

Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon

~~~~~ Siège social : 6, avenue Le Corbeiller, 92190 Meudon ~~~~~

20 Francs

Bulletin N° 82

1993 - N° 3



Vue aérienne de la Grande Perspective (à partir de la terrasse) et des coteaux de Bellevue,  
avec, dans le fond, une partie de l'île Séguin et le pont de Sèvres  
(Cliché : MISSION D'ÉTUDE POUR LE SITE DE BILLANCOURT)

# HOTEL ★★★ NN FOREST HILL

157 chambres - Séminaires

 **46 30 22 55**

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

## *Les Mousquetaires*

**Restaurant - Banquets**

Buffet géant des Mousquetaires

**128 F TTSC** - Vin à discrétion \*

\* Prix en vigueur au 1-7-1991

## 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**

## IMPRIMERIE *iR* TYPO-OFFSET

Réalisation de tous travaux

26, rue Drouet-Peupion  
92240 MALAKOFF

 **47 36 29 45**  
Fax : 47 36 88 76



Cadeaux  
Objets utiles  
pour la maison ...

## **l'artisanie**

61, rue de la République  
Tél. 46.26.71.57

MEUDON

Ouvert le DIMANCHE

# AVIS SUR LE RAPPORT D'ETAPE DE LA MISSION D'ETUDE DU SITE DE BILLANCOURT

*Au risque d'une apparente répétition, nous avons pris le parti de consacrer l'essentiel du dernier numéro de l'année à la publication in extenso de deux avis relatifs à l'aménagement du site de Billancourt. Il nous a paru essentiel, en effet, que nos lecteurs aient pleinement conscience de l'intérêt que revêt, pour notre association, la mise au point d'une réflexion appliquée à une opération d'urbanisme d'une envergure exceptionnelle et puissent prendre connaissance des lignes directrices qui, issues de cette réflexion, ont été soumises aux pouvoirs publics. Est-il besoin de souligner que l'aménagement du site de Billancourt tel qu'il devrait être décidé dans les prochains mois déterminera pour des décennies, voire des siècles, la physionomie d'un secteur du département des Hauts-de-Seine, primordial non seulement pour les communes concernées, mais aussi pour la capitale de notre pays dont il est le prolongement naturel en direction de l'ouest?*

*L'un des deux avis ci-après reproduit, émane de l'association "Environnement 92" à laquelle, rappelons-le, adhère notre Comité qui lui apporte un soutien actif par la présence, dans son bureau, de notre président. Les rédacteurs de ce premier avis ont étudié les aspects de l'aménagement du site dans leur globalité c'est-à-dire avec l'objectif d'en faire une entité cohérente et harmonieuse dans sa structure et dans ses activités. Le second avis qui émane du conseil d'administration de notre Comité, tout en s'attachant à l'unité souhaitée par l'ensemble des communes concernées, dégage les points particuliers relatifs à notre ville de Meudon. Ce dernier texte traite plus spécifiquement de l'aménagement des abords immédiats de la Seine et de celui des coteaux de Brimborion, Bellevue et Meudon qui doivent être considérés, vus de la rive droite, comme un décor naturel dont la sauvegarde s'impose en tant que tel à une époque où la préservation d'un paysage est, à juste titre, prise en compte comme un paramètre de l'aménagement du cadre de vie.*

## **A - ENVIRONNEMENT 92**

*(avis approuvé par le comité directeur le 13 mai 1993)*

La mission d'étude pour le site de Billancourt a diffusé un premier rapport d'étape technique daté de novembre 1992. Ce rapport a été récemment remis à "Environnement 92", union qui regroupe 88 associations des Hauts-de-Seine et notamment "Boulogne-Environnement", "le Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon", "le Comité de Sauvegarde de Sèvres", "l'Association pour la Sauvegarde de Saint-Cloud", "Val-de-Seine Vert", "Vanves Village Vivant" et "l'Association de Sauvegarde et d'Aménagement du Vanves Ancien". Environnement 92 remercie Monsieur Jean-Pierre MORELON<sup>1</sup> et lui adresse ses premières réflexions sur ce rapport d'étape et les deux propositions qui l'accompagnent.

Ces réflexions sont organisées autour des thèmes suivants :

- le site,
- la desserte du site,
- le programme.

---

<sup>1</sup>A la demande du Premier Ministre, Monsieur ROULLIER procédait en 1990 à une réflexion pour l'opération d'urbanisme du Site de Billancourt. Le 16 septembre 1991, le Ministre de l'Équipement confiait à Monsieur MORELON la responsabilité d'une Mission d'étude pour approfondir les différentes hypothèses et propositions du rapport de Monsieur ROULLIER.

# 1 - LE SITE

## 1.1 - LE VAL-DE-SEINE : SON CADRE

En bordure du plateau de Versailles, le site constitue un vaste amphithéâtre naturel :

- des gradins verdoyants : les coteaux d'Issy-les-Moulineaux, de Meudon, de Bellevue, de Brimborion, de Sèvres et de Saint-Cloud;

- une avant-scène : les trois îles Saint-Germain, Seguin et de Monsieur;

- une scène : la plaine de Billancourt;

- un décor : l'Ouest de la Capitale.

Au pied de la colline de Meudon-Bellevue, le Bas-Meudon constitue le point où la Seine arrivant du nord-est, tout en retrouvant ses berges naturelles autour des îles, repart vers le nord-ouest.

En amont, la Seine se glisse entre des collines douces, chaque intérieur de boucle ayant engendré une plaine alluvionnaire d'une certaine importance.

Meudon est la première colline abrupte sur laquelle vient buter le fleuve. En aval à Saint-Cloud, Suresnes,.. la Seine bute aussi sur d'autres collines. La plaine opposée constitue le bois de Boulogne. Cette séquence est encore, à ce jour, très marquée par une végétation relativement importante.

Au contraire, à l'amont du site, la poussée urbaine a complètement occupé les plaines ainsi que les pentes moins fortes qu'à Meudon et plus éloignées du fleuve : Passy, Issy-les-Moulineaux, Clamart, créant ainsi un site minéral.

**L'amphithéâtre du Val-de-Seine est le point de conflit entre la poussée urbaine de Paris et la tradition paysagée de la Seine aval.**

"Environnement 92" considère que ce lieu doit être traité de manière particulièrement attentive : la majesté de ce site abrupt, le tracé des voies et la qualité du patrimoine bâti (Musée de la Céramique, Pavillon de Breteuil, Collège Arménien, Hôtel du C.N.R.S., les Montalets, nombreuses villas), sa situation de transition entre le minéral et la verdure, ses qualités maintes fois soulignées obligent à faire preuve d'imagination et interdisent d'y réaliser ce qui peut être fait ailleurs. **La prédominance végétale sur la rive gauche doit y être amplifiée, ce qui n'exclut pas les constructions : celles-ci devront s'insérer dans la verdure et non l'inverse.**

Sur la rive gauche, le changement de caractère entre la plaine minérale et les collines végétales devrait se faire en amont, à Issy-les-Moulineaux, entre la rue Jean-Pierre Timbaud et la rue de Vaugirard, ce qui n'apparaît pas suffisamment à ce stade de l'étude.

Sur la rive droite, le départ progressif de Renault est l'occasion d'organiser des quartiers, convenablement structurés pour que la vie en ville des futurs habitants y soit plus satisfaisante, en assurant une bonne soudure avec les quartiers existants, pour qu'il y ait une intégration suffisante de l'ensemble. Il convient également de concevoir un réseau d'espaces publics et d'espaces verts urbains en vue de créer un cadre de vie agréable, mettant en valeur la Seine et ses abords, et permettant des vues et des passages en direction des coteaux.

**Le départ des usines Renault, c'est en même temps l'opportunité exceptionnelle de faire pénétrer dans la plaine la végétation encore présente sur les collines, de reconquérir les berges de la Seine et de mettre en valeur le système des îles (île Saint-Germain, île Seguin, île de Monsieur) avec la possibilité d'organiser un ensemble unique de promenades au bord de l'eau.**

C'est aussi la chance de pouvoir restructurer harmonieusement l'espace paysagé du méandre et de redonner une cohérence à un espace urbain obéré par le développement industriel. La ville reprendra ses droits dans un site remarquable retrouvé en bord de Seine.

Pour atteindre ces objectifs et réussir l'intégration du projet Renault dans le tissu existant, Environnement 92 souligne la nécessité de procéder à une action globale sur un large périmètre allant, rive gauche, depuis le Parc de Saint-Cloud, l'île de Monsieur, Brimborion, les coteaux de Sèvres et Meudon jusqu'aux Montalets et au Parc Rodin; couvrant, rive droite, toute la zone comprise entre la Seine, l'Avenue Jean Jaurès et l'Avenue du Général Leclerc; comprenant bien entendu l'île de Monsieur, l'île Seguin et la partie aval de l'île Saint-Germain.

