

## L'île Seguin

## Le temps bien long de l'aménagement

*Depuis des décennies le sort de l'île Seguin, espace devenu public, délaissé à deux pas du quartier de La Défense, défraye les chroniques urbanistiques, architecturales et politiques. Située au milieu de la Seine, autrefois occupée par les usines Renault, elle fut regardée comme la forteresse de la classe ouvrière. Il n'est pas impossible qu'on se dirige vers une issue.*

La mairie de Boulogne-Billancourt vient d'annoncer un projet mixte, hôtellerie-culture, avec des investisseurs désignés, pour la pointe amont de l'île Seguin, avec une livraison pour 2021. L'édification sur la pointe aval d'une cité de la musique s'achève, et le programme assez calme pour le centre de l'île – jardins-sport, espace ouvert pour des événements, bâtiment promontoire –, déjà bien amorcé, semble fixé de façon provisoirement définitive. Ce serait la fin d'une démarche de renouvellement urbain entamée il y a 50 ans.

En 1899 les frères Renault installèrent d'abord leurs ateliers à Boulogne, dans le quartier dit de Billancourt, *in fine* environ 40 hectares en forme de trapèze en rive droite de Seine, puis achetèrent l'île Seguin – du nom d'un de ses anciens propriétaires –, environ 11 hectares, pour y réaliser à partir de 1929 des extensions industrielles avec ateliers, chaîne de montage, voire piste d'essais. Et cette activité industrielle déborda en rive gauche de Seine sur le bas-Meudon. L'ensemble des installations Renault devint un symbole de l'activité industrielle en France, ainsi que du poids de la classe ouvrière. En 1949, Jean-Paul Sartre proclamait qu'il ne fallait pas « désespérer Billancourt » pour expliquer son soutien indéfectible au Parti communiste. Et ce fut un haut lieu des grèves ouvrières en 1968, puis de manifestations gauchistes les années suivantes<sup>1</sup>.

Un premier signal d'évolution survint en 1974, lors de la préparation du schéma directeur de la région Île-de-France, publié deux ans plus tard. Comme il s'agissait d'un document à horizon de 30 ans, un urbaniste en fonction à la DDE des Hauts-de-Seine, Charles Roscian, fit l'analyse prospective suivante : l'île Seguin est trop petite, et sans dégagement routier un peu substantiel, ce qui lui interdit de conserver à long terme sa vocation industrielle. Par ailleurs l'impossibilité de la desservir correctement en transport collectif lui interdit toute vocation à

usage de bureaux, et la réalisation d'un quartier résidentiel, qui serait totalement enclavé par rapport au reste de la commune n'est pas souhaitable. Il conclut donc au classement de l'île Seguin en zone d'espaces verts et de loisirs.

Les lecteurs de cette analyse, dont la diffusion restreinte fut vite stoppée, se crurent frappés du haut mal. C'était politiquement impensable. Par ailleurs une telle annonce aurait pu engager une responsabilité financière directe envers la régie Renault, comme on l'appelait à l'époque, puisqu'un tel zonage lui faisait potentiellement perdre une forte valeur patrimoniale<sup>2</sup>. Alors, sans que cette analyse prospective ne soit contestée, il fut décidé de maintenir la vocation industrielle présente sur les documents d'urbanisme à venir. Toute vérité prospective n'est pas bonne à dire<sup>3</sup>.

Mais progressivement la situation évolua. En 1979, Renault fit savoir discrètement<sup>4</sup> que le chaîne de l'île Seguin s'arrêterait de tourner lors de l'abandon du modèle qui y était construit. Ce fut chose faite en 1992.

Pour les terrains sur le trapèze, l'évolution fut un peu différente : Renault lança en 1980 un projet « Billancourt 2000 », lançant tout de suite une réalisation architecturale marquante : l'atelier 57 métal de Claude Vasconi avec une architecture de *sheds* métalliques. Mais en 1989, le président de Renault annonça la fin prochaine de toute activité industrielle sur le site de Boulogne. Cette annonce qui aurait fait scandale quinze ans avant, devenait une vérité dicible sur le plan industriel.

La suite ressemble à un véritable *soap opera* de l'urbanisme. Les principales étapes furent les suivantes :

• D'abord en 1990 un rapport de Jean- ➔

<sup>2</sup> Car depuis 1943 le droit de l'urbanisme prévoit l'indemnisation du « préjudice direct, matériel et certain ».

<sup>3</sup> Le même scénario se présente en Lorraine : le schéma directeur préparé en 1974 conserva telles quelles les installations sidérurgiques existantes alors qu'il était repéré par certains experts que la question de leur survie se posait déjà fortement. Mais on était dans de l'indicible politiquement.

<sup>4</sup> Notamment par l'entremise du rédacteur de ce papier.

→ Eudes Roullier sur les potentialités et les contraintes du site. Il envisagea sur l'île Seguin un ensemble dédié à la science, avec notamment l'accueil de chercheurs étrangers, en passant l'activité industrielle par profits et pertes. Le cabinet du Premier ministre jugea l'étude intéressante, mais regretta que Boulogne ne fut pas à l'est de Paris. L'obstacle était dirimant...

