

LES MÉANDRES DE L'AMÉNAGEMENT D'UNE BOUCLE DE LA SEINE

Cécile Chombard-Gaudin *

RÉSUMÉ. *Le départ des usines Renault de Boulogne-Billancourt a provoqué depuis dix ans de nombreux projets de réaménagement de toute une boucle de la Seine. Ces projets sont très liés aux évolutions politiques et économiques et aux contraintes nées de la privatisation de l'entreprise dans le cadre concurrentiel de l'Europe.*

• AMÉNAGEMENT • BOULOGNE-BILLANCOURT • RENAULT • URBANISME • VAL-DE-SEINE

ABSTRACT. *The closure of the Renault factory in Boulogne-Billancourt sparked a decade of projects for redeveloping a whole loop of the Seine. These projects reflect political and economic trends and the constraints generated by the privatisation of the company under European competition policy.*

• BOULOGNE-BILLANCOURT • REGIONAL DEVELOPMENT • RENAULT • TOWN PLANNING • VAL-DE-SEINE

RESUMEN. *La salida de las plantas industriales Renault de Boulogne-Billancourt ha generado los últimos diez años numerosos proyectos de reorganización de toda el área de un meandro del Sena. Estos proyectos están muy ligados a evoluciones políticas y económicas, así como a las limitaciones que surgen a raíz de la privatización de la empresa en el marco competitivo europeo.*

• BOULOGNE-BILLANCOURT • ORDENAMIENTO TERRITORIAL • RENAULT • URBANISMO • VAL-DE-SEINE

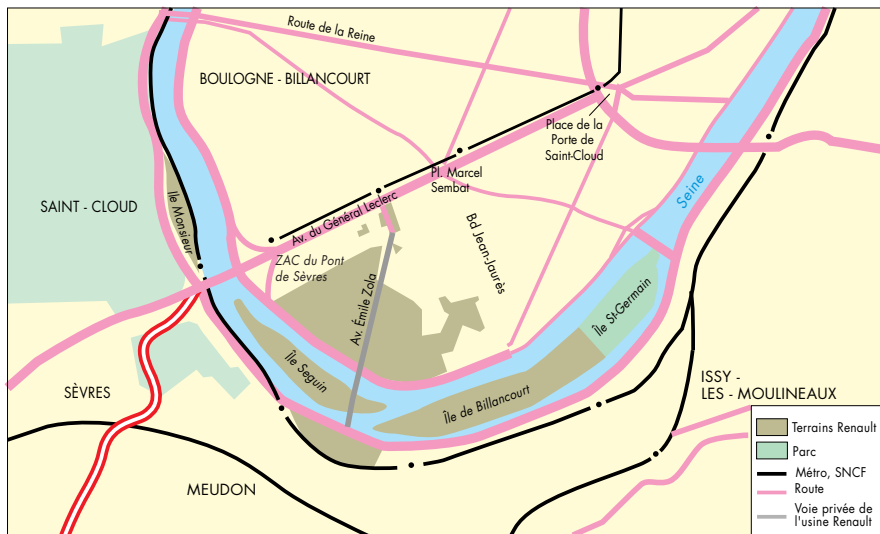
Boulogne-Billancourt, lové dans un méandre de la Seine, une seule commune depuis 1860, mais pendant longtemps deux réalités sociologiques bien différentes : un Boulogne bourgeois, avec ses anciens hôtels particuliers, ses ateliers d'artistes des années 1930, ses nouvelles résidences de standing, prolongement du 16^e arrondissement de Paris, et un Billancourt, lieu des blanchisseries industrielles, des premières usines d'aviation et surtout, depuis le début du siècle, de Renault, longtemps symbole d'une grande tradition ouvrière et syndicaliste.

Blanchisseries et usines d'aviation ont progressivement laissé la place à de nouveaux quartiers d'habitation recherchés par une clientèle aisée, attirée par la proximité de Paris, le bois de Boulogne, le parc de Saint-Cloud, mais aussi à des immeubles de bureaux : premier grignotage de Billancourt, insidieux mais très perceptible. En 1989, l'annonce par Renault de la fermeture définitive du site de

Billancourt au profit d'une implantation à Guyancourt donne une dimension nouvelle à cette évolution en posant la question de l'utilisation d'environ 70 ha, dont 31 à Billancourt et 11,5 constitués par l'île Seguin. Outre Boulogne-Billancourt, cinq communes sont concernées dans une bien moindre mesure (pour la surface, mais pas en terme de qualité paysagère à restaurer) : Issy-les-Moulineaux, Meudon, Saint-Cloud, Sèvres et Vanves.

