

Enquête

La fin de l'âge d'or des grands projets immobiliers

LE MONDE | 27.04.09 | 14h08 • Mis à jour le 27.04.09 | 14h08

Faute de financement, des grands projets immobiliers privés sont abandonnés un peu partout dans le monde. On assiste à la fin de l'âge d'or commencé en 2000 avec les constructions de tours et d'ouvrages toujours plus audacieux et coûteux.

"Il faut tout faire pour limiter l'ampleur du trou d'air, entre crise financière et concrétisation des plans de relance, que traverse le secteur du bâtiment et des travaux publics, plaidait Didier Ridoret, président de la Fédération française du bâtiment, lors de son point de conjoncture du 2 avril, car nous ne voulons pas débaucher des collaborateurs que nous avons eu tant de mal à recruter et former."

Pourtant la tendance est là. Selon la banque de données Emporis, spécialiste des immeubles de grande hauteur, 124 chantiers de gratte-ciel, sur 1 431 en construction sur la planète, sont immobilisés, en particulier 21 des 203 en cours aux Etats-Unis, dont la vertigineuse Chicago Spire (pour spirale), conçue par Santiago Calatrava, qui laisse un trou béant en plein Chicago. En Asie, 84 chantiers de tours, sur 840, sont arrêtés, et 7 sur 119 en Europe.

La réalisation de centres commerciaux subit également un coup de frein. Le conseil en immobilier Cushman & Wakefield a, ainsi, recensé, pour l'Europe, 7 millions de mètres carrés annulés ou reportés, soit 40 % des projets, mais 10 millions de mètres carrés seront tout de même livrés cette année, un record, après les 9 millions de mètres carrés de 2008.

La France est l'un des pays d'Europe qui résiste le mieux, grâce aux opérations de rénovation urbaine comme à Strasbourg, où Unibail a récemment inauguré le centre commercial Rivétoile, et au Havre, celui des Docks Vauban, le 22 avril.

Outre-Manche, trois énormes centres commerciaux ont ouvert à Liverpool, Westfield London et Bristol, mais 2009 va se traduire par une baisse de 39 % des surfaces créées. A l'est, après plusieurs années de croissance spectaculaire, la Russie, l'Ukraine et la Turquie enregistrent les plus forts reculs.

Les projets d'infrastructures publiques, soutenus, en principe, par les plans de relance et les fonds européens, sont, eux aussi, contrariés par les difficultés de financement.

Une même entreprise, Vinci, voit ainsi non seulement le chantier du métro de Budapest (construit avec Strabag) stoppé faute de paiement par l'Etat hongrois, mais aussi la commande d'un tunnel dans la ville américaine de Detroit annulée, alors que le contrat (300 millions de dollars, soit 228 millions d'euros) avait été dûment signé. De même, le projet d'autoroute Moscou - Saint-Petersbourg, dont la concession lui a été attribuée, a été bloqué, le financement n'ayant pas été bouclé.

En France, même des programmes pourtant inscrits au Plan de relance peinent à trouver leur équilibre financier. La baisse du trafic aérien perturbe, par exemple, la mise en oeuvre de la liaison ferroviaire expresse (20 minutes) Paris gare de l'Est-aéroport Charles-de-Gaulle (600 millions d'euros) : *"Nous allons prochainement remettre une offre en tenant compte des perspectives de recettes en baisse"*, explique Pierre Berger, président de Vinci Grands Projets, ce qui, en clair, signifie que l'Etat devra accepter des tarifs plus élevés et qu'il n'a guère le choix, Vinci étant seul en lice.

La France veut aussi, fait inédit, créer simultanément trois lignes de TGV, Tours-Bordeaux, Le Mans-Rennes, Nîmes-Montpellier, sans oublier le tram-train de l'île de la Réunion, en faisant appel au privé, dans le cadre de concessions ou de contrats de partenariat. La Ligne Sud-Est Atlantique (LSEA), estimée à 7,5 milliards d'euros, sera financée à 50 % par le privé (Bouygues, Eiffage et Vinci sont candidats) mais nécessite le concours de 55 collectivités, pour 1,8 milliard d'euros. Or un tiers d'entre elles rechignent toutefois à payer et il manque encore 220 millions d'euros.

CENTRALES NUCLÉAIRES

En dépit de la crise, les grands du BTP qui, ces dernières années, n'arrivaient quasiment plus à faire face à la forte demande, se préparent néanmoins à capter les grands projets, de plus en plus complexes et coûteux.

Le Royaume-Uni veut se doter de huit centrales nucléaires de type EPR, marchés sur lesquels lorgnent Bouygues et Vinci. Le consortium associant Bouygues, Vinci et deux entreprises égyptienne est en passe de remporter le marché de 550 millions d'euros pour le troisième tronçon de la ligne 3 du métro du Caire.

Les Emirats envisagent un réseau de lignes de train à grande vitesse et le Qatar, qui, lui, ne rencontre pas de problème de financement, engage la construction d'un pont routier et ferroviaire de 40 kilomètres, soit le plus long du monde, reliant Bahreïn à Doha, pour 5 milliards d'euros.

L'ouvrage est confié à une société commune au fonds souverain Qatari Diar et à Vinci : *"Les Etats et les donneurs d'ordre veulent des équipements "clef en main" alliant génie civil et ferroviaire ou une expertise dans le nucléaire, ce qui nécessite des études de plusieurs dizaines de millions d'euros et des opérateurs très compétents"*, constate M. Berger. Et de tels opérateurs ne sont pas légion.

Isabelle Rey-Lefebvre

Article paru dans l'édition du 28.04.09

Le Monde.fr

- » A la une
- » Archives
- » Examens
- » Météo
- » Emploi
- » Newsletters
- » Talents.fr
- » Le Desk
- » Forums
- » Culture
- » Carnet
- » Voyages
- » RSS
- » Sites du groupe
- » Opinions
- » Blogs
- » Economie
- » Immobilier
- » Programme
- » Le Post.fr
- » Télé

Le Monde

- » Abonnez-vous au *Monde* à -60%
- » Déjà abonné au journal
- » Le journal en kiosque



Abonnez-vous au Monde.fr - 6€ visitez Le Monde.fr

© Le Monde.fr | Fréquentation certifiée par l'OJD | CGV | Mentions légales | Qui sommes-nous ? | Index | Aide