémité de la perspective, au niveau du carrefour des arbres verts.

• A moyen terme, la réfection des fenêtres du bastion de l'Orangerie et le ravalement de celui-ci sont prévus ; par contre, c'est à plus long terme que seront programmés les aménagements intérieurs de l'Orangerie. Propriété de l'Etat qui n'est « ni à vendre, ni à louer », l'Orangerie, en effet, pourra continuer à accueillir quelques manifestations culturelles mais elle ne verra définir sa vocation et par suite ses aménagements, que lorsqu'un organisme de gestion auquel participeront des représentants des différentes unités territoriales intéressées aux activités développées dans le domaine, aura été mis en place.

On voit, par ce bref résumé, toute l'actualité de la réflexion proposée dans l'article qui ouvre ce Bulletin.

### **30 JANVIER-4 FEVRIER : CONCLUSIONS DE L'ENQUETE PUBLIQUE SUR LE PROJET DE ZAC « LES ESPLANADES DE RODIN »**

Rappelons au sujet de cette enquête ouverte du 15 octobre au 24 novembre 1990 que, pour des raisons de calendrier, l'avis du Comité de Sauvegarde des Sites, élaboré à la suite de plusieurs réunions du Bureau et du Conseil, n'ayant pu paraître dans le Bulletin n° 3 de 1990, un envoi en a été fait par courrier à tous les adhérents afin qu'ils en aient connaissance avant de s'exprimer éventuellement à titre personnel dans le registre déposé en mairie jusqu'au 24 novembre.

Le rapport du Commissaire-enquêteur achevé le 24 décembre dernier n'a été rendu public que le 30 janvier 1991, date à laquelle les conclusions ont été annoncées en

réunion du Conseil municipal, en sorte que lors de notre Assemblée Générale du 2 février, la plupart des participants n'avaient pas connaissance de ce rapport dont un résumé imprimé par la mairie ne devait leur parvenir au plus tôt que le lundi 4 février : ni le Bureau, ni le Conseil d'administration n'avaient donc pu analyser ce rapport, ce qui explique la réserve de beaucoup de leurs membres lors de cette réunion. Mais, bien entendu, cette analyse sera faite au cours de réunions ultérieures et il en sera certainement fait écho dans le Bulletin, en temps utile.

Quoi qu'il en soit, il importe d'informer ceux de nos lecteurs qui n'auraient pas eu connaissance des conclusions du commissaire-enquêteur à l'heure de la parution de ce bulletin en les reproduisant ainsi :

– Un avis favorable sans réserve est donné :

1. Sur la création de la ZAC ;

2. Sur l'utilité publique de l'opération.

– Un avis favorable est donné sur le plan d'aménagement de zone (PAZ) avec deux réserves ainsi libellées :

1. « Avant tout début de réalisation de la ZAC, un accord officiel devra être conclu avec la SNCF précisant les conditions devant assurer l'auto-stabilité des talus et la cession des terrains dépendant actuellement de son domaine. »

2. « Outre les avis déjà émis à ce sujet, le commissaire-enquêteur demande que le ministère de l'Équipement, du Logement, du Transport et de la Mer, directement ou par l'intermédiaire d'une de ses directions, donne officiellement et sans ambiguïté son aval à l'édification de constructions au-dessus des carrières non classées dépendant de la future ZAC « Les Esplanades de Rodin », ceci avant qu'intervienne la déclaration de l'utilité publique de l'opération. Cette disposition apparaissant indispensable au commissaire-enquêteur à l'issue de son enquête et des éléments apportés au cours de celle-ci. »

Il suit que lorsque ces deux conditions auront été satisfaites, le Conseil municipal aura à se prononcer définitivement sur l'approbation du PAZ, après quoi devra intervenir l'arrêté de déclaration d'utilité publique du Préfet, pour que les premiers coups de pioche soient donnés dans la fameuse colline au sommet de laquelle repose notre génial sculpteur.

### **2 FEVRIER 1991 : ASSEMBLEE GENERALE ANNUELLE**

Elle s'est ouverte à 15 heures sous la présidence de Gérard Ader qui, en commençant, a évoqué la mémoire des deux administrateurs disparus pendant l'année 1990, le colonel Moraine et M. Roux-Devillas et a annoncé les points de l'ordre du jour qui seraient examinés successivement.

• **Rapport moral et d'activité en 1990** : Etabli par le Secrétaire général R. Cossé, ce rapport a passé en revue les différentes activités et questions étudiées pendant l'année au cours des 4 réunions du Bureau et des 5 réunions du Conseil d'administration. Ces activités ont été déjà relatées dans les « Nouvelles brèves » des bulletins 1990. Ce rapport a été complété, en ce qui concerne les informations relatives au domaine de Chalais-Meudon exposées ci-dessus, par la Vice-Présidente déléguée Jeanne-Marie Goubelin.

• **Rapport financier** : en l'absence du Trésorier, excusé, ce rapport a été lu par le Trésorier adjoint, Roger Boullault.

A la suite de ces exposés, la parole a été donnée successivement à de nombreux intervenants qui, par des propos plus ou moins amènes, ont exprimé leur point de vue et, pour certains, leur désaccord avec la position prise par le Conseil d'administration sur le projet de ZAC « Esplanade de Rodin » ; ainsi s'est révélé le clivage de l'opinion meudonnaise, non sur le principe de la réhabilitation de ce secteur, mais sur les solutions urbanistiques proposées pour y parvenir.

