

Quand la SNCB fait de la spéculation

La mutation, durant les dernières décennies, des services publics en « entreprises publiques autonomes » a parfois de sérieux effets de bord. En imposant à la SNCB une politique agressive de valorisation de son patrimoine, l'Etat fédéral met à mal d'autres politiques publiques.

La SNCB est le plus gros propriétaire de réserves foncières en zones urbaines. De ces réserves foncières dépend notamment la politique de logement dont on sait l'urgence dans plusieurs villes du pays, et notamment en Région bruxelloise. Reste que l'utilisation de ces réserves foncières est tout sauf simple pour les organismes publics chargés de construire du logement. Son contrat de gestion impose en effet à la SNCB de vendre au plus offrant, imposant des prix sur lesquels ne savent pas toujours s'aligner les organismes publics. Mais au-delà des contraintes définies par le contrat de gestion, au-delà aussi d'une relative démission du pouvoir politique fédéral qui pourrait jouer son rôle d'actionnaire et rappeler la SNCB à plus de mesure, la SNCB elle-même fait manifestement des excès de zèle.

Arrivée du TGV à Bruxelles...

C'est dès la fin des années 1980 que se manifestent les premières prémices de cette évolution larvée de l'objet social de la SNCB. En 1989, la décision d'implanter un terminal TGV à Bruxelles, annoncée par le ministre Herman De Croo (VLD) s'accompagna de l'obligation pour la SNCB, endettée, de rentabiliser les travaux par le développement de projets immobiliers aux abords de la gare du Midi. C'est aussi à cette période que la SNCB constitua la société Eurostation (filiale à 100%) : un bureau d'études destiné à réaliser des études architecturales et urbanistiques pour la conception et la réalisation des « terminaux ».

En publiant les esquisses d'un projet démesuré pour le terminal du Midi – en partie sur des terrains ne lui appartenant pas et en l'absence de toute concertation avec les pouvoirs locaux –, la SNCB a créé un appel d'air et a donné le coup d'envoi de la spéculation privée sur le quartier.

Une véritable bataille foncière s'ensuivit, opposant la SNCB et son bras immobilier d'une part, les promoteurs et la Région bruxelloise d'autre part, chacun ayant ses propres ambitions immobilières. La Région refusa d'octroyer les permis de bâtir à la SNCB, tandis que celle-ci riposta, soutenue par le Ministre Jean-Luc Dehaene, en menaçant de ne pas installer le terminal TGV au Midi. Eurostation finira même par exproprier plusieurs maisons du côté de la rue de France, ainsi que l'îlot de l'ancienne usine Côte d'Or... pour des motifs « d'utilité publique », ça va de soi. La construction d'un gigantesque parking ainsi que d'importantes surfaces administratives venant s'ajouter à la suroffre de bureaux à Bruxelles, ces espaces furent finalement occupés par des ministères fédéraux. À cette occasion, on a pu assister à un épisode déplorable où la Région et la SNCB, qui ne se voyait pas comme « une œuvre charitable » [1], se sont renvoyés la responsabilité du relogement des habitants expulsés...

L'accalmie n'interviendra qu'en 1996. Aujourd'hui, Région bruxelloise et SNCB semblent avoir enterré la hache de guerre. En témoigne, un nouveau protocole de coopération récemment conclu entre les deux parties dans le cadre du Plan de développement international de Bruxelles. Ce document prévoit la restructuration complète de la gare du Midi et la construction de nouveaux bureaux à ses abords (Eurostation projetée, en partenariat avec le promoteur Atenor, d'édifier une nouvelle tour du côté anderlechtois de la gare), donnant toute latitude d'action à la filiale de la SNCB pour réaliser le

projet, en ce compris le réaménagement des espaces publics. Quand on sait qu'Eurostation véhicule une vision purement « ingénierale » et fonctionnaliste de la ville, l'habiliter à agir comme développeur immobilier dans les quartiers jouxtant les gares est réellement problématique.

Mais la « paix des braves » est toute relative, d'autant qu'elle est sujette aux conflits politiques entre différents niveaux de pouvoir. « Le fédéral reprend d'une main ce qu'il donne de l'autre » explique un expert proche du dossier. L'Etat finance en effet la Région bruxelloise via les fonds Beliris (gérés par la Ministre Laurette Onkelinx, PS), mais anéantit cette aide en faisant payer le prix fort pour les terrains SNCB. De sorte que des outils publics en viennent à jouer les uns contre les autres.

Ainsi en va-t-il du combat qui a lieu autour du site de Schaerbeek-Formation, la plus importante réserve foncière de Bruxelles, appartenant à la SNCB. Pour tenter d'acquérir ces terrains, la Région a créé en 2005 la Société d'acquisition foncière (SAF). En 2007, le gouvernement régional (PS-CDH-Ecolo) décidait – bien que Schaerbeek-Formation soit inscrite comme une « zone d'intérêt régional à développement différé » – qu'il convenait d'y construire un stade de football... avec l'argent de Beliris. Mais c'était sans compter sur l'intervention du Fonds des infrastructures ferroviaires (FIF), créé il y a quelques années pour sortir la SNCB du poids de sa dette historique. Présidé par un proche de Didier Reynders (MR), le FIF a récemment lancé son propre appel à candidatures en vue de désigner un ou plusieurs partenaires pour le développement de Schaerbeek-Formation. Pas opposé à l'idée d'un stade, le FIF souhaite aussi y voir ériger un centre commercial, des infrastructures événementielles et touristiques, un musée d'art contemporain, des bureaux et des logements...

... et à Liège

À Liège, Euro Liège TGV, la filiale de la SNCB, a exproprié à tout va, ainsi que l'y autorise l'invocation de « l'intérêt public », autour de la nouvelle gare des Guillemins conçue par la star internationale de l'architecture Santiago Calatrava. Motif de ces expropriations ? Les « nécessités du chantier ». Reste qu'une rue entière – la rue Bovy – a notamment été expropriée par Euro Liège TGV, rue dont les maisons restent à ce jour debout alors que les travaux de la gare touchent à leur fin. Les nécessités du chantier ont bon dos.

Dans le même temps, forte du poids dans le dossier que lui donnent ces expropriations, Euro Liège TGV a engagé un bras de fer avec les autorités communales en vue d'imposer un plan d'aménagement du quartier que la plupart des urbanistes considèrent comme antédiluvien [2] : selon ce projet, dessiné lui aussi par Calatrava, il s'agirait rien moins que de raser tout le quartier situé entre la gare et le fleuve pour construire un plan d'eau monumental bordé de deux barres d'immeubles. Au-delà de son projet lui-même, de la négation du quartier existant qu'il représente, c'est la méthode qui interpelle : en cherchant à imposer ses vues dans le débat urbanistique, la société ferroviaire sort là encore clairement de son rôle – celui de transporter des voyageurs.

Quoi qu'il arrive, cependant, là comme ailleurs, la SNCB devrait sortir gagnante de l'opération. Selon toute vraisemblance, le prix de l'immobilier connaîtra en effet une sérieuse envolée et, désormais principale propriétaire des terrains situés aux alentours de la nouvelle gare, la SNCB sera la première à en profiter.

• Gwenaël Breës & François Schreuer

Article paru dans le [n°55 de la revue « Politique »](#) (juin 2008).

[1] « Premiers expropriés en gare du TGV », in Le Soir, 30 janvier 1992.

[2] Lire Philippe Bodeux, « Les urbanistes français stupéfiés », in Le Soir, mercredi 15 novembre 2006.