

## **Avis du Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon sur le projet de construction d'un ensemble immobilier sur la partie centrale de l'île Seguin située à Boulogne-Billancourt (Hauts-de-Seine)**

Le Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon (CSSM) est une association Loi de 1901 créée en 1965. Son objet est de sauvegarder, protéger et faire connaître les sites historiques et naturels de la ville et participer à la réflexion sur l'avenir de notre communauté d'agglomération, Grand-Paris-Seine-Ouest. L'association est forte de trois cent adhérents et publie annuellement trois bulletins faisant le point sur un dossier intéressant notre secteur ([www.sauvegardesitemeudon.com](http://www.sauvegardesitemeudon.com)).

### **Une enquête publique pendant les vacances et des dossiers énormes**

Les projets d'aménagement de l'île Seguin ont été multiples depuis 1992, arrêt des usines Renault. Beaucoup n'ont pas rencontré l'adhésion des élus locaux et pas davantage des citoyens des communes impliquées. Le mûrissement de l'aménagement de l'île ayant été long, il est totalement incompréhensible, voire antidémocratique, de lancer une enquête pendant l'absence d'une partie des riverains. Rien ne justifie une telle précipitation.

Même si le commissaire enquêteur a bien voulu prolonger l'enquête jusqu'au 2 septembre, accroître la durée de l'enquête jusqu'à fin septembre serait légitime.

Outre cette période, les dossiers élaborés pour cette enquête, qui reprennent in extenso les demandes de permis de construire déposés en février 2020, dépassent les 400 pièces. **Quel citoyen, riverain du projet, aura le temps et les capacités à lire ces innombrables dossiers ?**

Même l'Autorité environnementale a eu du mal puisqu'elle se réfère à ses analyses du projet précédent. Nous arrivons là à une manipulation inadmissible de l'opinion publique.

Il serait plus convenable de fournir au public un dossier bien illustré et résumant le plus parfaitement possible l'aménagement prévu. Par ailleurs, déposer les permis de construire avant la conclusion de l'enquête publique et le rapport du commissaire enquêteur font penser que tout est joué d'avance et que les réflexions des citoyens et le travail du commissaire enquêteur seront de peu d'utilité.

### **Un peu d'histoire**

Le projet d'aménagement de la partie centrale de l'île Seguin est la quasi-conclusion de la ZAC Seguin-Rives de Seine. Il s'établira sur les anciens ateliers Renault de l'île, dans un secteur où la pollution des terrains liée aux usines n'a pas été complètement éradiquée. L'ensemble des possibilités d'aménagement de la plus belle boucle de Seine en agglomération centrale avait fait l'objet de deux études confiées en 1991 par le gouvernement de M. Michel Rocard à un haut fonctionnaire, Jean Eudes Roullier, et à un cabinet d'urbanistes-paysagistes dirigé par Alexandre Chemetov.

Alors que ces études donnaient un souffle créatif et enrichissant à une opération qui se révélait la plus importante au point de vue surface dans l'agglomération centrale, les communes du secteur n'ont eu de cesse de reprendre la main et l'ensemble ainsi réalisé est un projet de densification immobilière intense à visée uniquement financière.

Enfin, en 2018, un nouveau projet aberrant comprenant différentes tours était heureusement rejeté et une médiation conduisait à un accord transactionnel avec certaines associations. Ni ce projet aberrant ni cet accord ne constituent cependant pour nous une référence.

### **Le projet immobilier de la partie centrale de l'île**

Les 6 immeubles prévus développent une surface de plancher de 130 000 m<sup>2</sup> constituée à 95% de bureaux et 5% (6500 m<sup>2</sup>) de commerces, donc à l'exclusion de tout logement ou service. Cinq d'entre eux sont des R+7 (74 m NGF, le socle de l'île étant à 37 m NGF). Le sixième est un R+13 (émergence de 59 m au-dessus de la côte NGF - soit 96 m NGF). Un espace de loisirs (?) de 500 m<sup>2</sup> est prévu au rez-de-chaussée de l'un des immeubles (équivalent de 2 city-stades accolés).

Dans le socle, deux niveaux de parking permettent d'accueillir 700 voitures. L'accès routier ne se fera que par le pont Daydé. Pour 123 500 m<sup>2</sup> de bureaux, les flux prévus sont de 30 poids-lourds, 1087 véhicules, 782 roues motorisées et 1 600 vélos. 1950 m<sup>2</sup> de stationnement pour vélo sont prévus dans les rez-de-chaussée des immeubles.

