

# Ile Seguin - Rives de Seine Boulogne-Billancourt (92)

## ~ Fiche d'identité du projet ~

**Lieu :**

Boulogne-Billancourt, Hauts-de-Seine

**Taille de la ville / commune :**

117 126 habitants (en 2012)

**Taille du territoire de référence :**

Communauté d'agglomération Grand Paris Seine Ouest,  
310 498 habitants (en 2012)

**Échelle du projet et type de projet :**

Le projet s'inscrit dans une politique de reconquête de la friche urbaine laissée par Renault. Il doit permettre, à terme, d'offrir un cadre de vie et des espaces publics de qualité en bord de Seine. Il comprend également la requalification d'un quartier des années 70 qui était jusqu'alors, refermé sur lui-même. La mixité sociale et fonctionnelle sera au cœur du projet afin de proposer un quartier vivant et durable.

**Surface de l'opération :**

74 ha

**Mode opératoire :**

Procédure ZAC  
(à maîtrise foncière partielle)



Figure 1 : Le pavillon sur l'Île Seguin - MAN Architectures



Figure 2 : Vue Aérienne, source SAEM Val de Seine Aménagement

### Principaux Acteurs

**Maîtrise d'ouvrage :**

Société Anonyme d'économie Mixte (SAEM) Val de Seine Aménagement

**Maîtrise d'ouvrage déléguée :**

Ville de Boulogne-Billancourt

**Equipes de maîtrise d'oeuvre :**

Agence d'architecture et d'urbanisme Patrick Chavannes (pour Trapèze) ; Agence Christian Devillers associés, Atelier du Pont et groupe Artelia (pour Pont de Sèvres) ; François Grether puis Ateliers Jean Nouvel et Michel Desvigne (pour Île Seguin)



Figure 3 : Le parc, source SAEM Val de Seine Aménagement

## Sommaire

<b>Fiche d'identité du projet</b>	<b>1</b>
Plan masse du projet .....	3
Description du projet.....	4
Programmation .....	4
Déroulé de l'opération.....	6
Projet Urbain .....	7
<b>Les acteurs du projet</b>	<b>8</b>
Initiateurs et choix du montage .....	9
Les relations contractuelles .....	9
Les acteurs et partenaires .....	10
Quelques acteurs techniques en ingenierie.....	12
<b>Outils et Montage opérationnel</b>	<b>11</b>
Montage foncier et opérationnel .....	11
Les Macro-lots du Trapèze .....	12
<b>Économie du projet</b>	<b>14</b>
Les principaux ratios issus de l'analyse.....	15
<b>Enseignements</b>	<b>16</b>
Ce qui a marché.....	16
Ce qui n'a pas marché.....	16
Les pistes d'améliorations.....	16
<b>Contacts clés et sources</b>	<b>17</b>

## Plan masse

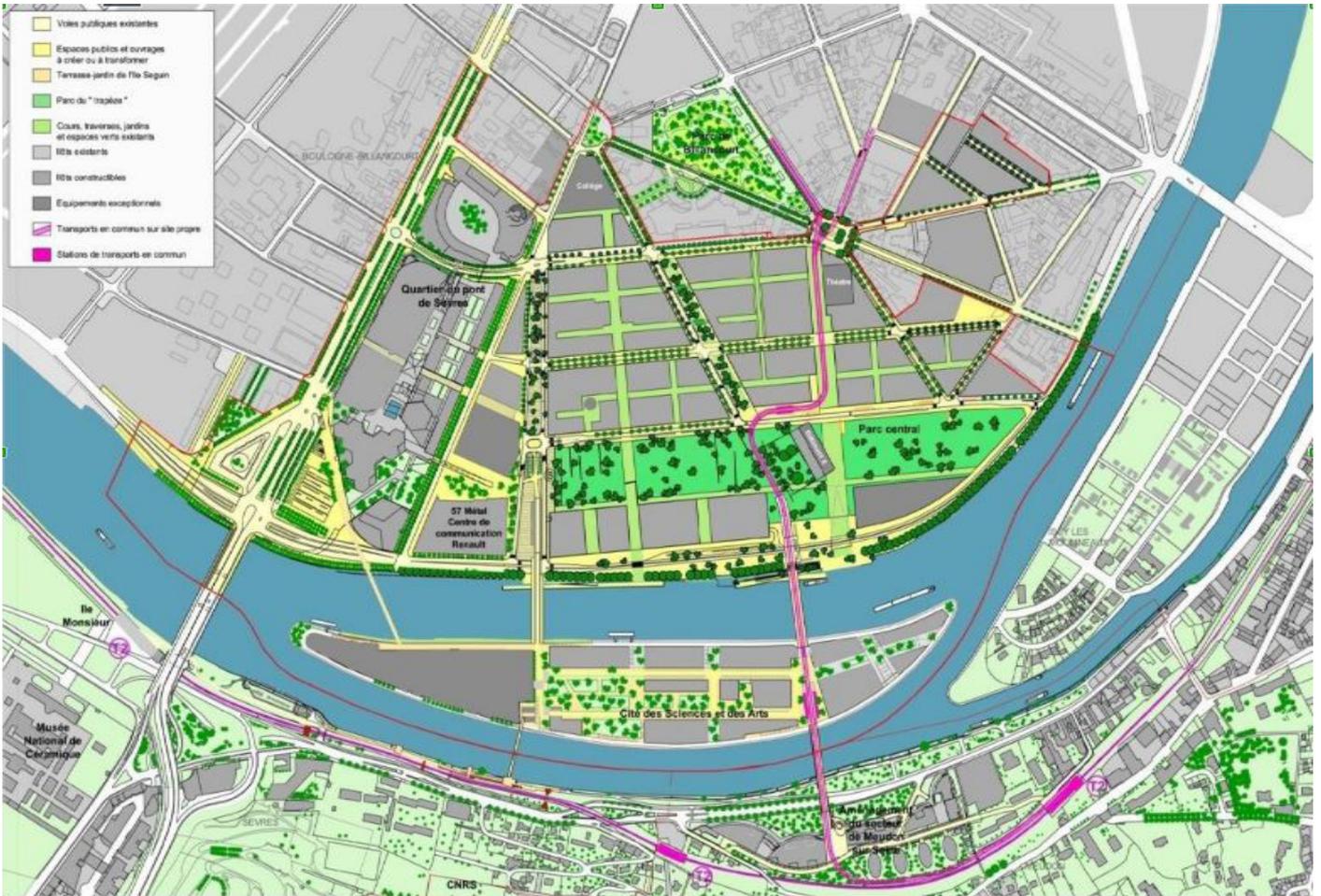


Figure 3 : Plan de masse (2002)



Figure 4 : Zac Seguin-Rives. État en 2010 : une trame verte structure les îlots bâtis, source Agence d'architecture et d'urbanisme Patrick Chavannes

## Description du projet

Le projet s'inscrit dans une politique de restructuration urbaine de la friche laissée par les anciennes usines Renault à Boulogne-Billancourt, engagée depuis 2000. Il doit permettre, à terme, d'offrir un cadre de vie et des espaces publics de qualité en bord de Seine avec la création d'un nouveau quartier mixte sur le thème de la ville-parc. Il englobe également la requalification d'un quartier sur dalle très enclavé, construit dans les années 70 sur d'anciens terrains Renault lui aussi, et comprenant un grand nombre de logements sociaux, notamment par l'ouverture de celui-ci à son environnement urbain. La

mixité sociale et fonctionnelle, ainsi que la qualité urbaine, architecturale, paysagère et environnementale est au cœur du projet afin de proposer un quartier fonctionnel et durable.

