LETTRE n°04
Avril 2021

LA SEINE N'EST **PAS** À VENDRE

L'usine Renault sur l'île Seguin. *Doc. Glauque Land, 27/4/2004.*

N° SPÉCIAL LES ÎLES DE LA SEINE

L'ÎLE SEGUIN, UN LIEU EMBLÉMATIQUE

Les îles fluviales sont et doivent rester parties intégrantes de l'écosystème et du grand paysage du fleuve, notamment dans son rôle de couloir de ventilation et de fraîcheur pour la ville dense.

Stéphane Bern (1) et Julien Bayou (2) rencontrent les associations sur l'île Seguin. *(11/03/2021)*

SEGUIN, L'ÎLE DE TOUS LES POSSIBLES…

Depuis la fermeture du célèbre site de Renault à Boulogne-Billancourt et Meudon en 1992, la mutation d'une des grandes friches industrielles de l'ouest parisien n'a pas été un long fleuve tranquille. Alors que la ZAC Seguin-Rives-de-Seine est aujourd'hui bien avancée, l'aménagement de ***l'île Seguin*** – inclue dans son périmètre et dont le centre a fait l'objet d'enquêtes publiques durant l'été dernier et de la délivrance de deux permis de construire d'immobilier tertiaire en novembre 2020 – continue de soulever un tollé de protestations !

Une fois n'est pas coutume, une trentaine d'associations et fédérations – locales, régionales et même nationale – ont oublié un temps les plaidoyers pro domo et ont uni leurs efforts pour produire un texte critique commun : ***La Déclaration de l'île Seguin***, à l'intention des responsables politiques à tous les niveaux. Y sont exposés leurs arguments circonstanciés contre le projet d'une haute et massive pièce urbaine abritant 130.000 m² de bureaux au centre de l'île Seguin. "La Seine n'est pas à vendre" est un des artisans très actifs de ce combat, emblématique à plus d'un titre. Si l'île Seguin a été une "forteresse ouvrière" au XXe siècle, à une période où les questions environnementales, climatiques et l'importance de l'écosystème fluvial n'étaient pas un sujet partagé, elle reste avant tout une île fluviale, un microcosme qui devrait être l'objet de toutes les attentions – toutes les îles sont, quelque part, des îles au trésor. Elle n'est pas un simple terrain à bâtir boulonnais et devrait encore moins être la variable d'ajustement du bouclage du budget de la ZAC – une triste réalité … *(➔ suite page 2)*

L'île Seguin aujourd'hui, avec la Seine musicale à la proue et les "terrains à bâtir" encore vides. *Ph. Val-de-Seineaménagement © SPL.*

Maquette du projet DBS sur l'île centrale et aperçu du projet Emerige *(angle en haut à dr.).*

Différents recours contre ce projet ont été récemment déposés par plusieurs associations, et la mobilisation s'amplifie.

Entre les riverains directement concernés par la perspective d'une muraille qui pourrait bientôt se dresser sur l'île Seguin et obstruer leur vue aujourd'hui libre d'une rive à l'autre, les défenseurs du patrimoine bâti et paysager qui dénoncent le non-respect des sites naturels protégés voisins et du grand paysage de la boucle de Seine, les défenseurs de l'environnement qui veillent à la santé de l'écosystème fluvial, luttent contre l'imperméabilisation des sols en zone inondable, contre la création d'un îlot de chaleur sur le fleuve et la réduction de son rôle de couloir de ventilation essentiel pour le climat urbain, tous sont tombés d'accord : au vu de ce que l'on connaît aujourd'hui sur la fragilité des équilibres environnementaux et leur importance pour la santé, laisser bâtir 130.000 m² de bureaux sur l'île alors qu'on n'en a pas besoin (de nombreux bureaux sont vacants dans le secteur) serait indigne. Cette convergence a souligné le lien fort entre l'attention aux écosystèmes et celle au grand paysage. On pouvait en avoir l'intuition, on en a ici une belle démonstration.

Au-delà de l'alerte des associations, qui commencent à être rejointes en ce début de campagne des élections régionales par plusieurs prises de position (Stéphane Berne, Julien Bayou, Audrey Pulvar…), cette situation illustre, ici comme pour plusieurs sites, les limites et dangers d'une sorte de balcanisation des projets d'aménagement d'intérêt général en bord de Seine si on en laisse la responsabilité au seul niveau communal.

LaSPAV demande l'abandon des projets de bureaux, le sursis à statuer sur le PC d'Emmerige sur la pointe amont de l'île, et la tenue d'une ' Conférence de l'île Seguin ', associant GPSO, Département, métropole, Région, associations et experts, habitants, pour définir les modalités et les moyens d'un autre projet, conçu autour d'une ambition environnementale et paysagère de renaturation de l'île Seguin.

De façon générale, la création d'un conservatoire des fleuves devrait être étudiée d'urgence (il existe bien un conservatoire du littoral) si l'on veut avoir une politique écosystémique cohérente à l'échelle du bassin versant.

De même ***l'objectif de doter la Seine d'une personnalité juridique*** pour pouvoir défendre l'intégrité de son écosystème, auquel s'est attelé LaSPAV dès la fin 2018 aidée par différents militants et experts, reste plus que jamais d'actualité : nous l'avons exposé avec force aux responsables de l'urbanisme de la Ville de Paris lors des " Ateliers Seine " que la Ville a organisés en 2019. Il semble que l'idée, jugée d'abord farfelue, fasse son chemin chez les édiles parisiens…

Ailleurs en France, le ' Parlement de Loire ' et plus récemment ' l'Appel du Rhône ' portent ce même objectif de donner une personnalité juridique à chacun des grands fleuves de France, alors que c'est déjà une réalité dans différents pays. Mais il faudra convaincre bien au-delà de ces groupes militants pour faire passer une loi faisant des grands fleuves français des sujets de droit, voire modifier la constitution pour, plus largement, reconnaître la nature comme sujet de droit, comme l'ont déjà fait l'Équateur (2008) et la Bolivie (2012). Sans être la panacée, cela donne des moyens juridiques pour défendre l'intégrité des écosystèmes contre les prédateurs cyniques.

– Gwenaël Querrien

DES ARBRES !! PAS DU BÉTON !!

APPEL À SOUTIEN FINANCIER AU RECOURS **CONTRE** LES **PERMIS DE CONSTRUIRE** SUR **L'ÎLE SEGUIN**

Nous remercions d'avance ceux qui voudrons bien aider financièrement les associations requérantes *Environnement 92, Nous sommes Boulogne* et *La Seine n'est pas à vendre* en leur faisant un don en ligne via cette adresse :
http://environnement92.fr/soutien-financier-au-recours-contre-les-permis-de-construire-sur-lile-seguin/
Les donateurs auront droit à un reçu pour **déduction fiscale** de 66% du don, *Environnement 92* étant reconnue d'utilité publique.

Pour suivre la lutte,
voir " La Déclaration de l'île Seguin "
www.la-declaration-ile-seguin.fr

Audrey Pulvar rencontre les associations sur l'île Seguin. (11/03/2021)

LA **SAGA** DE L'**ÎLE** SEGUIN

"Avant Renault, il y avait l'île. Si l'île était nécessaire au développement de l'activité industrielle de Renault, est-elle nécessaire au développement de l'activité de quelques promoteurs ? Plutôt que de démolir pour reconstruire, ne pourrait-on pour une fois créer le mouvement inverse et rendre à la nature au XXIe siècle ce que l'industrie lui a volé aux XIXe et XXe siècles ? "
écrivait Patrick Bouchain en novembre 2018, dans AMC (numéro fêtant les 50 ans de la revue).

Les terrains Renault à Boulogne-Billancourt comportaient trois secteurs répartis sur 55,5 ha :

- Les usines situées sur la rive gauche à Meudon (6,5 ha)
- Le quartier rebaptisé aujourd'hui le trapèze (31,5 ha) et quelques îlots épars sur la rive droite à Boulogne-Billancourt (6 ha)
- L'île Seguin et ses berges, notamment côté Meudon (11,5 ha)

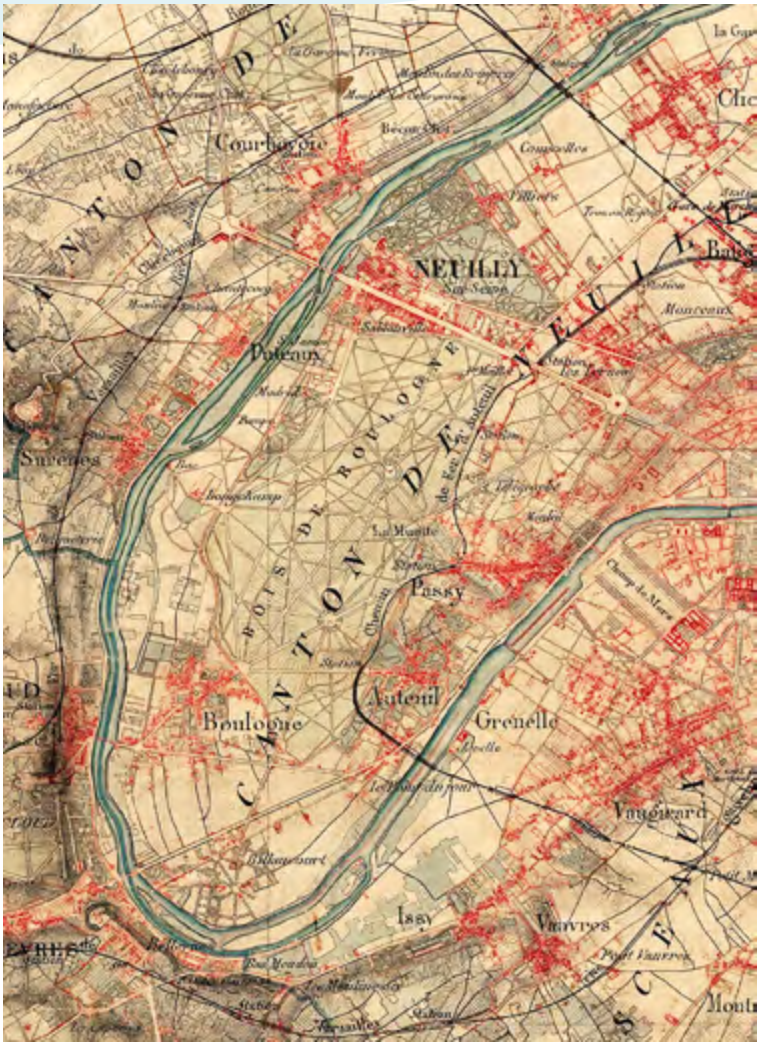
En 2003, le quartier du Pont de Sèvres est ajouté aux terrains Renault de Boulogne, pour constituer la ZAC Seguin-Rives-de-Seine, au total 74 ha.