C'est donc toute une boucle de la Seine (fig. 1 et 2), dans une zone riche de souvenirs historiques, qui est offerte aux projets d'aménagement, et pour Boulogne-Billancourt la perspective d'une nouvelle affectation d'environ 10 % de sa superficie. L'enjeu économique est considérable : Renault rapportait environ 45 % du produit de la taxe professionnelle de la ville et 30 % de ses ressources fiscales. C'est aussi la dernière grande réserve foncière de l'ouest de Paris. Un enjeu exceptionnel !

* GEMS-UMR ESPACE, Maison de la géographie, 17 rue Abbé de l'Épée, 34090, Montpellier
E-mail : gaudin@mgm.fr



1. Situation des terrains appartenant à Renault
(cartographie : Christian Carrié)

2. Image reprise du site Internet présentant un projet pédagogique de classes de 1^{er} de trois lycées : «Villes 98»
(<http://www.h-net.msu.edu/~français/ville98/bb0.htm>)

Dix ans de projets

La dernière décision de Renault était en rupture avec le projet de la firme lancé en 1980 sous le nom de *Billancourt 2000*. Il s'agissait alors de « délocaliser » la production seule à Guyancourt et de réaménager le site de Billancourt en technocentre. L'architecte Claude Vasconi, chargé du projet, réalise un premier bâtiment, le « 57 métal ». Ce sera le seul. Le nouveau PDG de Renault, Georges Besse, renonce au projet dès 1985 à la suite des difficultés de l'entreprise. L'objectif est désormais de valoriser les terrains dont elle dispose et de discrets projets commencent de filtrer avec l'annonce de l'abandon du site.

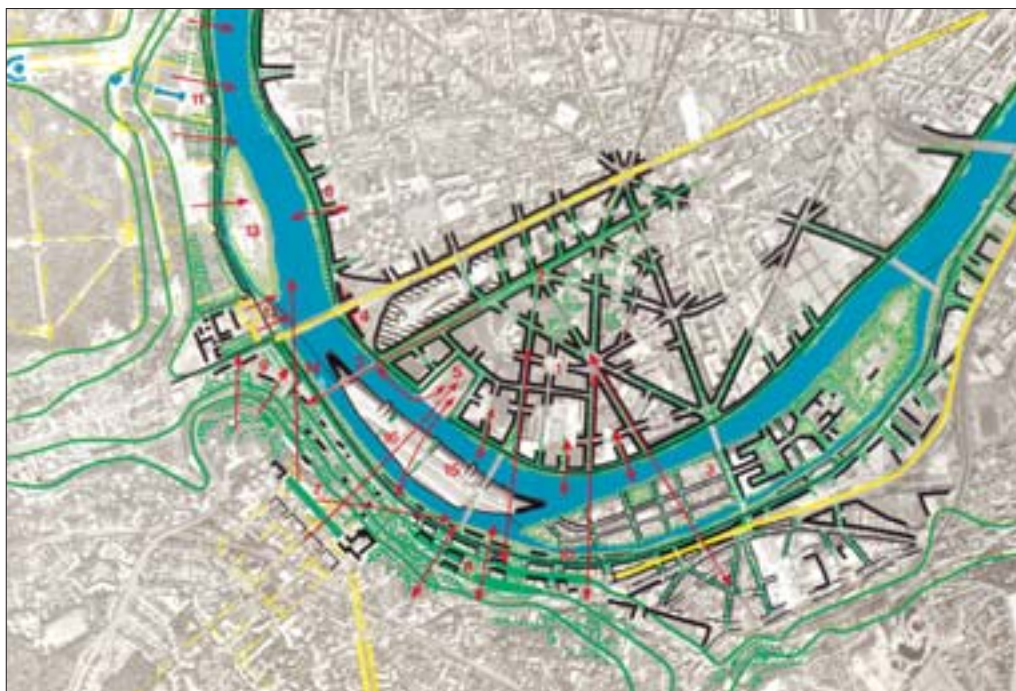
- 1989 : *l'État prend l'initiative*. – Le premier ministre, Michel Rocard, annonce le 6 décembre à l'Assemblée nationale le lancement par l'État d'une opération d'intérêt national afin d'assurer la maîtrise foncière du projet et d'éviter la spéculation. Ce type d'opération, prévu par le code de l'urbanisme, permet à l'État d'instituer des mesures de sauvegarde, d'exercer un droit de préemption, de créer des ZAC et de délivrer les permis de construire. Le délégué à la recherche et à l'innovation du ministre de l'Équipement, Jean-Eudes Roullier, reçoit mission de faire rapidement des propositions. Son rapport est remis moins d'un an plus tard, accompagné d'une remarquable étude paysagère due à Alexandre Chemetoff (fig. 3) et d'une étude de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France (IAURIF). Il préconise la prise en

