

Les centres bus deviennent de vrais morceaux de ville

XX^e. Des bureaux, un collège, une crèche... C'est désormais la partie visible du centre bus de la rue des Pyrénées, où les ateliers de la RATP sont maintenus sur trois niveaux, en sous-sol.

DIFFICILE DE RECONNAÎTRE le carrefour entre les rues des Pyrénées et de Lagny (XX^e). A la place de la halle métallique construite en 1897, qui a accueilli successivement trams hippomobiles, tramways puis autobus, s'élève désormais un bâtiment de bureaux rouge vif qui abrite sept directions du ministère de l'Intérieur. Mais contrairement aux apparences, le centre bus n'a pas disparu : il a simplement migré en souterrain, sur 25 m de haut et trois niveaux, et sera inauguré ce matin. Une opération mixte inédite que la RATP souhaite reproduire dans la capitale.

Sept cents agents travaillent depuis novembre dans l'atelier ultraspacieux de 30 000 m², dont deux étages (-2 et -3) réservés entièrement au remisage. «Avant, on garait 120 bus au chausse-pied : le dernier véhicule rentré était forcément le premier sorti, se souvient Christophe Lamontre, chef du projet à la RATP. Désormais, on abrite 184 bus dans de parfaites conditions d'exploitation. »

« *Le dessus paye le dessous* »

Christophe Lamontre,
chef du projet à la RATP

Au niveau -1, les mécaniciens profitent de 16 aires de maintenance, où ils travaillent à la lumière naturelle grâce à des puits d'éclairage percés dans le jardin végétal situé en cœur d'îlot. Même l'atelier de pièces détachées et la cabine de peinture, semi-enterrés, bénéficient d'une vue sur la rue des Pyrénées. Autre particularité : l'eau de



Rue des Pyrénées (XX^e), mercredi. A la place des anciennes halles métalliques centenaires de la RATP, s'élève désormais cet immeuble de 30 000 m², qui abrite notamment 1 200 fonctionnaires du ministère de l'Intérieur. (LP/J.D.)

pluie est récupérée pour laver les véhicules et passe ensuite plusieurs fois dans une station de traitement avant d'être rejetée dans l'égout.

Mais le caractère unique de ce projet, c'est qu'au-dessus des machinistes se sont installés, sur 30 000 m² de bureaux signés Brigit-

te Métra (l'architecte qui a dessiné la salle de la Philharmonie), 1 200 fonctionnaires du ministère de l'Intérieur. Et fin 2017, la Ville aménagera au nord de la parcelle une annexe du collège Lucie-Faure voisin et, sur le toit, une crèche de 66 berceaux.

«Installer des bureaux, un collège et une crèche au-dessus d'un centre bus comportant des installations industrielles classées, cela ne s'était jamais fait, confie Christophe Lamontre. Il nous a donc fallu beaucoup d'ingéniosité, de diplomatie et de persévérance. » La RATP n'a donc pas lésiné sur la sécurité : dalle coupe-feu 4 heures pour isoler le centre bus des bureaux, extincteurs automatiques partout, rideaux de cantonnement, personnels de surveillance présents 24 heures sur 24.

Une telle opération a forcément un coût : 53 M€, dont 8 M€ apportés par la RATP. L'astuce, c'est que la régie a financé à 95 % son chantier grâce à la revente des droits à construire des bureaux en surface (au promoteur Icade). «Le dessus paye le dessous, résume le responsable. C'est l'opération prototype des futurs sites urbains RATP, qui préfigure ce que l'on va faire ailleurs avec les centres bus du boulevard Jourdan (XIV^e), de la Croix Nivert (XV^e) ou au-dessus des ateliers ferrés de Vaugirard (XV^e). »

JULIEN DUFFÉ

« Nous allons créer 2 000 logements à Paris d'ici à 2024 »

Elisabeth Borne, PDG de la RATP

Elisabeth Borne, PDG de la RATP, détaille sa stratégie de transformation de ses centres bus et ateliers métro en opérations immobilières mixtes.

Pourquoi transformez-vous vos ateliers bus et métros ?

ELISABETH BORNE. Il est crucial que nos installations, qui servent à garer et entretenir nos bus et métros, restent au cœur de la ville. Si on les éloignait cela dégraderait le service au voyageur et engendrerait des coûts. En même temps, notre offre de transports ayant augmenté de 20 % en dix ans, on a besoin de davantage d'espace. Il faut aussi tenir compte de l'environnement de ces installations, bâties à l'époque dans les faubourgs et qui se retrouvent aujourd'hui en pleine ville. D'où l'idée de ces programmes immobiliers mixtes avec, en sous-sol, des ateliers et, au-dessus, des



(LP/J.D.)

logements et des équipements publics. C'est un savoir-faire unique et exemplaire en matière de ville durable dont nous sommes très fiers à la RATP.

Quels sont vos objectifs ?

On a pris l'engagement de réaliser 2 000 logements à Paris sur huit sites d'ici à 2024 et à peu près autant en petite couronne. L'opération au-dessus du centre bus du boulevard Jourdan (XIV^e) va nous

permettre de créer 650 logements en 2017. Celle des ateliers Vaugirard (XV^e) de la ligne 12 du métro 360 logements dès 2020. La moitié des logements seront sociaux et notamment destinés à nos agents qui vivront près de là où ils prennent leur service le matin. C'est un élément important du contrat social de la RATP.

Ces lieux seront-ils adaptés aux bus électriques, qui équiperont 80 % du parc en 2025 ?

Oui, car nous avons déjà pris de nombreuses dispositions en application de la réglementation sur les installations classées. D'ailleurs, nous travaillons déjà, avec les services de l'Etat, pour que le nouveau centre bus de Lagny (XX^e) que nous inaugurons soit l'un des premiers à être équipé en tout électrique.

Propos recueillis par J.D.