Si au bout de 20 ans l'aménagement des deux premiers secteurs est en voie d'aboutir, il n'en est pas de même pour l'île Seguin. Avec ses 11,5 hectares en forme de croissant allongé, elle a inspiré dès la fin de la production industrielle plus d'une dizaine de propositions et a vu défiler des grands noms de l'architecture française, voire internationale. De mécénats abandonnés, luttes juridiques, débats passionnés, contestations de riverains, d'associations de défense de l'environnement, aux enjeux de pouvoir et enjeux financiers, une véritable saga s'est écrite dont les rebondissements resteront un sujet d'étude pour les chroniqueurs de l'histoire urbaine de la région parisienne. Île maudite ou vaisseau hanté, la symbolique des lieux et leur situation géographique avaient de quoi stimuler passions mégalomanes, convoitises et ambitions.

RENAULT, STRATÈGE INDUSTRIEL ET HABILE NÉGOCIATEUR FONCIER

Jusqu'en 1914, l'île Seguin était un lieu ouvert arboré avec quelques guinguettes et quelques grandes propriétés privées. Elle n'était ni sauvage ni naturelle depuis fort longtemps. Puis elle a été rattrapée par l'extension de Renault.
La production industrielle de la première voiture de Renault, créée en 1898, commence en 1900. En 1920, ateliers et bureaux couvrent déjà 339.000 m² du Trapèze, une emprise bientôt trop étroite. L'extension de l'usine sur l'île Seguin dont le niveau sera préalablement surélevé de 7 m en 1922 (zone inondable) se fait entre 1929 et 1934. Pendant 50 ans l'usine de l'île, un vaisseau de presque 1 km de long, se modernise pour tourner à plein régime, accueillant jusqu'à 10 000 ouvriers/jour. Pour de nombreux acteurs, après la nationalisation-sanction d'après-guerre, l'entreprise - bâtiments et foncier - appartient à la collectivité publique, mais avec les censeurs de Bercy, le statut des entreprises 'publiques' est plus complexe. Dès la fin des années 60, la Régie s'engage dans un processus de privatisation-valorisation de son patrimoine et d'éloignement de la production du cœur de l'agglomération parisienne.

La fermeture est annoncée en 1989 et la dernière voiture sort des chaînes de l'île Seguin le 27 mars 1992. Le nettoyage des bâtiments commence presque immédiatement après, mais ce



Carte d'Etat major des belvédères, début XIXe.
Doc. Atlas des Paysages des Hauts-de-Seine.

Carte IGN des années 1950.
Doc. Atlas des Hauts-de-Seine.

L'usine Renault sur l'île Seguin.
Doc. Archives Renault.

Juste avant la démolition complète. *Doc. Glauque Land.*

L'usine en démolition

qui pose le plus de problème est l'énorme chantier de désamiantage et de dépollution du sol. La démolition des bâtiments de l'île démarrera 12 ans plus tard, le 29 mars 2004 pour s'achever le 8 mars 2005.

Dans un monde de plus en plus concurrentiel, développant une stratégie industrielle ambitieuse (rapprochement avec Volvo, puis Nissan en mars 1999), la direction de Renault a besoin d'argent ; elle abandonne l'idée d'une reconversion du site de Boulogne. Le bâtiment de l'architecte Claude Vasconi, «le 57 Métal», livré en 1984 et dernier témoignage (salué par la critique architecturale) de la volonté de modernisation industrielle sur le site du Trapèze, vient de vivre une " disparition stylisée " (c.f. *Chroniques d'architecture*, 2/5/2018) due à l'architecte Dominique Perrault, en 38 000 m² de bureaux, siège de BNP Paris Bas Real Estate.
L'État, comme on le verra, ne pouvait rester indifférent à l'affaire, mais ses efforts seront brefs. La création par les collectivités locales et le département du 92 du Syndicat Mixte Val-de-Seine le 8 août 1991 conduit Renault à engager le dialogue avec ce nouvel acteur. Pendant deux ans, en 1997-98, la Régie mène plusieurs études, et des architectes reconnus - Renzo Piano, Paul Chemetov, Reichen et Robert - sont consultés sur l'aménagement de l'île Seguin, consultations restées sans suite.

Ne trouvant cependant pas d'issue avec la Ville de Boulogne, Renault lance au tournant des années 2000 un appel d'offre foncier et d'aménagement immobilier d'une ampleur inédite (un million de m² !) auprès de groupements d'investisseurs-promoteurs sur l'intégralité des emprises : le Trapèze et l'île. Inamicale vis-à-vis de la Ville, cette initiative débouche en novembre 2000 sur le choix du groupement "Développement Boulogne Seine", DBS (Hines, Sorif du groupe Vinci-Nexity, rejoint ensuite par Icade). 20 ans après, DBS est toujours là. Renault ne pourra toutefois valoriser ses biens à travers un protocole de vente qu'après l'approbation d'un PLU autorisant des droits à construire hors activités industrielles et la création d'une ZAC, soit trois ans plus tard.

1989 - 1993, L'ESSAI NON TRANSFORMÉ DE L'INTERVENTION DE L'ETAT

Le projet de fermeture de l'usine Renault de Billancourt a été annoncé à l'heure de la rédaction du Livre Blanc de la Région parisienne (publié en 1990), en préalable à la révision du Schéma Directeur d'Aménagement de l'Île-de-France, voulue par le premier Ministre Michel Rocard. Il s'agissait de faire respecter les grands équilibres en évitant l'apparition d'un nouveau pôle de bureaux à proximité de La Défense. Mais l'intérêt de Renault est bien de développer sur le site les activités les plus rentables possible, et c'est aussi celui de Boulogne !

En janvier 1990, Michel Rocard commande une étude préalable à Jean-Eudes Roulier. L'étude propose la réalisation d'une opération à dominante publique avec le lancement d'une OIN (opération d'intérêt national) pour éviter les spéculations foncières. Elle envisage notamment une cité scientifique internationale sur la moitié des 500.000 m² constructibles. Trop peu rentable, ce projet se heurte à l'opposition de la Ville de Boulogne qui a perdu des recettes fiscales avec le départ de Renault, comme à celles de Bercy et de Renault. En septembre 1991, après des mois d'indécision, une nouvelle lettre de mission est confiée par Paul Quilès à Jean-Pierre Morellon pour engager une « réflexion à caractère exemplaire pour l'opération d'urbanisme du site Billancourt ». Une étude sur le paysage est par ailleurs confiée au paysagiste et architecte Alexandre Chemetoff, prenant le sujet à l'échelle qu'il mérite. A. Chemetoff énonce " 16 questions pour l'aménagement d'une boucle de la Seine

Vue de l'ensemble des terrains Renault sur l'île et sur Boulogne

entre le pont du Garigliano et le pont de Sèvres ". Commandées et financées par l'Etat (gouvernements Rocard et Cresson), ces études, réalisées en 1991/1993 par une mission de 13 personnes, débordaient des seuls terrains Renault et proposaient une approche novatrice sur un territoire élargi de 73 ha dont 64 ha constructibles pour « rendre sa beauté et son unité à un site exceptionnel situé aux portes de Paris » et envisageant pour l'île « une vocation forte d'intérêt public ». Le rapport remis le 20 décembre 1993 prévoyait 250.000 m² pour une cité scientifique, 400.000 m² de logements (1/3 social, 1/3 intermédiaires, 1/3 non aidés, 250.000 m² de bureaux), 80.000 m² d'équipements, et 15 ha d'espaces verts.

Ce rapport appelait à « un partenariat global dépassant les seuls intérêts communaux même cumulés » et « un partenariat durable entre toutes les collectivités publiques, des communes à l'Etat ». Il a suscité les mêmes oppositions et a été abandonné par le gouvernement Balladur qui a supprimé la mission d'aménagement, ce qui a signé l'impéritie de l'Etat. Celui-ci cède alors la définition de la stratégie globale d'aménagement aux collectivités territoriales et incite les dirigeants de Renault à négocier avec elles.