### **Points positifs**

Un accueil de vélos, un peu d'espace vert, une rue centrale ouverte au public, ce qui change du projet précédent. Un île globalement accessible au public.

### **Points négatifs**

**1 - La dégradation d'un des plus beaux et des plus spectaculaires sites de la région parisienne**, c'est-à-dire de la première boucle de la Seine en aval de Paris. Ce site historique avait pourtant été valorisé au cours des siècles et préservé, y compris au XX<sup>ème</sup> siècle malgré les usines Renault. Ce site, qui comprend le Parc de Saint-Cloud, les collines de Sèvres et Meudon, l'île Seguin et l'île Saint-Germain, est actuellement visible d'une grande part de l'Ouest Parisien et des Hauts-de-Seine. Notamment, **la vue des habitants depuis Boulogne**, par exemple depuis la Zac Seguin-Rives de Seine vers les coteaux boisés de Meudon, Sèvres et Saint Cloud, sera en grande partie masquée par ce rideau imposant d'immeubles avec néanmoins quelques rares percées. Réciproquement, les habitants des collines d'Issy-les-Moulineaux, Meudon, Sèvres et Saint-Cloud auront une vue extrêmement dégradée. Il en sera de même des vues depuis le parc de Saint-Cloud. A fortiori, les vues depuis les immeubles le long des quais comme les promenades le long de la Seine, promenades très fréquentées le long de Meudon et Sèvres, seront gâchées.

Les modélisations, même rapides, réalisées avec Google Earth par nos adhérents, permettent de se faire une idée de cette dégradation du paysage alors que nos collines sont classées depuis plus de 80 ans. A noter que le dossier pourtant très lourd de la consultation nous semble incomplet sur son impact paysager et les simulations descriptives (pourtant a priori faciles à réaliser) nous paraissent peu représentatives de la réalité.

Au-delà de ce premier point essentiel, d'autres points nous paraissent critiques.

2 - **Un profil immobilier** plus imposant au total que l'ancienne usine Renault quand on ajoute les deux pointes aval et amont à ce projet. L'usine Renault culminait dans sa majeure partie à 72 m NGF, excepté au niveau du restaurant d'entreprise. Le skyline de l'ensemble est plus imposant que celui de l'ancienne usine Renault-Seguin. Formellement, le fait que la skyline ne soit pas illustrée par le dossier très lourd de consultation nous paraît contestable.

3 - **La création de bureaux** alors que le marché francilien est saturé, que la demande diminue et que la crise sanitaire a montré qu'une partie du travail de bureau pouvait se faire à la maison. Cette politique stimule la concurrence entre les villes, les unes dépouillant les autres par des avantages fiscaux indécents au regard des soucis de la France. Une telle politique a déjà conduit la ville de Boulogne-Billancourt au bord de la faillite et l'a obligée à faire payer cette défaillance aux citoyens habitant la commune.

4 - **Des conditions d'accès et de circulation difficiles sur cette île.** Nous sommes passés d'un projet en 2005 d'une île aux deux cultures (artistique et scientifique), pour montrer la rupture et l'avancée des idées, à l'île favorisant le transport motorisé individuel. Près d'un millier de places de parkings souterrains pour les véhicules 4 roues personnels et 2 roues motorisés. La sécurité des personnes sur l'île en cas d'incendie ou d'inondation rapide, vu les accès limités à deux ponts vers Boulogne-Billancourt, une passerelle vers Sèvres et un pont en reconstruction vers Meudon, nous semble difficile à assurer.

5 - **Le chauffage et la climatisation** des bâtiments répondent aux normes de la réglementation thermique 2012. Bien qu'une partie importante (réseau IDEX) de cette climatisation soit liée aux énergies renouvelables (le réseau de chaleur de l'usine d'incinération ISSEANE et la géothermie faible profondeur), on ne peut qu'être stupéfait qu'un projet terminal d'une grande ZAC ne suive pas les nouvelles normes de la RT 2020. Bien que celles-ci ne s'imposent malheureusement qu'au 1er janvier 2021, leur application dans la partie centrale de l'île Seguin aurait été un geste particulièrement remarquable en faveur de la lutte contre le réchauffement climatique. Cette non prise en compte explique peut-être la tenue accélérée de l'enquête publique.

