

## Gymkhana au Midi

**La mise en vente des abords de la gare du Midi à la promotion immobilière et aux intérêts voraces de la SNCB déstructure le quartier depuis 20 ans. Schéma de développement, PPAS, Master Plan... pendant ce temps l'espace public se morfond. Petite balade dans un environnement désagrégé...**

L'espace public dans le quartier Midi ressemble à un visage qui aurait subi trop d'opérations chirurgicales, et qui empire à chaque nouvelle intervention. Les grues sont passées et repassées sur le quartier depuis le premier Schéma de développement de 1991, qui voulait réparer le désastre urbain engendré par la Jonction Nord-Midi et envisageait une gare extravertie tournée vers les quartiers d'habitation anderlechtois, saint-gillois et vers le centre-ville. Alors qu'étaient promis de grands espaces publics, toute l'énergie et les investissements se sont rapidement tournés vers des opérations immobilières de bureaux, créant un effet « canyon » assorti de murs aveugles que le passant doit à présent arpenter sur plusieurs centaines de mètres du côté de l'avenue Fonsny. Caractérisé par leur mono-fonctionnalité, ces immeubles ont leur vie liée aux heures de fréquentation des bureaux, laissant des espaces morts-vivants après 19 heures. L'agence Atrium peine à attirer l'horeca sur ces espaces minéralisés parcourus par les fameuses valises à roulettes. On sent aujourd'hui des tentatives poussives pour recréer une vie urbaine artificielle par des aménagements censés compenser ce qui s'y était construit spontanément.

L'esplanade située le long de l'avenue Fonsny, censée être plantée d'arbres, est un vaste parking à ciel ouvert où se sont perdus quelques abribus. L'animation principale y est la circulation des voitures (à l'exception du marché du dimanche), face aux locaux vides de la SNCB et à l'entrée de trois tunnels peu engageants.

La place de Hollande, vaste espace public animé par des commerces aux rez-de-chaussée tels que les plans des années '90 l'annonçaient, s'est rétrécie sous le lobbying des promoteurs immobiliers, au fur et à mesure qu'étaient octroyées des dérogations permettant d'utiliser les rez-de-chaussée à des fonctions privées. Aujourd'hui

rebaptisée Marcel Broodthaers <sup>1</sup>, cette demi-place jamais ensoleillée, grignotée par les bureaux et traversée par la rue de Hollande, propose au chaland une cafétaria, une antenne de police et deux carrés de gazon clôturés pour empêcher les sans-abri de s'y poser. Quelques bancs ont pour rôle principal d'empêcher les voitures de passer. Prévue initialement pour marquer l'entrée de la gare du côté saint-gillois, cette place marque surtout l'entrée d'un couloir fermé. Signe révélateur, Beliris présente l'aménagement de cet espace sur son site dans la catégorie des travaux de circulation routière et de réaménagement de voirie et non pas comme l'aménagement d'un espace public.

Après avoir traversé la vaste galerie commerciale qui fait office de hall de gare, on arrive du côté anderlechtois. Face à nous, l'immeuble de bureaux sis sur l'ancien site Côte d'Or, qui accueille des administrations publiques, crée une véritable barrière avec la commune d'Anderlecht et le quartier de Cureghem. La place de France, rebaptisée Horta, est entourée de part et d'autre des trémies du parking Q-Park (2500 places). Et le passage, censé constituer initialement un accès vers les quartiers de Cureghem à travers une galerie commerçante restée vide pendant dix ans, a finalement été privatisé par un restaurant haut de gamme qui n'autorise le passage que durant ses heures d'ouverture, c'est-à-dire essentiellement du temps de midi et très occasionnellement en soirée. Assis sur un banc où il est impossible de rester plus de dix minutes tant la structure métallique fait mal aux fesses, on peut admirer un buste de Spaak, des voyageurs cherchant l'entrée de la gare ou l'étrange ballet des taxis en quête de clients et vice-versa au milieu d'un dépose-minute chaotique.