LES TERRAINS RENAULT, UN ENJEU DÉCISIF POUR LA VILLE DE BOULOGNE-BILLANCOURT

Compte tenu de l'importance de l'emprise foncière de Renault et de l'impact de sa mutation sur les équilibres sociologiques et financiers de la commune, il est normal que l'aménagement d'un tel site provoque des polémiques et des débats contradictoires. Ce qui, dans le cas précis, est plus singulier, c'est que depuis plus de 30 ans, dans une ville où la droite est politiquement hégémonique, tout indique que le devenir du site industriel, et plus encore de l'île Seguin, est devenu un enjeu local au centre de la politique urbaine municipale. C'est aussi un objectif financier décisif pour la Ville, incapable de résister aux appétits immobiliers à l'heure où elle doit boucler le budget de la ZAC Seguin-Rives de Seine. Un programme non spéculatif nécessiterait sans doute l'intervention du département et de la Région, et/ou de la Métropole et de l'Etat. Dans ce contexte, la force et la pugnacité du tissu associatif local a accentué et joué des clivages partisans plus ou moins soucieux de l'intérêt général.

Nous axons ici la chronologie des évènements sur le kaléidoscope des " destinées de l'Île Seguin ". En juin 1995, Jean-Pierre Fourcade devient Maire de Boulogne pour sauver la ville de la faillite.

1998

Au terme d'études engagées conjointement par Renault et la Ville, l'architecte-urbaniste Bruno Fortier est retenu à l'issue d'un concours pour l'aménagement des 50 ha de la friche Renault, face à Paul Chemetov et Jean-Pierre Buffi. Il propose la démolition des bâtiments industriels et projette des logements (500.000 m²), des bureaux (250.000 m²) et des équipements publics (250.000 m²). Ce sera le dernier plan d'urbanisme global, donnant la priorité à des impératifs liés au paysage, avant la consultation DBS, fruit d'une tentative de travail, entre la Ville et Renault.

1999 LE PROJET FORTIER TORPILLÉ

Le 6/03/99, une tribune de Jean Nouvel dans *Le Monde* « Boulogne assassine Billancourt » torpille le projet Fortier au nom de la mémoire ouvrière : « il faut classer l'île Seguin pour garder son aspect de paquebot extraordinaire…, c'est l'un des principaux symboles ouvriers du XXe siècle… ». Il crée l'association pour la mutation de l'île Seguin et en appelle à la ministre de la Culture, Catherine Trautmann, pour le classement de l'île. Cette initiative aura pour unique résultat d'arrêter le projet Fortier.

Le syndicat mixte Val-de-Seine retient en octobre au terme d'un appel d'offres européen le groupement G3A, dirigé par Jean-Louis Subileau avec François Grether, Michel Desvignes et François Barré, comme assistance à maîtrise d'ouvrage pour l'aménagement du secteur.

18/11/99, réunion extraordinaire du conseil municipal pour réviser le POS et rupture avec le premier adjoint, Pierre-Christophe Baguet, qui conteste le programme de 960.000 m² (480.000 m² logements, 240.000 m² bureaux, 240.000 m² activités collectives). Aucun droit à construire n'est encore accordé à Renault sur ses emprises en dehors de ceux qui s'attachent à son activité industrielle.

2000 - 2005 L'AVENTURE FRANÇOIS PINAULT

2000

En septembre, François Pinault se porte candidat à l'acquisition de 40 % de l'île à la pointe aval et confie à Tadao Ando une étude pour y accueillir sa fondation d'art contemporain. Cet achat est assorti d'une clause : le PLU devra être purgé de tout recours suspensif.

2001

En septembre, en rupture avec le projet Fortier au terme de deux études de définition conduites par la ville en 2000/2001, le jury présidé par J-P Fourcade désigne Chavannes et Ferrier pour l'aménagement du Trapèze, Christian Devillers pour l'aménagement du quartier du Pont de Sèvres et son lien avec le Trapèze. Les études sur l'île Seguin sont confiées à François Grether.

2003 – 2008 LA PÉRIODE G3A

2003

En juin, un accord intervient entre Renault et Boulogne autour d'un « deal » exigeant :

- vous n'obtiendrez la révision du règlement d'urbanisme que s'il y a une opération globale sur le Trapèze et sur l'île,
- vous devrez remettre gratuitement à la Ville les emprises des voieries, espaces verts et équipements (50 % de la superficie du Trapèze),
- vous participerez financièrement pour toute construction dans le cadre de la ZAC,
- vous vendrez l'île Seguin à la Ville, mais il est exigé que Renault la vende à prix cassé pour un projet d'intérêt général : « l'île des deux cultures ».

Sur la base de ce protocole, adoption du 1er PLU révisé puis contrat de vente des terrains au consortium DBS (Nexity + Hines + Vinci). La gauche boulonnaise plaide le rachat par l'AFTRP (aujourd'hui Grand Paris Aménagement), mais la droite préfère une opération d'acquisition réalisée par des entreprises privées avec paiement différé.
En juillet, création de la SAEM avec Jean-Pierre Fourcade comme président et Jean-Louis Subileau comme directeur général.
En juillet, la ville crée la ZAC Seguin-Rives-de-Seine sur 74 ha avec un programme alors estimé à 840.000 m² dont 670.000 m² sur le trapèze (364.000 m² de logements, 230.000 m² de bureaux et 76.000 m² d'équipements et de commerces), pour accueillir 15.000 habitants dans 5.000 logements (dont 1/3 sociaux) et 12.000 emplois.
Conçu par François Grether, Michel Desvignes et François Barré avec G3A, le plan d'ensemble concernant l'île Seguin comporte 180.000 m² de planchers et 3 hectares d'espaces verts et se veut respectueux de la mémoire et de la forme de l'île.
En novembre, sur la base des principes du plan d'ensemble, un concours est lancé par la SEM pour la réinterprétation de la façade enveloppe de l'architecte Albert Laprade. ARM et Stéphane Maupin sont retenus avec leur projet de galerie animée devant un jury auquel Jean Nouvel participe. Une première séquence du jardin central doit être réalisée ultérieurement par Michel Desvignes.

Création de la SEM Val-de-Seine-Aménagement qui doit acheter les terrains et revendre les charges foncières.

Construction de la passerelle reliant Meudon à l'île Seguin signée Marc Barani.

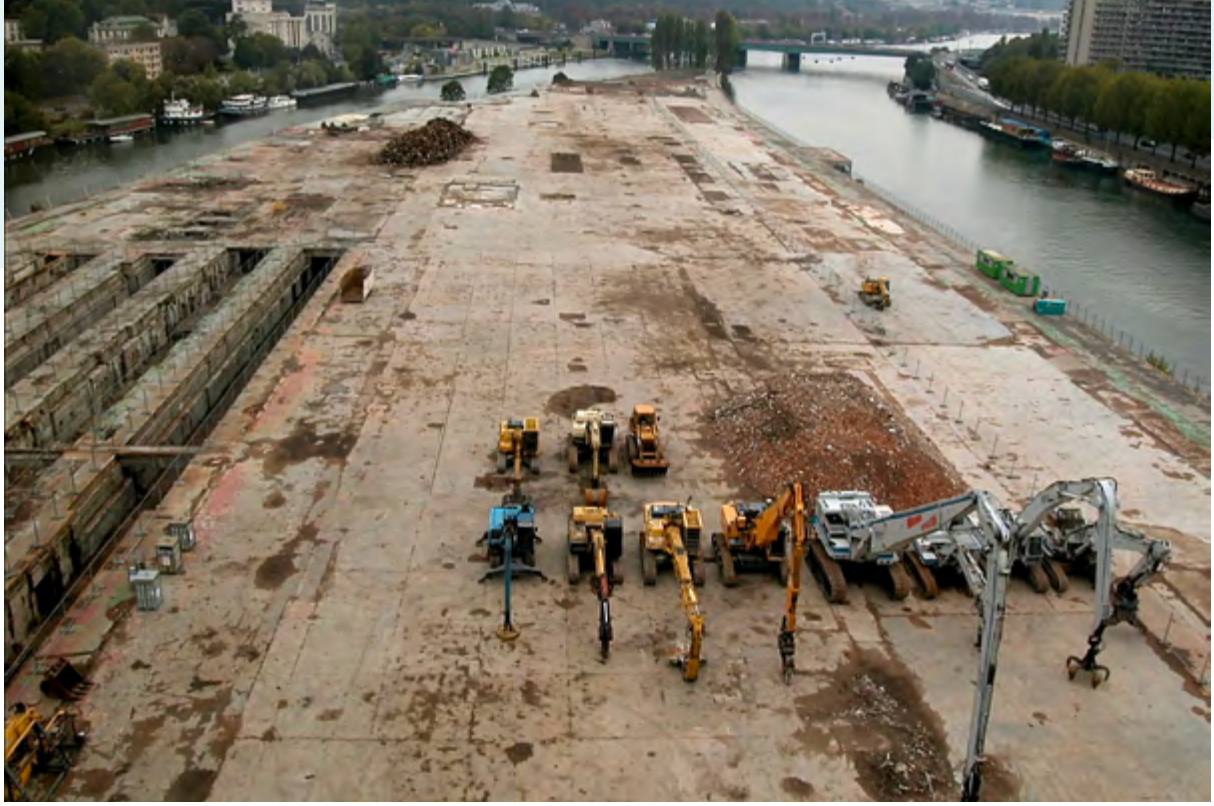
2004

Début du chantier de dépollution qui durera 11 ans : 420.000 tonnes de terre excavées, 120.000 t de terre traitée sur place, 160.000 t de terre éliminée hors site, sans compter les traces d'hydrocarbures et de métaux lourds.

En avril, fin de la 2e révision du PLU, longtemps bloquée par l'action de P.-C. Baguet. Il est adopté pour une constructibilité totale légèrement inférieure à 1 000 000 m² dont 175 000 m² pour l'île Seguin.

En juin, recours gracieux puis contentieux d'Environnement 92 et AEBB contre le PLU, portant sur la surdensité au regard de la lettre de cadrage du Préfet. Le bien-fondé du recours amène Jean-Pierre Fourcade à négocier.

