

# « Du Bas-Meudon à Meudon-sur-Seine... Histoire d'une métamorphose »

Jusqu'en 1999, Renault possède à Meudon 5,5 ha d'un seul tenant, bien qu'entailé par la présence d'une parcelle sur laquelle est implanté un immeuble de rapport. Formant un quart de cercle délimité au sud par la route de Vaugirard, parallèle à la Seine, à l'ouest et au nord par la rue Henri Savignac et la ligne SNCF – devenue depuis celle du tramway T2 – et à l'est par la ruelle aux Bœufs ; cet ensemble regroupant ateliers et bureaux a toujours été appelé le Bas-Meudon. Vendus au promoteur Hines, ces terrains et leur environnement vont faire l'objet d'une opération urbanistique et immobilière qui va voir très rapidement le jour sous l'impulsion d'une municipalité dynamique, désireuse d'ouvrir la ville sur le fleuve ; d'où le choix symbolique de renommer le quartier Meudon-sur-Seine.

## CHAPITRE 1

### Une démolition sous surveillance

#### État des lieux

Après avoir franchi la Seine, le pont Seibert desservait un premier bâtiment, abritant des bureaux et des vestiaires, construit sur la rive gauche avant d'enjamber la route de Vaugirard et de pénétrer au sein des installations du "Bas-Meudon" comprenant principalement les ateliers de retouches, les bureaux de la direction de l'usine et le labo peintures. En raison de la pente naturelle du coteau, l'entrée en venant de Boulogne était située au 1<sup>er</sup> étage, alors que les issues côté Meudon correspondaient au rez-de-chaussée. Sous la partie construite en encorbellement entre le niveau du pont et celui de la rue, il y avait un vaste espace où étaient implantés les ateliers du carton et du caoutchouc. Sa structure servait de fondation au bâtiment principal, son plancher et son mur de



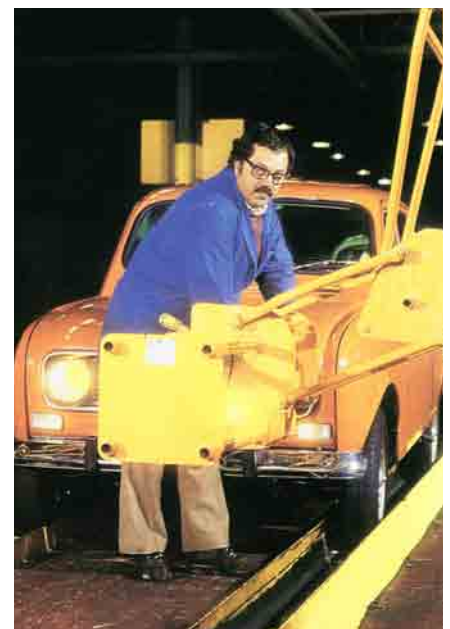
L'atelier du carton (1955)  
© Renault Communication D.R.

soutènement en béton adossé au coteau jouant un rôle majeur dans la stabilité de l'ensemble du site.

En effet, le coteau de Meudon est constitué d'une roche calcaire particulièrement friable. Composée de carbonate de calcium, connue sous le nom de Blanc de Meudon – comparable au Blanc d'Espagne –, elle a été très longtemps utilisée comme base pour des produits d'entretien et des pigments de peinture. Même si l'exploitation de cette ressource naturelle a cessé depuis longtemps, il subsiste encore dans le sous-sol de nombreuses carrières. Celles-ci ne sont plus entretenues et font peser un risque sur la stabilité de la colline de Meudon. La perspective de la démolition des bâtiments industriels, dont la présence semble suffisante pour prévenir d'éventuels glissements de terrain – un risque que pourrait aggraver le passage des camions chargés de gravats – inquiète les riverains.

#### A l'écoute des riverains

Le premier acte, le plus simple, consiste à engager en 1999 la démolition du bâtiment situé entre le fleuve et la route de Vaugirard. C'est l'occasion de mettre en œuvre la technique innovante, dite "du tapis". Celle-ci consiste à suspendre le long de la façade du bâtiment des lames de caoutchouc accrochées à une grue mobile ; ce qui permet d'éviter la projection de débris sur la voie publique. Ainsi la démolition peut s'effectuer sans interrompre la circulation et Renault s'affiche comme une entreprise responsable.



Réglage de phares sur la chaîne de livraison au Bas-Meudon (1977)  
© Renault Communication D.R.

Au démarrage de la phase suivante, la plus importante et la plus délicate, qui concerne les quelque 60 000 m<sup>2</sup> du bâtiment principal, la situation est d'emblée plus tendue, voire conflictuelle.