La ZAC Seguin-Rives de Seine est située dans le «Quartier 3» de Boulogne-Billancourt, deuxième ville d'Île-de-France après Paris et pivot du pôle économique du Sud-Ouest de la capitale.

## Programmation

Le projet prévoit d'accueillir, à terme, 13 000 habitants nouveaux pour 5 000 habitants déjà présents aujourd'hui (non compris les 5 000 habitants du quartier du Pont de Sèvres présents avant le début de l'opération).

Le programme global prévoit l'aménagement de 930 000 m<sup>2</sup> SP.

L'opération se divise en trois secteurs d'aménagement aux enjeux différents :

- **Le Trapèze** (37,5 hectares) : ce secteur mixte (logements, dont 1/3 en superficie de logements sociaux, équipements publics, bureaux, commerces, espaces verts, etc.) est aménagé en deux phases; la partie ouest, aujourd'hui livrée, et la partie est, largement engagée et dont l'achèvement est prévu en 2018.

- **L'île Seguin** (11,5 ha) : conçue pour devenir un pôle international d'innovation, dédié à la culture et à l'économie créative ; ouverte au public depuis 2010, elle a accueilli de nombreuses installations de préfiguration culturelle. Les travaux d'aménagement de la Cité musicale départementale sont largement engagés aujourd'hui. Ils seront livrés fin 2016.
- **Le quartier du Pont de Sèvres** (10 ha) : construit dans les années 70, pour contribuer à son désenclavement et sa requalification urbaine et patrimoniale. Une convention avec l'ANRU a été signée en juillet 2008. Le cadre de vie y est déjà transformé par de nouveaux équipements et espaces publics de qualité (le Mail des Provinces, la Montée, etc.) ainsi que par la réhabilitation du parc de logements sociaux (65 % des logements de ce quartier).

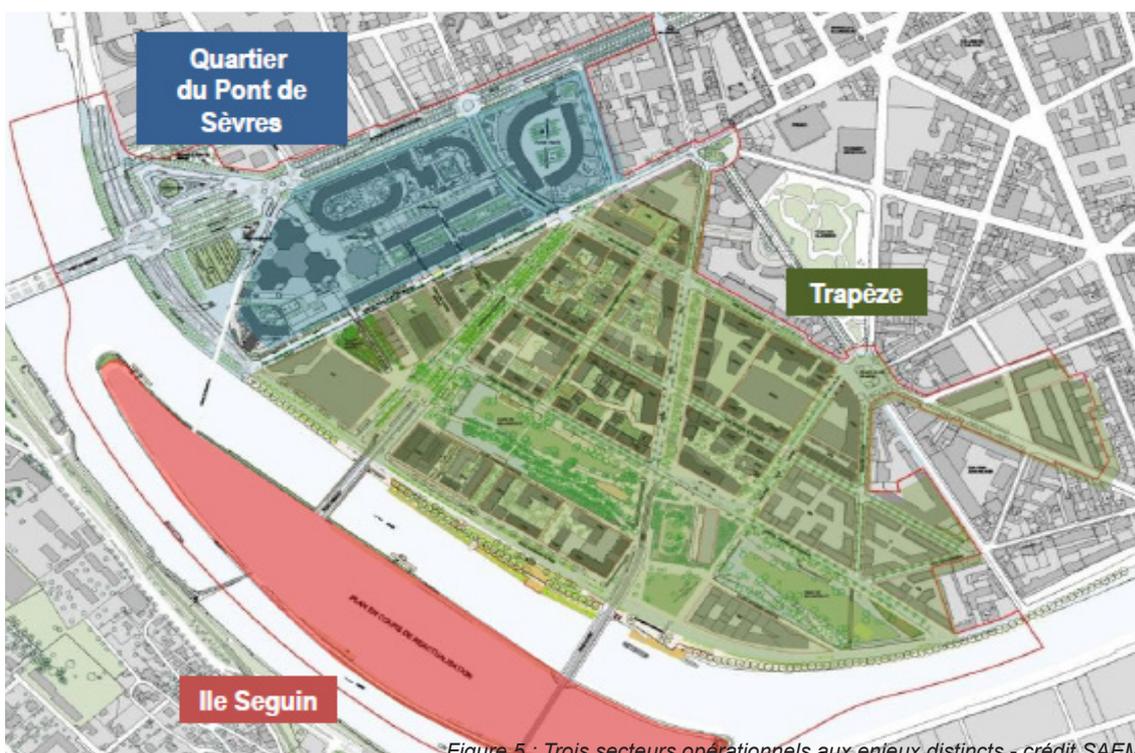


Figure 5 : Trois secteurs opérationnels aux enjeux distincts - crédit SAEM

## Programme de logements

→ Sur le Trapèze et les îlots épars, 352 300 m<sup>2</sup> SHON sont alloués à la construction de logements (moins de 4 800 logements environ) dont :

- 219 200 m<sup>2</sup> SHON pour les logements libres
- 104 100 m<sup>2</sup> SHON pour les logements sociaux, soit 1980 logements
- 12 000 m<sup>2</sup> SHON pour les résidences libres
- 17 000 m<sup>2</sup> SHON pour les résidences sociales

Les ratios :

- 63 % de logement libres
- 29 % de logements sociaux
- 3 % de résidences libres
- 5 % de résidences sociales

→ Sur l'île Seguin, un programme d'hébergement non résidentiel de 42 000m<sup>2</sup> se déploiera en synergie avec le programme économique et culturel : résidences pour artistes et étudiants, hôtels, résidence hôtelière...

Objectifs de densité :

- densité brute logement : 116 logements/ha
- densité logement hors surface non bâtie publique : 229 logements/ha

## Programme économique

→ 343 100 m<sup>2</sup> SHON dédiés aux bureaux et activités  
 → 32 000 m<sup>2</sup> SHON alloués aux commerces et services création de commerces et espaces de restauration en rez-de-chaussée des immeubles de bureau et particulièrement sur les grands axes structurants création d'un nouveau mail commercial reliant le nouveau quartier au quartier du Pont de Sèvres et traversant ce dernier

Le projet programme 19 000 emplois dont 8 000 déjà existants à l'heure actuelle.

## Programme des équipements et espaces publics

Un programme découpé en 3 secteurs bien définis :

- secteur du Trapèze (couplé avec Pont de Sèvres, ce secteur représente 57,7 % des dépenses totales d'aménagement) : création d'un vaste parc central (7ha) qui structure le quartier sur la rive de Billancourt ; ouverture sur l'île Seguin de l'axe urbain majeur de la rive de Billancourt par un nouveau pont ; réseau de traverses réservées aux piétons et circulations douces.
- secteur du Pont de Sèvres : une passerelle a été réalisée ainsi que l'ouverture d'une large entrée dans le quartier (la « Rue ») pour assurer la liaison avec le secteur du Trapèze ; construction du mail commercial ; restructuration des espaces publics extérieurs (sols, éclairage public, plantations, ...) et du parking ; réhabilitation des logements sociaux par Paris Habitat ; équipements publics (Espace forum).
- secteur de l'île Seguin (42,3 % des dépenses d'aménagement) : deux équipements culturels majeurs (Cité de la Musique du Conseil Général des Hauts-de-Seine pour 36 000 m<sup>2</sup> et R4, cité de l'art contemporain, pour 22 000 m<sup>2</sup> environ accompagné d'un hôtel offrant des espaces pédagogiques (9 à 12 000 m<sup>2</sup>) ; grand jardin en cœur d'île ; réaménagement des berges basses au contact de la Seine ; petits jardins installés pour contraster avec les masses bâties ; ouvrages de franchissement entre l'île et les rives opposées.

