

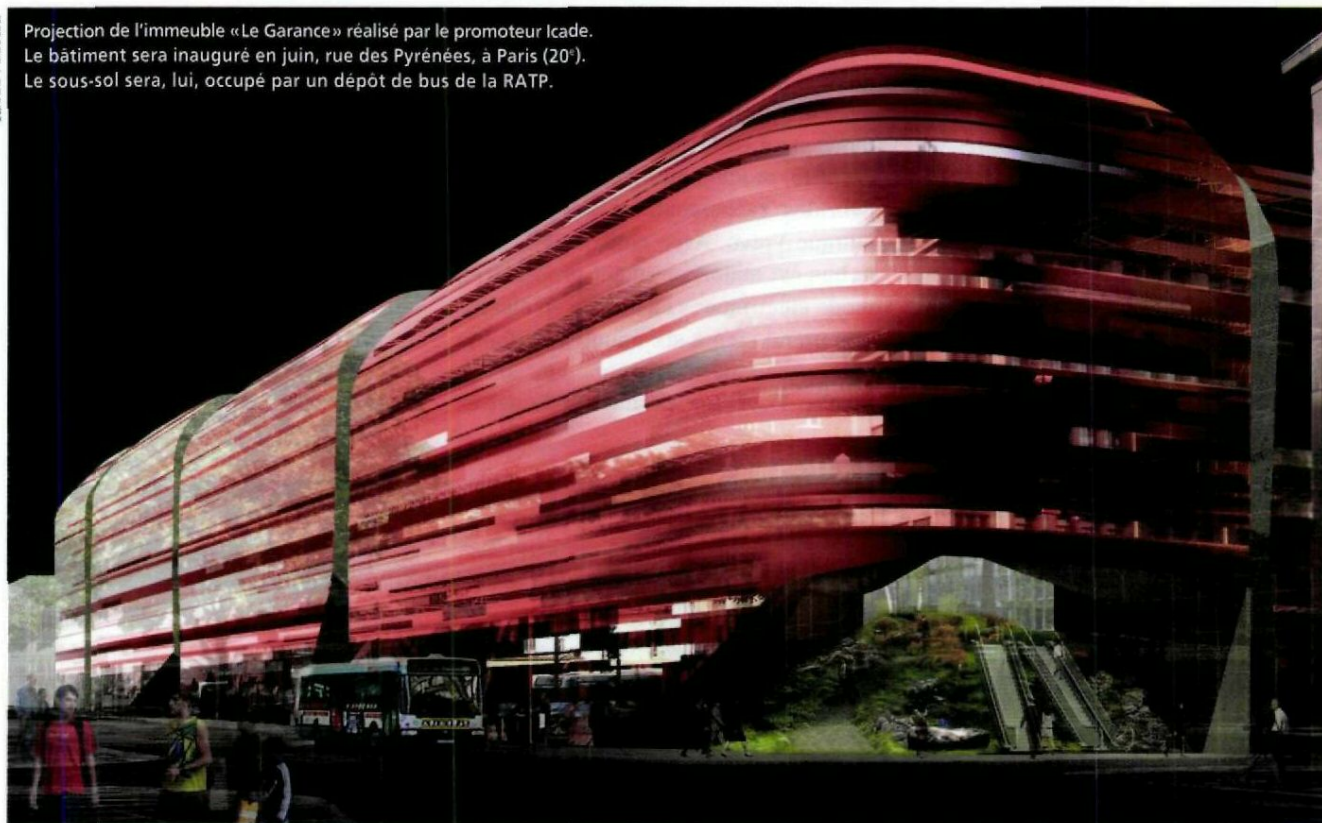
RATP

Sous les logements, les bus...

Avec ses filiales dédiées au logement et à l'aménagement, la RATP valorise son patrimoine immobilier. Ateliers de maintenance et dépôts de bus, au-dessus desquels la construction de logements est possible, sont une manne de foncier. À la suite d'un accord signé avec la ville de Paris fin 2014, cette stratégie passe à la vitesse supérieure. Au moins 2 000 logements vont ainsi voir le jour au-dessus des sites industriels de la Régie.

RATP/Métra

Projection de l'immeuble «Le Garance» réalisé par le promoteur Icade. Le bâtiment sera inauguré en juin, rue des Pyrénées, à Paris (20^e). Le sous-sol sera, lui, occupé par un dépôt de bus de la RATP.



