

A Lagny, dans l'est de Paris, le projet de la RATP imaginé par l'architecte Brigitte Métra sera opérationnel au printemps.
MÉTRA & ASSOCIÉS



Quand la RATP joue les bâtisseurs

Afin de rénover ses installations au cœur de la capitale, la Régie lance des programmes immobiliers mixtes – logements, bureaux, équipements publics... – sur ses ateliers de maintenance de bus et de métros

On se sent minuscule dans ce gigantesque espace, installé à vingt mètres sous le sol. Le plafond culmine à 5,5 mètres de haut. Entre les énormes piles de béton, plantées tous les 15 mètres, des rideaux métalliques coupe-feu sont prêts à descendre, tandis qu'au sol des lignes blanches délimitent l'espace. Pour accéder à cette « cathédrale », il faut emprunter une rampe extravagante par sa largeur.

En surface, les ouvriers installent les parois multicolores qui reprennent les couleurs des immeubles alentour. Les futurs bureaux sont quasiment achevés. A partir du printemps, le ministère de l'intérieur y installera 1 450 fonctionnaires de différents services de police, aujourd'hui disséminés dans Paris. Et une plate-forme vide attend de nouveaux ouvriers pour la construction d'une extension du collège, ainsi qu'une crèche.

Bienvenue à Lagny, le futur centre de remisage et de maintenance de bus de la RATP, imaginé par Brigitte Métra, l'architecte du bâtiment, et implanté à quelques pas de la place de la Nation, à l'est de Paris. A partir du mois de mars, 700 opérateurs et techniciens de la régie s'installeront dans les nouveaux ateliers de maintenance. « Ici, c'est bien plus qu'un centre de bus, relève Christophe Lamontre, le chef du projet de la régie parisienne. C'est un véritable morceau de ville, qui allie, de manière assez inédite en France, des activités industrielles à un programme de bureaux et d'équipements publics. »

« DENSIFIER INTELLIGEMMENT »

Pour la RATP, ce chantier, engagé en 2011, est le premier d'une nouvelle série que l'entreprise entend lancer dans les années à venir pour moderniser ses installations tout en valorisant des espaces, nouveaux, créés au-dessus de ses sites. A Lagny, cet immeuble de cinq étages et trois sous-sols remplace une halle de type Baltard, saturée.

Jeudi 19 février, la Ville de Paris et la RATP devraient poser la première pierre d'un second projet similaire : les Ateliers, à la porte d'Orléans, au sud de Paris. Ici, 650 logements coifferont le centre de bus modernisé. Suivront, dans les années à venir, une vingtaine de projets de diverses tailles à travers Paris et la petite couronne. Au total, la RATP s'est engagée à créer 2 000 nouveaux logements à Paris d'ici à 2024 dans des quartiers aussi divers que Vaugirard, place d'Italie ou porte de Choisy... Et 1 400 nouveaux logements sortiront de terre autour de la capitale.

« Nous nous sommes lancés dans cette stratégie de valorisation immobilière avant tout

pour pérenniser, tout en les modernisant, nos sites industriels au cœur de la ville. Le transport public en milieu dense ne se gère bien que s'il est installé là où il fonctionne. Notre objectif est de participer à densifier intelligemment la ville, à la rendre plus vivable et soutenable. Nous ne voulons pas faire du cash », assure Pierre Mongin, le PDG de la RATP.

A partir du début des années 2000, le groupe a réfléchi au financement de la modernisation de ses installations. La vente de droits à construire s'est assez rapidement imposée afin de limiter les besoins de financements publics. « Les investissements de 100 millions d'euros nécessaires pour la modernisation des deux centres de bus de Lagny et de la porte d'Orléans sont couverts par les opérations immobilières qui les chapeautent », indique Rémi Feredj, le directeur immobilier de la RATP.

A Lagny, la vente de droits à construire ne couvre qu'à 90 % les 54 millions nécessaires

pour la reconstruction du centre de bus. « Cependant, nous avons augmenté de 120 à 184 bus la capacité de remisage du site, précise M. Feredj. Ainsi, au lieu de faire venir dans Paris cette soixantaine de bus à vide tous les jours, pour les affecter aux lignes parisiennes, nous les avons sur place. Nous allons ainsi économiser 1,5 million d'euros par an. En cinq ans, nous serons rentrés dans nos fonds. »

« NOUVELLE RESSOURCE »

Ce modèle de financement des infrastructures par vente de droits à construire est désormais classique en Asie, où MTR, le métro de Hongkong, en a fait son modèle économique. En France, la Société du Grand Paris, chargée du développement de quatre nouvelles lignes périphériques du métro, va utiliser les droits à construire sur ou à proximité des 69 nouvelles gares des nouvelles lignes.

« Ce sera effectivement une nouvelle ressource. Mais, contrairement à Paris, les zones où l'on va installer les gares sont souvent des quartiers en devenir. Les ventes de droits à construire rapporteront au maximum quelques millions d'euros par gare », explique Philippe Yvin, le président du directeur de la Société du Grand Paris. C'est marginal par rapport aux 26 milliards d'euros investis pour les nouvelles infrastructures. « Nous voulons plutôt agir comme un catalyseur du changement des villes où nous installerons les gares, tout en préservant le prix du foncier et en développant des projets de logements, notamment d'étudiants ou à loyer modéré », poursuit M. Yvin.