En particulier, rive gauche, la création d'un "Parc des Hauteurs" ne prendra son véritable sens que s'il relie l'ensemble des espaces naturels existants sur les crêtes et les coteaux de l'amphithéâtre, du Parc de Saint-Cloud au Musée Rodin, en s'appuyant sur Brimborion, T.D.F., le C.N.R.S., les Tybilles et le secteur Arnaudet.

D'une façon générale, les études de la Mission et notamment celle d'Alexandre Chemetoff constituent une approche intéressante du site; elles doivent encore être précisées.

## 1.2 - LE VAL DE SEINE : SON FLEUVE.

La Seine traverse Paris entre des murs. Le paysage de la Seine dans la Capitale est minéral; deux quais bordent le fleuve : un quai haut et un quai bas . Le promeneur qui souhaite voir l'eau doit soit traverser un pont, soit se pencher, soit descendre des escaliers. Le plus souvent - rive droite et en grande partie rive gauche - la Seine est inaccessible du fait de voies sur berges ou de "boulevards urbains".

En arrivant à l'île Saint-Germain, la Seine retrouve des berges de terre, plantées; l'eau devient accessible de plain-pied. La configuration générale du site - coteaux de Meudon, de Sèvres et de Saint-Cloud, les trois îles et la plaine de Billancourt - constitue un ensemble qu'il convient d'étudier du point de vue de l'eau pour rendre la Seine aux habitants.

Environnement 92 prend note avec intérêt des études qui ont été engagées par la mission sur le fleuve et notamment sur la possibilité de faire passer l'ensemble du trafic fluvial dans le grand bras de Seine afin de pouvoir consacrer le petit bras à des activités nautiques.

**Environnement 92 demande que les études déjà engagées par la mission soient poursuivies. Il demande aussi que soit étudié un projet d'ensemble de mise en valeur de la Seine pour les habitants du Val-de-Seine et au delà, articulé autour du système reconstitué des trois îles en fonction des grandes composantes du site. Plusieurs activités seraient à privilégier :**

- promenades et détente,
- baignades,
- nautisme,

**réparties sur l'ensemble du site.**

Environnement 92 suggère la répartition suivante :

- île de Monsieur : espace de détente et de loisirs qui prolongerait le Parc de Saint-Cloud jusqu'à la Seine, sans constructions autres que des équipements légers correspondant à la vocation du site;
- Bas-Meudon : - détente et promenade d'Issy-les-Moulineaux jusqu'à l'île de Monsieur et en liaison avec l'île Seguin (pont actuel et passerelle du vieux pont de Sèvres),
  - sports nautiques légers (aviron, canoë, planche à voile, petits dériveurs..);
- île Seguin : la berge sud devrait répondre à celle du Bas-Meudon par des espaces ouverts avec une bonne organisation des vues et d'autres équipements nautiques tels que des piscines;
- petit bras de l'île Saint-Germain et Bas-Meudon : le stationnement de péniches pourrait être maintenu mais l'accueil de bateaux de plaisance serait aussi à étudier;
- Billancourt : Paris accueille un nombre important de bateaux de plaisance mais les places de stationnement proches du centre sont très insuffisantes (port de l'Arsenal). La libération du trapèze de Billancourt, tout en rencontrant la volonté d'ouvrir Boulogne sur la Seine, présente l'opportunité de faire pénétrer l'eau dans les terres et de réaliser un port de plaisance accompagné des équipements nécessaires : entretien, commerce, restaurants,... Environnement 92 demande que les études techniques et financières soient engagées pour mesurer la faisabilité d'un tel port et les conditions de sa réussite.

Cet ensemble nautique sur fond de verdure, d'intérêt local, départemental et même régional, viendrait utilement et joliment succéder aux berges parisiennes de la Seine classées "Patrimoine Mondial" par l'UNESCO et qualifiées de la "plus belle avenue de Paris" par son Maire. Comme les Champs-Élysées, la Seine, après une première partie minérale, s'ouvrirait sur la verdure, la promenade et la détente.

## 1.3 - LE SITE : LES VUES.

Les vues qui constituent une des principales qualités du site, doivent faire l'objet d'études complémentaires minutieuses :

- vues depuis Paris et depuis Boulogne sur des collines boisées et sur l'incomparable ligne de crête qui venant de Paris, commence au Musée Rodin et se poursuit jusqu'au clocher de Saint -Cloud;
- vues depuis les îles;
- vues depuis les collines au sommet et à mi-pente : balcon sur la Seine (axe visuel de Bellevue);
- vues à travers les îles;
- vues depuis et vers la colline Rodin.

Environnement 92 suggère à la Mission de réaliser une série de ces vues par image de synthèse à hauteur d'homme.

## 1.4 - LE BORD DE FLEUVE, LA VILLE SUR LES COTEAUX ET LA PLAINE.

Les liaisons entre le plateau, les bords de Seine et la plaine doivent faire l'objet d'une réflexion en fonction du vécu par les habitants :

- les liaisons naturelles entre le bord de la Seine et le plateau se font principalement par le Val d'Arthelon, la Route des Gardes, le Val de Marivel et des chemins privés. Les raidillons et escaliers à flanc de coteaux ne sont que des accès d'appoint. Environnement 92 considère qu'il convient de procéder, pour cette raison aussi, à une réflexion globale entre les bords de Seine et leur environnement, les terrains Chausson, les Montalets et le secteur Arnaudet à Meudon, les ZAC d'Issy-les-Moulineaux et l'île Saint-Germain. Il s'agit là d'un point majeur pour remettre en valeur les rives du fleuve dans le Val-de-Seine;

- l'autre liaison - mécanique - devrait se faire entre la gare de Bellevue et le métro de Billancourt. Cette liaison apporterait non seulement les avantages connus d'une interconnection de transports en commun (train SNCF - tram Val-de-Seine - métro), mais elle permettrait aussi de mettre en valeur la Grande Perspective de Meudon en la reliant à la vallée de la Seine. Il est demandé d'étudier la possibilité d'une liaison sans rupture de charge;

- la proposition de passerelle pour piétons dans l'axe de la rue du Vieux Pont de Sèvres est nécessaire pour donner à l'île Seguin son rôle de trait d'union. Elle permettra de rapprocher les zones de détente, notamment le "Parc des Hauteurs", de la plaine de Billancourt;

- **enfin, rive droite, le réseau des espaces publics et des espaces verts urbains doit être largement ouvert et mis en communication avec les berges de la Seine.**

## 2 - LA DESSERTE DU SITE

Environnement 92 rappelle que, dans le Val-de-Seine comme dans l'ensemble de l'agglomération parisienne, la priorité doit être donnée aux transports en commun pour éviter l'asphyxie de Paris et de la proche couronne.

### 2.1 - LES TRANSPORTS COLLECTIFS.

Le rapport souligne la médiocre desserte du site et fait état d'un certain nombre de projets d'amélioration :

#### - Tram Val-de-Seine.

Le tracé actuel de la voie ferrée est de qualité et fait découvrir au prix d'une faible nuisance sonore des paysages remarquables. Maintenu en site propre, mis aux normes des tramways, le Tram Val-de-Seine pourrait bénéficier d'une meilleure insertion dans le site que l'actuelle voie ferrée, par exemple en dégagant les berges vers le nord. Il apparaît cependant indispensable de libérer l'île de Monsieur de cette emprise.

Environnement 92 demande que le Tram Val-de-Seine soit enfoui le long de la VRGS de la limite Meudon-Sèvres au pont de Saint-Cloud. Les emplacements des gares du tramway devront être cohérents avec les projets de réaménagement et les accès des piétons à ces gares particulièrement étudiés

#### - Liaison hectométrique

Environnement 92 demande que ce transport collectif nouveau soit conçu comme le trait d'union, de préférence sans rupture de charge, entre le plateau (Bellevue), les rives, l'île Seguin et le centre de Boulogne permettant l'accès à la SNCF, au tramway et au métro.

#### - Orbitale

Environnement 92 marque son accord sur l'intérêt que présente ce projet pour améliorer la desserte du site.

## 2.2 - LA DESSERTE AUTOMOBILE, LA CIRCULATION DE TRANSIT : VRGS ET VRDS.

L'implantation des voies de desserte est la clef de l'avenir du site :

### - VRGS (Voie Rive Gauche de la Seine)

L'étroitesse du mince croissant alluvionnaire du Bas-Meudon rend le positionnement d'une voie de transit extrêmement difficile : la frontière que constituerait une telle voie, la pollution sonore et olfactive générée détruiraient irrémédiablement le site, stérilisant définitivement soit les berges, soit le coteau, soit les deux, par une nuisance "double face".