En poursuivant vers l'Esplanade de l'Europe (ancien parvis de la gare lorsqu'elle disposait d'une véritable entrée), vaste étendue grise où fouette le vent de la Tour du Midi, on se heurte à l'usage abusif et inventif de blocs de béton censés pallier les défauts d'un espace mal pensé : ils sont là pour protéger les arbres des camions circulant sur l'esplanade les jours du marché. Selon les heures de la journée, ceux qui se risquent à emprunter un passage piéton ou une piste cyclable se heurtent à un grillage métallique fermé au niveau du trottoir. L'œil attentif notera la différence d'entretien des murs qui bordent l'esplanade, la STIB et la SNCB ne se coordonnant ni sur le nettoyage ni sur la peinture. Quant aux bancs, aux toilettes publiques et aux poubelles miniatures, ils ne sont pas légion pour un lieu public connaissant une telle fréquentation : 125.000 usagers de la gare par jour, auxquels il faut ajouter les habitants et passants du quartier.

Un peu plus au nord, place Bara, tout est pensé en termes de flux. La moitié de l'espace est consacré à la circulation d'automobiles et de transports en commun s'évertuant à trouver leur chemin. Sa traversée d'une traite est un véritable défi et aucun arbre n'y a trouvé refuge. À nouveau, le précieux bloc de béton est là pour assurer la protection des piétons.

On cherche vainement un espace vert pour fuir cette agitation. À peine créé, le petit parc Grisar, installé sur l'ancienne cicatrice laissée par le tracé du métro, a été fermé pour des raisons de sécurité. Sa grille est perpétuellement cadenassée. Et les deux autres espaces verts prévus dans le cadre du Plan régional de développement de 2002 sont passés à la trappe : celui de l'îlot Memling a été remplacé par un projet immobilier privé de logements et celui des Vétérinaires est devenu un espace vert réservé aux lofteurs autorisés à passer les portiques sécurisés de l'îlot.

### **Les rêves d'Euro Immo Star**

Euro Immo Star, sous-filiale de la SNCB chargée de piloter les projets de développement urbain pour la gare et ses abords, ne manque pas d'imagination pour « améliorer » l'espace public qui entoure la gare. Une imagination shootée aux esquisses sur papier glacé des gares des nouvelles métropoles devant asseoir une réputation sur l'échiquier international. Que leurs rêves ne cadrent pas avec ceux des habitants n'effleure pas ces ingénieurs. Outre le projet de 250.000 m<sup>2</sup> de bureaux, en partie sous forme de V, et de trois tours de logements perchées à 228 mètres, Euro Immo Star souhaite à très court terme réaménager les quadrilatères (espaces vides sous les voies surélevées) situés entre la gare et la Petite Ceinture et plus connus des Bruxellois sous le qualificatif de « tunnels puants »<sup>2</sup> : il s'agirait de les transformer en galerie commerciale<sup>3</sup> menant directement les touristes vers le centre-ville. Euro Immo Star propose la création d'un long couloir vitré longeant l'esplanade, empiétant sur la moitié de celle-ci en privatisant cet espace public et en réduisant l'emprise du marché. De quoi s'assurer que deux mondes ne se rencontreront jamais : d'un côté, les navetteurs pressés d'atteindre leurs lieux d'activité, de l'autre, les habitants du quartier. Autant dire que ce projet ne fait pas le bonheur des autorités anderlechtoises qui aimeraient capter un peu de ces flux aux poches garnies.

Euro Immo Star a également de grands projets d'infrastructures routières pour « résoudre » les problèmes de mobilité du côté Bara. La filiale prévoit rien moins que la création d'un nouveau tunnel voiture sous la rue Bara et la création d'un nouveau parking de dissuasion de 4500 à 5000 places sous le Bloc II (ancien îlot Côte d'Or). Des parkings de dissuasion dont on saisit immédiatement l'utilité : abandonner sa voiture au Midi, pour prendre le tram jusqu'à la Bourse, quel exploit ! Quant à la réserve de capacité du parking souterrain actuel, le Q-Park (2500 places), Euro Immo Star préfère

la passer sous silence. Et si d'aventure le tunnel s'avérait impossible à réaliser (le sous-sol à cet endroit est déjà bien troué), Euro Immo Star a une solution de rechange : une autoroute 2x2 bandes, de quoi briser la barrière entre la gare et Cureghem, ravir les piétons et les habitants du quartier. Il va sans dire qu'une grande partie de ces aménagements serait financée par de l'argent public, via Beliris qui n'en est pas à son premier réaménagement des espaces publics dans le quartier... et sans doute pas à son dernier.