Le 13/09/2004 : Renault, soucieux de valoriser ses actifs immobiliers, signe une promesse de vente à DBS des îlots constructibles sur le Trapèze pour 480 millions €.



L'île rasée (2007) a des allures de porte-avion. *Doc. Glauque Land.*

2005
En avril la plupart des recours sont levés.
Le 9 mai, François Pinault, découragé officiellement par la lourdeur des procédures, part à Venise installer sa Fondation au Palais Grassi.

2006
Projet d'île des 2 cultures pour l'île Seguin (arts et sciences) : audition d'une quinzaine de propositions, « la Cité des Savoirs du XXIe siècle ».

MARS 2007 JEAN-PIERRE FOURCADE PERD LA MAIRIE DE BOULOGNE.
Il est remplacé un an plus tard par Pierre-Christophe Baguet qui promet une "île des deux cultures" dédensifiée à 110 000 m². Nicolas Sarkozy renchérit et propose un jardin de statues.

Jean-Louis Subileau perd la direction de la SEM en 2008 ; l'ensemble des promesses de ventes relatives à l'île Seguin qui avaient été signées sont annulées (Université américaine de Paris, JP Viguier architecte ; résidence de chercheurs et étudiants, FOA architecte ; Scène de Musiques Actuelles, Ricciotti architecte, hôtel).
10 ans de démarche novatrice de la SEM sur l'ensemble de la ZAC auront permis de reprendre le contrôle sur l'aménagement des terrains Renault sur des bases saines et de créer sur le Trapèze un vaste quartier mixte constitué d'ensembles construits appelés « macro-lots » entre projet urbain global et projets diversifiés d'ilots. Sur chaque macro-lot ont été organisées des consultations d'urbanisme et d'architecture qui ont permis l'aménagement de l'éco-quartier qui s'achève actuellement sur le Trapèze. En revanche, rien n'a pu se concrétiser sur l'île Seguin.

2009 - 2015
JEAN NOUVEL À LA BARRE !
Le 9 juillet Jean Nouvel est appelé pour un nouveau plan de l'île Seguin.
Cession de la pointe aval de l'île à l'euro symbolique au département des Hauts-de-Seine qui porte l'idée de « vallée de la culture ».

2010
Michel Desvigne réalise le jardin "éphémère" de 2,5 hectares au centre de l'île, entretenu jusqu'en 2016 ; laissé ensuite en friche, il sera supprimé en 2020.

2011
16/6/2009, vote de la 3e révision du PLU de 2004 : 330.000 m² sur l'île Seguin pour réaliser le projet de Jean Nouvel : 5 tours dont 2/3 de bureaux, point haut à 120 m soit le double du projet Fourcade alors jugé trop dense. Tollé au conseil municipal de Boulogne, « Jean Nouvel assassine Billancourt », malgré la justification liée aux pertes de recettes fiscales de la Ville. Cette version relance l'opposition des associations qui l'attaquent en justice.

2012
Jean Nouvel revoie sa copie à la baisse et propose 3 variantes (projets A – B – C) soumises à votation. Le projet est annulé par le tribunal administratif de Cergy-Pontoise.

2013
Juillet, délivrance du PC de la SCI R4 sur 2 lots (S17 et S18) de la pointe amont de l'île (Yves Bouvier / Nelly Wenger), Jean Nouvel architecte, Le lot S 16 est réservé à Madona Bouglione.

Le 4 juillet, approbation d'une 4e révision du PLU, déjà révisé en 2011, qui réduit la constructibilité de l'île à 255.000 m² mais menace d'être annulée par le tribunal administratif.

En décembre nouveaux recours de plusieurs associations – Val de Seine Vert, AEBB Vivre à Meudon, Boulogne Environnement et le Collectif vue sur l'île Seguin – contre la mise en compatibilité du PLU afin de permettre la construction des tours siamoises de Jean Nouvel (146 m de hauteur et 225.000 m² de Shon).

2014
Suite au semblant de dialogue entre les parties, la constructibilité de l'île est retombée à 240.000 m², sans voiture et sans habitation, avec un lieu de mémoire pour Renault.
En décembre, tenue du « One planet summit» sur l'île.

2015
En juin, nouveau recours des mêmes associations contre le PLU mais désistement quelques mois plus tard de Val de Seine Vert.

2016 - 2018 LA VILLE ENGAGE UNE PROCÉDURE DE "CONCERTATION JURIDICTIONNELLE AVEC LES ASSOCIATIONS

Suite au retrait **d'Yves Bouvier confronté à des déboires financiers et judicaires,** la SCI R4 et le lot 16 sur la pointe amont de l'île de 38 000 m² sont rachetés en 2017 par Emerige (Laurent Dumas). Etant en dessous du seuil de 40 000 m², Emerige échappe à l'enquête publique. Une nouvelle équipe d'architectes, RCR Arquitectes (lauréats du Prix Pritzker 2017), Baumschlager Eberle et CALQ Architecture, propose une cité artistique (hôtel 4* + fondation d'art contemporain + cinéma et commerces). Le PC est délivré depuis 3 ans et le chantier attend aujourd'hui les choix sur la partie centrale de l'île.

En avril 2017, inauguration de la Seine Musicale de l'architecte Shigeru Ban, financée par le département, sur la pointe aval de l'île.

2017-2019 LA TENTATIVE VIVENDI-BOLLORÉ

Promesse de vente signée pour un projet de « campus numérique » sur la partie centrale de l'île.

2019
En Janvier, signature avec la Ville d'un protocole de conciliation juridictionnelle par 4 des nombreux requérants (AEBB, Boulogne environnement, Val de seine vert et Vivre à Meudon). Validation d'un projet où la densité totale des constructions sur l'île ne devra pas excéder 230.000 m² de planchers. Le compromis porte sur la végétalisation du pourtour de l'île, un jardin de 15.000 m², les 5 percées visuelles entre Boulogne et Meudon, la rue centrale rendue au public, la hauteur des bâtiments limitée à 74 mètres Ngf, sauf pour une tour de 92 m Ngf.

Projet Jean Nouvel (2009), non réalisé.
Doc. Ateliers Jean Nouvel

Projet de campus numérique Vivendi-Bolloré, abandonné.

Le 12 mars, les riverains du Collectif Vue sur l'Île Seguin chargent Maître Corinne Lepage d'intenter en leur nom auprès de la cour d'Appel de Versailles un recours contre le PLU 2018 qui présente les mêmes failles que les précédents (2013 et 2015).
Le 10 mai, le tribunal administratif de Cergy-Pontoise annule la délibération du 4 juillet 2013. Abandon du projet de campus Bolloré qui souhaitait regrouper ses différents sièges sociaux sur un seul site, fermé, ce que la médiation juridictionnelle n'autorisait pas.

ÉTÉ 2019 DBS LE RETOUR

Le 12 Août, le consortium DBS (Hines, Icade et Vinci) exerce son droit de priorité et achète la partie centrale de l'île pour construire les 130 000 m² demandés par la SPL et un parc public de 1,5 ha face à Meudon. La coordination architecturale des bâtiments est confiée par DBS à Christian de Portzamparc, avec Michel Desvigne pour le parc.

2020

Étudiés en 7 mois, les deux Permis de Construire sont déposés à la date limite (12/02/2020) par DBS, un véritable exploit !

En juin, réélection dès le premier tour de Jean-Pierre Baguet avec 14.166 voix (56% des suffrages et 36% de votants)

Du 15 juillet au 2 septembre, trois enquêtes publiques distinctes sont lancées par le préfet sur un périmètre restreint : projet de l'Ilot D5 sur le Trapèze en bord de Seine, projet DBS du centre de l'île Seguin, enquête publique Loi sur l'eau portant sur l'actualisation des études d'impact des projets de toute la ZAC. Plusieurs associations développent leurs avis critiques sur les trois enquêtes publiques, en particulier à l'égard du projet DBS sur l'île Seguin : une pièce urbaine de 360 m de long sur 75 m de large, de part et d'autre d'une rue centrale de 15 m de largeur. Les 6 immeubles qui la composent, de 30 à 59 m de hauteur, sont signés par des stars du monde architectural : Portzamparc, Dalix et XTU Rogers, Azzi, et enfin Fujimoto pour la tour "de verre" de 59 m que l'on promet 'transparente'.

329 millions € de charges foncières devront être versés par les promoteurs à la SPL Val-de-Seine Aménagement qui a réalisé deux parkings publics de 600 places, reconstruit où rénové les ponts Renault, Seibert et Daydé, sans compter l'ensemble des espaces publics. L'acte de vente n'est, à ce jour, pas signé.
Le 2 septembre, fin de l'enquête publique sur le projet DBS. Le 2 octobre, avis favorable du commissaire-enquêteur pour l'opération de 130.000 m² sur la partie centrale de l'île, mais compte-tenu « des attentes et réserves du public sur l'exemplarité en matière environnementale », il exprime deux réserves suspensives : l'amélioration de la performance énergétique des bâtiments et l'augmentation de la végétalisation des terrasses pour compenser l'effet îlot de chaleur du programme !

Démarrage des travaux prévu le premier semestre 2021 pour une livraison en 2024.

LE 17 OCTOBRE 2020, 18 ASSOCIATIONS ET FÉDÉRATIONS D'ASSOCIATIONS OPPOSÉES AU PROJET SIGNENT « LA DÉCLARATION DE L'ÎLE SEGUIN » ; EN FÉVRIER 2021 ELLES SONT 25.

2021

En janvier, plusieurs associations signataires de la Déclaration de l'île Seguin et personnes morales font un recours gracieux contre les deux PC délivrés par la Mairie de Boulogne sur l'île centrale.