La notion de boulevard urbain, imprécise, opposée à celle de voie rapide peut être fallacieuse et trompeuse. Combien de boulevards sont devenus au fil des années des quasi-autoroutes comme l'Avenue de New-York à Paris, voire des axes rouges ? Un tel boulevard devrait, en tout état de cause, écouler la circulation de transit de voisinage et les poids lourds exclus du projet MUSE. Peut-on vraiment établir des distinctions entre les différentes circulations de transit ? La seule notion à retenir n'est-elle pas celle de desserte purement locale par rapport à celle de transit ?

Plusieurs considérations conduisent Environnement 92 à ne pas partager l'hypothèse que la VRGS ne recevrait pas de transit important entre le pont de Sèvres et le pont de Billancourt :

- la Seine constitue un couloir de circulation naturel pour les automobiles et les poids lourds;
- tout a été organisé depuis plusieurs décennies pour renforcer cette tendance et drainer la circulation vers les rives de la Seine qui jouent le rôle de transversale Est-Ouest, diamètre du périphérique parisien;
- les directions de Rouen, A 13, Bordeaux, Nantes, sont indiquées par les quais depuis le centre de Paris;
- la B 18 n'est qu'un projet, souvent remis en cause, récemment par le projet MUSE;
- le projet MUSE est à péage d'une part et exclut les poids lourds d'autre part;
- une voie de surface drainerait inévitablement un trafic de plus en plus important, généré par les aménagements du Val-de-Seine et induit par l'augmentation naturelle de la circulation, elle-même liée aux améliorations de voirie.

En ce qui concerne la section Sèvres - Saint-Cloud, la nécessité de réunir le Musée National de la Céramique de Sèvres et le Parc de Saint-Cloud à l'île de Monsieur et à la Seine conduit à enfouir également cette partie de la voie de transit.

**Environnement 92 renouvelle son opposition formelle à toute voie de surface pour écouler la circulation de transit. La VRGS doit être enfouie depuis le pont de Billancourt jusqu'au pont de Saint-Cloud.** La solution trouvée à Paris pour le parc André Citroën, bientôt achevée par son ouverture sur la Seine, constitue la condition sine qua non de la renaissance du site rive gauche et de son utilisation par la population.

Environnement 92 demande en outre que les voies de desserte locale, par leur dessin, découragent les flux de transit de les emprunter, afin d'éviter qu'elles ne deviennent petit à petit des voies de transit secondaires.

Environnement 92 demande par ailleurs que les accès de la VRGS soient étudiés pour drainer l'ensemble des flux de transit et alléger la circulation sur les voies urbaines des secteurs concernés afin de les rendre au service de la vie locale.

### - VRDS (Voie Rive Droite de la Seine)

La VRDS se trouve dans la situation des divers quais de Seine parisiens. Ceux-ci constituent aujourd'hui des artères d'intense circulation qui découragent toute promenade et isolent la ville de la Seine. Cependant le quai de Stalingrad à Boulogne est relativement excentré. Le trafic de et vers Paris pourrait utiliser des voies plus courtes (N 10, N 307 et D 101 par la porte de Saint-Cloud). En outre, enterrée pour écouler le trafic régional, la VRGS allégerait la circulation sur la rive droite. Dès lors, il n'apparaît plus nécessaire de réaliser une voie rapide le long des berges sur la rive droite. Environnement 92 demande que le quai rive droite de Seine soit traité de façon à éviter les coupures entre les quartiers nouveaux et la Seine et soit dessiné et calibré pour n'accepter que le trafic local de proximité sans nuisances pour les riverains.

### - Ile Seguin

Environnement 92 partage l'avis que la circulation automobile sur l'île Seguin doit être très réduite et que le transit d'une rive à l'autre soit fortement dissuadé. Dans cet esprit, aucun nouveau pont routier ne devrait être construit, chaque tête de pont étant par ailleurs mutilante pour le site et les berges

## **3 - LE PROGRAMME**

### **3.1 - LE PERIMETRE DU PROJET.**

L'étude du site montre que la réussite de l'aménagement du Site de Billancourt sera largement fonction de son intégration dans un environnement contrasté (collines/plaine) voire conflictuel (naturel/minéral).

**Environnement 92 demande que la Mission fasse porter ses travaux sur un large périmètre incluant en particulier le bas du Parc de Saint-Cloud, la tête du pont de Sèvres, le Musée de la Céramique, l'Avenue de la Division Leclerc, la Rue Marcel Allégot, les Tybilles, les Montalets, la colline Rodin, l'île Saint-Germain dans sa partie aval et le tissu mitoyen du trapèze à Billancourt.**

Ce périmètre au sein duquel plusieurs terrains importants appartiennent à la puissance publique directement ou indirectement (TDF, Alti-Renault, CNRS) devrait permettre d'assurer la cohérence nécessaire avec les secteurs mitoyens et la protection des sites remarquables proches des terrains Renault et susceptibles de les mettre en valeur (Brimborion, Terrasses de Bellevue, les Tybilles, les Montalets, Rodin). Environnement 92 souligne le fait que plusieurs terrains de ce périmètre font aujourd'hui l'objet de projets (ZAC Rodin, ZAC des Montalets, TDF...).

**Il conviendrait de prendre d'urgence les mesures nécessaires pour qu'aucune décision irréversible ne soit prise avant que l'on ne dispose d'une vue d'ensemble suffisamment claire des réaménagements de tout le Site de Billancourt au sens large, très au delà des seuls terrains Renault. Dans cette attente, Environnement 92 demande le gel des projets concernant cette zone.**

### **3.2 - LE PARC DES HAUTEURS**

Environnement 92 approuve le projet de "Parc des Hauteurs" qui apparaît comme le complément naturel indispensable d'une part de l'intégration de la Seine au projet, d'autre part d'une urbanisation de la plaine.

Ce "Parc des Hauteurs", à ouvrir aussi largement que possible au public, doit permettre de conserver les espaces boisés des coteaux, de remettre en valeur le site de Brimborion et les terrasses de Bellevue, de favoriser pour les piétons une pratique de l'ensemble du site par la remise en état ou la création de cheminements longitudinaux ou transversaux (vers la Seine). C'est une composante essentielle de la reconquête du méandre de la Seine. Il doit s'étendre du Parc de Saint-Cloud (avec l'île de Monsieur) jusqu'au Parc Rodin.

La réalisation de ce parc devrait être facilitée dans la mesure où plusieurs terrains de ce futur parc sont soit déjà ouverts au public, soit propriété de la puissance publique.

Environnement 92 demande que soient créés ou réaménagés d'une part un sentier des crêtes est-ouest reliant le Musée Rodin au Parc de Saint-Cloud à travers le Parc des Hauteurs, d'autre part des cheminements entre les bords de Seine et la crête.

### **3.3 - LES CARRIERES**

L'histoire a légué dans les collines de Meudon et de Sèvres de nombreuses carrières dont certaines présentent un intérêt artistique, archéologique et scientifique de première importance.

La stabilité de toutes ces carrières n'est pas entièrement inventoriée. Il conviendrait de réaliser les investigations supplémentaires afin d'éviter tout risque d'effondrement ou de glissement ultérieur.

Sous ces réserves, Environnement 92 souhaite que la mission étudie la possibilité de mettre en valeur ces carrières et de les intégrer dans la composante culturelle et touristique du programme.

### **3.4 - LA CONSTRUCTIBILITE**

Le rapport d'étape de la Mission ne permet pas de se faire une idée suffisamment précise de la constructibilité envisagée. Néanmoins, au vu des quelques indications qui y figurent, Environnement 92 craint que les niveaux de constructibilité envisagés ne conduisent à endommager les paysages et obérer les perceptions de ses éléments naturels. Une densité trop importante ne pourra que détruire irrémédiablement le site alors même que ses qualités sont aujourd'hui unanimement reconnues.

Si les options proposées telles que activité publique internationale d'enseignement, de rencontre et de recherche ainsi que les activités liées à l'eau et la création du Parc des Hauteurs ne peuvent qu'être approuvées, il ne serait pas admissible que la densité de construction conduise à altérer le site. Sur la rive gauche, les constructions doivent respecter les coteaux et permettre à la végétation de descendre jusqu'à la Seine. Le trapèze de Billancourt ne doit pas faire l'objet d'une "exploitation maximale". Le massacre de l'île Seguin par Renault, il y a 50 ans, ne peut servir de prétexte pour maintenir une forteresse qui mutile le site et sépare les deux rives du fleuve; il convient, au contraire, de préserver les vues à travers l'île, d'ouvrir la berge sud vers le soleil et de limiter la hauteur des constructions. Le projet Piano, de lisibilité difficile, semble à cet égard l'illustration de ce qu'il ne faut surtout pas faire.