Équipements d'agglomération : lycée, équipements sociaux d'accueil médicalisé

Équipements de la ville : trois groupes scolaires avec gymnase, 4 crèches, jardin d'enfants adapté, équipements sportifs

14 ha d'espaces verts programmés et 19 ha d'espaces publics (hors espaces végétalisés).

	ILE SEGUIN	TRAPEZE ET ILOT EPARS (AA, M, V et Y)	TOTAL TERRAINS RENAULT	QUARTIER DU PONT DE SEVRES	TOTAL ZAC
LOGEMENTS, FOYERS, RESIDENCES (1)	42 000	352 300	394 300	.	394 300
BUREAUX	112 000	223 100	335 100	8 000	343 100
ACTIVITES, COMMERCES, EQUIPEMENTS COLLECTIFS <i>dont équipements publics de la ZAC</i>	101 000	86 600 33 400	187 600 33 400	5 000	192 600 33 400
ENSEMBLE	255 000	662 000	917 000	13 000	930 000

## Déroulé de l'opération

### Historique du projet et planning prévisionnel

- |           |   |      |  |
|-----------|---|------|--|
| 1989      | Annnonce par Renault de la fermeture future du site de Billancourt  |      |  |
| 1992      | Fin de l'activité de production automobile sur le site  |      |  |
| 1999      | Lancement par Renault de la commercialisation des charges foncières   |      |  |
| 2000      | Désignation d'un AMO urbain (G3A, présidé par Jean-Louis Subileau)  |      |  |
| 2001      | Signature de la promesse de vente entre Renault et DBS  | 2010 | Trapèze ouest : ouverture du premier secteur du parc de Billancourt (3 hectares)<br>Trapèze ouest : ouverture de l'école Robert-Doisneau, première école du nouveau quartier   |
| 2001-2002 | Etudes urbaines du Trapèze et du Quartier du Pont de Sèvres   | 2011 | Trapèze ouest : livraison de la Tour Horizons conçue par les Ateliers Jean Nouvel<br>Quartier du Pont de Sèvres : livraison des premiers espaces publics<br>Île Seguin : signature d'une promesse de vente avec Natural Le Coultre pour la réalisation de R4, pôle d'arts plastiques et visuels de la pointe amont de l'île.<br>Île Seguin : lancement d'un PPP (Partenariat Public Privé) pour la réalisation du pôle musical de l'île Seguin par le Conseil général des Hauts-de-Seine |
| 2002      | Adoption du plan de référence   |      |  |
| 2003      | Protocole foncier et financier Renault/Ville<br>Création de la ZAC Seguin-Rives de Seine<br>Création de la SAEM Val de Seine Aménagement  |      |  |
| 2004      | Approbation PLU<br>Approbation dossier réalisation ZAC<br>Signature de la Convention Publique d'Aménagement<br>Première convention opérationnelle SAEM/ Renault/DBS et lancement du premier concours de macro-lots  | 2012 | Trapèze est : lancement des premiers chantiers<br>Ouverture de la Rue et de la première tranche du Mail dans le quartier du Pont de Sèvres<br>Trapèze ouest : ouverture de la Médiathèque et du Centre National du Jeu<br>Île Seguin : ouverture du Pavillon d'information<br>Les Boulonnais sont appelés à choisir leur projet d'aménagement pour l'île. La « votation » organisée en décembre désigne le projet n°2 (255 000 m <sup>2</sup> ).   |
| 2005      | Signature de la deuxième convention tripartite SAEM//DBS /Renault   | 2013 | Achèvement du Trapèze ouest 350 000 m <sup>2</sup> livrés, soit environ 5 500 emplois, 2 200 logements, 7 équipements publics (dont 2 parkings de 600 places) et la partie ouest du parc de Billancourt.   |
| 2006      | Trapèze ouest : pose de la première pierre du secteur   | 2014 | Premières livraisons sur le Trapèze est<br>Début du chantier de la Cité Musicale sur l'île Seguin  |
| 2008      | Trapèze ouest : premier immeuble livré<br>Quartier du Pont de Sèvres : signature de la convention ANRU  | 2018 | L'aménagement du Trapèze est achevé  |
| 2009      | Signature de la troisième convention tripartite SAEM/DBS/Renault (Trapèze est)<br>Inauguration du pont Renault entre le Trapèze et l'île Seguin<br>Île Seguin : Jean Nouvel remporte la nouvelle consultation d'urbanistes pour le projet de l'île Seguin | 2020 | Ouverture de la station de métro du Grand Paris au Pont de Sèvres  |
| 2010      | Île Seguin : ouverture au public du jardin de l'île (2 ha)  |      |  |



Figure 6 : La façade du restaurant les grandes Tables de l'île Seguin - Crédit Bommart



Figure 7 : Vue aérienne de l'immeuble Anthos - © Guignard

## Projet Urbain

Dès l'origine, Île Seguin-Rives de Seine a été conçue pour atteindre une qualité urbaine et architecturale de haut niveau. 29 consultations ont été organisées conjointement par la ville de Boulogne-Billancourt, la SAEM Val de Seine Aménagement et le groupement de promoteurs DBS, propriétaires des emprises constructibles, pour sélectionner les meilleurs projets.

Le projet d'aménagement proposé d'abord par François Grether puis par les Ateliers Jean Nouvel pour l'île Seguin, l'agence d'architecture et d'urbanisme Patrick Chavannes et l'agence Laverne pour le Trapèze ainsi que Christian Devillers pour le Pont de Sèvres s'est développé en cohérence avec les 3 secteurs opérationnels de la ZAC ayant chacun leur logique.

L'équipe constituée de l'architecte-urbaniste Patrick Chavannes (AAUPC), mandataire, associé à l'architecte Jacques Ferrier, au paysagiste Thierry Laverne, au bureau d'aménagement OGI ainsi qu'au bureau de déplacement Sato & Associés, a gagné le concours pour l'élaboration du plan de référence sur le secteur du Trapèze (« Rives de Seine ») sur le concept de « ville-parc ». Ce projet lauréat posait déjà les grands invariants urbains, architecturaux et paysagers, la philosophie générale du projet, la constructibilité, la silhouette, l'identité du nouveau quartier, ainsi que les grands principes d'aménagement.

Il précisait notamment :

- La place prépondérante de la nature en ville.
- Un plan de composition urbaine détaillé.
- Le traitement des marges et des abords de ce secteur.
- Les principes de morphologie urbaine, les grands axes structurant les îlots à bâtir.
- Les principes de composition interne des îlots.
- Les profils, gabarits, volumétries et typologies d'immeubles diversifiées (en périphérie et en cœur d'îlot), le traitement des couronnements.



Figure 8 : Vue sur le Cours de l'île Seguin  
source Agence Patrick Chavannes

### ZAC Seguin-Rives de Seine : une grande variété d'architectes pour la réalisation des constructions

Afin de réaliser cette opération d'aménagement, un grand nombre de cabinets d'architecture a été consulté. La diversité de leur origines et de leurs visions se retrouve aujourd'hui dans la variété des bâtiments de la ZAC.

### Des espaces publics généreux, une réelle qualité paysagère

Des espaces publics largement dimensionnés, une forte présence du végétal : tel est le choix fondamental autour duquel s'articule la conception urbaine d'Île Seguin – Rives de Seine. La moitié des surfaces libérées par Renault est dédiée aux espaces publics.