- Claire Scohier & Gwenaël Breës

---

## Tout ça pour ça...

**L'histoire de l'îlot « A » raconte le grand plantage de la « revitalisation » du quartier Midi.**

Saint-Gilles, au croisement des rues de Mérode et de Suède. Sur un trottoir délabré, des passants observent circonspects le déclin d'un îlot d'habitations éventrées, où subsistent quelques maisons vides. D'autres se dressaient à leurs côtés, il y a quelques mois encore. Des squatteurs y accédaient par un terrain adjacent laissé vague par la démolition de la rue de Norvège. Terrassée par l'arrière d'un imposant building de bureaux neufs aux teintes saumon, celle-ci voisine le tristement célèbre « Gotham City » à l'architecture particulièrement peu adaptée au quartier. Le contraste est total. Autant que le sentiment de désolation.

Sur les façades délabrées, un panneau récemment posé annonce des logements pimpants neufs. Au regard de toutes ces années de gâchis, les riverains ne peuvent que se réjouir. Construire du logement, lutter contre les chancres et les immeubles abandonnés, ne voilà-t-il pas de nobles missions que les autorités ont à cœur de servir ? Mais cette satisfaction leur laisse un goût amer : comment oublier que ces maisons étaient, il n'y a pas si longtemps, habitées par des familles qui n'avaient aucunement l'intention de les quitter ?

### Rétroacte

Autrefois paisible ruelle ouvrière au caractère villageois [1], la rue de Norvège fut effacée d'un coup de gomme en 1992 par un plan d'urbanisme (PPAS « Fonsny 1 ») piloté par Saint-Gilles et la Région bruxelloise [2]. Les habitants furent aussitôt placés sous la menace d'une expropriation « *d'utilité publique* » : les deux versants de la rue devaient être abattus, la voirie publique reconvertie en intérieur d'îlot privé, le tout dans le cadre de la transformation de 5 îlots destinés à accueillir majoritairement du bureau. Quelques zones de logement neuf étaient prévues, en lieu et place de l'habitat existant notamment entre les rues de Norvège et de Mérode.

Problème : la Région n'avait pas les moyens de réaliser son projet et prit le risque d'un montage aventureux. En résumé : confier à une société anonyme créée pour l'occasion le soin d'exproprier et démolir des maisons, pour revendre ensuite les terrains à des promoteurs autorisés à y construire du bureau, encaisser au passage plus-values immobilières et charges d'urbanisme – lesquelles devaient financer non seulement le reste des expropriations, mais aussi la construction de nouveaux logements et le relogement des expulsés. Et, accessoirement, permettre à Saint-Gilles de toucher d'importantes taxes sur l'occupation des bureaux... Un ingénieux scénario, qui omit

toutefois d'envisager le manque d'empressement du secteur privé. Dans un contexte immobilier maussade, les promoteurs, mécontents de l'opération régionale, n'eurent aucune raison de se presser. Or, tant que les terrains ne trouvaient pas acquéreurs, les caisses de l'opération restaient vides. La disette amenant l'avarice, les autorités se mirent à vouloir racheter les biens à bas prix en se focalisant d'abord sur les parcelles rentables destinées au bureau.

Tels des apprentis sorciers, les autorités perdirent ainsi immédiatement le contrôle de leur propre opération. Le calvaire des habitants, priés de se tenir prêts à « déguerpir » à tout moment, durera près de 20 ans. Ceux de l'îlot « A » vivront successivement spéculation, déménagements des voisins, maisons murées, incendies, démolitions, terrains vagues, chantiers massifs démarrant aux petites heures et se poursuivant parfois le week-end, rue bloquée pour entreposer grues et matériaux, bruit, vibrations, poussières, absence d'éclairage public ou de ramassage des poubelles, sans compter les conséquences de la disparition prématurée de leur rue sur les plans de Bruxelles...

Mais en 2006, au moment de l'expiration du plan d'expropriation, l'îlot offre encore un front bâti continu, la plupart des maisons sont habitées et la Région n'a toujours pas les moyens d'exproprier ni de reconstruire. Les habitants demandent donc l'abandon du projet, l'autorisation de rester dans leurs maisons et de les rénover. Au lieu de saisir l'occasion pour sortir par le haut de cette situation absurde, les autorités adoptent un nouveau plan d'expropriation en 2007. Elles mobilisent des fonds publics : Beliris (devant théoriquement financer la construction d'infrastructures à impact supra-local) pour exproprier et démolir, et le Plan logement (censé augmenter l'offre de logements à Bruxelles... et non en démolir pour les remplacer par de nouveaux) pour reconstruire. Comble du cynisme : tandis que les habitants attendent depuis 17 ans qu'on scelle leur sort « *en extrême urgence* », le Ministre-Président de la Région insinue publiquement que la lenteur des procédures est due en partie à la présence de « *petits spéculateurs* » parmi eux. Dans les faits, les propriétaires de l'îlot « A » seront les derniers expropriés de la zone. Cette lenteur s'explique principalement par le fait qu'ils étaient situés sur des parcelles destinées à une opération de logement au montage financier bancal.