La RATP a décidé de saturer tous ses espaces constructibles disponibles. « Sur une quinzaine de postes de redressement électrique,

qui forment des dents creuses dans l'alignement des immeubles, nous allons faire construire, par des jeunes architectes, des ensembles de quinze logements tout en bois », glisse M. Mongin. « L'objectif de chaque programme est de réserver la moitié pour du logement social ou étudiant et la moitié pour du logement au prix du marché », précise Rémi Feredj.

Pour chaque projet, le groupe organise un concours d'architectes. Les plus prestigieux ou plus prometteurs ont obtenu des commandes, de Marc Mimram à Jacques Ferrier en passant par Patrick Berger. Reste que cette nouvelle stratégie pousse ces architectes à relever d'importants défis. Ne construit pas qui veut des logements ou des équipements publics sur des installations industrielles classées, du fait notamment de la présence de cuves à gazoil, par exemple. « Il a fallu répondre à de nombreuses contraintes, rappelle Christophe Lamontre. Nous avons dû mettre en place tous les dispositifs pour rassurer les autorités sur la sécurité des installations. »

A Lagny, la dalle séparant le centre de bus de l'immeuble est censée résister quatre heures au feu. Le promoteur Icade a dû également doubler tous les systèmes d'aération et de désenfumage entre les deux parties du bâtiment. De même, un dispositif d'arroseur automatique doit lutter contre le feu. « Le projet de Lagny est relativement unique, et nous avons beaucoup appris pour les prochains chantiers à Paris, voire ailleurs », reprend M. Lamontre. Les services immobiliers ont ainsi présenté leurs projets en Chine et en Europe pour le compte de RATP Dev, la division internationale. ■

PHILIPPE JACQUÉ

LA RATP S'EST ENGAGÉE À CRÉER 2 000 NOUVEAUX LOGEMENTS À PARIS D'ICI À 2024

A Hongkong, l'opérateur du métro est avant tout un promoteur immobilier

SUR UNE LARGEUR de quelques centaines de mètres, pas moins de six tours d'une quarantaine d'étages s'élèvent à l'aplomb de la gare de métro de Tsing Yi, premier arrêt de l'Airport Express, la ligne de métro qui mène de l'aéroport à Kowloon, au cœur de Hongkong. Si l'on se retourne, six autres tours viennent fermer une place triangulaire. Et de l'autre côté de l'autoroute, à quelques dizaines de mètres, le parking de camions est en train de laisser place à un gigantesque centre commercial.

Toutes ces propriétés appartiennent à MTR, le gestionnaire des douze lignes du métro de la ville. Au rez-de-chaussée de la gare de Tsing Yi, une fois sorti de l'enceinte du métro, on peut déjà trouver un petit centre commercial. Cette gare de métro résume, à elle seule, le modèle économique de MTR : non seulement, ce groupe, désormais privé, gère le métro de Hongkong, mais, en plus il valorise, développe et exploite des résidences immobilières, des bureaux et des centres commerciaux.

Selon un décompte datant de 2011, MTR gère, rien qu'à Hongkong, l'une des villes les plus denses du

monde et où le terrain vaut une fortune, 135 000 logements, un million de m² de bureaux et un million de m² de zones commerciales, dont douze centres commerciaux et deux tours de plus de 400 mètres... « C'est simple, MTR est aujourd'hui un promoteur immobilier qui exploite aussi un métro », explique un spécialiste du transport public.

Réglementations avantageuses

A sa création, en 1975, le gouvernement de Hongkong a vendu à très bas prix, voire cédé, à MTR de la propriété foncière sur et à proximité de ses stations. A charge pour l'entreprise de mettre en place les programmes immobiliers, faire sortir de terre des bâtiments résidentiels, tertiaires ou commerciaux, puis de les gérer. Les subsides tirés de ces programmes permettent de financer, comme une rente, l'exploitation du métro. Et ce, à la place du système de subventions en vigueur partout ailleurs dans le monde.

Ce schéma bénéficie de réglementations locales avantageuses. En France, par exemple, il n'est pas possible de construire deux tours côte à côte. En

Chine, si. Surtout, en installant des infrastructures de transport, même dans un lieu encore en développement, on accroît sa valeur potentielle.

Cette activité de promotion immobilière est particulièrement lucrative, si l'on juge par les résultats financiers de 2013, les derniers disponibles en année pleine. Pour un chiffre d'affaires de 38 milliards de dollars de Hongkong (4,3 milliards d'euros), dont 40 % pour ses opérations de transports, MTR présentait une marge opérationnelle de 13,2 milliards de dollars de Hongkong (1,5 milliard d'euros) ! Ce chiffre prend en compte les activités en Chine, où MTR tente de répliquer son modèle hongkongais (à Pékin, Shenzhen ou Canton), et en Europe, où le groupe exploite le métro de Stockholm et des lignes ferroviaires au Royaume-Uni, sans incursion dans l'immobilier.

Hors international, pour les seules opérations à Hongkong, la marge opérationnelle du groupe dépasse 53 %, avec notamment une marge de 82 % dans l'immobilier. Traditionnellement, dans le transport public, la marge atteint 5 % les meilleures années ! ■

PH. J.