21 février : recours gracieux de plusieurs associations contre l'arrêté préfectoral n° 2020-184 du 17 décembre 2020 délivrant l'actualisation de l'autorisation environnementale de la ZAC. A l'issue des délais de ces recours gracieux restés sans réponse, plusieurs associations poursuivront en contentieux.

A l'automne 2021 est attendue la décision du Tribunal de Versailles sur les recours contre le PLU de Boulogne.

2024 INAUGURATION DU PARC DES DEUX RIVES !!!!

Fake news ou rêve qui pourrait se réaliser avec l'aide du département et de la Région et, pourquoi pas, d'un mécenat de Renault !

– Simon Ronai et Bernard Landau

– Cet article est le résultat d'un travail d'enquête et d'entretiens avec plusieurs des acteurs politiques, institutionnels, maîtres d'œuvre et associatifs passés et actuels de cette épopée, nous les remercions.

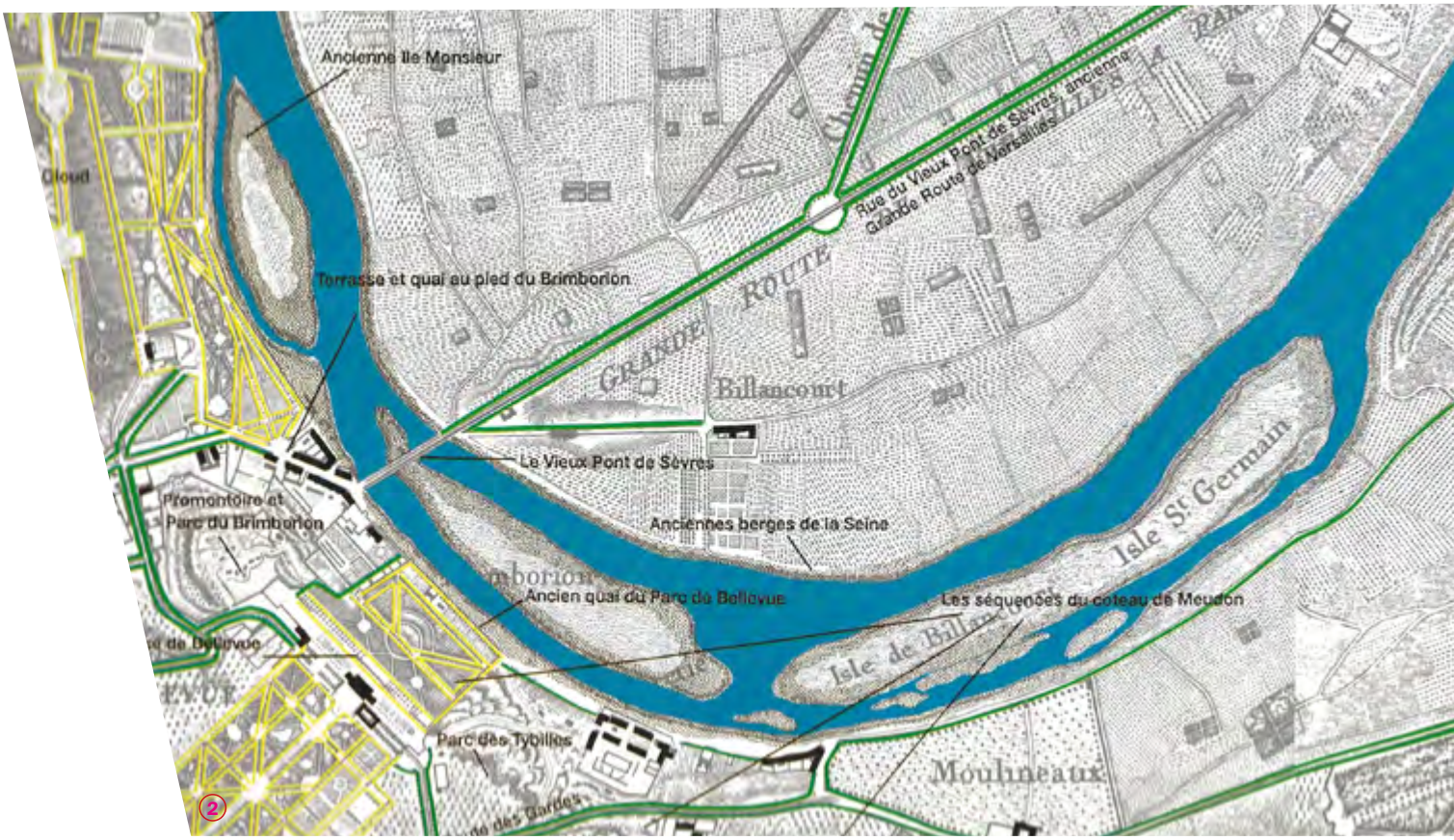
L'ÎLE SEGUIN DANS LE MÉANDRE DES COTEAUX DE SEINE UN SITE ET UN PAYSAGE REMARQUABLES EN DANGER

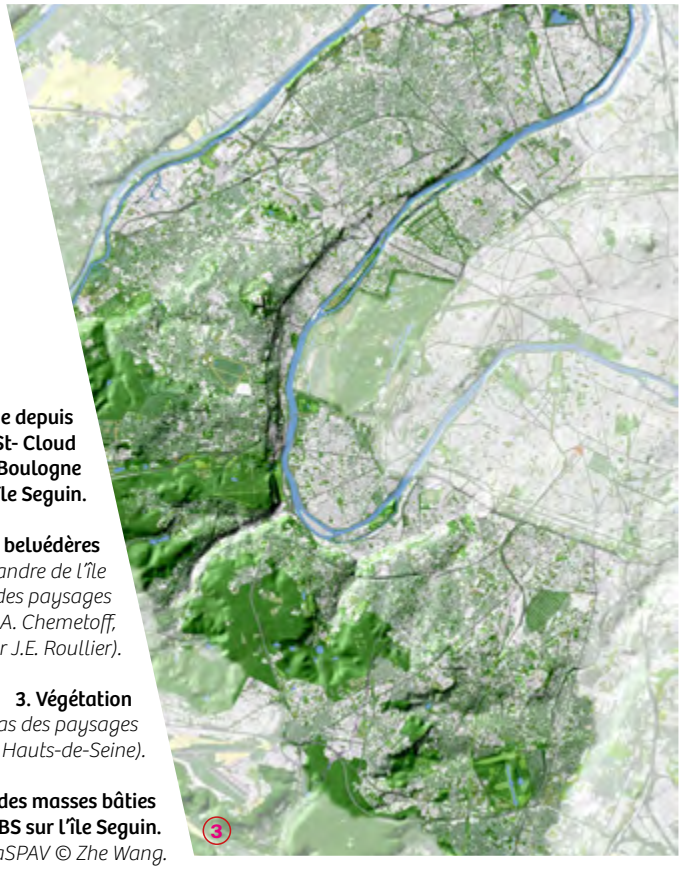
Par le tracé de son méandre, la découpe de ses rives et le profil de ses îles, la Seine a dessiné dans la séquence comprise entre Issy-les-Moulineaux, Boulogne et Saint-Cloud, une des scénographies les plus remarquables de sa vallée à l'ouest de Paris. Le site a occupé dès le XVIIIe siècle une position remarquable pour la traversée du fleuve sur le chemin de Versailles à Paris. En témoignent le tracé des routes menant à la Capitale - la rue du Vieux Pont de Sèvres pour la rive droite, la route des Gardes pour la rive gauche - qui ont perduré jusqu'aujourd'hui.

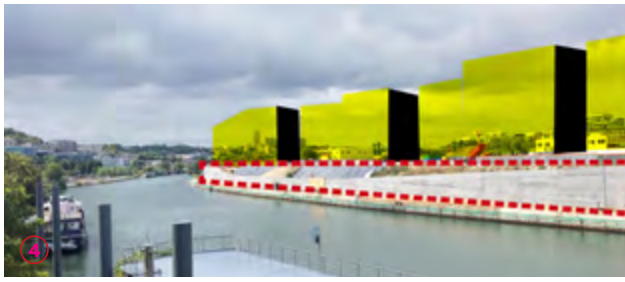
A l'ouest, le lit du fleuve se love au pied de coteaux verdoyants, jadis appréciés de l'aristocratie et ayant accueilli parcs, terrasses et belvédères parmi les plus plus renommés des environs de la capitale : les parcs de Saint-Cloud et de Villeneuve l'Etang, le domaine de Brimborion, les terrasses de Bellevue, le Parc de la propriété des Tybilles, l'esplanade de la Manufacture de Sèvres, le parc des Montalets, la Villa Rodin des Brillants, les bois de Meudon et de Viroflay, autant de sites ou de bâtiments aujourd'hui inscrits ou classés bénéficiant du spectacle et du panorama sur le fleuve, les îles, la plaine et au loin Paris.
A l'est, sur l'autre rive du méandre, infrastructures, voies ferrées, routes nationales et départementales, industries et tramways ont progressivement occupé les bords du fleuve et une plaine qui n'a cessé de s'urbaniser, remplaçant un paysage bucolique par un autre, urbain et industriel. Le départ des industries dans la seconde moitié du XXe siècle, dont finalement celui de Renault à partir de 1992, a laissé place à un renouvellement urbain hétérogène et violent de part et d'autre du pont de Sèvres dans les années 60, mieux intégré sur la plaine de Billancourt avec l'aménagement de la ZAC Seguin-Rives de Seine, 74 hectares dont environ 55 hectares libérés par Renault.