compte de l'ensemble des terrains de Renault dans toute la boucle de la Seine et pas seulement à Billancourt (c'est-à-dire les terrasses de Meudon, le bas du parc de Saint-Cloud et l'île Seguin), afin d'assurer une programmation équilibrée entre logements, bureaux, équipements collectifs ; la création d'un syndicat mixte regroupant les communes, le département et la région est recommandée. Ce projet restera un très séduisant exercice qui marquera de son empreinte tous les projets ultérieurs... Le syndicat mixte est toutefois créé en août 1991 pour étudier les dossiers intercommunaux dans le cadre du SDAU.

- 1992 : *la ville de Boulogne-Billancourt intervient dans le débat*. – En 1992, le maire de Boulogne-Billancourt, Paul Graziani, qui veut éviter à tout prix de reproduire La Défense ou La Courneuve, expose un projet de « cité lacustre » dans une luxueuse plaquette (fig. 5). Il s'agit de rien moins que de faire circuler l'eau dans des canaux creusés dans les terrains de Billancourt, en bord de Seine. Ce projet utopique (et non chiffré!) de « cité bleue » signait le choix d'un urbanisme à la mesure de l'homme, aux antipodes du fiasco urbanistique de l'aménagement du quartier du pont de Sèvres (fig. 9) avec ses tours et ses dalles de béton (construit dans les années 1970 sur des terrains cédés par Renault). Il revendiquait surtout, face aux projets commandités par l'État, la responsabilité des élus locaux qui sont dans l'opposition, avec, en exergue une phrase de Paul Quilès : « Ce n'est pas à l'État de

3. L'étude paysagère d'Alexandre Chemetoff

Les flèches rouges et les numéros correspondent aux questions que se sont posées les concepteurs. Comment dégager des axes visuels, des circulations, quels aménagements proposer pour les coteaux de Meudon, comment et où franchir la Seine, comment constituer un système des îles, comment remettre en valeur certains sites (Manufacture de Sèvres, parc de Brimborion, berges...)



4. Paquebot ou cuirassé, l'île Seguin (clichés Alex Gaudin, 1999)

faire la ville. La responsabilité de la décision, si la décentralisation a un sens, appartient désormais à l' élu ». Le dernier ouvrier a quitté Billancourt en mars de cette même année.

• 1994 : Renault reprend la main. – Le schéma directeur de la région Île-de-France, établi dans un contexte assez conflictuel avec les élus locaux par les seuls services de l'État, est adopté en 1994. Les élus locaux qui, de leur côté, avaient préparé des chartes d'aménagement, sont ensuite invités à entreprendre

5. La « cité bleue »

« La terre et l'eau vivent ensemble, ce qui permet de multiplier les fronts de mer, d'atténuer la pression spéculative en bord de Seine et d'éviter la densification des constructions. La Seine devient un élément unificateur : elle entre dans la ville par une cité lacustre à l'emplacement du trapèze » (extrait de la plaquette de présentation de ce projet de cité bleue)



l'élaboration de schémas directeurs intercommunaux. C'est alors que le constructeur automobile décide de prendre les choses en main et de s'occuper lui-même du sort de ses terrains. Il lance une consultation sur le devenir de l'île Seguin et du Bas-Meudon auprès de sept équipes d'architectes. Leurs propositions sont connues en janvier 1996. Trois retiennent l'attention. Renzo Piano et ses associés proposent de conserver l'île Seguin dans son aspect de cuirassé (fig. 4) et d'y inscrire un grand jardin intérieur; Paul Chemetov propose de

restaurer les coteaux et la partie basse de Meudon ; Philippe Robert et Bernard Reichen, spécialistes de ce type de réhabilitation, veulent transformer une partie des bâtiments de l'île Seguin en logements, bureaux et lieux d'activité et ajouter des bâtiments neufs et des plantations.