6 - **Les transports collectifs** sont largement insuffisants, même avec la création de la nouvelle ligne 15 du Grand Paris Express. La ligne 9 terminus Pont de Sèvres est saturée, le tramway T2 est totalement saturé puisque conçu au départ pour 35000 passagers/jour. La capacité des rames de ce tramway a déjà été doublée, mais elle est dès à présent insuffisante avec une moyenne de 100 000 voyageurs/jour. Pas de lignes de bus à haut niveau de service, pas d'autre tram prévu : tout est organisé pour des déplacements motorisés individuels. Boulogne-Billancourt avec 120 000 habitants et 120 000 salariés n'a pas un réseau de transports suffisant pour cette population importante qui est en journée de près de 40 000 habitants au km<sup>2</sup>.

7 - **Les espaces verts** prévus sur l'île sont en partie artificiels puisque souvent situés sur une dalle de béton (ciel des parkings). Ils ne pourront jouer le rôle attendu des espaces naturels en ville, à savoir absorber les eaux de pluies et les conserver. Le rôle d'îlot de fraîcheur sera totalement absent. Rien ne répond au Schéma Régional de Cohérence Ecologique, ce qui est désolant. Boulogne-Billancourt est une ville très en dessous des normes proposées par l'OMS pour la relation des habitants avec les espaces de nature (10 m<sup>2</sup> par habitant à moins de 15 minutes de marche à pied) puisque son rapport se situe à environ 5 m<sup>2</sup> par habitant. À noter

que le Bois de Boulogne, parfois présenté comme une justification à la densification, est loin de l'île Seguin. Or, la santé d'une population dépend très clairement de la présence de surfaces importantes d'espaces verts à proximité. Les études sur le sujet abondent dans la littérature et la plus importante, publiée dans le meilleur journal de médecine mondial « The Lancet » par Popham et al en 2008 et portant sur 41 millions de britanniques, montre clairement que la santé publique est meilleure dans les secteurs les plus riches en espaces verts.

### **Avis du Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon**

#### **Il est entièrement défavorable à ce projet d'aménagement de la partie centrale de l'île Seguin.**

Le Comité rappelle que l'avis de l'Autorité Environnementale exige plus de transparence et d'informations sur le projet et demande des visuels crédibles pour mieux éclairer les habitants. Le dossier pourtant très lourd n'est pas illustré par un minimum d'images (impacts paysagers, skyline etc.), pourtant faciles à établir. Formellement, le dossier n'est donc pas complet. De même, une consultation du grand public en août nous paraît contestable pour un tel projet.

Sur le fond, le projet ne respecte pas l'un des plus beaux sites de la région parisienne. Cet ensemble très dense d'architecture médiocre ne s'intègre pas dans son environnement. Il est incompréhensible que l'aménagement final de l'île ne soit plus remarquable alors même que des dépenses très importantes ont été récemment consacrées par les collectivités (Seine Musicale, aménagement des quais rive gauche etc.).

Il ne semble pas tenir compte du « grand Paris » qui prévoit l'implantation importante de bureaux et logements dans des zones proches (nouvelles gares Issy, Clamart).

Il n'est pas acceptable d'augmenter le trafic automobile vers l'île Seguin plutôt que d'améliorer les transports collectifs.

Le projet dégradera sensiblement les vues de nombreux habitants pour lesquels il constitue un préjudice notable.

Il semble simplement destiné à compenser financièrement la mauvaise gestion de la commune de Boulogne-Billancourt au détriment de l'intérêt général et de l'actif immatériel que constitue ce site. Si l'on tient compte de ces impacts négatifs ce projet semble globalement destructeur de valeur.

Un nouveau projet moins dense s'intégrant dans le site doit être proposé. A tout le moins, les hauteurs des immeubles ne doivent pas dépasser de chaque côté celles des immeubles récents construits le long de la Seine côté Meudon comme côté Boulogne-Billancourt.

Pour le CSSM :

Christian Mitjavile (président du CSSM)

Michel Riottot (VP du CSSM)

Yves Terrien (trésorier du CSSM)

Email : [sites.meudon@wanadoo.fr](mailto:sites.meudon@wanadoo.fr)

Site internet : [www.sauvegardesitemeudon.com](http://www.sauvegardesitemeudon.com)