Au centre du méandre, l'île Seguin. Île privée avant la Révolution, Bien National entre 1790 et 1793, longtemps disputée par les municipalités de Sèvres, d'Issy et d'Auteuil, l'île est finalement rattachée à la Commune de Boulogne en 1925, il y a à peine 100 ans ! Ancienne île des tanneries et blanchisseries – le chimiste Armand Seguin (1767-1835), qui avait inventé une nouvelle méthode de tannage, lui laissera son nom –, prisée pour le canotage et le tir aux pigeons à la Belle époque, l'île entre dans la légende au XXe siècle par la puissance évocatrice du vaisseau amiral des Usines Renault. Transformant l'île en monument à la gloire de l'industrie automobile, ponctuant fortement le paysage de la boucle, ce vaisseau fera fantasmer bien des architectes lors du renouvellement urbain des années 1990 et 2000, ceux-ci étant peu conscients du changement de paradigme exigé par la transition écologique. Fondateur en la matière, le rapport Bruntland pour l'Unesco (qui définit le développement durable comme reposant sur trois pieds indissociables : économique, social et écologique) date de 1987 et ne fait pas encore partie d'une culture partagée, sinon par quelques pionniers. Encore aujourd'hui, les promesses en la matière des discours politiques se traduisent trop souvent dans les faits par du greenwashing (végétalisation des toitures, plantes envahissant les façades), sans réflexion globale sur le grand paysage et le climat.

La qualité des architectes retenus par DBS est bien réelle mais ne peut pallier les effets néfastes d'un programme inutile et inadapté à la situation. L'aménagement des îles de la Seine ne devrait plus relever de décisions exclusivement locales.







1. Vue depuis le Parc de St- Cloud vers Boulogne et l'île Seguin.

2. Repérage des belvédères *(in «Le méandre de l'île Seguin», Bureau des paysages -A. Chemetoff, pour J.E. Roullier).*

3. Végétation *(doc. Atlas des paysages des Hauts-de-Seine).*

4. Simulation des masses bâties du projet DBS sur l'île Seguin. *Doc. LaSPAV © Zhe Wang.*

La force de ce site du “ méandre de l’île Seguin ” a pourtant été remarquablement analysée par Alexandre Chemetoff dans une étude publiée en 1990 à la demande de Jean-Eudes Roullier dans le cadre d’une mission de réflexion sur l’opération d’urbanisme à engager sur le site de Billancourt créé par Michel Rocard, alors 1er Ministre [1].

A. Chemetoff concluait ainsi son propos : “ *Ce paysage unique a prouvé dans l’histoire, bien avant l’installation des usines Renault, qu’il avait capacité à guider un aménagement magistral du territoire […]. Les projets à venir, qu’ils s’adressent aux Coteaux de Meudon, aux rives de la Seine et à ses îles, ou à la plaine de Billancourt, devront avoir pour dénominateur commun le paysage de ce méandre de la Seine.* ”

Si la géographie s’est toujours ici accordée pour nous léguer un site majeur, depuis la démolition des ateliers et la dépollution de l’île terminée en 2005, élus, mécènes, fonds d’investissements, urbanistes et architectes, comme fascinés par la symbolique des lieux, sont allés de déconvenues en déconvenues au fil de projets successifs : fondations d’art, jardin des sculptures, festival de tours végétalisées, cité culturelle, pôle d’excellence universitaire... Ce fut une véritable ‘saga’, ponctuée d’abandons, de procès, d’investisseurs véreux, de plans d’urbanisme faits et défaits, de prouesses architecturales voulant rivaliser avec un passé fantasmé... Que d’énergies, de talents mobilisés, d’argent vainement dépensé, pour aboutir aujourd’hui au centre de l’île à une pièce urbaine massive de 8 à 14 étages sur 370 m de long, contenant 130 000 m² de bureaux de part et d’autre d’une rue centrale de 15 m de large ! Tout ça pour ça !

Il est fort étonnant qu’aucune autorité en charge des sites et paysages du département du 92 ou de la Région Île-de-France ne se soit préoccupée de l’impact environnemental et paysager de tous ces projets dans un site que l’atlas des paysages et projets urbains des Hauts-de-Seine qualifie pourtant, comme l’a fait A. Chemetoff, d’unité paysagère remarquable “ boucle de la Seine associant le fleuve (à environ 26 m NGF), le méandre urbanisé de Boulogne en rive droite et les coteaux sur un dénivelé d’environ 130 m ”. **Le SCOT[2] mentionne explicitement les qualités paysagères de la boucle de Seine, des îles et des rives, l’importance des points de vue, des perspectives, etc.**

Mais l’idée n’est venue à personne, depuis le début des études urbaines sur ce site, de réaliser une maquette d’insertion des projets dans le grand paysage, montrant la plaine de Billancourt, les méandres du fleuve et ses trois îles et les coteaux de la rive ouest. Que de temps eût été gagné ! Les maquettes se sont focalisées sur la ville de Boulogne, l’île Seguin et l’amorce des coteaux.

Le lecteur attentif aux rares rapports officiels, dont ceux de la MRAE[3], retiendra pourtant que, dans son avis du 14 décembre 2018 sur le projet Bolloré, celle-ci recommandait déjà à l’aménageur de “ démontrer plus précisément que les projets de construction sur l’île Seguin ne constituent pas un écran important aux vues sur le grand paysage et de modéliser l’impact des futures constructions sur les perspectives au droit du Trapèze ”.

Puis dans son avis du 20 mai 2020, sur le projet DBS cette fois, la MRAE recommande à nouveau d’approfondir l’analyse du paysage de l’île Seguin pour mieux appréhender “ les perceptions depuis les sites inscrits et les sites classés à proximité et l’ouverture du paysage que permet l’île Seguin dans son état actuel, notamment depuis Boulogne-Billancourt ”.

On y lit notamment :
“ *L’étude d’impact est à approfondir pour présenter les co-visibilités et les vues depuis les berges, ainsi que les visibilités vers Boulogne et Meudon depuis la partie centrale de l’île.*
La forme, la densité et la typologie urbaine des deux lots du projet sont dans la continuité directe du quartier du Trapèze sur la partie centrale de l’île (forte densité, hauteur bâtie, volumétries, grande surface occupée au sol). Cependant le projet est en rupture avec la partie pavillonnaire, jardinée et arborée du coteau de Meudon, avec une façade sud du projet massive face au coteau, d’autant plus que l’île est déjà surélevée par rapport à la rive gauche (côté Meudon), et que les hauteurs bâties vont de 72 à 95 m de haut, pour des pavillons de 1 ou 2 étages sur le coteau […]. L’incidence de ces hauteurs pour les vues actuelles sur Paris n’est pas négligeable. Elle est insuffisamment abordée dans l’étude d’impact. ’ ’
Rien dans le cadre des enquêtes publiques, ou autre source officielle, ne donne accès à des études ou à des visuels, des photos-montages de vues proches ou lointaines, permettant de visua-

liser l'impact et l'insertion de ce dernier projet comme des précédents dans le site. Même le rapport demandé tardivement au CAUE du 92 par la Ville et l'aménageur et qui aborde cet aspect de la question a dû rester confidentiel sur ferme recommandation des maîtres d'ouvrage ! Les premières simulations ont été réalisées par les associations contestataires[4], certaines sont publiées dans la Déclaration de l'île Seguin.

Récemment, il est devenu possible[5], mais seulement sur rendez-vous (Covid oblige !), de voir l'ensemble des projets prévus sur l'île Seguin – dont les bureaux DBS – sur une maquette réalisée à la demande du commissaire enquêteur par l'investisseur-promoteur. Demandez à la voir : elle parle d'elle-même !

—Bernard Landau

---

[1] *Le méandre de l'île Seguin, 16 questions pour l'aménagement d'une boucle de la Seine entre le Pont de Garigliano et le Pont de Sèvres*, Bureau des Paysages, octobre 1990.
[2] Cf. "SCOT Coteaux val de Seine, Document d'orientations générales", 2009. Document approuvé le 26/11/2009 et toujours en vigueur.
[3] Avis de la MRAe Île-de-France du 19/10/2018 sur le projet immobilier « M'Seguin » sur l'île Seguin à Boulogne-Billancourt (92) puis Avis délibéré de la MRAe en date du 20/05/2020 sur le projet de construction d'un ensemble immobilier sur la partie centrale de l'île Seguin situé à Boulogne-Billancourt (92).
[4] On retiendra la visualisation volumétrique et dynamique du projet réalisée par l'association "Sauvegarde Site de Meudon". Il s'agit de simulations réalisées avec le logiciel Google Earth PRO qui intègrent les volumes des constructions prévues. Chaque point de vue est présenté sans le projet, puis avec le projet. Les formes des bâtiments ont été modélisées en reprenant les cotes (hauteurs, largeurs, profondeurs et altitudes NGF) conformes aux plans des PC et sont représentées à l'échelle. http://www.sauvegardesitedemeudon.com/.
[5] Depuis début février 2021.

CLIMAT

ÎLE SEGUIN CENTRALE : UNE OPÉRATION NÉFASTE POUR LE **COULOIR DE VENTILATION MAJEUR** QU'EST **LA SEINE**

Le scénario climatique désormais le plus probable prévoit une augmentation de 4 à 5° en Île-de-France à la fin du siècle, avec des amplitudes de températures allant de - 20° en hiver, du fait de la mutation du Gulf Stream, à + 50° en été, donc des épisodes extrêmes de canicule, de froid et de crues. L'urbanisme et la promotion immobilière doivent faire une véritable révolution dans leurs projets et pratiques en les structurant sur un objectif de résilience, comme capacité d'un territoire à retrouver son équilibre fonctionnel après un choc. Ce n'est pas en verdissant les toits-terrasses que le défi sera relevé ! A bien des égards, la Seine devient un véritable enjeu de survie pour nous tous.