Le quartier intègre également des espaces verts très variés :

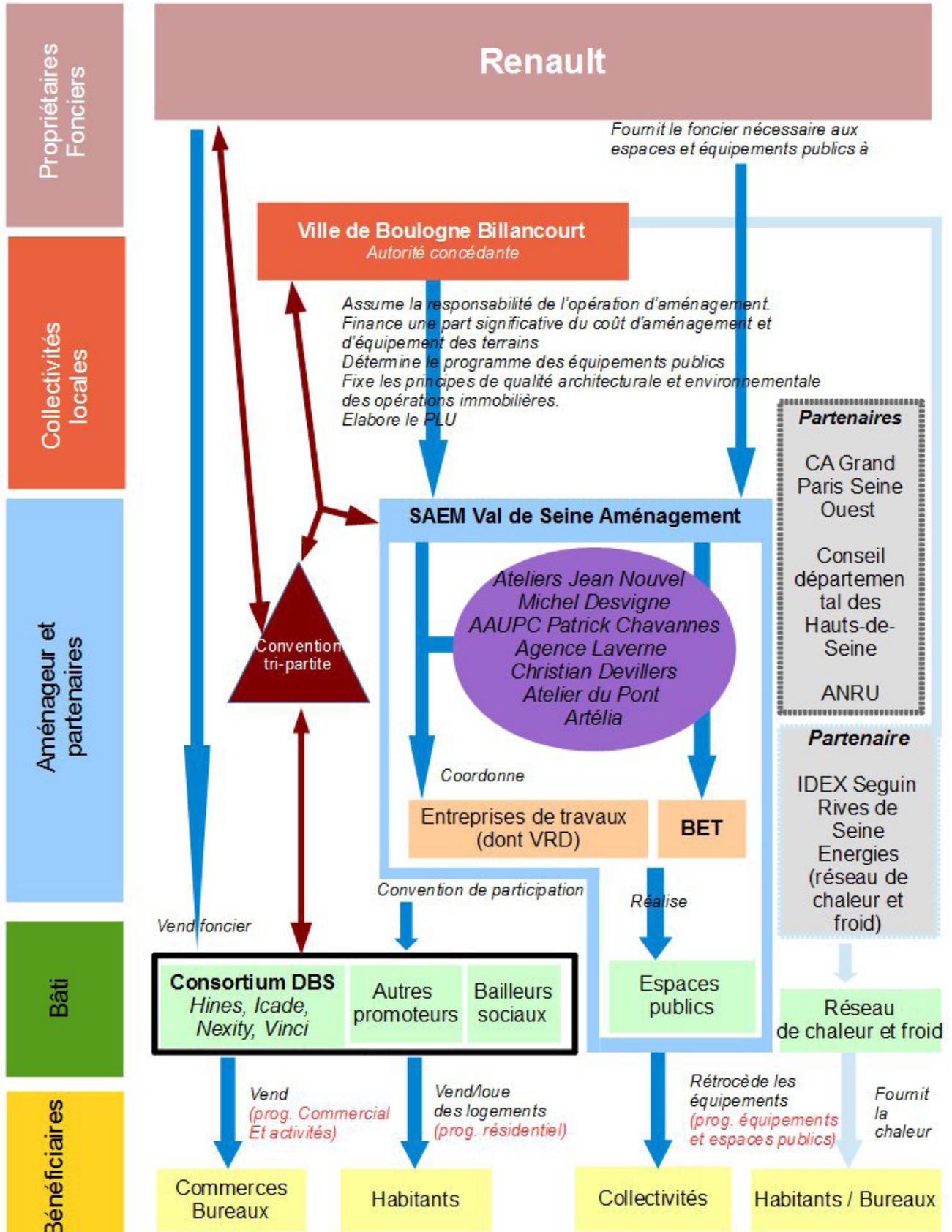
- un parc de 7 ha, le parc de Billancourt, véritable poumon vert du quartier,
- le Jardin de l'île Seguin (2 ha)
- des traverses vertes dédiées aux piétons,
- des rues circulées accompagnées de véritables promenades piétonnes plantées,
- des jardins intérieurs plantés en cœur d'îlot,
- les berges de la Seine élargies et plantées.

### Une action pour le développement durable reconnue en 2011 par le prix EcoQuartier et 2013 par le Label EcoQuartier

La Ville de Boulogne-Billancourt et la SAEM Val de Seine Aménagement ont la volonté de créer un quartier qui assure le bien-être de tous en participant à la protection de l'environnement. Depuis l'origine de ce projet, les enjeux climatiques, environnementaux et sociaux ont été au cœur de la méthode de programmation et de réalisation mise en œuvre avec un accent mis sur la gestion des eaux pluviales et le risque inondation.

Île Seguin-Rives de Seine a été primée en novembre 2011 dans le cadre du concours lancé par le Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement : l'opération est lauréate du palmarès EcoQuartier, dans la catégorie « performances écologiques et innovation ». Le projet a ensuite été l'un des 13 premiers en France à recevoir le label EcoQuartier créé par le Ministère en septembre 2013.

~ Les acteurs du projet ~



## Initiateurs et choix du montage

Le site des usines Renault est un site exceptionnel, très bien desservi et qui représente 1/10e du territoire communal. Lorsque Renault annonce l'abandon de sa production à Boulogne-Billancourt, une opération d'intérêt national est envisagée, avec l'objectif d'en faire une opération phare, tout en prenant en compte la géographie, l'environnement, et les circulations douces. Les collectivités s'opposent rapidement à la présence de l'Etat dans ce projet et en reprennent rapidement la responsabilité. Un syndicat mixte est alors constitué. Il regroupe les communes de Boulogne-Billancourt et Meudon, sur les territoires desquelles se trouvait l'emprise Renault, mais aussi Issy-les-Moulineaux et Sèvres. Le Conseil général des Hauts-de-Seine et la Région Île-de-France sont associés au projet. La Ville, notamment à partir de 1995, ne souhaite pas s'impliquer dans le portage foncier de l'opération et hésite à exprimer ses volontés pour le développement de celle-ci. Les relations entre celle-ci et Renault ont ainsi connu quelques tensions à cette époque.

Le foncier appartenait entièrement à Renault (propriétaire unique). Ce dernier, souhaitant accélérer le processus de vente après la fin de la crise des années 90, a pris l'initiative de lancer en 1999 une consultation auprès de promoteurs pour la cession des terrains du Trapèze et a choisi le consortium DBS (Nexity, Vinci, Icade et Hines). DBS et Renault ont donc signé en 2001 une promesse de vente pour des droits à bâtir dans un contexte juridique inhabituel puisque le droit des sols à ce moment n'autorisait que des activités industrielles sur le site. Le Préfet de Région avait juste recommandé, pour l'ensemble des terrains appartenant à Renault dans le

secteur du Val de Seine, une enveloppe de programme limitée à 1,2 millions de m<sup>2</sup> SHON, avec une répartition entre logements et bureaux et activités, ainsi que l'imposition d'une véritable mixité sociale et urbaine (dont 33% de logements sociaux sur le total de logements à construire). La cession des terrains, prévue entre Renault et DBS, devait se réaliser selon un calendrier défini, une clause d'indexation, indépendante de l'évolution des marchés fonciers, réactualisait le prix de vente convenu.

Initialement, aucune ZAC n'était prévue, la ville ne souhaitant pas en effet s'impliquer dans la maîtrise foncière de l'opération. La signature des accords Renault/DBS a montré que la maîtrise foncière était de fait acquise par le consortium DBS. La ville a alors décidé plus sereinement de définir son projet urbain et a alors lancé, avec le syndicat mixte, une consultation d'urbanisme pour dessiner les grandes lignes du plan d'aménagement, dont le lauréat fut G3A, afin de définir les grandes orientations du devenir de ce quartier.