En juin prochain, le nouveau dépôt de bus de Lagny-Pyrénées, dans le 20^e arrondissement de Paris, va être inauguré. Une grande bâtisse aux formes oblongues, dont les vitrages seront recouverts d'un film perforé rouge. Remisage des bus aux niveaux -2 et -3, parking de véhicules légers au -1, atelier de maintenance des bus en rez-de-chaussée et, au-dessus, sur six étages, des bureaux. «Nous avons concocté ce projet à la demande de la ville de Paris, il y a dix ans, pointe Rémi Feredj, directeur du département de la

valorisation immobilière, des achats et de la logistique à la RATP. Le quartier avait surtout besoin de tertiaire, d'où le projet de bureaux.» C'est une triade qui gère ces projets immobiliers – le département valorisation immobilière, la SEDP (filiale aménagement de la Régie) et Logis-Transports (filiale HLM) – lorsqu'il s'agit de construire des logements. Ce qui est le majoritairement le cas, car la capitale enregistre toujours un déficit abyssal d'habitations. Possédant aussi la casquette de président de Logis-Transports et de la SEDP, Rémi

Feredj assure la fluidité entre ces trois entités. Objectif: exploiter le potentiel foncier des sites industriels de la Régie – ateliers de maintenance, dépôts de bus, postes de commandement – pour créer des logements.

Surélever pour densifier

«Dans les années 1990, nous avons valorisé des friches et joué un rôle important d'aménageur. Aujourd'hui, je n'ai plus un mètre carré de libre!» Les raisons: la

RATP



Projection du programme des Ateliers-Jourdan en lieu et place de l'ancien dépôt du Petit Montrouge. Le dépôt de bus agrandi se trouvera en sous-sol.

densification de la ville... et la croissance de l'offre de transports qui nécessite de l'espace pour stocker les bus. La Régie compte 4000 bus en Ile-de-France; 2000 d'entre eux circulent dans Paris, mais seulement 1000 dorment dans la capitale, faute de place. Cependant, «du foncier, il y en a toujours... il suffit de lever le nez!», clame Rémi Feredj. Le maître mot: densifier et surélever les logements. En clair, empiler des couches de bureaux ou de logements au-dessus des sites industriels. Ceux-ci restent au rez-de-chaussée ou sont enfouis au sous-sol, parfois sur plusieurs étages, comme à Lagny. Dans le 14^e arrondissement, l'ancien dépôt de bus du «Petit-Montrouge» a été rasé l'année dernière. En lieu et place de l'immense halle datant de 1883 va naître, d'ici à 2017, un grand programme urbain de 3 immeubles, comportant 650 logements privés, sociaux et étudiants, mais aussi une crèche, une halte-garderie, un local associatif et un commerce... et un dépôt de bus en sous-sol. Celui-ci pourra accueillir 190 bus, contre 130 auparavant. Le premier coup de pioche a été donné le 19 février.

Des logements sociaux destinés aux agents

En 2015, cette stratégie de valorisation immobilière va connaître un coup d'accélérateur. Car la Régie s'est engagée auprès de la ville de Paris, fin 2014 à construire des logements dans huit

de ses sites industriels qu'il lui faut moderniser. D'ici à 2024, la mairie et la RATP vont y construire 2000 logements, dont au moins la moitié seront des logements sociaux. Ce protocole fait suite à un pacte «logement pour

tous» signé en juin 2014 par la mairie et par 200 acteurs, dont la RATP. La moitié des logements construits par Logis-Transports sont destinés aux machinistes et aux agents de station de la RATP, qui sont ainsi logés au plus