UN ENJEU MÉTROPOLITAIN : LA SEINE, SEUL VÉRITABLE COULOIR DE VENTILATION ET DE RAFRAÎCHISSEMENT

Dans la partie centrale de la Métropole très densément urbanisée, la Seine joue un rôle fondamental dans la régulation des températures.
En premier lieu grâce à la forte différence hygrothermique entre l'écosystème du fleuve et les rives urbanisées. L'eau a en effet une plus grande inertie thermique que la terre ferme et l'évapotranspiration des arbres plantés sur les berges et les îles abaisse la température. Or, c'est un écosystème extrêmement fragile qui, une fois détruit, a beaucoup de mal à être reconstitué.
Par ailleurs, la zone centrale parisienne a une forme de cuvette avec des contrastes altimétriques relativement forts entre les coteaux et le lit majeur. Les phénomènes d'inversion, bien connus des climatologues, sont fréquents et provoquent un effet de marmite qui augmente les températures et la concentration des polluants (particules fines, ozone, etc.).

La Seine est le seul corridor de ventilation qui a la capacité d'évacuer les masses d'air chaud et la pollution urbaine, évitant une concentration nuisible à la santé des habitants. Dans certains pays, ces problèmes sont pris à bras le corps depuis longtemps par des politiques et des pratiques d'urbanisme afin de régler des cas graves de pollution, comme à Stuttgart par exemple. La France est très en retard sur ces questions.

Par rapport à ces enjeux, comment évaluer ce qu'apporte l'opération de la ZAC Seguin Rives-de-Seine compte tenu de sa position dans l'agglomération parisienne et des caractéristiques géographiques de son site ?

LE MÉANDRE DE L'ÎLE SEGUIN : BEAUCOUP DE CONTRAINTES POUR LES FLUX AÉRIENS

La rive gauche du méandre de l'Île Seguin forme un amphithéâtre très marqué et continu d'Issy à St-Cloud, culminant à 125 m, qui bloque une grande partie des flux d'air dominants en provenance de l'ouest. Le couloir du ru de Marivel, bien que mieux orienté, ne joue pas vraiment ce rôle car les immeubles de bureaux de la tête de pont à Sèvres réduisent la dynamique des flux d'air.

La rive droite, bâtie dans le lit majeur de la Seine, est une plaine alluviale, encore récemment assez marécageuse, et n'est a priori pas un obstacle aux flux d'air, en particulier pour ceux venant de l'Est. Toutefois les constructions récentes altèrent considérablement cette circulation tout en aggravant énormément l'effet îlot de chaleur.
Les opérations sur l'île Seguin ont un impact autrement plus grave car construites en plein milieu du couloir de ventilation à une hauteur importante. L'effet de barrière y est d'autant plus fort que le couloir s'étrangle entre les coteaux naturels de Meudon. Il est accentué par des opérations comme Meudon Campus et les immeubles de grande hauteur du secteur du Trapèze à Boulogne, en particulier la tour Jean Nouvel et les immeubles de bureaux de l'îlot D5 situés en bordure immédiate du fleuve.

IL FAUT RECONSIDÉRER LE PROGRAMME IMMOBILIER DE L'ÎLE SEGUIN POUR QU'IL SOIT RÉSILIENT

S'il y a un endroit en proche couronne où il ne faut pas mettre un obstacle physique aux flux d'air, c'est bien sur l'Île Seguin – comme d'ailleurs sur les autres îles. Imperméabiliser les sols et construire une muraille de bureaux en plein milieu de l'île est une erreur dont les édiles et les promoteurs de ce projet sont comptables non seulement devant les citoyens de Meudon, Issy, Sèvres, St-Cloud et Boulogne, mais aussi de toute la partie ouest de Paris. Il est encore temps de réfléchir à une nouvelle programmation qui respecte le couloir de ventilation et crée un espace végétal propice à l'équilibre des températures. Cette réflexion en vraie grandeur devrait aussi nous sensibiliser à la nécessité de développer une législation permettant de créer des droits opposables sur les couloirs de ventilation comme cela existe en Allemagne, au Japon, en Corée, etc.
Même si l'actuel projet de loi n° 3875 " portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets " est loin d'être à la hauteur des enjeux actuels et à venir, nous citerons en conclusion une de ses directives qui devrait déjà être appliquée
(Article 19 du chap. 4) : « Le respect des équilibres naturels implique la préservation et, le cas échéant, la restauration des fonctionnalités naturelles des écosystèmes aquatiques et de leurs interactions. Ces fonctionnalités sont essentielles à la reconquête de la biodiversité, à l'adaptation au changement climatique ainsi qu'à l'atténuation de ses effets et participent à la lutte contre les pollutions. À ce titre, les écosystèmes aquatiques constituent des éléments essentiels du patrimoine naturel et paysager de la nation. »

– *Marcel Rousset-Deschamps (texte établi à l'issue d'une conférence de Tangi Le Dantec, LaSPAV)*

Carte postale de la crue de 1910.

0="" 10="" 20="" 30="" voies="" navigables="" agences="" portuaires="" aps="" (paris-seine)="" asam="" (seine-amont)="" asav="" (seine-aval)="" apg="" (gennevilliers)="" bruyères-sur-oise="" limay-porcheville="" gennevilliers="" bonneuil-sur-marne="" évry-sur-seine="" montereau-fault-yonne="" 95="" 93="" 78="" 92="" 94="" 77="" 91="" l'oise="" la seine="" la marne="" la loing="" la seine="" nord="" kilomètres="" 0="" 10="" 20="" 30="" voies="" navigables="" agences="" portuaires="" aps="" (paris-seine)="" asam="" (seine-amont)="" asav="" (seine-aval)="" apg="" (gennevilliers)

Haropa en Île-de-France : 70 sites portuaires et 6 plates-formes internationales. © *HAROPA Ports de Paris*

ENTRETIEN AVEC ANTOINE BERBAIN DIRECTEUR GÉNÉRAL DE **PORTS DE PARIS – HAROPA**

– Anne-Marie Romera et Bernard Landau pour LaSPAV, le 01.02.2021

Antoine Berbain : JE VOIS CET ENTRETIEN COMME UNE CHANCE D'INTERACTION ENTRE NOUS

Je suis preneur de votre vision sur tous les enjeux qui concernent la Seine pour l'intégrer à notre action collective.

LaSPAV : Ports de Paris est désormais intégré à l'entité Haropa avec Rouen et Le Havre. Il s'agit de renforcer les complémentarités sur la Seine essentiellement pour la fonction logistique. Où en est ce processus ?

AB : Depuis 2012, un Groupement d'intérêt économique (GIE), Haropa, regroupe les trois ports reliés par la Seine : le Havre, Rouen, Paris. Leur fusion en une seule entité sera effective le 1er juin prochain.

Les trois ports sont complémentaires : le Havre, port maritime en eaux profondes avec d'importantes capacités d'accueil de porte-conteneurs ; Rouen, port de fond d'estuaire, leader sur le vrac solide, notamment les céréales, un enjeu pour l'exportation ; Paris, port fluvial qui maille l'ensemble du territoire francilien avec de grandes plates-formes multimodales - comme Gennevilliers (400 ha) et Bonneuil - et plus de 60 ports urbains de plus petite taille comme à Paris, Ivry, Choisy, Issy…

La fusion est cruciale pour engager un programme d'investissement important, la création d'une offre commerciale unique ou encore pour devenir un interlocuteur de premier rang y compris vis-à-vis de Bruxelles. En tonnages, cet ensemble représente le 4e port nord-européen, en concurrence surtout avec Rotterdam et Anvers.

Or, il en va de notre intérêt collectif d'utiliser HAROPA pour trois raisons : le développement du transport fluvial est une des clés d'un développement durable du territoire ; les recettes, taxes et droits de douane, générées dans des ports français ; enfin l'emploi qui se localise sur ou à proximité des ports.

Le canal Seine-Nord captera du

Paris, péniche sur la Seine. © *B. landau*

Rouen, Port de conteneurs. © *HAROPA Ports de Paris.HAROPA*

trafic mais il y a un avantage pour la Seine entre Rouen et Paris où le gabarit des ponts autorise 4 hauteurs de conteneurs contre 2 seulement pour ceux du canal.

LaSPAV : Un plan stratégique 2020-2025 de développement d'Haropa est en cours d'élaboration et fait l'objet d'une concertation. Où en est cette dernière ?

AB : Elle s'est terminée la semaine passée. L'intégration des résultats sera discutée avec la gouvernance et le document va continuer à évoluer dans les mois qui viennent.

LaSPAV : Quelle dynamique observez-vous pour le transport fluvial sur la Seine ?

AB : Un changement notoire s'est opéré depuis les années 70. A cette époque, il était plus important en volume, surtout du fait du transport de charbon qui a pratiquement disparu depuis et aussi du pétrole. A partir des années 90, on le considère à nouveau comme une solution d'avenir, et c'est très consensuel. Il est globalement en croissance du fait du transport de conteneurs maritimes jusque dans la métropole. Le transport de déchets est aussi en progression ainsi que celui lié aux chantiers. Un autre enjeu est celui de la distribution urbaine. Par exemple, les livraisons en marchandises sèches de tous les Franprix de l'agglomération se font par voie d'eau. L'idée est d'aller au plus près des besoins.