Ce quartier, avec notamment la question du devenir de l'île Seguin, représentait un enjeu fort pour la Ville, qui ne disposait plus de terrains pour se développer. Un plan directeur, issu des études urbaines menées à partir de 2001, a permis de définir le plan de référence qui a été approuvé par le conseil municipal du 6 juin 2002. Il a permis de déterminer le schéma directeur qui a servi de base à l'élaboration du PLU de Boulogne-Billancourt et s'est poursuivi par la création de la ZAC Seguin-Rives de Seine en même temps que la mise en place de la SAEM Val de Seine Aménagement dès juillet 2003 puis la signature de la convention publique d'aménagement en 2004.

## Les relations contractuelles



Figure 10 : L'immeuble Fenêtre sur parc - © Abbadie

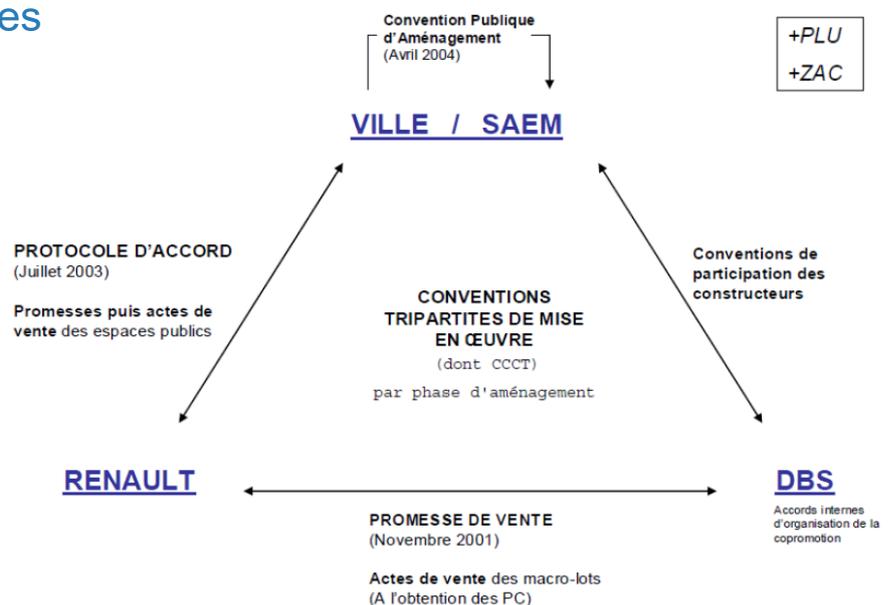


Figure 11 : Schéma montage financier et opérationnel, source SAEM Aménagement

## Les acteurs et partenaires

### • Ville de Boulogne-Billancourt

La municipalité assume la responsabilité de l'opération d'aménagement. Elle finance une part significative du coût d'aménagement et d'équipement des terrains et mobilise le concours des autres collectivités, en particulier celui du Conseil Général des Hauts-de-Seine, qui a accepté d'apporter une contribution importante à sa réalisation. Elle détermine le programme des équipements publics et fixe les principes de qualité architecturale et environnementale des opérations immobilières.

### • Société Anonyme d'économie Mixte (SAEM) Val de Seine Aménagement

La Ville a confié la réalisation de l'opération Seguin Rives de Seine à la SAEM Val de Seine Aménagement (transformée en SPLA en 2015) par le biais d'une convention publique d'aménagement.

La SPL assure les missions suivantes :

- pilotage stratégique et suivi général de l'opération en liaison avec la Ville.
- actions foncières et commerciales
- maîtrise d'ouvrage et de conduite de travaux d'aménagement et d'équipement
- gestion financière et comptable de l'opération
- communication et animation, suivi des actions de concertation attachées à l'opération.

Elle est responsable du suivi dans le temps de la qualité architecturale et environnementale des opérations immobilières.

Des outils de pilotage originaux ont été conçus par la SAEM pour gérer ce projet de la gestation des opérations à leur réalisation : plusieurs cahiers des charges très précis doivent être respectés par les promoteurs. Ils ont valeur juridique, étant annexés à la signature de l'acte authentique de cession des terrains Renault au consortium DBS :

- Charte des objectifs de développement durable faisant office de référent général.
- Cahier des prescriptions techniques et environnementales (CPTÉ). Ce cahier des charges définit et précise l'ensemble des exigences environnementales que chaque promoteur, architecte ou paysagiste doit prendre en compte (performances énergétiques exigées pour les logements ou pour les bureaux, choix des matériaux, récupération et gestion des eaux pluviales, acoustique, ensoleillement, etc).
- Cahier des charges des prescriptions architecturales urbaines et paysagères (CPAUP) qui précise les exigences qualitatives de la ZAC.
- Cahier des prescriptions de produits immobiliers (CPPI, bureaux et logements).
- COC : cahier des charges d'organisation des chantiers propres à l'intention des entreprises. Un contrôle est assuré régulièrement par un prestataire externe.
- Charte acoustique.

### • Matrise d'oeuvre urbaine

Agence d'architecture et d'urbanisme Patrick Chavannes (pour Trapèze) ; Agence Christian Devillers associés et groupe Artelia (pour Pont de Sèvres) ; François Grether puis Ateliers Jean Nouvel (AJN) et Michel Desvigne (pour Île Seguin)

Un bureau d'études environnement a été désigné sur chaque macro-lot privé (13 macrolots attribués à ce jour sur le secteur du Trapèze. Exemple : Alto Ingénierie, Solener, etc.)

Sur le secteur de l'île Seguin, les AJN sont accompagnés par le bureau d'études environnemental ELIOTH.

### • Société Développement Boulogne Seguin (DBS)

Ce consortium de 4 promoteurs (Hines, Nexity, Vinci Immobilier et Icade Capri) a été constitué spécifiquement pour acquérir directement auprès de Renault les terrains constructibles du secteur du Trapèze (un des 3 secteurs opérationnels de la ZAC).

Intégrés au montage dès la création de la ZAC, ces constructeurs se sont engagés à respecter les exigences environnementales formulées dans le cahier de prescriptions techniques et environnementales annexé à chaque cahier de charges de cessions de terrains.

Dans des cas particuliers, d'autres promoteurs peuvent être amenés à intervenir (SODEARIF, NACARAT, Bowfonds Marignan, Kaufman & Broad et consultations à venir).

### • Conseil départemental des Hauts de Seine

Le Conseil départemental participe au financement des équipements de la ZAC et intervient dans le pilotage stratégique du projet de rénovation urbaine du quartier du Pont de Sèvres. Il est également maître d'ouvrage de l'équipement musical sur la pointe aval de l'île Seguin .

### • Groupe Renault

Renault reste partie prenante du montage des projets et des opérations d'aménagement. Le groupe automobile a assumé financièrement dans les frais liés aux démolitions et à la dépollution des terrains, en fonction des objectifs des arrêtés préfectoraux.

Pour l'entreprise, la valorisation du foncier demeure un des enjeux principaux, ainsi que la qualité du projet qui restera longtemps attaché au nom de Renault.

D'autres acteurs publics sont associés aux opérations : le Conseil régional d'Île-de-France, l'État, avec notamment la Direction départementale de l'Équipement, le Syndicat des Transports d'Île-de-France, le Port autonome de Paris, Voies navigables de France, les bailleurs sociaux, dont Paris Habitat (propriétaire des logements sociaux du quartier du Pont de Sèvres), la Société du Grand Paris, etc.