**Environnement 92 demande que les hypothèses de constructibilité soient étudiées en vue d'une urbanisation très limitée, incluant des espaces verts urbains. Il insiste pour que les activités artisanales, notamment celles liées au fleuve, et les services de proximité soient préservés et que les activités sportives et touristiques liées à la Seine soient développées.**

## CONCLUSION

**Le rapport d'étape technique de la Mission, en apportant des éléments techniques et concrets issus des études déjà menées, conforte plusieurs des réflexions et aspirations d'Environnement 92 pour l'aménagement de ce site de qualité exceptionnelle. Cependant de nombreuses questions restent à approfondir concernant le périmètre d'intervention, les dessertes, le devenir des berges, les équipements nautiques, la protection et la création des espaces verts et surtout les hypothèses de constructibilité. Il ne faudrait pas que ces dernières amènent à une dérive vers une urbanisation forte contraire à la volonté affirmée par ailleurs de mettre en valeur le site. Environnement 92 sera particulièrement attentif à cet aspect.**

**Environnement 92 demande que la concertation avec la population et les associations préconisée dans le rapport de M. Roullier (voir pages 105 et 106) soit mise en oeuvre au plus tôt. Il insiste sur la mise en place d'un lieu permanent d'information et de consultation ouvert au public.**

**Environnement 92 demande que le réaménagement du Site de Billancourt, rendu possible par le départ progressif de Renault, fasse l'objet d'un projet d'ensemble qui s'étende à tout le site du méandre selon le périmètre défini ci-dessus, sans se limiter aux seuls terrains Renault. Environnement 92 considère que la conception et la réalisation d'un projet aussi vaste et complexe qui est d'intérêt largement public doivent être placées sous une autorité unique qui se situe à la bonne échelle.**

**Pour éviter que, dans ce périmètre, des décisions au coup par coup ne soient prises sans cohérence avec une vision d'ensemble, Environnement 92 demande aux pouvoirs publics de prendre rapidement les décisions nécessaires dans le sens ci-dessus.**

## **B - COMITE DE SAUVEGARDE DES SITES DE MEUDON**

*(avis approuvé à l'unanimité par le conseil d'administration le 15 juin 1993)*

La Mission d'Etude pour le Site de Billancourt a récemment remis au Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon un rapport d'étape technique daté de novembre 1992.

Le Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon remercie Monsieur Jean-Pierre MORELON et lui adresse ses réflexions. Celles-ci viennent compléter les différents avis et études publiés dans ses bulletins n° 71,73,74 (en 1990), 75 (en 1991), 79 (en 1992), 81 (en 1993), ainsi que l'avis d'Environnement 92 du 13 mai 1993 qu'il approuve.

# 1 - LA SITUATION DE MEUDON

Meudon est situé sur le bord nord du plateau de Versailles et sur les flancs abrupts de ce plateau jusqu'en bordure de Seine.

Le coeur traditionnel de Meudon et des anciens villages ou hameaux qui ont constitué la commune se situe en hauteur, limité au sud par la forêt et au nord par la fin du plateau et la Seine.

Cette situation géographique a relativement protégé Meudon de l'avancée de l'urbanisme parisien qui vient aujourd'hui battre les flancs des coteaux.

Bien que proche de Paris, Meudon a ainsi conservé des caractéristiques particulières dans de nombreux domaines :

- tracé de la voirie,
- habitat largement pavillonnaire avec de nombreux jardins,
- abondante verdure et vaste forêt,
- esprit particulier meudonnais fait à la fois d'éloignement et de proximité de la Capitale, d'un riche passé et d'une volonté de discrétion.

Les traces d'un passé prestigieux, dû aux qualités exceptionnelles du site, sont nombreuses :

- Domaine royal de Meudon : Grande Perspective, Terrasse et Avenue du Château visibles depuis Paris,
- Terrasses royales de Bellevue et nombreux témoignages des parcs visibles depuis la plaine : Brimborion, les Tybilles, les Montalets,
- Atelier et tombeau de Rodin visibles aussi depuis la plaine,
- et, bien sûr, l'immense forêt de Meudon.

Tout cela constitue les éléments les plus prestigieux du patrimoine de Meudon.

Surélevé par rapport à la plaine urbanisée de Paris, Issy-les-Moulineaux et Boulogne-Billancourt, Meudon est "en équilibre" entre son appartenance au grand Paris et son isolement sur le plateau.

## 2 - QUE SIGNIFIENT LE DEPART DES USINES RENAULT ET LES PROJETS D'AMENAGEMENT?

21 - Le départ des usines doit permettre avant tout de mettre fin à un acte de vandalisme contre le site commis par Renault il y a 60 ans en industrialisant l'île Seguin, le Bas-Meudon et l'île de Monsieur. Mais on peut dire aussi que les ateliers ont, d'une certaine manière, préservé ce secteur de l'urbanisation forte des années 60, nous donnant aujourd'hui la possibilité de le redécouvrir.

A une époque redevenue sensible aux qualités de l'environnement, les Meudonnais considèrent que le départ de ces usines doit permettre de retrouver le site et les vues.

22 - Pour Meudon, les aménagements à concevoir sur les terrains Renault représentent la manière de **traiter les limites nord de la commune avec des zones fondamentalement différentes**. Celles-ci sont constituées par la plaine parisienne, minérale, très urbanisée dont l'accès est relativement difficile depuis Meudon. Cet accès se fait par la route des Gardes, envahie par la circulation de transit qui déchire Bellevue et le Val d'Arthelon qui se heurte aux Moulineaux sans pouvoir atteindre la Seine.

**L'aménagement du "Méandre de l'île Seguin" présente donc l'opportunité pour Meudon de traiter sa liaison avec Paris**. A l'inverse, c'est pour le grand Paris l'occasion de protéger et d'insérer dans la vie économique et touristique un patrimoine historique et environnemental de qualité. Cette limite entre Meudon et la plaine parisienne est au sein d'un paysage exceptionnel : amphithéâtre verdoyant des coteaux, la Seine, les 3 îles..

Ce constat conduit à réserver à ce secteur un traitement qui tienne compte à la fois de la nécessité de protéger un patrimoine unique et de l'opportunité de pouvoir en faire bénéficier cette partie de la région parisienne.

Le changement de caractère entre la poussée urbaine minérale de la plaine de Paris et les collines végétales de la Seine aval doit faire l'objet d'une attention particulière. Il convient :

- d'assurer une transition verte en amont de la rue de Vaugirard et vers l'île Seguin en y organisant la pénétration de la végétation encore présente sur les collines,
- de renforcer la prédominance végétale sur la rive gauche pour y intégrer les futures constructions.

Pour ces raisons, **le Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon demande que la Mission fasse porter ses travaux sur un large périmètre** incluant l'ensemble de la limite nord de la commune et plus particulièrement:

- l'Avenue de la Division Leclerc à Sèvres qui assure une transition spécifique du site entre Sèvres et Bellevue,
- la Rue Marcel Allégot qui relie en les contournant Brimbordon, la Terrasse du Château de Bellevue et le C.N.R.S.,
- les Tybilles,
- les Montalets,
- la Colline de Rodin,
- l'île Saint-Germain dans sa partie aval qui répond d'une part à l'île Seguin, d'autre part à la berge sud de la Seine.

**Ce périmètre devrait permettre de protéger les espaces verts actuels et d'assurer la cohérence** nécessaire entre les sites remarquables proches des terrains Renault et la plaine de la Seine. Plusieurs terrains situés au sein de ce périmètre appartiennent directement ou indirectement à la puissance publique (TDF, ALTI-Renault, C.N.R.S.). Le Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon demande que, pour contribuer à cette cohérence, les projets affectant certains terrains compris dans cette zone soient étudiés ou réétudiés dans le cadre de la Mission.

### **3- LES PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT**

#### **3.1 - UNE OPTION ECONOMIQUE A DOMINANTE TOURISTIQUE**

Le Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon constate avec satisfaction que le rapport d'étape de la Mission souligne avec justesse plusieurs éléments marquants du site, ainsi que cela avait déjà été fait par l'étude conduite sous l'autorité de Monsieur ROULLIER. Les qualités exceptionnelles de ce site font l'objet d'un consensus unanime.

Constatant :

- la valeur de ce site constitué par le plateau, les coteaux, le Bas-Meudon et la Seine,
  - la qualité du patrimoine meudonnais, aujourd'hui peu mis en valeur, mais élément important du patrimoine historique et architectural français,
  - la nécessité vitale pour Paris et la proche banlieue de développer son capital naturel,
- le Comité demande que cet ensemble - site et patrimoine- fasse l'objet d'une valorisation économique à travers des aménagements à dominante touristique et culturelle :

- Grande Perspective,
- Hangar Y,
- Musée Rodin,
- Carrières,
- Observatoire,
- Parc des Hauteurs,
- Sentiers sur les berges et les crêtes,
- Vues sur la plaine,
- La Seine,
- Les îles.