LaSPAV : Précisément,ce besoin d'installations au plus près des chantiers conduit aussi à implanter des centrales à béton. A quelles conditions maintenir de telles installations en zone très urbanisée ? Comment établir des règles strictes d'exploitation et surtout en exercer le contrôle ?

AB : On ne met en ville que des activités qui ont besoin d'y être, typiquement les centrales à béton. Elles sont classées ICPE[1], elles doivent ainsi respecter la réglementation environnementale. Sur son domaine, le Port fait des contrôles supplémentaires. Conjointement avec Canaux de Paris, l'UNICEM et les organismes de gestion des déchets, une démarche d'amélioration continue a été mise en place : une Charte d'amélioration des ports, assortie d'un audit annuel réalisé par une entreprise indépendante. L'exploitant défaillant doit mettre en œuvre un plan d'actions dans un temps contraint.

LaSPAV : En dehors de ces installations, quelles activités économiques viennent s'installer ?

AB : Le développement du transport fluvial passe par du foncier en bordure de voie d'eau.
Pour que ce mode de transport soit efficace, il faut que l'entreprise soit directement accessible ; si elle est trop éloignée, le pré et post acheminement se fera par route et ne sera ni économique, ni durable. Une grande attention doit être portée à ce besoin de foncier économique en rive de fleuve. Le fleuve est une formidable infrastructure de transport, avec des réserves de capacité sans besoins d'investissements supplémentaires. Pour le développement portuaire, on opère des réserves foncières. Dès

[1] Installations classées pour la protection de l'environnement.

Le Havre, port maritime. © *HAROPA Ports de Paris.HAROPA*

qu'il y a du potentiel, on se positionne. C'est le cas à Vitry par exemple pour le projet de petit port fluvial sur 1 ha, à côté d'Air Liquide. Le secteur va muter et il y aura un besoin pour des services dans la proximité. Le modèle de gestion de ce foncier est un modèle public. Le Port est garant de la bonne gestion de ces terrains. Quand on restitue ce foncier sur le marché, l'appel à projets comporte un certain nombre de critères : le besoin du transport fluvial ; la création d'emploi ; la qualité environnementale dans toutes ses dimensions jusqu'à l'insertion naturelle et paysagère (les rejets font l'objet d'une réglementation, donc ils ne figurent pas dans les critères discriminants).
Nous avons deux grands principes pour les ports urbains :
– organiser la mixité des usages, spatiale et temporelle
Ainsi les quais bas occupés par les centrales à béton sont rendus libres à la circulation après 17h. La qualité de l'aménagement et la sécurité sont pensées dans ce sens.
– cadrer les réponses architecturales
À Paris, en complément du PLU, un Cahier de prescriptions architecturales, établi avec l'APUR, a été signé par la Ville et le Port. Sa révision est engagée cette année.

LaSPAV : Comment se fait la cohabitation avec les transports de personnes ?

AB : Avec 8 millions de passagers montés à bord d'un bateau en un an, le tourisme fluvial est très développé : à Paris, les principaux monuments bordent le fleuve, ces visites sont incontournables.
Les croisières avec hébergement se développent mais dans une moindre mesure : 100 000 passagers/an.
Les transports de personnes par le fleuve en tant que transports urbains sont beaucoup moins efficaces que les autres modes, et même que la marche à pied.
En revanche, on pourrait imaginer des bacs là où il n'y a pas de pont.

LaSPAV : En l'état actuel, la gouvernance de la Seine et de son bassin est complexe. Haropa est-il membre du Comité de bassin Seine-Normandie en tant que tel ? Le Comité de bassin est-il à même de prendre en considération le fleuve dans toutes ses dimensions ?

AB : Le Comité de bassin est une belle instance de gouvernance. C'est un peu le « Parlement de l'eau » avec le rôle de préfet coordinateur à l'échelle du bassin. L'eau est ainsi bien gérée. Haropa en est devenu membre à ce titre récemment.
C'est dans ce cadre que s'élabore le SDAGE. Il gère la qualité de l'eau mais aussi ses usages, en particulier les enjeux de l'agriculture et de l'écologie. Il s'impose à l'ensemble des projets.

Le SAGE Seine centrale est encore en projet mais il y a quand même un Schéma d'orientation des berges à Paris[2] et on essaie d'en faire un à l'échelle du bief de Paris. Il cadre l'usage des berges pour l'économie, les loisirs, et traite des enjeux de continuités piétonnes, de renaturation, … Au Port, une équipe d'une trentaine de personnes est affectée à la gestion des berges sur ce bief entre Suresnes et Port à l'Anglais.

[2] Long de 27 km, du barrage et des écluses de Suresnes et Puteaux jusqu'aux ouvrages de Vitry-sur-Seine et Alfortville.

MAIN BASSE SUR L'ÎLE DES **IMPRESSIONNISTES** (SUITE)

Île des Impressionnistes. © *F. Paponnaud*

La préservation des zones naturelles des îles de la Seine, îlots de fraicheur, réservoirs de biodiversité, lieux chargés d'histoire et de poésie, est plus que jamais d'intérêt général. La loi actuellement en débat au parlement, suite à la conférence citoyenne sur le climat, devrait le réaffirmer. La **PRESSION IMMOBILIÈRE** et l'appétit d'investisseurs dont ce n'est manifestement pas la préoccupation, nous rappellent l'urgence des mobilisations de citoyens.
Nous continuons ici la chronique du combat mené par riverains et associations contre le **SACCAGE D'UN TERRAIN DE 12 000 M² SUR L'ÎLE DES IMPRESSIONNISTES À CHATOU - UNE ÎLE FAISANT PARTIE DES SITES CLASSÉS DES YVELINES** (3/1/1951 sous le n° 5607) -, une affaire de promotion immobilière dans laquelle les responsables locaux semblent englués.

Notre précédente newsletter mentionnait déjà les dangers qui menacent ce terrain en zone naturelle protégée et inondable. Où en est-on ?
En mars 2019, l'arrêt d'un chantier frauduleux, mené sur ce site par la société Chatou-Watier sur des hangars désaffectés de longue date, délabrés et amiantés, avait été obtenu grâce au recours en justice d'un riverain. Or, cette société a continué à exploiter le site et les hangars comme déchetterie, lieu de stockage de matériaux et d'engins, et autres activités polluantes.

En mai 2020, une pétition (Non aux activités illégales sur l'île de Chatou, non au bruit et à la destruction des espaces naturels de l'île) est adressée au maire. Quarante familles, soit presque tous les riverains, la signent. Malgré les nombreuses preuves fournies, la réponse du maire aux pétitionnaires, cinq mois plus tard, met en doute le statut naturel du terrain et nie les activités qui s'y développent. Aucune infraction pénale n'a été constatée par les agents assermentés de la Ville, affirme-t-il…
Simultanément, des procédures pénales en diffamation sont engagées – aux frais de la commune – contre ceux qui alertent le premier magistrat de la ville sur l'importance de faire respecter les zones naturelles.
En dépit des actions engagées par les riverains et des associations depuis bientôt deux ans, le maire continuerait-il de porter publiquement le projet immobilier de la SAS Chatou-Watier, dont le dernier permis de construire, déposé en octobre 2019, est encore en instruction 17 mois plus tard ?

LE JUGEMENT RENDU PAR LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE VERSAILLES LE 4 JANVIER 2021 pourrait amener le maire, à l'image de ses prédécesseurs, à prendre enfin la bonne décision : mettre fin aux tentatives de reconversion des constructions irrégulières et en ruine dans une zone naturelle protégée.

CE JUGEMENT CONDAMNE LA COMMUNE au motif que « compte tenu des règles restrictives applicables au terrain d'assiette, situé en zone naturelle NI du plan local d'urbanisme, en site inscrit de la "Grande île de Chatou" et en zone rouge clair du plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) de la vallée de la Seine et de l'Oise dans le département des Yvelines, le maire de Chatou ne pouvait légalement délivrer les autorisations litigieuses ». Il ne reste plus qu'à appliquer cette décision de justice.

FORMULAIRE ADHÉSION À *LaSPAV*

ADHÉSION À TITRE INDIVIDUEL

TARIFS :

- ADHÉSION SIMPLE : **20 €**
- ADHÉSION + DON : **ENTRE 40€ ET 200€** (PAR TRANCHES DE 20€)
- ÉTUDIANT, CHÔMEUR, RETRAITÉ : **10 €** (PAR CHÈQUE EXCLUSIVEMENT, AVEC JUSTIF. À L'ADRESSE DE LASPAV INFRA.

PAR CB EN LIGNE VIA *HELLOASSO*
WWW.HELLOASSO.COM/ASSOCIATIONS/LA-SEINE-N-EST-PAS-A-VENDRE

PAR CHÈQUE À L'ORDRE DE L'ASSOCIATION *LA SEINE N'EST PAS À VENDRE*
FORMULAIRE TÉLÉCHARGEABLE SUR LA UNE DE NOTRE SITE, À REMPLIR ET ENVOYER AVEC VOTRE CHÈQUE SOUS ENVELOPPE AFFRANCHIE À : BERNARD LANDAU, LASPAV, 57 BD. ARAGO, 75013 PARIS

ADRESSE MAIL : CONTACT@LASEINENESTPASAVENDRE.COM

LA SEINE N'EST PAS À VENDRE

Newsletter de l'association *La Seine n'est pas à vendre* – mars 2021 – N°4 – Directeur de la publication : Bernard Landau
Direction de la rédaction : Bernard Landau et Gwenaël Querrien – Ont participé à ce n° : Anne-Marie Roméro, Simon Ronai, Marcel Rousset-Deschamps – Conception graphique : A. de la Bâtie
www.laseinenestpasavendre.com // Association n° RNA W751245403 - JO du 21/07/2018