• Puis une mission pilotée par l'État – la mission J.-P. Morelon – pour analyser la possibilité d'ériger le devenir des terrains Renault en OIN (opération d'intérêt national). La municipalité en place, à qui le ministre de l'Équipement de l'époque avait expliqué en face que le projet était beaucoup trop complexe pour être piloté par des élus locaux, refusa toute coopération, et lança un contre-projet de son cru, la « cité bleue ». Les négociations amorcées à cette époque avec Renault montrèrent que la valorisation des terrains par leur propriétaire était en gros trois fois supérieure à ce que l'État en proposait. Il décida alors de laisser l'opération se dérouler dans le cadre classique de l'urbanisme opérationnel décentralisé, avec simplement un programme mixte bureaux-logement prédéfini par un accord avec État-commune, et sans portage du foncier par la puissance publique<sup>5</sup>.

Dans la pratique Renault négocia directement pour les terrains situés sur le « trapèze » avec des promoteurs réunis en consortium, et selon les choix d'urbanisme arrêtés par la ville. Une SEM Val de Seine-Aménagement, ultérieurement transformée en SPL<sup>6</sup> *ad hoc*, fut mise en place en 2003 par les communes concernées<sup>7</sup> pour piloter ce processus, qui englobait aussi certains terrains situés sur Meudon, sur la rive gauche de la Seine, mais avec de moindres enjeux. Les réalisations envisagées sur ce site sont actuellement réalisées, et les bureaux et logements occupés.

De leur côté, les débats concernant l'île Seguin furent tumultueux. Une nouvelle municipalité lança en 1998 une consultation d'urbanisme, remportée par l'urbaniste Bruno Fortier. Mais Jean Nouvel l'attaqua violemment, peu après, dans un article retentissant : il l'accusait de faire fi du passé ouvrier du site. L'accusation fit capoter le projet. Le thème du souvenir du passé industriel et ouvrier domina alors



**Île Seguin en juin 2017.**

© La revue foncière

pendant des années, les multiples esquisses et contre-projets.

Cependant, en définitive, aucun projet réaliste de réutilisation des bâtiments industriels ne put être dégagé. Alors, en décembre 2003, l'État finit par autoriser la démolition du bâtiment principal, dit « le paquebot », qui était resté sans utilisation pendant 11 ans. Le thème du passé industriel s'était évanoui, mais pour cela il fallut 14 ans. La SEM acheta les terrains.

En 2000 l'industriel François Pinault proposa de construire sur la pointe aval un musée pour y exposer entre autre sa collection d'art personnelle. Le projet de l'architecte japonais Tadeo Ando obtint même un permis de construire en 2003, mais, devant la lenteur des procédures, François Pinault transporta son projet... dans un palais vénitien. Toutefois il avait lancé une piste de réflexion qui devint vite dominante sur le thème de « l'île de deux cultures », ce qui permit d'oublier le passé industriel pour se projeter dans l'avenir. Le département des Hauts-de-Seine, à son tour, fit chorus en parlant de « la vallée de la culture », puis en pilotant la cité de la musique sur la pointe aval de l'île.

Mais les controverses sur l'utilisation du reste du site restèrent vives. En 2009 Jean Nouvel, retenu comme urbaniste par la commune présenta un projet consistant en une forêt de tours – le passé ouvrier était vraiment loin. Le débat politique s'ouvrit alors sur le thème de la densification à coup de manifestations et de recours juridiques, qui firent notamment reculer la municipalité, au moins partiellement, au profit d'un projet plus calme.

Un premier projet de musée sur la pointe

amont, retenu en 2004, trouva facilement un remplaçant, le projet hôtellerie-culture signalé plus haut, puis il dut s'effacer pour des raisons notamment liées aux investisseurs pressentis. Quant au centre de l'île, il paraît désormais dévolu à un projet porté par Vivendi, notamment sur le thème des médias, avec une échéance fixée à 2024.

Pour l'île Seguin, il semble que l'on soit sorti des controverses. Le dernier point dur, le devenir du « 57 métal » de Claude Vasconi en rive droite, a fait l'objet d'un compromis entre les parties prenantes autour d'un projet mixte conservation-démolition.

En définitive, il aura fallu 15 ans après l'analyse prospective initiale, pour que la vocation industrielle soit abandonnée par l'entreprise propriétaire, puis 14 ans pour que le thème du passé industriel du site disparaisse lors de la décision de démolition du bâtiment central, et qu'il soit progressivement remplacé par celui de la culture, puis encore 21 ans pour passer de cette orientation générale à la réalisation de projets effectifs, après de lourds travaux de démolition et de dépollution, et de multiples allers et retours sur les projets à réaliser, et donc à financer.

*In fine* le résultat obtenu pour l'île Seguin sera assez cohérent avec les intuitions qui avaient été énoncées dès 1994. Mais il aura fallu 50 ans pour arriver à ce résultat. ■

<sup>5</sup> Cf. : « Un jeu à trois », O. Piron, *Études foncières*, n° 61, décembre 1993 sur les processus d'aménagement dans lesquels le propriétaire foncier initial assure le plus long-temps possible le portage foncier.

<sup>6</sup> Société publique locale d'aménagement.

<sup>7</sup> Boulogne-Billancourt, Meudon, Sèvres et Issy-les-Moulineaux.