## ~ Outils et Montage opérationnel ~

### Montage foncier et opérationnel

En 2003, la Ville de Boulogne-Billancourt et Renault ont conclu un protocole d'accord fixant les modalités de l'aménagement des terrains des anciennes usines :

- Renault s'y engage à céder, à l'euro symbolique, à la Ville les emprises publiques du Trapèze (les voies publiques, parcs et équipements publics de proximité, repérés en bleu dans le plan ci-dessous), tandis que les constructeurs pourront acquérir directement auprès de Renault les emprises constructibles situées sur le Trapèze et l'îlot épars AA, les autres îlots épars (îlots V, M et Y) étant hors champ de DBS. Renault cède les terrains après réalisation des travaux de démolition et de dépollution.

- Renault s'engage également à céder à la Ville les terrains de l'île Seguin, après réalisation des travaux de démolition et de dépollution, pour 33 M€ (ce prix ne comprenait pas à ce moment la cession de la pointe aval et a été ensuite modifié lorsque celle-ci a été acquise par la SAEM). Une stipulation du protocole, abandonnée depuis, prévoyait cependant que serait reversé à Renault un complément, correspondant à 50 % du surplus constaté, si les recettes prévisionnelles se révélaient supérieures aux recettes prévues au bilan prévisionnel initial. Par ailleurs, DBS dispose d'un droit d'option lors de la vente de charges foncières « commerciales » de l'île.

- La ville s'engage à réaliser les aménagements et les équipements publics. Le programme est arrêté ainsi que les objectifs urbains, paysagers et environnementaux. Le protocole définit également le financement de l'opération et notamment le montant de la participation qui sera demandée aux promoteurs n'achetant pas leurs terrains à l'aménageur. Le protocole définit aussi le montant global de la participation de la Ville.

Sur le Trapèze, l'aménageur ne cédant pas directement la plus grande partie des charges foncières aux constructeurs, deux moyens de développement et de contrôle ont été activés dans la phase opérationnelle :

- **Intégration des grandes orientations du projet urbain dans le PLU.**

- Définition de **protocoles de travail tripartites** reposant sur la négociation entre le vendeur (Renault), la Ville et sa SAEM et le consortium de promoteurs DBS pour fixer les conditions opérationnelles de réalisation de l'opération. Ces protocoles, appelés « Convention de mise en œuvre » ont été signés par tranche opérationnelle de la ZAC au fur et à mesure de son développement. Ils définissent les programmes de chacun des « macro lots » (un « macro lot » correspond en fait à un îlot privé de l'opération dont l'emprise est directement cédée par Renault aux promoteurs), les contraintes techniques et qualitatives (urbaines, architecturales, paysagères et environnementales) de chaque îlot ainsi que les conditions financières.

Ces conventions règlent également le processus de réalisation des équipements publics, situés dans les macro lots acquis par les promoteurs auprès de Renault (la SAEM récupère le foncier destiné à l'équipement, dans le cas d'un équipement isolé sur sa parcelle, ou s'engage à racheter les murs de l'équipement dans le cas d'un petit équipement intégré à un immeuble à vocation mixte). Cet ensemble de règles et objectifs a en fait constitué un véritable cahier des charges de cessions de terrain qui a ensuite été annexé à l'acte de vente par Renault à DBS.

#### MONTAGE FONCIER ET OPERATIONNEL

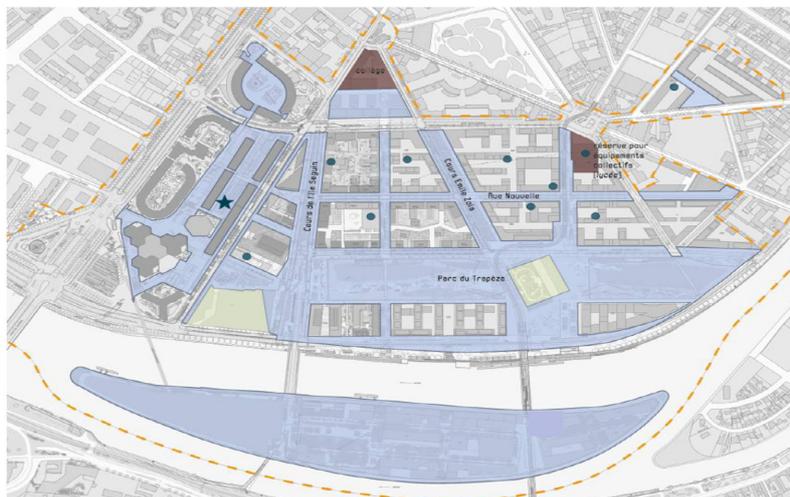


Figure 12 : Zac Seguin- Rives de seine - source SAEM Val de Seine Aménagement

## Les Macro-lots du Trapèze

Le risque d'une architecture urbaine de cette ampleur est de générer une uniformité des bâtiments. L'importance même de la ZAC imposait l'élaboration d'une méthode originale d'élaboration progressive du projet en passant de l'échelle générale de l'opération (930 000 m<sup>2</sup>) pour « descendre » ensuite à l'échelle du macro lot (soit 30000 à 50 000 m<sup>2</sup> de SHON), puis à l'échelle de chaque bâtiment, bureaux ou logement (soit 5 000 et 10 000 m<sup>2</sup> de SHON).

Le secteur du Trapèze est donc découpé en macro-lots, chacun d'entre eux est confié à un architecte coordonnateur sélectionné dans le cadre d'une consultation privée organisée conjointement entre les constructeurs et la Ville et la SAEM. Un cahier des prescriptions architecturales urbaines et paysagères (CPAUP) a été mis en place pour régir les principes d'implantation, de formes urbaines, les fonctionnalités urbaines, la qualité des espaces publics, etc. De plus, pour chaque macro-lot, un cahier des charges particulier précise pour chacun d'eux les objectifs spécifiquement définis. C'est sur cette base que le choix du concepteur du macro lot est effectué. Il y a ainsi la recherche de progression et de continuité dans la conception du projet global au fur et à mesure que les macro lots sont attribués à des architectes. A partir de l'affirmation constante des principes généraux arrêtés pour l'opération, l'opération se décline ainsi depuis les principes généraux du début jusqu'au macro lot et au bâtiment de façon progressive et ordonnée. Ceci a également permis d'améliorer notamment le volet

« qualité environnementale » des projets. En particulier, pour chaque macro-lot, la gestion des espaces libres internes, des équipements assainissement des eaux pluviales et du parking se fait au moyen d'un AFUL (association des copropriétés).

A titre d'exemple, la conception générale de l'opération a développé un rapport innovant entre espaces publics et espaces privés : les espaces publics majeurs (principalement le parc de Billancourt et le jardin de l'Île Seguin, mais aussi les Cours de l'Île Seguin et Emile Zola ainsi que les larges passages piétons) forment un réseau de promenade qui est connecté aux bâtiments et aux espaces privatifs organisés en macro lots. Les concepteurs et le PLU ont souhaité que ceux-ci permettent une perméabilité des espaces par une continuité de circulation piétonne à travers les îlots privés. Cet objectif était clairement indiqué aux concepteurs des macro-lots. C'est toute la démarche de l'aménageur qui vient renforcer le bien-être à l'intérieur de l'opération en permettant aux riverains de faciliter leurs trajets à pied à travers toute l'opération. Le second enjeu a été d'amener les promoteurs à prendre en compte les objectifs de qualité et de développement durable souhaités par la Ville comme les principes de composition urbaine définis par le schéma directeur. Le grand avantage de ce montage est que se constitue ainsi un quartier de qualité homogène et partagée sans pour autant porter l'acquisition des terrains avec les risques associés.