- **1995 : nouveau maire à Boulogne-Billancourt, nouvelle initiative.** – Jean-Pierre Fourcade décide de relancer les études du Schéma directeur du Val-de-Seine. En rupture avec le projet purement boulonnais de cité lacustre, il associe le Syndicat intercommunal du Val-de-Seine créé en 1991 (Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux, Meudon, Saint-Cloud, Sèvres et Vanves), l'État, la région Île-de-France et le département des Hauts-de-Seine (ces derniers compétents en particulier pour les transports et les études paysagères). Adopté en 1996, et approuvé par l'État, le schéma autorise la construction sur les six communes de 3 millions de m² de logements et de 2,4 millions de m² de locaux d'activités. Les terrains de Renault représentent 1 million de m² de ce total (dont la moitié en logements). Ce schéma est complété en 1997 par la Charte paysagère du Val-de-Seine qui fait des propositions concrètes pour la mise en valeur des coteaux et des berges de la Seine, la création d'une trame verte. Ces deux textes constituent des références qui s'imposent aux futurs aménageurs. Une nouvelle consultation d'architectes-urbanistes est alors lancée conjointement par le syndicat mixte du Val-de-Seine et Renault. Il ne s'agit pas d'un concours classique, mais d'une consultation sur les grandes orientations d'un aménagement à venir. Trois projets – Jean-Pierre Buffi (fig. 7), Paul Chemetov-Borja Huidobro (fig. 8) et Bruno Fortier – sont présentés au public à l'automne 1998. L'exposition reçoit 5000 visiteurs ; les avis exprimés, relativement peu nombreux, donnent la préférence au projet de Fortier (fig. 6), devant ceux de Buffi et de Chemetov.

- **1998-1999 : un plan-programme pour l'an 2000.** – Le projet de Fortier (1) a donc servi de base au plan-programme adopté par le Syndicat mixte du Val-de-Seine. Il a été modifié : création de promenades piétonnes le long des quais et sur le pourtour de l'île, création de 10 ha d'espaces verts à Boulogne-Billancourt sur les 50 concernés, limitation de la hauteur des immeubles, création d'un pôle scientifique. Les trois points forts du projet, soulignés par le maire, sont « l'espace vert central situé dans la perspective du parc de Saint-Cloud, une urbanisation légère de l'île Seguin et surtout la dérivation de la circulation automobile à l'intérieur du Trapèze ». Il est prévu de construire autant de m² de logements que de bureaux et équipements collectifs et d'activités.



6. Le projet de Bruno Fortier (Bulletin municipal de Boulogne-Billancourt, avril 1999). Idée-force : reconquérir les berges. Un jardin est prévu dans l'axe du parc de Saint-Cloud et sur le pourtour de l'île. Les berges de Meudon sont « naturelles », les constructions repoussées sur les terrasses à hauteur du tramway.



7. Projet de Jean-Pierre Buffi (Bulletin municipal, septembre 1998). Idée-force : réunir les 3 sites par un parc promenade. De grands îlots résidentiels organisés autour de jardins occupent l'île sans couper la vue depuis les coteaux. À Meudon, une place haute autour de la gare et un jardin permettent une urbanisation en bandes au pied du coteau.



8. Projet de Paul Chemetov (Bulletin municipal, septembre 1998). Idée-force : relier Meudon à Boulogne-Billancourt et planter les rives du méandre. Un damier de squares et de plantations multiplie les vues sur la Seine. La rive nord de l'île est construite de façon continue, la rive sud est plus verte. Les terrasses de Meudon accueillent constructions et plantations. Le méandre « reverdit ».

Pour Boulogne-Billancourt, cela équivaut à 15 550 logements supplémentaires et 69 000 emplois créés d'ici 2015.

Ce plan-programme s'imposera à tous ceux qui participeront à l'aménagement. Pour la mémoire des lieux, seraient seuls conservés le jardin et le hangar où Louis Renault construisit sa première voiture en 1898, le « bâtiment X », centre directionnel construit en 1920 et le bâtiment construit en 1984 par Claude Vasconi, le « 57 métal », qui deviendra le Centre mondial de la communication de l'entreprise. L'un des enjeux essentiels de l'ensemble de l'aménagement est la définition et le tracé de transports publics propres, rapides et se raccordant à ce qui existe déjà, sans condamner les berges de la Seine. La première phase des travaux pourrait démarrer avant la fin de l'an 2000 et concerner 20 à 30 % de la surface totale. Le lancement d'un appel d'offre international a été autorisé par le syndicat mixte.

