



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

POS

Question orale n° 1126

Texte de la question

M. Pierre-Christophe Baguet souhaite interroger Mme la ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement sur le futur aménagement des terrains Renault et plus précisément de ceux situés sur Boulogne-Billancourt, trois questions se posant avec acuité : le problème des zones inondables, la densité du programme envisagé et la desserte par les transports en commun. Personne ne semble s'inquiéter aujourd'hui du fait que 70 % du « trapèze » (c'est-à-dire la partie continentale boulonnaise des terrains Renault) soient situés en zone inondable. Le préfet des Hauts-de-Seine a reconnu cette situation lors du conseil municipal extraordinaire du 18 novembre 1999 sans pour autant se prononcer sur les autorisations de construction. Boulogne-Billancourt a connu la terrible crue de 1910 ; il lui semblerait raisonnable de ne pas l'oublier. En ce qui concerne la question de la densité de l'aménagement, le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) fixait à 107 000 habitants la population sur Boulogne-Billancourt à échéance de 2015 (terrains Renault aménagés compris). Or, ce chiffre est déjà atteint. Il passera à 110 000 dans les semaines à venir avec la livraison de deux ZAC en cours d'achèvement et à 129 000 en 2015. Malgré cela, le préfet des Hauts-de-Seine a décidé, le 4 octobre 1999, d'augmenter la constructibilité sur les terrains Renault uniquement boulonnais à un million de mètres carrés dont 500 000 mètres carrés de logements. Dans ces conditions, une révision d'urgence du SDRIF s'impose. Enfin, la préservation de l'environnement des zones à aménager passe par la desserte prioritaire en transports en commun, alors que les quais souffrent déjà du passage quotidien de 40 000 véhicules. La ville a dû examiner dans la précipitation le plan de déplacements urbains (PDU) ; le contrat de plan Etat-région n'évoque que l'aménagement en surface de la RN 10, mitoyenne des terrains Renault, laquelle souffre du passage de 65 000/véhicules jour. La programmation de tels aménagements urbains nécessite une politique ambitieuse en matière de transports. C'est dans cet esprit qu'il revendique depuis 1994 la création d'un accès en métro des terrains Renault ainsi que de toute la partie sud de la ville, et l'enfouissement de la RN 10 entre la porte de Saint-Cloud et le pont de Sèvres. L'existence de friches industrielles étendues sur cette partie de la ville permettrait de réaliser plus facilement ces grands aménagements de desserte. Il serait bon de saisir cette opportunité et de donner à la RATP et à la direction régionale de l'équipement des orientations en ce sens. Il la remercie des réponses qu'elle voudra bien apporter aux interrogations suscitées par l'aménagement de ces terrains.

Texte de la réponse

Mme la présidente. M. Pierre-Christophe Baguet a présenté une question, n° 1126, ainsi rédigée : « M. Pierre-Christophe Baguet souhaite interroger Mme la ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement sur le futur aménagement des terrains Renault et plus précisément de ceux situés sur Boulogne-Billancourt, trois questions se posant avec acuité : le problème des zones inondables, la densité du programme envisagé et la desserte par les transports en commun. Personne ne semble s'inquiéter aujourd'hui du fait que 70 % du « trapèze » (c'est-à-dire la partie continentale boulonnaise des terrains Renault) soient situés en zone inondable. Le préfet des Hauts-de-Seine a reconnu cette situation lors du conseil municipal extraordinaire du 18 novembre 1999 sans pour autant se prononcer sur les autorisations de construction.

Boulogne-Billancourt a connu la terrible crue de 1910; il lui semblerait raisonnable de ne pas l'oublier. En ce qui concerne la question de la densité de l'aménagement, le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) fixait à 107 000 habitants la population sur Boulogne-Billancourt à échéance de 2015 (terrains Renault aménagés compris). Or, ce chiffre est déjà atteint. Il passera à 110 000 dans les semaines à venir avec la livraison de deux ZAC en cours d'achèvement et à 129 000 en 2015. Malgré cela, le préfet des Hauts-de-Seine a décidé, le 4 octobre 1999, d'augmenter la constructibilité sur les terrains Renault uniquement bouloonnais à un million de mètres carrés, dont 500 000 mètres carrés de logements. Dans ces conditions, une révision d'urgence du SDRIF s'impose. Enfin, la préservation de l'environnement des zones à aménager passe par la desserte prioritaire en transports en commun, alors que les quais souffrent déjà du passage quotidien de 40 000 véhicules. La ville a dû examiner dans la précipitation le plan de déplacements urbains (PDU); le contrat de plan Etat-région n'évoque que l'aménagement en surface de la RN 10, mitoyenne des terrains Renault, laquelle souffre du passage de 65 000 véhicules/jour. La programmation de tels aménagements urbains nécessite une politique ambitieuse en matière de transports. C'est dans cet esprit qu'il revendique depuis 1994 la création d'un accès en métro des terrains Renault ainsi que de toute la partie sud de la ville, et l'enfouissement de la RN 10 entre la porte de Saint-Cloud et le pont de Sèvres. L'existence de friches industrielles étendues sur cette partie de la ville permettrait de réaliser plus facilement ces grands aménagements de desserte. Il serait bon de saisir cette opportunité et de donner à la RATP et à la direction régionale de l'équipement des orientations en ce sens. Il la remercie des réponses qu'elle voudra bien apporter aux interrogations suscitées par l'aménagement de ces terrains.»