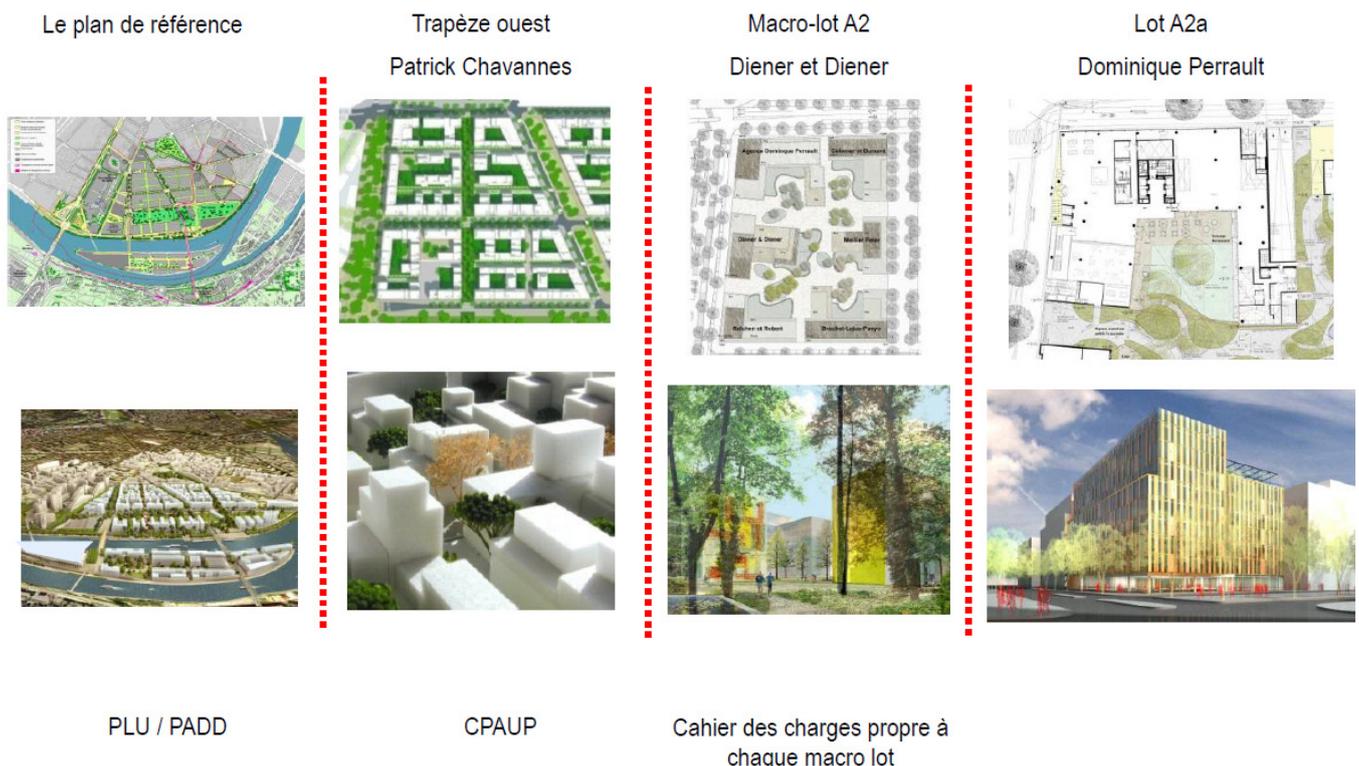


Figure 12 : Macro-lots du Trapèze, source SAEM Val de Seine Val de Seine Aménagement

## Cas de l'îlot V

L'îlot V nord a fait l'objet d'un protocole entre la SAEM et Renault, le 7 juillet 2006. Cet îlot était exclu de la consultation remportée par DBS. La construction d'un collège est prévue dans la partie nord de cet îlot. La SAEM a conclu avec Renault une promesse de vente concernant l'îlot V sud le 22 février 2007, à hauteur de 23 M€ (hors actualisation). La SAEM a ensuite cédé les charges foncières à des promoteurs après une consultation sur le prix et l'esquisse architecturale. Le surplus de charges foncières par rapport à un objectif fixé en commun accord entre Renault et la SAEM a ensuite été partagé à part égales.



Figure 13 : Vue sur les secteurs Pont de Sèvre et Trapèze, source SAEM Val de Seine Aménagement



Figure 14 : L'immeuble Aurélium depuis le coeur d'îlot - © Abbadie

## Quartier du Pont de Sèvres

La SAEM Val de Seine Aménagement réalise des traversées permettant de relier le quartier existant au reste de la Ville, restructure le parc de stationnement, crée un mail commercial, réalise un équipement public, réaménage les espaces collectifs existants et les transforme et espaces publics. La rénovation urbaine du quartier bénéficie d'une convention ANRU.



Figure 15 : Vue aérienne île Seguin, source SAEM Val de Seine Val de Seine Aménagement

## ~ L'économie du projet ~

RECETTES	ILE SEGUIN	TRAPEZE ET QPS	TOTAL
CHARGES FONCIERES	337 188	62 112	399 300
CESSIONS COMMERCES QPS		23 503	23 503
PARTICIPATIONS CONSTRUCTEURS		181 992	181 992
AUTRES RECETTES dont CODIC	957	30 632	31 589
PARTICIPATION VILLE	39 529	106 147	145 676
AUTRES PARTICIPATIONS PUBLIQUES	1 352	41 750	43 102
AUTRES PRODUITS		1 750	1 750
<b>TOTAL RECETTES</b>	<b>379 026</b>	<b>447 886</b>	<b>826 912</b>

DEPENSES	ILE SEGUIN	TRAPEZE ET QPS	TOTAL
FONCIER	56 341	76 638	132 979
ETUDES GENERALES	12 125	6 812	18 937
TRAVAUX ET HONORAIRES TECHNIQUES	234 052	305 503	539 555
REMUNERATION SAEM	37 597	30 916	68 513
AURES CHARGES DE GESTION	16 721	19 562	36 283
FRAIS FINANCIERS	22 190	8 455	30 645
<b>TOTAL DEPENSES</b>	<b>379 026</b>	<b>447 886</b>	<b>826 912</b>

L'aménagement des terrains Renault suit un schéma original qui tend à se développer : celui de la ZAC à maîtrise foncière partielle. Ainsi, les participations des constructeurs aux dépenses d'équipements publics représentent une part importante des recettes.

La participation constructeur correspond au prix de revient du coût de l'aménagement strictement nécessaire aux « résidents » de la ZAC divisé par le nombre de m<sup>2</sup> (tout m<sup>2</sup> confondus).

Le bilan de l'opération est donc nécessairement complété par une participation de la Ville (16 % du bilan). Celle-ci correspond aux coûts d'aménagement des ouvrages non nécessaires aux « résidents » de la ZAC ou à la quote part de l'utilisation de ces équipements par des « non résidents de la ZAC ».

La participation Ville est donc une composante structurelle de ce type de montage dans le cas où l'aménagement de l'opération dépasse ses besoins stricts.



Figure 16 : L'immeuble V3A © Abbadie

### Montage fiscal

Les ouvrages sont remis à la Ville. La Ville verse les participations qui transitent toutes comptablement par ses comptes (même si la plupart peut être directement perçue en trésorerie par la SAEM). La Ville verse la TVA à la SAEM sur l'ensemble des participations. La Ville récupère la TVA par le FCTVA. La SAEM récupère ainsi l'intégralité de la TVA sur les dépenses qu'elle effectue.