Renault doit à la fois répondre à la demande de la SNCF, qui exige que la voie ferrée et la caténaire situées à l'arrière des bâtiments soient protégées, et prendre en compte la parole des riverains. Regroupés au sein d'une association, ceux-ci demandent à Renault de prendre en charge le comblement des carrières, bien qu'il soit établi que ces travaux ne



Vue du pont Seibert et du Bas-Meudon depuis les anciens bureaux du Dpt 74 (1999)  
© Renault Communication / Studio Pons



Atelier de fabrication des pneus au Bas-Meudon (1947)  
© Renault Communication D.R.

sauraient relever de la responsabilité de l'entreprise ; sans compter le coût exorbitant d'une opération de cette ampleur, équivalent à trois fois la valeur du patrimoine immobilier !

### Priorité à la concertation

Il est donc décidé d'engager une procédure de référé préventif qui permet à Renault de demander au tribunal la nomination d'un expert chargé dans un premier temps de faire un état des lieux de la voirie et du bâti – ce qui représente la visite d'une centaine de maisons et d'appartements – et de suivre l'évolution du chantier à la demande des parties.

Avec l'assentiment de l'expert, Renault met en œuvre des mesures simples : la mise en place de capteurs pour enregistrer les vibrations et les déplacements de la colline, une démolition "douce", en limitant le poids des éléments à faire

tomber, et le contrôle de la circulation des camions sur le site. Des réunions, des visites du chantier et des carrières sont régulièrement organisées avec les associations locales et la municipalité afin d'informer les riverains de l'avancement des travaux.

Après études, il sera décidé d'étayer le mur de soutènement situé à flanc de coteau, au niveau de la route de Vaugirard ; solution technique validée par un bureau de contrôle et l'expert judiciaire.

En fin de chantier, d'un commun accord, il est décidé de mettre en place une clôture transparente, constituée d'un grillage solide, garant d'une meilleure surveillance des lieux. Renault suggère que cette clôture devienne un lieu d'animation. La Mairie réagit positivement. Vingt panneaux sont confiés à des associations et à des écoles, avec pour mission d'illustrer le thème de la relation de la ville avec le

fleuve. C'est un succès ; l'inauguration rassemble tout le quartier le long de la route de Vaugirard. Les habitants s'approprient le lieu. Meudon-sur-Seine est né.

L'action de Renault est récompensée par l'attribution, en 2000, du Grand prix de l'Immobilier dans la catégorie "gestion de la relation avec les riverains". Aujourd'hui encore, Alain Degraeve, le pilote du projet côté Renault, estime que : "le plus intéressant dans cette opération, c'est que, partant d'une situation de crise, nous sommes parvenus à mettre en place un partenariat basé sur la confiance".

Ce qui aura ultérieurement des retombées positives ; le Préfet des Hauts-de-Seine fera appel à certains des membres des associations de Meudon pour siéger à la CLIS (Commission Locale d'Information et de Suivi), chargée d'examiner les conséquences de la démolition de l'île Seguin sur l'environnement.



La chaîne de finition au 1<sup>er</sup> étage du Bas-Meudon (1977)  
© Renault Communication D.R.



*"Meudon Campus" vu depuis Seine*  
© Thierry Lewenberg-Sturm

## CHAPITRE 2

### *Les hauts et les bas d'un projet urbain ambitieux*

#### Entre POS et PLU

La municipalité de Meudon commence à se préoccuper de l'avenir du site dès 1998, un an avant le démarrage de la démolition des bâtiments. D'emblée, le Maire ne cache pas sa volonté de faire avancer rapidement ce dossier, en dissociant le cas des terrains Renault de ceux de Boulogne-Billancourt, même si les deux communes font partie du Syndicat mixte intercommunal du Val de Seine (cf. : l'interview d'Hervé Marseille ci-après / page 6).

La commune, avant tout résidentielle, ne peut pas s'offrir le luxe d'être privée trop longtemps de sa principale source de taxe professionnelle. Mais, au moment où le PLU (Plan Local d'Urbanisme) est en passe de remplacer le POS (Plan d'Occupation des Sols), les droits à construire ne sont pas bien définis. Sous l'impulsion de son Maire, pour qui ce secteur est prioritaire, Meudon se voit attribuer par le Préfet des Hauts-de-Seine l'autorisation de mettre en chantier 45 000 m<sup>2</sup> de bureaux et 15 000 m<sup>2</sup> de logements sur les terrains qui seront libérés par Renault.

Paradoxalement, le schéma d'urbanisme de la ville impose que les immeubles de bureaux soient situés en bord de Seine, le long de la route de Vaugirard, alors que les logements seront construits le long de la voie ferrée, dans le prolongement du bâti existant.

Par ailleurs, dans le cadre de l'aménagement programmé de la RD 7 – la dénomination administrative de la route de Vaugirard – le Département va prendre en charge la démolition des bâtiments vétustes situés en bord de Seine. C'est ainsi que le quartier va changer d'aspect, récupérer ses rives et s'ouvrir enfin sur le fleuve.