Plusieurs associations, dont Val de Seine Vert (émanation locale du mouvement des Verts), suivent de près tous ces projets, particulièrement attentives aux questions de transport et de circulation avec la création de transports en commun en site propre, au franchissement de la Seine par les piétons, à l'aménagement de l'île (éviter tout ce qui pourrait être une privatisation de fait, sauvegarde d'une partie des constructions de Renault), au maintien du bâti existant dans le Bas-Meudon, à l'équilibre entre logements, activités et bureaux à toutes les phases des aménagements, au désenclavement du quartier repoussoir du Pont de Sèvres (fig. 9, l'architecte Roland Castro est chargé par la ville d'une étude de requalification du quartier).

Analyse d'un parcours et perspectives

Un tel foisonnement de projets a de quoi laisser perplexe. Un certain nombre de clés d'analyse permettent d'y voir plus clair.

L'aménagement des « terrains Renault » devrait idéalement concilier deux impératifs quasi contradictoires : profiter d'une opportunité foncière exceptionnelle pour construire des quartiers répondant aux attentes des communes et des populations en terme de qualité de vie (paysage, logement, emplois) et en même temps ne pas priver Renault des ressources qu'il peut légitimement attendre de la cession de terrains situés dans un environnement très recherché. Choisir de donner la priorité au premier objectif mène à la démarche adoptée par Michel Rocard : l'État prend la



9. Une partie des tours du quartier du Pont-de-Sèvres
(cliché Alex Gaudin, 1999)

direction des opérations par le biais d'une opération d'intérêt national et s'assure ainsi un certain contrôle des choix tout au long du processus. À l'extrême opposé, liberté est laissée au propriétaire des terrains de les vendre au plus offrant, sans droit de regard sur les réalisations. La première solution risque d'être économiquement difficile à équilibrer, la deuxième est politiquement presque impossible, y compris pour Renault qui veut défendre une certaine image de l'entreprise et dont le siège sera maintenu sur place. Seule une voie médiane peut émerger.

Entre 1989 et 1999, le contexte économique et politique s'est beaucoup modifié, et il convient de resituer chaque étape dans son contexte. Le projet de Michel Rocard, pourtant postérieur aux lois de décentralisation de 1982 et à la dévolution des permis de construire aux communes (1985), est la dernière manifestation d'un volontarisme de l'État en matière d'urbanisme. Il heurte donc, dès le départ, la volonté des élus locaux d'assurer la maîtrise de l'aménagement de leurs communes, dans le nouveau cadre institutionnel. Le passage à une majorité gouvernementale de droite en 1993 renforce cette tendance.

Un autre élément intervient à la fin des années 1980 : la spéculation immobilière, et en particulier l'immobilier de bureaux, a été telle (Boulogne-Billancourt n'y échappe évidemment pas) que de nombreux bureaux ne trouvent pas preneur. Dans ces conditions, Renault est pris entre son désir de disposer de ressources pour financer ses projets de redéploiement et son refus de brader ses terrains en dessous de leur valeur (les chiffres qui circulent vont de 4 à 6 milliards de francs). Une telle situation ne peut qu'entraîner un certain attentisme, d'autant que le caractère d'entreprise nationale de Renault laisse encore à l'État une grande marge d'initiative.

Intervient alors une nouvelle donnée : le changement de statut de Renault qui est privatisé en juillet 1996 et la sur-

veillance pointilleuse de la Commission de Bruxelles veillant au respect de la concurrence entre entreprises modifient à nouveau l'équilibre. Renault ne peut plus compenser d'éventuelles concessions sur le plan de l'utilisation de ses terrains par des aides plus ou moins directes de l'État. C'est dans ce contexte que se déroulent alors les négociations ultimes avec les collectivités locales, dans le cadre des règles générales définies par le Schéma directeur du Val-de-Seine. Cela entraîne une moindre marge de manœuvre pour les élus. On ne peut alors que souhaiter (est-ce un vœu pieux ?) que les acquéreurs des terrains mis en vente acceptent de jouer le jeu d'une certaine qualité urbaine, telle qu'elle avait été définie dans le rapport Roullier. On peut espérer que s'imposera le traitement des rives de la Seine autrement qu'en autoroute urbaine, et l'État peut intervenir en ce domaine. Certes, il s'agit d'une zone de carrefour de grands axes souvent saturés mais des solutions innovantes et respectueuses des sites doivent pouvoir être trouvées (impossible de détailler ici cette question dont dépend en grande partie la qualité des aménagements futurs, avec notamment l'attente d'une liaison en site propre entre la ligne de métro n° 9 à Boulogne et la ligne du tramway Val-de-Seine sur l'autre rive).