Figure 17: L'immeuble Rêvéa City vu du cœur d'îlot- © Abbadie

## Les principaux ratios de l'analyse

INFORMATIONS GENERALES			
Surface de l'opération	Surface plancher programme	Coût total de l'opération	
(ha)	en m <sup>2</sup> (SHON)	Millions € HT	Année du bilan
<b>74</b>	<b>930 000</b>	<b>771,85</b>	<b>2012</b>

## Dépenses

FONCIER										
Coût d'acquisition du foncier, droits de mutation inclus, hors dépollution /démolition		Surface foncier acquise	Coûts de dépollution /démolition		Coût total du foncier		Coûts foncier acquis	Part du foncier dans le bilan de l'opération	Surface acquise / surface de l'opération	Surface cessible / surface totale de l'opération
€/m <sup>2</sup>	Année du bilan	ha	€/m <sup>2</sup>	Année du bilan	€	Année du bilan	€/m <sup>2</sup> de SP prévisionnelle	%	%	%
			<b>Pris en charge par Renault</b>		<b>151415000</b>	<b>2012</b>	<b>163 €/m<sup>2</sup></b>	<b>20</b>		<b>Non concerné sauf ilot V et Seguin</b>

AMENAGEMENT	
Coût moyen des travaux d'aménagement	
€ HT / ha	€ HT/m <sup>2</sup> SDP
<b>5 439 527</b>	<b>433</b>

TRAVAUX		
Part des travaux dans le bilan de l'opération		
Millions € HT	Année du bilan	%
<b>402</b>	<b>2012</b>	<b>52</b>

## Recettes

LOGEMENTS							
Prix de sortie des logements libres T3 neuf	Prix unitaire de sortie des logements libres T3 neufs				Revenu des ménages de la commune	Charge foncière par élément de programme (€ HT /m <sup>2</sup> )	
€ TTC / m <sup>2</sup>	€ TTC	Année de vente	Surf. moyenne	Parking	Décile	libre	social
De 5000 à 11000 €/m <sup>2</sup>	<b>À partir de 245 000 €</b> Moyenne : <b>480000 €</b>	<b>2015</b>	<b>À partir de 44 m<sup>2</sup></b> Moyenne : <b>66m<sup>2</sup></b>	<b>oui</b>	<b>À partir du 4ème</b> Moyenne : <b>8° décile</b>	<b>778</b>	<b>288</b>

AUTRES CHARGES FONCIERES		
Tertiaire	Commerces	Equipements
€ HT / m <sup>2</sup> SP	€ HT / m <sup>2</sup> SP	€ HT / m <sup>2</sup> SP
<b>1710 €HT/m<sup>2</sup></b>		<b>161 €/m<sup>2</sup></b>

SUBVENTIONS	
Montant des subventions des collectivités	Part des subventions dans le bilan de l'opération
€ HT / m <sup>2</sup>	%
<b>203</b>	<b>22 %</b>

## ~ Enseignements ~

### Ce qui a marché

La convention tripartite a permis la mixité et a aussi permis de transmettre toute une série de prescriptions architecturales et environnementales (dont la gestion des eaux pluviales compliquée sur le secteur). Dans les faits, ces prescriptions constituent quasiment un CCCT et comme la ville a demandé à Renault de l'annexer à ses ventes à DBS, cela lui donne une portée juridique.

La notion de macro-lots telle qu'elle a été mise en œuvre à Boulogne correspond à une manière de concevoir un ensemble conséquent (ex : îlot A2 42000m<sup>2</sup> entièrement privé) en respectant une continuité depuis l'échelle générale de la ZAC jusqu'à celle du bâtiment. L'aménageur a accompagné les promoteurs privés jusqu'au bout. Chaque bâtiment est ensuite géré de manière indépendante des autres. Seuls le système d'assainissement et l'espace commun des macro lots (parfois un parking) sont nécessairement communs. Une AFUL a été mise en place pour gérer ces équipements communs par macro-lot.



Figure 18 : Le Mail des provinces - © Abbadie

### Les pistes d'améliorations

- Le montage serait à adapter en cas de plusieurs propriétaires.
- La gestion des macro-lots dans la durée est un point à améliorer.
- Une réflexion sur l'évaluation de la participation des constructeurs est à mener, notamment en cas de hausse du marché immobilier (partage de la plus-value).

### Clés de réussite

- Montage faisable avec un seul propriétaire initial du foncier.
- Renault porte le foncier jusqu'au permis (hors acompte à la promesse de vente initiale)
- Partenariat soutenu et efficace entre tous les acteurs. Chacun a fait son métier, dans le sens objectif du terme dans un objectif commun d'efficacité et de qualité partagé. Cela n'aurait pas été aussi rapide ni réussi dans un montage traditionnel.



Figure 19 : La silhouette future de l'île Seguin © AJN

### Ce qui n'a pas marché

Les macro-lots sont gérés par une AFUL, regroupant les copropriétés d'un macro lot, des équipements communs à ce macro lot : espace libre interne du macro lot, équipements d'assainissement des eaux pluviales (notamment citernes), parking le cas échéant. Dans les faits, les AFUL sont difficiles à gérer et il est difficile de leur faire respecter les objectifs initiaux, notamment en termes d'entretien des équipements communs d'assainissement et de maintien de l'ouverture des passages à travers les macro lots.

La hausse du marché ne profite qu'aux promoteurs, malgré une indexation du prix du foncier et de la participation (hors îlot V commercialisé « traditionnellement » et qui a été plus « rentable »). Ce type de montage ne résout donc pas la question de la captation de la valeur.

## ~ Contacts clés et sources ~

### Contacts

Nom	Structure	Adresse mail	Téléphone
André MOINE	Ancien DGD – SAEM Val de Seine Aménagement	andre_moine@hotmail.fr	

### Sources

Présentation faite lors de la séance 1 du RNA

Site internet opération : <http://www.ileseguin-rivesdeseine.fr/>

Dossier candidature label EcoQuartier

BATEX flash, ZAC Seguin - Rives de Seine à Boulogne-Billancourt, Un cadre exigeant pour la conception de bâtiments exemplaires, Entretiens avec Patrick Chavannes (AAUPC), architecte-urbaniste en chef de la ZAC



Figure 21 : L'immeuble R'City - © Abbadie

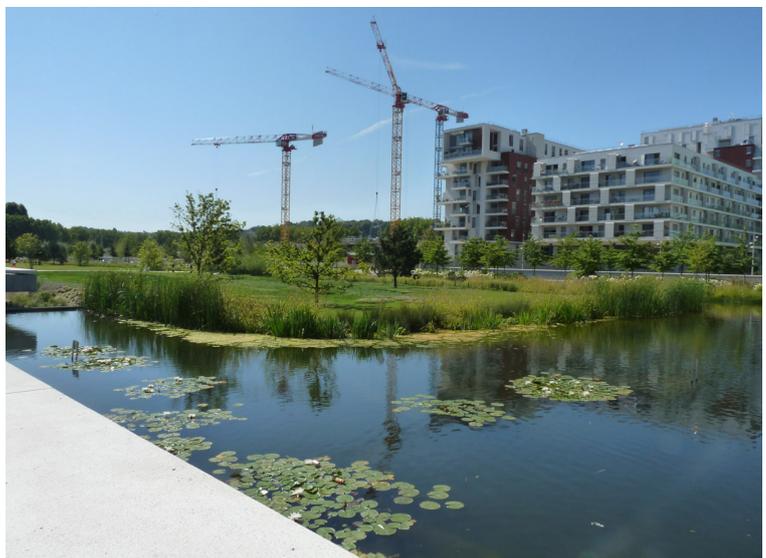


Figure 22 : Parc de Billancourt, source LOAD