**Le Comité demande que cette option économique à dominante touristique et culturelle soit étudiée parallèlement à celle d'aménagements dont la rentabilité serait calculée à partir de la seule valeur marchande du mètre carré construit.**

En outre, le Comité souligne la nécessité de conserver et de développer les activités artisanales et de prévoir l'insertion de services de proximité.

### 3.2 - UN CENTRE FEDERATEUR

Reprenant un certain nombre d'idées proposées dans le rapport d'étape de la Mission telles que :

- création d'équipements sportifs nautiques sur la Seine,
- renaissance des berges,
- reconquête de l'île de Monsieur,
- protection des collines et création d'un parc,
- développement des cheminements pour piétons,

le Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon demande que ces options soient largement développées. **La Seine, en particulier son petit bras, deviendrait ainsi le centre de gravité fédérateur de l'ensemble des aménagements prévus à l'occasion du départ des usines Renault.**

La création d'un centre nautique important adossé aux collines vertes du méandre et comportant :

- un port de plaisance,
- une zone de sports nautiques légers (aviron, petits dériveurs, planches à voile, canoë..., à l'exclusion d'engins à moteurs),
- des espaces de détente et de baignade (in situ et en piscine),
- des équipements d'accompagnement tels que clubs, magasins d'accastillage, ateliers de réparations et d'entretien, restaurants, hôtels...,

représente une opportunité unique pour Paris et la banlieue ouest.

Par ailleurs ces espaces nautiques alliés au patrimoine bâti et naturel de Meudon et de Saint-Cloud donnerait un caractère particulier au centre international de rencontre et de formation en cours d'étude. Plusieurs réalisations étrangères peuvent nourrir l'inspiration : Londres (docks de Sainte Catherine), Boston-Harvard, Stockholm...

### 3.3 - UNE COHERENCE A RESPECTER

Si la proposition de la création d'un "Parc des Hauteurs" apparaît comme un premier pas important dans la direction souhaitée, l'absence d'hypothèses de constructibilité conduit le Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon à adopter une attitude très réservée sur cet élément capital du projet. **Une trop forte densité de construction ne pourrait qu'aller à l'encontre des objectifs recherchés et de la mise en valeur du site.**

De même, **le Comité renouvelle son opposition formelle à toute voie de surface pour écouler la circulation de transit le long de la Seine.** Un "boulevard urbain" sur la rive gauche, même "doublé" par une voie rapide enterrée (a fortiori à péage) sur la rive droite ne pourrait que se transformer petit à petit en voie de transit dont la pollution sonore et olfactive ruinerait irrémédiablement la fréquentation des berges par les piétons sur le mince croissant alluvionnaire du Bas-Meudon. Il suffit d'observer la circulation automobile sur les quais parisiens, même lorsqu'ils sont doublés par une voie sur berge gratuite.

Le Comité demande que la voie de transit rive gauche de Seine dite V.R.G.S. soit enfouie et capte l'ensemble de la circulation de transit (y compris celle des poids lourds), soit, d'une part le flux Paris - Issy - Saint-Cloud - A13 - la Défense, d'autre part le flux Paris - Issy - les Bruyères - N118 - Chaville - Versailles, que la V.R.G.S. orienterait vers la N 118 au pont de Sèvres hors des zones habitées. **Le Comité demande que le dessin de la voirie de surface décourage toute circulation de transit de les emprunter afin que ce flux s'écoule soit en souterrain (V.R.G.S.), soit par des voies de contournement spécialisées (N 118).** En tout état de cause, les aménagements routiers de ce secteur devront s'insérer dans le schéma régional de circulation en cours d'élaboration.

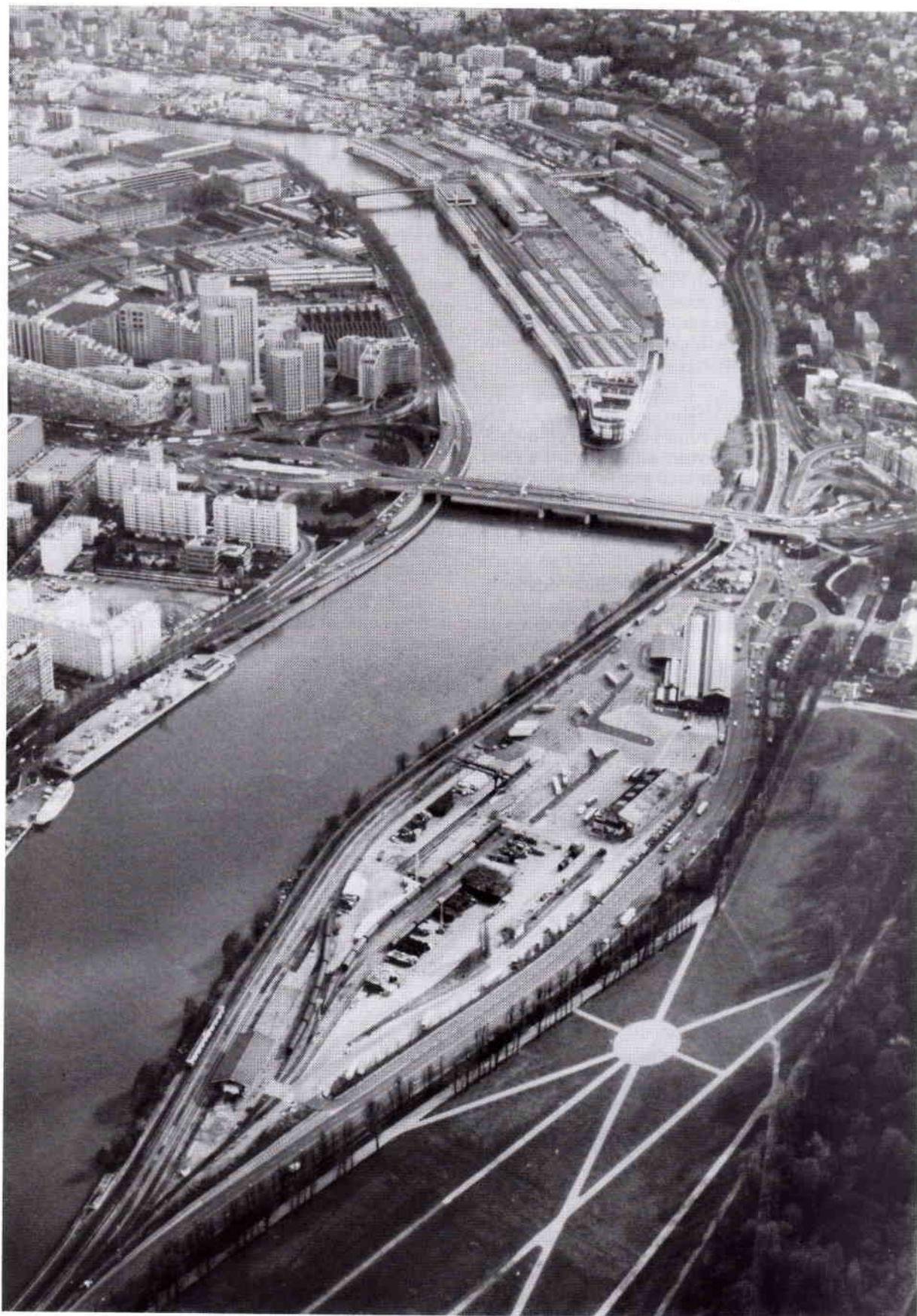
Le Comité approuve le principe d'une liaison nord-sud de transport en commun entre le métro de Billancourt et le Bas-Meudon et souhaite son prolongement jusqu'à la gare de Bellevue sans rupture de charge.

## CONCLUSION

Le rapport d'étape technique de la Mission conforte plusieurs des orientations et aspirations préconisées par le Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon.

**Le Comité demande que les aménagements prévus sur le site des usines Renault fassent l'objet d'un projet d'ensemble qui s'étende à tout le site du méandre et qui tienne compte des spécificités de Meudon rappelées ci-dessus. Ce projet d'ensemble, tout en protégeant et mettant en valeur un site exceptionnel, permettrait de trouver le point d'équilibre souhaitable autour d'une Seine rendue aux habitants entre une commune verte et dotée d'un riche patrimoine et une plaine largement urbanisée.**

Le Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon propose à la Mission d'Etude pour le Site de Billancourt de poursuivre et de développer la concertation ainsi engagée.



Vue aérienne de "l'île de Monsieur", aujourd'hui reliée à la berge et sur laquelle sont installées des annexes des usines Renault  
(Cliché : MISSION D'ÉTUDE POUR LE SITE DE BILLANCOURT)

# SAUVEGARDE DES ÉTANGS DE LA FORÊT DE MEUDON ET DE LEURS BERGES

## (Excursion du 5 juin 1993)

Avec ses 1 100 ha, la forêt de Meudon compte encore 7 étangs : Meudon, Villebon, l'Ursine, Trou-aux-Gants, Trivaux, Ecrevisses, la Garenne.