La parole est à M. Pierre-Christophe Baguet, pour exposer sa question.

M. Pierre-Christophe Baguet. Madame la présidente, je souhaitais interroger Mme Voynet sur le futur aménagement des terrains Renault du Val-de-Seine et plus précisément de la partie située à Boulogne-Billancourt. Ma question portera sur trois points: les zones inondables, la densité et les transports en commun, puisque Mme Voynet est chargée de l'aménagement du territoire et plus largement des problèmes de circulation.

S'agissant des zones inondables, lors de sa venue à Issy-les-Moulineaux, en juillet 1999, Mme la ministre avait insisté sur son souci de préservation de l'environnement et du traitement réservé à la Seine et à ses berges. Nous nous souvenons des drames qu'ont vécus depuis lors nos concitoyens des Pyrénées-Orientales, du Tarn, de l'Aube et, plus récemment, de Seine-Maritime. Or personne ne semble s'inquiéter aujourd'hui du fait que 70 % du «trapèze», c'est-à-dire de la partie continentale des terrains Renault, soient situés en zone inondable. Le préfet des Hauts-de-Seine a certes reconnu la réalité de cette situation lors du conseil municipal extraordinaire du 18 novembre 1999, consacré aux terrains Renault, mais sans pour autant dire s'il autoriserait ou non les constructions dans ces zones, et dans quelles proportions. J'ai bien appelé l'attention d'un conseiller de Mme Voynet sur la question, le 17 février dernier, lors d'un rendez-vous dans son ministère, mais en vain. Boulogne-Billancourt a subi la terrible crue de 1910 et il me semblerait raisonnable de ne pas l'oublier au moment d'envisager de tels aménagements urbains.

En ce qui concerne la densité, le schéma directeur de la région Ile-de-France, le SDRIF, fixait à 107 000 habitants la population de Boulogne-Billancourt à échéance 2015, terrains Renault aménagés compris. Or, à la lumière des premiers chiffres du recensement de mars 1999, l'INSEE estime que la population bouloonnaise s'élève dès à présent à 107 000 habitants et qu'elle atteindra 110 000 habitants dans les quelques semaines à venir, avec la livraison de deux ZAC en cours d'achèvement, et 129 000 habitants en 2015 ! Pourtant, le préfet des Hauts-de-Seine a décidé, le 4 octobre 1999, d'augmenter la constructibilité sur les terrains Renault bouloonnais, à hauteur de 1 million de mètres carrés, dont 500 000 mètres carrés de logements. Mme la ministre envisage-t-elle de laisser faire ou entend-elle commander la révision d'urgence du SDRIF et demander au préfet des Hauts-de-Seine de bien vouloir faire patienter ses interlocuteurs en attendant ses prochaines conclusions ?

La préservation de l'environnement des zones à aménager passe par la desserte prioritaire en transports en commun. Alors que les quais souffrent déjà du passage quotidien de 40 000 véhicules, combien de véhicules viendront se rajouter lorsque ce million de mètres carrés sera construits ?

Je regrette que la ville ait dû examiner dans la précipitation le plan de déplacements urbains et que le contrat de plan Etat-région n'aborde que l'aménagement en surface de la route nationale 10, mitoyenne des terrains Renault, laquelle souffre du passage de 65 000 véhicules/jour !

La programmation de tels aménagements urbains oblige à être le plus ambitieux possible en matière de

transports publics. C'est dans cet esprit que je revendique depuis 1994 la création d'un accès par le métro des terrains Renault ainsi que de toute la partie sud de la ville, et l'enfouissement de la route nationale 10 entre la porte de Saint-Cloud et le pont de Sèvres. Il faut profiter dès aujourd'hui des friches industrielles étendues sur cette partie de la ville pour réaliser plus facilement ces grands aménagements de desserte.

J'aimerais savoir si Mme la ministre compte saisir cette opportunité pour donner à la RATP, ainsi qu'à la direction régionale de l'équipement, des orientations en ce sens.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au patrimoine et à la décentralisation culturelle.

M. Michel Duffour, secrétaire d'Etat au patrimoine et à la décentralisation culturelle. Monsieur le député, Mme Dominique Voynet ne pouvant être là ce matin m'a prié de vous transmettre sa réponse, ce que je fais volontiers:

«Je vous remercie, monsieur le député, de votre question, qui me donne l'occasion de m'exprimer sur le futur aménagement des terrains Renault, enjeu important pour l'avenir du Val-de-Seine.

«Ce site présente un grand intérêt, tant par sa superficie que par sa localisation et les opportunités qui en découlent que par la présence de l'île Seguin, symbole de la deuxième révolution industrielle et haut lieu des luttes ouvrières et des progrès sociaux, qui nous crée un devoir de mémoire.