Le rebondissement spectaculaire du dossier dû à l'article de Jean Nouvel sur l'île Seguin (« Boulogne assassine Billancourt », *Le Monde*, 6 mars 1999) tient essentiellement à la visibilité paysagère de l'île et au symbole qu'elle représente dans la mémoire collective. Quand, dans les années 1930, Jean Giraudoux reprochait aux édiles parisiens d'avoir laissé transformer l'île en « cuirassé », il n'imaginait sans doute pas que la sauvegarde de ce « cuirassé » de béton, à ses yeux scandaleux dans un site naturel qui aurait dû être protégé, serait un jour au centre d'une telle polémique, précisément au nom de la défense d'un patrimoine. Mais le sort de l'île Seguin est inséparable de l'ensemble de la réaffectation des terrains de Renault. Elle est au centre des deux rives concernées et son traitement est essentiel pour assurer la liaison entre les deux. Bien des inconnues subsistent, au-delà des principes généraux fixés par le Syndicat mixte du Val-de-Seine : les opérations vont s'échelonner sur une période de 10 à 15 ans, avec des intervenants privés en quête de rentabilité des capitaux engagés, dont on ne sait ce qu'ils feront véritablement et s'ils s'inspireront des études réalisées, il y a

10 ans, par Roullier et ses collaborateurs. En outre, Renault doit désormais financer le redressement de Nissan.

Le cas de la réaffectation des terrains libérés par Renault est exemplaire : il montre parfaitement la complexité d'un tel dossier en raison de la décentralisation, de la privatisation de l'entreprise et des règles européennes de concurrence, de la multiplicité des intervenants publics (État, région, département, communes) ainsi que des enjeux financiers liés à la qualité et à l'étendue exceptionnelles des lieux. Il intervient, en outre, dans le contexte d'une sensibilité de plus en plus militante à la qualité de l'environnement, qui se manifeste, dans ce cas précis, par une attention particulière aux relations entre la ville et son fleuve. Certains considèrent que définir d'abord les « vides » avant de s'interroger sur ce que l'on fera dans les « pleins » ouvre la voie à toutes les dérives... Les observateurs ne sont guère optimistes sur la qualité urbaine que l'on peut attendre de l'actuel rapport de force.

(1) Cet article a été rédigé en septembre 1999. Depuis, Bruno Fortier n'aurait, semble-t-il, plus le droit de coordonner les opérations, en raison d'une faille juridique du concours. Le POS de Boulogne-Billancourt doit être publié début décembre et devrait entériner un certain nombre de contraintes, mais les récentes déclarations du PDG de Renault ne portent pas à l'optimisme.

Références bibliographiques

- Boulogne-Billancourt Information, magazine municipal d'information*, septembre 1998, avril 1999.
- CAUE 92, 1993, *Topos, Renault à Billancourt. Histoire, architecture et paysage d'un site industriel*, numéro spécial, n° 12, 159 p.
- ÉCOIFFIER M., 1999, « La peur d'un "massacre urbain" sur les friches de l'île Seguin. Renault s'oriente vers une vente par petits bouts à Boulogne », *Libération*, 7 octobre.
- GIRAUD H., 1992, « Que faire de l'île Seguin ? », *Urbanisme*, octobre, n° 257, p. 10-16.
- HALÉVY J.-P., 1999, « L'île de Monsieur Seguin », *Les Cahiers de la Ligue urbaine et rurale*, n° 143, p. 11-21.
- Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France, 1990, *La Mutation du site de Billancourt, contexte et enjeu d'un projet*, dossier établi à la demande de M.J.-E. Roullier, octobre, 160 p.
- Les Cahiers de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France, Des schémas porteurs d'avenir*, 1994, décembre, n° 108, p. 49-61.
- ROBERT Ph., 1999, « L'île Seguin », *Les Cahiers de la Ligue urbaine et rurale*, n° 143, p. 27-31.
- Tous mes remerciements aux services de la mairie de Boulogne-Billancourt qui m'ont fourni tous les documents demandés.*

Signalons le site Internet officiel de Renault : <http://www.renault.com/>, qui propose notamment une histoire de l'entreprise à l'occasion de son centième anniversaire.