



Pôle de formation et de maintenance des voies, Paris 13^e - Stéphane Maugin architecte.

Motrice urbaine

Dernière l'activité de transport public de la ville se cache un patrimoine architectural et industriel insoupçonné qui se réapproprie aujourd'hui l'image du « ticket chic » d'hier. Ses nouveaux projets de réhabilitation ou de reconstruction matérialisent une attitude volontariste tournée vers la ville et pas seulement vers la productivité. Décryptage d'une démarche discrète mais prolixe.

Il s'est finalement vu intégré dans la ville et toujours les services proposés amène la RATP à mettre en place une démarche patrimoniale cohérente vis-à-vis d'un équipement vieillissant ou inadapté, d'un contexte citadin complexe et de l'absence de nouveaux terrains disponibles. La valorisation du bâti existant s'impose donc par la voie de la réhabilitation ou de la reconstruction. Dès lors, comment expliquer la recherche qualitative caractéristique de chaque projet si ce n'est pour servir son image de marque ?

Quand la Régie parisienne se fait « constructeur », c'est pour les besoins industriels d'exploitation et de gestion de son réseau. Comme l'exprime Rémi Feredj, son directeur du département Espaces et Patrimoines, « je cherche à développer un outil de production, c'est pour cette raison que je ne fais que des constructions utiles à notre service public ».

Principalement développé intra-muros pour des raisons pratiques et économiques, son parc immobilier se constitue depuis plus d'un siècle. Des premiers omnibus hippomobiles aux rames de tramway actuelles, il a su continuellement s'adapter.

Quand la ville se densifie autour de lui. La nécessité de développer encore et encore la ville amène la RATP à mettre en place une démarche patrimoniale cohérente vis-à-vis d'un équipement vieillissant ou inadapté, d'un contexte citadin complexe et de l'absence de nouveaux terrains disponibles. La valorisation du bâti existant s'impose donc par la voie de la réhabilitation ou de la reconstruction. Dès lors, comment expliquer la recherche qualitative caractéristique de chaque projet si ce n'est pour servir son image de marque ?



Logements et poste de commandes centralisées de la ligne 12, Paris 13^e.



Remise de bus et logements sociaux, Paris 14^e – Atelier Seraji.



Contrairement à certains maîtres d'ouvrages industriels (entité qui commande une construction immobilière), la RATP n'a pas fait le choix du modèle reproductible. Concours d'architecture systématique (même s'il n'est pas imposé par la loi), établissement d'un cahier des charges précis et soucieux de son contexte urbain, humain et environnemental, multiplicité des concepteurs font de ses bâtiments des acteurs innovants du paysage citadin en mutation. « C'est la qualité de l'insertion urbaine au sens du parcours piéton et la pérennité du bâtiment qui s'inscrit dans le regard des riverains qui relient nos immeubles », souligne Rémi Feredj, c'est en ça que la signature RATP se matérialise.

Ce témoignage d'une conscience aigüe de sa responsabilité et de son impact sur l'agglomération – conscience logique vu son emprise physique et sa fonction parfois productrice de nuisances – est exemplaire à plusieurs titres pour autant qu'elle participe à l'élaboration de la métropole de demain. Par la pluralité fonctionnelle et l'adjonction à son programme de logements publics ou privés, de bureaux ou d'équipements publics. Par la diversité architecturale dans le paysage qu'elle prône. Par un souci de l'usage avec la reconfiguration ou l'ajout de nouveaux espaces publics et de circulation.

Quatre projets de la RATP ont été sélectionnés pour représenter la France à la Biennale d'architecture de Venise 2008 qui rassemble l'architecture emblématique mondiale. Une telle reconnaissance sur la scène internationale démontre sûrement le bien-fondé de sa démarche. Gageons que le bon sens dont elle fait preuve sera aussi pérenne que l'institution publique qu'elle incarne.

N.M.

- 1 et 2. Poste de commandes centralisées de la ligne 13 – Atelier d'architecture Phléas.
3. Centre bus Lagry-Pyrénées et bureaux, Paris 20^e – Métra + Associés Architectes.
4. Centre bus de Montrouge et logements.