Un intervenant ayant pris la parole pour connaître les raisons du déficit budgétaire mis en évidence pour l'année, il fut expliqué qu'il tenait à l'augmentation des tarifs de l'édition et du routage, aux frais exceptionnels dus au 25<sup>e</sup> anniversaire, à la publication de 3 bulletins faisant un total de pages plus important. Il importe de souligner que cet excédent de dépenses avait été pris sur un solde très positif au 1<sup>er</sup> janvier 1990 et qui reste très confortable (38.286,24 F) au 31 décembre de la même année. Toutefois, pour maintenir l'équilibre dans l'année 1991, il a été fait observer que l'augmentation – même modeste – prévue pour les cotisations y suffira et que de surcroît, le Bulletin reviendra à son volume global initial.

Mentionnons que le Président a tenu à exprimer ses remerciements au Conseil municipal de Meudon et au Conseil général pour leurs subventions, respectivement de 8.000 F et de 3.640 F.

#### • Vote

Beaucoup de temps était déjà écoulé lorsqu'il a été possible de procéder au vote sur chacun des rapports, séparément ; en voici les résultats :

Rapport moral :	Rapport financier :
– Pour : 57	– Pour : 75
– Contre : 21	– Contre : 4
– Abstentions : 9	– Abstentions : 8

#### • Mouvements dans le Conseil d'administration

L'ordre du jour appelait le renouvellement du tiers sortant, à savoir : Mme Gayral, MM. Begué, Larré, Martre, Sabatier, Sourisseau, De Traverse, Wennagel, qui tous avaient fait connaître leur souhait de renouvellement de leur mandat. L'Assemblée s'est prononcée à l'unanimité pour ce renouvellement.

Toutefois, le siège de M. Roux-Devillas qui entrait aussi dans le tiers sortant, se trouvant vacant, Mme Lacharme cooptée par le Conseil a été proposée aux suffrages de l'Assemblée qui l'a élue à l'unanimité avec la charge de remplacer M. Larré dans les activités se rapportant à la forêt.

#### • Exposé de Daniel Soreau sur l'aménagement du Bas-Meudon et la voie rapide Rive gauche de la Seine.

Avec de très nombreux schémas présentés en rétroprojection, Daniel Soreau a, pendant près d'une heure, exposé très clairement le contenu du rapport remis le 20 novembre 1990 par M. Jean-Eudes Roullier au Premier Ministre qui lui avait confié la mission de lui soumettre une première réflexion sur l'opération d'urbanisme décidée par le Gouvernement sur le site de Billancourt.

Il a été très largement fait état de ce rapport dans l'article de Daniel Soreau publié dans ce Bulletin. Comme indiqué page 8,

un résumé du rapport lui-même est à la disposition de chacun sur demande à M. D. Soreau, 59, route des Gardes - Meudon.

#### • Questions diverses

Elles ont consisté dans l'annonce par le Président de plusieurs activités ou manifestations que l'on trouvera en se reportant à la rubrique ci-après invitant à retenir « quelques dates ».

Il était près de 19 heures lorsque la réunion ayant pris fin, il fut possible de bavarder en petits groupes, le verre de l'amitié à la main.

#### QUELQUES DATES A RETENIR...

##### • Opération FORET PROPRE

Samedi 13 avril de 14 à 17 h.

Rassemblement : Maison forestière de la grille du Bel-Air (surveiller les affiches vertes apposées en ville quelques jours avant).

##### • Visite-conférence en forêt sur le thème : « Les coupes de régénération »

Samedi 25 mai à 9 h 30

Rassemblement : place Janssen

#### ... ET, INTEMPORELLE, LA LETTRE D'UNE NOUVELLE ADHÉRENTE...

Un abondant courrier est parvenu notre association, soit à l'occasion du nouvel an, soit à celle d'un règlement de cotisation ou d'une nouvelle adhésion. Dans l'impossibilité de répondre à chacun, le Conseil d'Administration exprime ici ses vifs remerciements à tous ses correspondants.

Parmi ces messages, nous avons plaisir à reproduire des extraits d'une lettre empreinte de beaucoup de sincérité et signée de Madame Patouillard, très attachée à Meudon où sa famille réside depuis 1885 :

... « Je souhaite que Meudon conserve son environnement malgré une poussée de plus en plus forte de l'urbanisme et je souhaite également la protection du patrimoine encore existant...

... « Que de changements, de destructions depuis 1945 ! De nouvelles menaces planent sur Meudon. Le futur départ de Renault attire les constructeurs d'immeubles. Que va devenir le Bas-Meudon ? la colline de Brimboration déjà très endommagée ? Il y a 35 ans environ, la perspective sur les collines boisées de Saint-Cloud et de Meudon, vue du pont de Sèvres était magnifique.

« Aussi je souhaite vivement que votre Comité reçoive de nouvelles adhésions, afin que vos avis de sauvegarde soient entendus. »

Ces lignes sont bien évidemment ressenties par notre Conseil d'Administration comme un précieux encouragement à poursuivre l'action tracée par les fondateurs de notre association dont elles résument les principaux objectifs et nous en remercions particulièrement leur auteur.

Paulette GAYRAL

Villas - Appartements - Terrains - Locations

## RABELAIS IMMOBILIER

Madame PRETTE

Place Rabelais MEUDON

Tél. 46.26.65.25

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

## Crédit Mutuel de Meudon

22, rue de la République - Tél. 46.26.39.13

### COUVERTURE - PLOMBERIE EAU ET GAZ

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

Chauffage gaz

Société d'Exploitation des Établissements

## L. WACQUANT

Tél. : 45.34.12.01

27, rue Marcel-Allégot, Bellevue - 92190 MEUDON



## GARAGE RABELAIS

### CITROËN MEUDON

Location CITER

Station Service TOTAL

29-31, Boulevard des Nations-Unies

MEUDON - 46.26.45.50