«Lors de mon déplacement à Issy-les-Moulineaux en juin dernier, j'avais fait part de mes orientations pour le devenir de ce site.

«En tant que ministre de l'aménagement du territoire, il convient de veiller que les projets d'urbanisme ne contribuent pas à aggraver un déséquilibre déjà flagrant entre l'est et l'ouest de l'agglomération parisienne. Je rappellerai pour mémoire que le département des Hauts-de-Seine compte le double d'emplois du département de la Seine-Saint-Denis, pour une population équivalente.

«En tant que ministre de l'environnement, il s'agit de faire respecter les contraintes liées au fait que les terrains se situent pour la plupart en zone inondable, et d'être davantage à l'écoute des populations - qui ont exprimé majoritairement leurs craintes d'une densification trop importante, leurs souhaits en matière de transports en commun et d'espaces verts et, plus généralement, leur désir de reconquête des berges du fleuve.

«Concernant les zones inondables, une circulaire conjointe du ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, du ministère de l'équipement, des transports et du logement - en date du 5 février 1998, à destination de M. le préfet de la région Ile-de-France - a précisé comment le risque d'inondation devrait être pris en compte dans le cadre plus particulier du schéma directeur d'Ile-de-France.

«La circulaire pose trois conditions au réaménagement des friches industrielles en zones inondables: l'enjeu régional; l'absence de solution alternative; la prise en compte des contraintes dues aux inondations et l'amélioration du passage de la crue par rapport aux conditions actuelles.

«Le Plan de prévention des risques d'inondation - prescrit en mai 1998 sur l'ensemble du linéaire de la Seine dans le département des Hauts-de-Seine - devra intégrer ce qui précède; c'est lui qui déterminera les conditions de la constructibilité en zone inondable. Le PPRI est pour l'heure en cours d'élaboration et doit faire l'objet d'une concertation au plan local, avant d'être approuvé par le préfet. Je serai attentive à ce que cette dimension risques soit prise en compte comme il se doit dans le projet de réaménagement.

«Sur le contenu de ce projet et les conditions dans lesquelles il s'élabore, je voudrais ajouter les réflexions suivantes.

«Je ne saurais, pour ma part, me satisfaire d'un projet qui se résumerait en une opération de densification immobilière dont le promoteurs seraient, avec Renault, les seuls bénéficiaires, et qui se réaliserait sans vision d'ensemble, ZAC par ZAC. Ce site est l'un des derniers lieux permettant un aménagement en petite couronne; sa localisation et sa surface exceptionnelle nous mettent dans l'obligation de faire preuve d'imagination et de bâtir un véritable projet de développement durable.

«Dans cette perspective, le projet devra naturellement intégrer l'objectif de mixité sociale, dans l'esprit du projet de loi sur la solidarité et le renouvellement urbain, actuellement en discussion au Parlement.

«La question des déplacements est également essentielle. Le contrat de plan signé le 18 mai entre l'Etat et la région Ile-de-France l'aborde sous plusieurs angles. Mais d'autres aspects mériteront d'être pris en compte - par exemple, la qualité environnementale par rapport à la conception du programme et des constructions.

«Beaucoup reste à faire. Commençons par la démarche elle-même. On ne peut se satisfaire d'un face à face entre le propriétaire des terrains et la commune de Boulogne. L'Etat portera désormais une très grande attention à la poursuite de ce projet et à l'organisation d'un lieu public de débats et de confrontations afin que l'opération soit exemplaire.»

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre-Christophe Baguet.

M. Pierre-Christophe Baguet. J'ai noté de nombreux points de convergence entre la réponse de Mme Voynet et ma question, mais je regrette l'absence de calendrier.

Je veux bien que les partenaires se tournent davantage vers l'Etat, ce projet ayant une dimension régionale et, en tout cas, intercommunale. Mme la ministre a parlé de revoir elle-même la démarche. Mais elle ne m'a pas pour autant précisé le calendrier des consignes qu'elle adresserait au préfet ou à l'entreprise Renault, dont l'Etat détient 42 % du capital.

Renault poursuit sa démarche en solitaire. Ses dirigeants ont lancé un appel d'offres mondial auprès de fonds de pension américains. Il semble que tout cela se fasse sans que les autorités ou les communes concernées en soient informées. Le dialogue, oui. Mais exigeons qu'il soit fixé dans le temps. Les perspectives sont floues.

Personne n'y gagnera, ni Renault, ni les collectivités locales, ni l'Etat qui aura à programmer des investissements, notamment pour les dessertes des transports en commun.

Données clés

Auteur : [M. Pierre-Christophe Baguet](#)

Circonscription : Hauts-de-Seine (9^e circonscription) - Union pour la démocratie française-Alliance

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1126

Rubrique : Urbanisme

Ministère interrogé : aménagement du territoire et environnement

Ministère attributaire : aménagement du territoire et environnement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 22 mai 2000, page 3033

Réponse publiée le : 24 mai 2000, page 4484

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 22 mai 2000