#### Cherche promoteur connaissant utilisateur intéressé et plus si affinités ...

La Ville de Meudon demande donc à Renault d'organiser un concours afin de déterminer quel promoteur immobilier sera chargé de réaliser le programme de constructions préalablement défini. Les principaux critères de choix sont pour Meudon la qualité architecturale et urbanistique du projet, la qualité et la fiabilité du preneur, la conservation de la ligne des ponts de l'île Seguin, la préservation du futur passage du tramway. Et pour Renault ... le prix de vente des terrains.

Mais le point le plus original du cahier des charges est que les promoteurs doivent trouver un utilisateur pour les bureaux avant le démarrage des travaux. Une condition peu banale mais compréhensible dans le contexte de l'époque ; l'arrivée de la ligne de tramway T2 qui allait permettre de relier directement le site à La Défense et à Issy-les-Moulineaux était mal connue. Cette rive de la Seine présentait donc un moindre intérêt pour les entreprises cherchant à s'implanter à l'Ouest de Paris.

Au final, sur six réponses reçues, seules deux sont complètes : Bouygues Immobilier avec Havas et Hines avec Cisco, associé à Cogedim pour les logements.



*"Meudon Campus" : les immeubles de bureaux au cœur du parc paysager*  
© Hervé Abadie

Cisco, entreprise américaine spécialisée dans la mise en place de réseaux de téléphonie sur Internet (Internet Protocol), est en 1999, la première capitalisation boursière mondiale, devant Microsoft. Elle prévoit alors de doubler son activité et ses effectifs tous les ans pendant cinq ans. Un taux de croissance qui lui permet d'envisager à terme l'occupation de la totalité des surfaces bureaux du Bas Meudon. Sans compter que le prix proposé par Cisco est le plus élevé.

### De recours en délais, exit Cisco !

Le permis de construire est délivré en février 2000. Dans le cadre du délai légal, un recours est déposé par une association meudonnaise qui relève l'absence de conformité à plusieurs points du règlement d'urbanisme en vigueur. Il faut donc revoir le projet et présenter un permis de construire modificatif. Celui-ci est approuvé par la Ville, mais un nouveau recours est engagé. Ce qui engendre de nouveaux délais et retarde l'ouverture du chantier.

En avril 2002, Cisco décide de se retirer du projet. Certes lassée d'attendre, mais ayant surtout subi de plein fouet les conséquences économiques du 11 septembre 2001 – la valeur de l'action a

chuté de 90 % ! – l'entreprise américaine est contrainte de réduire ses activités en France et en Europe.

Il faut repartir à zéro. Le projet s'arrête pendant un an. Mais ni Meudon, ni Renault, ni Hines ne renoncent.

### Tout est bien qui finit bien : "Meudon Campus"

Hines trouve un partenaire : Axa qui non seulement accepte de devenir co-développeur du projet à 50 % mais s'engage aussi à être l'acquéreur final des bureaux, via sa filiale Axarim.

Le projet précédent conçu sur mesure pour Cisco ne pouvant s'adapter aux besoins d'autres utilisateurs, il faut lancer un nouveau concours d'architecture.

Au dernier stade de la compétition, il reste deux finalistes : le projet de l'architecte anglais Richard Rogers et celui du cabinet américain Pei-Cobb-Freed & Partners associé à l'architecte français Michel Macary. C'est Pei – rendu célèbre par la pyramide du Louvre – qui l'emporte. Le concept de Pei consiste à positionner les nouveaux immeubles en suivant les courbes de niveau afin de reconstituer le profil de la colline de Meudon, qui avait été entamée par l'implantation de Renault, tout en prévoyant des toitures

végétalisées et la plantation de 400 arbres de haute tige issus des mêmes espèces que ceux existant en haut du coteau.

Les travaux démarrent en avril 2004 en trois phases successives et la livraison des bureaux va s'échelonner entre octobre 2005 et juin 2007. Parallèlement, Cogedim engage la construction des quatre immeubles d'habitation – 160 appartements comprenant un tiers de logements sociaux et deux tiers en accès à la propriété – qui seront disponibles dès l'automne 2006.

Peu de temps après le début de la construction, Axalto – aujourd'hui Gemalto, depuis sa fusion avec Gemplus –, premier fabricant mondial de cartes à puce, va se montrer intéressé par trois des cinq immeubles. Puis c'est Neuf Cegetel qui décide de s'installer sur le reste du site que le tramway relie à ses implantations de La Défense et de Boulogne.

L'opération est enfin bouclée. Aujourd'hui, il ne reste qu'à finaliser l'aménagement de la route de Vaugirard.

Même s'il ya eu des difficultés et des revers inattendus, le Maire de Meudon a réussi son pari : transformer sa ville tambour battant.

*Rédaction Pierre Zigmant.*



*"Meudon Campus" : un des immeubles de bureaux au cœur du nouveau quartier*

*© Hervé Abadie*