L'un d'entre eux a disparu — il était à l'emplacement du parc du Tronchet —, un autre a été créé en 1960 avec Meudon-la-Forêt, c'est l'étang de Meudon.

Leur rôle, anciennement, était celui de réserves d'eau et de poissons pour le château; actuellement, ils font toujours la joie des pêcheurs mais aussi des promeneurs qui sont attirés, paradoxalement en forêt, par les espaces sans arbres : les clairières et les étangs.

Leur situation les expose aux pollutions. En zone péri-urbaine, ils servent de bassins-tampons en recevant les eaux pluviales de la ville et des routes chargées en hydrocarbures, métaux lourds, huiles, voire eaux usées. La forêt qui les entoure peut être elle-même source de déséquilibre par un apport en matières organiques.

Chacun des étangs est plus ou moins affecté par ces facteurs.

Le 5 juin 1993, M. Bernard Faure, ingénieur des techniques forestières, chef de division à l'Office National des Forêts de Versailles, a réuni autour de lui une trentaine de personnes pour leur exposer les problèmes de trois des sept étangs : Meudon, Villebon, l'Ursine.

### ÉTANG DE MEUDON

C'est là où se posent les problèmes les plus graves. Chacun a pu constater que depuis 1990, chaque printemps, l'étang se couvre de lentilles d'eau. Une telle invasion est signe d'un dysfonctionnement du milieu : l'eau contient trop de matières organiques.

Créé pour recevoir les eaux pluviales de Meudon-la-Forêt, il recueille en outre les eaux de ruissellement de la RN 118 et de la route forestière. De plus, des eaux usées d'origine mal définie peu abondantes certes mais excessivement polluantes et malodorantes, continuent à y être déversées.

Par ailleurs la faible pluviométrie de ces dernières années accentue la concentration de ces substances dans cet étang peu profond (1 m en moyenne) menacé de comblement.

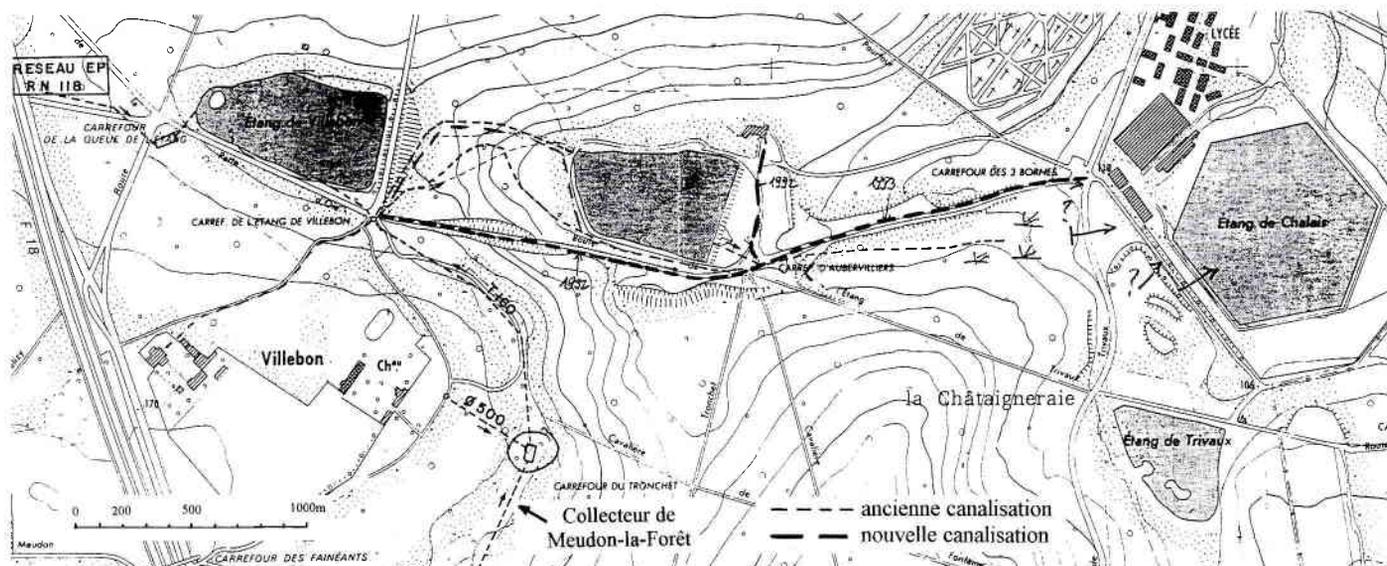
Plusieurs solutions ont été mises en œuvre pour résoudre ces problèmes :

#### • Les hydrocarbures

Pour limiter la pollution par les hydrocarbures et les métaux lourds, il faut séparer les eaux pluviales des premières minutes de la précipitation, ou des petites précipitations, dites « eaux de temps sec », qui sont les plus polluées car les plus concentrées, en construisant un muret dans la canalisation. Seules les eaux de pluies abondantes peuvent dépasser le muret et rejoindre l'étang.

Jusqu'à cette année, les eaux de temps sec de Meudon-la-Forêt étaient déversées à l'air libre dans la parcelle n° 20, proche du carrefour de l'avenue de Trivaux et de la route des Etangs, avec la nuisance que l'on imagine : celle d'un marécage nauséabond.

Pour remédier à cela, la Mairie a réalisé en 1992 et 1993 une canalisation le long de la route forestière des Etangs. Elle collecte les eaux de temps sec de Meudon-la-Forêt au carrefour de l'étang de Villebon, les conduit jusqu'au carrefour des Trois-Bornes où elles rejoignent le réseau normal des eaux usées (voir plan).



### • Les lentilles d'eau

Le problème des lentilles d'eau est davantage préoccupant. Si certains promeneurs ne les trouvent pas dépourvues de charme, elles témoignent néanmoins et accentuent par leur présence un grave déséquilibre de ce biotope. Plusieurs solutions à ce problème sont envisageables :

- le traitement chimique (type désherbant), agressif pour d'autres espèces, a très vite été éliminé;
- le ramassage mécanique, moins facile à réaliser qu'il n'y paraît, ne sert finalement qu'à donner davantage de place et d'oxygène aux inévitables rescapées de l'opération, qui prolifèrent de plus belle;
- le curage de l'étang serait souhaitable en raison de sa faible profondeur, le dernier datant déjà de 1978 — la prolifération des lentilles augmente la quantité des vases —, mais, d'une part, cela entraînerait un bouleversement du site désagréable pour les usagers de la forêt et, d'autre part, ce serait la solution de loin la plus onéreuse (1,8 MF) en raison de la nécessité d'évacuer les boues qu'il est impensable de laisser à l'air libre en un lieu si fréquenté; leur vente en vue de la fabrication d'engrais est aléatoire et peu rentable;
- reste le traitement biologique qui a été retenu et confié par l'O.N.F. à la société Lobial, dont un technicien, M. Ebami, nous en a expliqué le mécanisme :

- on sélectionne différentes souches de bactéries (aérobies et anaérobies, 7 au total) qui vont se nourrir à partir d'un des éléments contenus en trop grande quantité dans l'eau et dont les lentilles d'eau ont également besoin pour se développer, en l'occurrence le phosphore,

- on organise, en somme, une compétition entre les deux espèces : celle qui absorbera le phosphore la première se développera et non l'autre. Comme dans chaque course, l'instant du départ est capital : trop tôt, la température de l'eau trop basse empêche les bactéries de croître, trop tard les lentilles d'eau au fond de l'étang ont commencé à faire provision de phosphore et bactéries ou pas, elles auront assez de réserves pour se développer.

C'est pourquoi la réussite dépend d'une surveillance minutieuse de la composition chimique de l'eau; onze paramètres ont été retenus dont les nitrates, les phosphates, les matières organiques, oxygène dissous,  $Ph^1$ ,  $DCO^2$ ,  $DBO5^3$ , température, etc..

Les traitements effectués en mai 1992 et en avril 1993 furent des échecs, la date de l'épandage étant trop tardive. Dès à présent, on prévoit un nouveau traitement en mars 1994. Le coût d'un traitement (couronné de succès) est d'environ 35 000 F. L'O.N.F. pense également à relever le niveau de l'eau en 1994 puisque les berges le permettent.