« Le haut paie le bas » : la recette d'un modèle économique équilibré

« En moyenne, le coût de construction d'un dépôt de bus enterré de 200 places est de 45 à 50 millions d'euros. Nous parvenons toujours à financer ce montant grâce à la rente foncière, c'est-à-dire par la vente des "droits à construire" aux maîtres d'ouvrage – la ville de Paris pour les équipements publics, les bailleurs sociaux, y compris notre filiale Logis Transports, les promoteurs privés –, explique le directeur du département valorisation immobilière. En résumé, le haut – les logements – paie le bas – le dépôt de bus. » À Paris, le prix du mètre carré vendu par la Régie à des bailleurs sociaux est de 1 100 à 1 300 euros; pour les promoteurs privés, il varie entre 2 000 à 2 500 euros. Il s'agit donc d'opérations blanches pour la RATP, qui fait très rarement de plus-value sur les opérations. « L'objectif est d'arriver au plus près de l'équilibre financier et d'optimiser les dépenses; si gains il y a, ceux-ci vont dans le pot commun de la RATP et du Syndicat

des transports d'Ile-de-France (Stif), pour financer l'investissement dans les transports, souligne Rémi Feredj. Exemple: les 44 millions d'euros que nous allons gagner grâce au volume vendu à des opérateurs au-dessus de la future station de métro Mairie de Saint-Ouen, sur le prolongement de la ligne 14 - qui sont un bénéfice net puisqu'il n'y a pas de dépôt de bus à créer ni à agrandir - vont abonder l'enveloppe de financement du prolongement. » À noter, un gain financier indirect est généré par l'agrandissement des dépôts de bus via les économies de carburant, d'usure des véhicules et... de salaires des machinistes. Ainsi, le futur dépôt du 14^e arrondissement pourra accueillir les 60 bus supplémentaires qui, pour l'instant, démarrent leur course depuis Malakoff. Le seul fait d'éviter le « haut-le-pied » – c'est-à-dire des bus circulant à vide – entre Malakoff et le 14^e arrondissement va générer une économie de 1 à 2 millions d'euros par an...

près de leur lieu de travail. Les autres logements sont vendus à des bailleurs sociaux. D'autres sociétés HLM peuvent se greffer sur les opérations pour avoir leur propre contingent, de même que des promoteurs privés, des chaînes de commerces ou encore la ville de Paris qui souhaite aménager des équipements publics.

La Régie fait feu de tout bois pour dégager de l'espace disponible. Ainsi, au-dessus de la station de métro Volontaires, dans le 15^e arrondissement, il existe une « dent creuse » de 200 m² seulement.

Le succès des « microparcelles »

Au-dessus, un ensemble de 15 logements pour des étudiants et des jeunes travailleurs – en particulier des agents de la station – va sortir de terre. Quant à l'atelier de maintenance du métro à Boulogne-Billancourt, il sera surmonté, dans quelques années, d'une résidence étudiante. La RATP a identifié 15 « microparcelles » de ce type sur lesquelles vont pousser de petits ensembles de 15 à 20 logements. Les appels à candidatures auprès des architectes vont être lancés cette année. Ces projets sont tous implantés dans Paris intramuros. Qu'en est-il en banlieue? « Les prix du foncier sont moins intéressants; de plus, la densification n'a pas autant le vent en poupe qu'à Paris », argue Rémi Feredj. Il n'empêche: plusieurs projets sont programmés dans des sites de la Régie, situés en première et en deuxième couronne: 100 logements au-dessus du dépôt de bus de Sceaux, 100 autres à Noisiel... D'ici à 2019, au moins 1 200 logements programmés vont sortir de terre en dehors de la capitale.

NATHALIE DA CRUZ

Rue Desnouettes, dans le 15^e arrondissement de Paris. Au-dessus du poste de commandement de la ligne 12 du métro, 47 logements – dont 36 logements sociaux – ont vu le jour en 2011.



RATP/Jean-François Mauboussin

SNCF et SGP valorisent aussi l'immobilier

La réforme ferroviaire entrée en vigueur 1^{er} janvier dernier permet à l'Épic SNCF de gérer plus efficacement le patrimoine immobilier et foncier de RFF et de la SNCF, soit 20 000 hectares sur tout le territoire. Plusieurs projets urbains sont déjà programmés en Ile-de-France. Certains sont bien avancés, comme l'ensemble « Charolais », regroupant bureaux, logements et une crèche à côté de la Gare de Lyon. De son côté, la Société du Grand Paris (SGP) programme déjà des opérations en lien avec les futures gares du Grand Paris Express: Issy RER, Créteil-l'Échat et Bagneux. Les consultations auprès des opérateurs et des architectes ont été lancées. Il est prévu de construire 100 logements, des commerces et des services dans un bâtiment contigu à la gare d'Issy.