Etang de Meudon : la surface est en grande partie couverte par des lentilles d'eau durant la belle saison

En quittant l'étang de Meudon par l'amont, nous remontons le chenal, pavé en 1978, qui achemine les eaux pluviales de Meudon-la-Forêt vers cet étang. Bien

que la dernière pluie date de plusieurs jours, de l'eau s'y écoule laissant supposer des fuites dans la digue de l'étang de Villebon situé en amont. Cette eau venant du

1. **pH** : notation dont la valeur indique, dans une échelle comprise entre 0 et 14, le caractère acide (valeur inférieure à 7), neutre (= 7), ou basique (valeur supérieure à 7) d'un échantillon.  
2. **DCO** : demande chronique en oxygène. Sa mesure par voie chimique permet d'évaluer la quantité de corps avides d'oxygène (= réducteurs) présents dans l'échantillon.  
3. **DBO5** : demande biologique en oxygène (sur 5 jours). C'est la quantité d'oxygène consommée par des bactéries pour décomposer totalement les matières organiques présentes dans l'échantillon.

fond de l'étang est particulièrement polluée. En conséquence, pour améliorer la qualité de l'eau de l'étang de Meudon, l'O.N.F. envisage de refaire l'étanchéité de la digue de l'étang de Villebon en 1994.

Arrivés en haut du chenal, nous dérangeons une multitude de minuscules crapauds qui, après leur éclosion dans l'étang, tentent de regagner la forêt.

### ÉTANG DE VILLEBON

Son état semble meilleur que celui de Meudon; c'est un rendez-vous des pêcheurs car de nombreux poissons y vivent : brèmes, carpes, perches.

Vraisemblablement, une source l'alimente mais il reçoit aussi les eaux pluviales de la R.N. 118 et une partie des eaux pluviales de Meudon-la-Forêt. En conséquence, la pollution par les hydrocarbures y est très importante.

Seul un bassin de dessablage existe alors qu'il faudrait un dégrillage pour évacuer les détritiques et un bassin de déshuilage.

Du fait de son charme, cet étang est très fréquenté et ses berges en souffrent : terre sans végétation, racines d'arbres qui apparaissent. Il est prévu d'établir une digue basse sur la rive gauche qui est la plus érodée.

### ÉTANG DE L'URSINE

Situé à Vélizy en contrebas de la forêt de Meudon, alimenté pour l'essentiel par des sources, son eau est d'excellente qualité bien qu'en bordure de la ville dont il reçoit les eaux pluviales.

Il est loué à une société de pêche. Il couvre 2 ha environ et sa profondeur moyenne est de 2 m.

Ces dernières années, un problème est venu de la digue d'argile : plantée d'une rangée de platanes, leurs racines, peu à peu, y ont provoqué des fissures entraînant des fuites importantes puisque l'étang a perdu jusqu'à 2 cm de hauteur d'eau par jour.

L'O.N.F. a alors décidé de refaire l'étanchéité de la digue en la doublant à l'intérieur de l'étang de palplanches (éléments de cloisons métalliques) et en refaisant un parement de pierres meulières très esthétique sur la partie apparente. Le coût des travaux a été de 750 000 F.

La présence de la route de la Morte-Bouteille entre la forêt et l'étang pose un problème d'un tout autre ordre mais qui émeut beaucoup certains riverains.

Les crapauds, pour se reproduire, doivent momentanément quitter la forêt pour l'étang. Pour ce faire, ils doivent traverser la route où un grand nombre d'entre eux se font écraser à l'aller ou au retour. Il en est de même pour les jeunes crapauds nés dans l'étang qui, le moment venu, doivent gagner la forêt. La Mairie, sollicitée, a refusé de couper la route dix jours par an, de 20 h à 6 h, pour laisser passer les crapauds.

Prochainement une réunion devrait s'y tenir pour étudier la possibilité d'aménager sous la route un passage pour crapauds (plaisamment dénommé « crapauduc ») pour sauver un certain nombre de ces batraciens.



Etang de l'Ursine : vue sur la berge proche des habitations avec sa digue récemment restaurée

L'heure avançant, il nous a été impossible de nous rendre à l'étang du Trou-aux-Gants qui pose lui aussi bien des problèmes. Ce sera l'occasion une autre année de faire appel à la science et à la gentillesse de M. Faure que nous remercions chaleureusement pour cette passionnante visite.

Colette LACHARME

## NOUVELLES BRÈVES

### DES ÉCHAFAUDAGES DE BON AUGURE

Ils sont apparus cet été sur le hangar Y et beaucoup de Meudonnais les attendaient, inquiets des dégâts que ne manqueraient pas d'infliger les pluies automnales à un bâtiment dont la toiture était en très mauvais état.

Par bonheur, le déblocage de la partie des crédits assurant la réfection de la couverture a permis le démarrage de celle-ci qui, au dire de M. Canac, Conservateur du Domaine national de Meudon chargé de la conduite des travaux, s'achèvera vers le milieu de l'année prochaine.

Souhaitons que la tranche des crédits réservée à la réfection des façades soit, dans la foulée, rendue disponible et permette ainsi la complète remise en état et donc la sauvegarde de ce bâtiment original pour lequel on attend les conclusions d'une commission départementale *ad hoc* pour ce qui concerne son utilisation future dont découleront les aménagements intérieurs.

### PROMENADE A L'EST : LA REPRISE

A la précédente bonne nouvelle s'en ajoute une autre qu'a bien voulu nous communiquer M. Canac. Il s'agit de la très prochaine reprise des travaux d'aménagement de la promenade à l'est qui étaient en panne depuis plusieurs mois et pour lesquels les marchés nécessaires à leur poursuite ont tous été passés. Il devrait être agréable de découvrir cette nouvelle promenade à la prochaine belle saison.

### UNE ROUTE « COLONEL MARCEL MORAINÉ » A MEUDON

Le 18 juin dernier, la route de Verrières est devenue route du Colonel Marcel Moraine lors d'une cérémonie inaugurale présidée par le Maire de Meudon.

Cet hommage posthume se justifie par le passé de Résistant du Colonel Moraine et par des mérites militaires qui lui valurent la Croix de guerre avec Palmes, la médaille de la Résistance française que lui décerna le Général de Gaulle et sa nomination au titre de Chevalier dans l'ordre de la Légion d'Honneur.

Domicilié à Meudon depuis 1963, le Colonel Moraine en outre a pris une part active dans la vie associative de notre ville et en particulier au sein du Conseil de notre Comité dont il fut un administrateur dévoué avant d'en devenir le Président de 1987 à 1989. Dans ces fonctions, il contribua à la rénovation du domaine de l'Orangerie et au développement des transports en commun, notamment en militant pour le prolongement de la ligne 13 du métro jusqu'à Vélizy avec station à Meudon-la-Forêt. C'est dire, par le rappel de ces activités, combien notre association a été sensible à l'honneur qui a été rendu à la mémoire de son ancien Président.

### NOMINATION D'UN NOUVEL ARCHITECTE DES BÂTIMENTS DE FRANCE

Durant plusieurs années, notre Comité a entretenu d'excellentes relations avec M. Blanchecotte qui occupait ce poste. A l'occasion de sa récente nomination à l'Inspection Générale des Monuments Historiques, nous le prions de trouver ici l'expression des sincères félicitations de notre Conseil d'Administration.

Depuis le 1<sup>er</sup> septembre dernier, nommé Chef du service départemental de l'Architecture des Hauts-de-Seine, M. Christian Benilan a succédé à M. Blanchecotte. Diplômé Architecte D.P.L.G. en 1978, diplômé du concours de l'Académie de France, Villa Médicis à Rome, puis admissible au concours d'Architecte en Chef des Monuments Historiques, Christian Benilan compte à son palmarès le rang de premier au concours d'urbaniste de l'État en 1981.

A nos félicitations pour sa récente nomination dans ce poste important et à nos vœux pour qu'elle lui apporte toutes sortes de satisfactions d'ordre professionnel, nous joignons l'assurance de notre coopération, s'il la juge utile, dans toutes les actions futures qu'il sera amené à conduire, concernant le patrimoine de Meudon.

Qui pourrait douter du caractère cordial et fructueux des relations que notre Comité pourra nouer avec M. Benilan que le « hasard » a domicilié dans l'ancienne propriété de son Président-fondateur, Charles Guillaud ?

### MAISON HAMELIN : ESCALADE DANS LE VANDALISME

Dans la nuit du 6 au 7 septembre, un incendie s'est déclaré dans la maison Hamelin que le nouvel acquéreur de la propriété située 5, rue de Trivaux laisse sans surveillance en dépit de ses engagements d'en maintenir l'état dans lequel elle se trouvait au moment de la vente. La toiture et une partie des combles ont été brûlés. Notre Comité est intervenu aussitôt pour appeler l'attention de M. le Maire sur ce sinistre; celui-ci a fait diligence en adressant au promoteur une lettre lui rappelant ses devoirs à l'égard de ce patrimoine et soulignant que tout manquement à ceux-ci remettrait en cause l'autorisation de construire qui lui a été délivrée avec, à la clé, cette clause de sauvegarde.

Ainsi, le cri d'alarme lancé par Marie-Thérèse Herlédan à la fin de l'important article qu'elle a consacré à cette maison dans le précédent bulletin était, hélas, prémonitoire. Il nous reste à souhaiter que le rappel de ses devoirs fait au promoteur sera suivi d'effet, c'est-à-dire de la mise en place de mesures de protection de nature à s'opposer à toute nouvelle étape dans un processus de destruction déjà bien avancé.

Après avoir évoqué cette situation dans sa réunion du 9 octobre dernier, notre Bureau a accueilli avec une grande satisfaction la proposition de l'un de ses membres,

Benôit Cossé, de suivre personnellement ce dossier et l'en a remercié vivement. Le Bureau unanime a suggéré en particulier l'étude des utilisations qui pourraient être faites des bâtiments anciens et a avancé l'idée d'en faire une Maison des Associations reconnues dans notre commune et dont le besoin est ressenti par beaucoup de Meudonnais.

## UNE ÉTUDE SUR LE CHÂTEAU DE BUSSIERRE A BELLEVUE

Connu actuellement comme la « Maison des Enfants de Sèvres », l'édifice de pierres et de briques de la rue Eiffel à Meudon que firent construire dans le style Louis XIII, en 1863, le Baron et la Baronne de Bussierre est le sujet d'un important mémoire réalisé par Mme Dziekonski-Demonchy.

L'auteur, qui habite au numéro 4 de la rue Massenet l'une des plus anciennes maisons bâties sur le lotissement dont le parc du château fut l'objet en 1925, n'a pas ménagé ses efforts de recherche d'archives et son texte très documenté, illustré de plans, de fac-similés de documents et de photographies, retrace, depuis les origines au XVIII<sup>e</sup> siècle, l'histoire complexe des transactions immobilières qui aboutirent à l'édification de la propriété des de Bussierre. Celle-ci, héritée par leur fille, la Comtesse de Pourtalès, en 1898, s'étendait alors sur plus de 14 hectares.

Mais l'étude ne s'arrête pas là car elle se poursuit par celle du devenir des terrains bâtis et non bâtis de cette propriété et par les affectations successives du château lui-même, après qu'il ait perdu sa fonction résidentielle.

Ce travail qui a pour titre « Le château de Bussierre » et pour sous-titre : « Le domaine du Petit Bellevue » est de nature à intéresser de nombreux Meudonnais qui, le cas échéant, pourront le consulter ou l'acquérir en s'adressant à l'auteur.

Toutefois, le sous-titre du mémoire nous a suggéré une remarque dès lors qu'en 1988, dans le numéro 67 de notre Bulletin, a été publié, signé par Daniel Soreau, un intéressant article qui retraçait l'histoire d'un ensemble de constructions situées sur le bord est de la route des Gardes, ensemble qui avait reçu dès le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, comme le prouvent des documents d'archives, la dénomination de « Petit Bellevue ». Construit en même temps que le château de Mme de Pompadour dont il était en quelque sorte une annexe, ce groupe de bâtiments qui comprenait une auberge, des communs, des écuries, était destiné à servir de halte aux gardes du roi dans leurs déplacements entre Paris et Versailles.

Ainsi la partie de Meudon aujourd'hui dénommée Bellevue est-elle riche de deux « Petit Bellevue », l'un sur la bordure est, l'autre sur son flanc ouest, l'un antérieur à la Révolution, l'autre qui lui est postérieur. Une même dénomination pour deux lieux de mémoire différents relativement proches l'un de l'autre, voilà qui peut être source, si l'on n'y prend garde, de confusions ou de malentendus, c'est pourquoi il nous a paru opportun de saisir l'occasion offerte par cette rubrique pour attirer sur ce fait l'attention des lecteurs.

## LECTEURS QUE LE SURVOL DE MEUDON PAR HÉLIPTÈRE IMPORTUNE...

... vous êtes invités à faire part de vos observations, doléances, suggestions et documentations à M. Mitjaville (5, rue Massenet, téléphone 45 07 29 25) à qui notre Conseil d'Administration en juin dernier a confié ce dossier afin qu'une action efficace puisse être envisagée lorsque seront réunies par ses soins les données relatives à la nuisance subie par les Meudonnais et les habitants des communes limitrophes.

Dès le 19 octobre, lors de la réunion du Conseil, M. Mitjaville a fait un exposé dans lequel il a mis en relief la complexité des aspects techniques, juridiques, économiques et politiques en jeu dès lors qu'on aborde le problème du trafic des hélicoptères.

Après un échange de vues animé où sont intervenues de nombreuses personnes, il est apparu que nous avons encore un long chemin à parcourir avec le concours de toutes les associations intéressées pour parvenir à une analyse suffisamment approfondie de la situation, susceptible de déboucher sur des propositions concrètes qui puissent peser d'un poids au moins égal à celui des arguments avancés par les puissants acteurs que sont entre autres : l'Héliport de Paris, l'Aérospatiale, la Direction générale de l'Aviation civile, les sociétés exploitantes, etc. On le voit, la mobilisation de tous pour épauler notre dévoué adhérent Christian Mitjaville dans sa démarche sera tout à la fois utile et appréciée.

## Z.A.C. RODIN : NOUVELLE CONCERTATION

A la suite des annulations prononcées par les jugements du Tribunal administratif de Paris en date du 10 juin et du 8 juillet 1943 portant en particulier sur les modalités de la concertation avec les associations locales, le Conseil municipal dans son assemblée du 30 juin a estimé devoir procéder à une nouvelle concertation dans des formes plus précises. Pour ce faire, il a décidé la constitution d'un groupe de travail composé notamment, outre des membres du Conseil municipal désignés en son sein, de représentants des associations locales concernées par cette opération d'urbanisme. Dans cette optique, notre Président a fait connaître à M. le Maire dès le 26 juillet le souhait du Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon de participer aux travaux de ce groupe.

Suite à la réunion du Conseil municipal du 5 octobre qui avait fixé à 5 le nombre de nos représentants, notre Conseil d'Administration, seule instance habilitée pour les désigner, réuni en séance extraordinaire le 19 octobre, a procédé à leur élection. Pour 26 membres présents ou représentés, les 6 candidats déclarés ont obtenu, à bulletin secret, M. G. Ader : 25 voix, Mme M.-Th. Herlédan : 25 voix, M. A. Martre : 24 voix, M. D. Soreau : 22 voix, M. J. Menard : 14 voix, M. B. Ronssin : 7 voix. Les 5 premières personnes de cette liste ont donc été élues pour représenter notre association.

## CONFÉRENCE DE M<sup>ME</sup> BRACHET

Dans le cadre des visites-conférences qu'elle a mises en place en 1993, Mme Thérèse-Marie Brachet chargée de conférences à l'École du Louvre nous a fait connaître son calendrier pour le dernier trimestre, ce qui nous permet d'informer nos lecteurs de la date de la dernière visite-conférence de l'année : **dimanche 5 décembre à 15 h**, Musée d'Art et d'Histoire de Meudon.

Paulette GAYRAL

# COMITÉ DE SAUVEGARDE DES SITES DE MEUDON

*Association agréée par la Préfecture des Hauts-de-Seine  
au titre de la loi sur la Protection de la Nature et du Code de l'Urbanisme*

Cotisation annuelle comportant le service du Bulletin (3 numéros par an) :

MEMBRE ACTIF ..... **100 F**

MEMBRE BIENFAITEUR, à partir de ..... **180 F**

---

## BULLETIN D'ADHÉSION

Mme, Mlle, M. : \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

Code postal : \_\_\_\_\_

Téléphone : \_\_\_\_\_

Adresse pour l'année en cours, au Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon, 6, avenue Le Corbeiller,  
92190 Meudon :

un chèque bancaire

(ou) un chèque postal (C.C.P. Paris n° 22465-15 V)

d'un montant de : \_\_\_\_\_ F

Signature :

Date : \_\_\_\_\_

# REPRODUCTION

IMPRIMERIE - TIRAGE DE PLANS

PHOTOCOPIES - TRAVAUX PHOTO - PHOTOCOPIES COULEUR

30, boulevard Verd-de-Saint-Julien - 92190 MEUDON

☎ 45 34 16 44 +

Télécopie : 46 26 27 09

## Le Mutuel

La banque et les assurances à la même adresse

22, RUE DE LA REPUBLIQUE, 92190 MEUDON - TEL. 46 26 39 13

 **Crédit Mutuel**  
*une banque à qui parler*

### 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

### CITROEN MEUDON

MÉCANIQUE - TOLERIE  
STATION SERVICE - VENTE

29-31, Boulevard des Nations-Unies  
MEUDON - 46.26.45.50