Le surréalisme atteint son comble en 2008 lorsque le Ministre-Président annonce, suite à une intervention de l'ARAU, qu'il fera rénover les maisons longeant la rue de Mérode ! Alors qu'il a toujours refusé cette option, ces bâtisses ont subitement pris une valeur patrimoniale à ses yeux... contrairement aux habitants, qu'il compte toujours chasser. Quel est le sens de cette décision ne respectant ni la demande des habitants (rester chez eux) ni le projet affiché du PPAS (densifier le logement) ? On a toujours du mal à l'expliquer aujourd'hui. D'autant qu'une mauvaise coordination entre différentes administrations va rallonger les procédures. La dernière expropriée mourra chez elle, de sa belle mort, en 2011. Après 18 ans de menaces, elle avait été expropriée quelques mois plus tôt. Mais les autorités manquaient de liquidités pour l'indemniser ! Elle était ainsi devenue la dernière habitante de tout l'îlot. À force d'études architecturales et de montages juridiques complexes, les maisons étaient restées vides. Elles le seront jusqu'au début 2013, où la plupart d'entre elles furent... démolies.

• Gwenaël Breës

Article paru dans le n°263 de « [Bruxelles en mouvements](#) », mai 2013.

[1] Lire « Témoignage mineur », Pierre Ladeuze, Publibook, 2005.

[2] Lire « Bruxelles-Midi, l'urbanisme du sacrifice et des bouts de ficelle »,

## *Victor : le vertige du Midi*

**La région bruxelloise compte bien trop de bureaux, preuve en est : ils restent vides. Pourtant le promoteur Atenor, soutenu par Anderlecht, Saint-Gilles et la Région, prévoit d'encore alourdir le quartier du Midi de 100.000 m<sup>2</sup> de bureaux supplémentaires sous forme d'un bouquet de tours. Comment ne pas crier à l'absurdité ?**

Le quartier Midi, sa gare TGV, son marché du dimanche, sa tour (la plus haute de Bruxelles), ses terrains vagues, ses cafés portugais et espagnols et surtout ses 300.000 m<sup>2</sup> de bureaux sortis de terre en l'espace de 15 ans au prix de nombreuses expropriations. Les besoins actuels du quartier sont multiples, que ce soit en terme de logements accessibles, de cicatrization d'un espace public malmené et d'une meilleure organisation de la mobilité aujourd'hui chaotique. Mais les communes et la Région ont d'autres ambitions qui font les choux gras de promoteur aux aguets comme CFE et Atenor.

### **Le bureau : une indigestion**

Rappelons que la région compte 13 millions de mètres carrés de bureaux dont 2 millions vides et que Bruxelles arrive en deuxième place européenne, juste après Zurich, du nombre de mètres carrés de bureaux par habitant. Le quartier Midi, en particulier, a doublé sa superficie de bureaux en 15 ans passant de 300.000 m<sup>2</sup> à 600.000 m<sup>2</sup> entre 1995 et 2010. Ceux-ci se sont remplis paresseusement, surtout grâce à un jeu de chaise musicale des pouvoirs publics et autres parastataux : 77% des bureaux sont occupés aujourd'hui par la fonction publique [1] (contre 34% en région bruxelloise). La SNCB à elle seule occupe 220.000 m<sup>2</sup> de bureaux dans le quartier. L'effet TGV annoncé par certains est resté un mirage. Aucune société mettant à profit la connectivité internationale ne s'y est installée. Les entreprises françaises ont notamment préféré s'implanter du côté de l'avenue Louise, au grand dam du bourgmestre de Saint-Gilles, Charles Picqué, également Ministre-Président de la Région. Toujours est-il que la monofonctionnalité de bureaux aux abords de la gare a bel et bien produit, elle, ses effets : le quartier se vide en fin d'après-midi.

Malgré cette orgie tertiaire, les communes de Saint-Gilles et d'Anderlecht n'ont pas hésité à l'automne 2010 à lancer une procédure d'abrogation de deux Plans particuliers d'affectation du sol (PPAS), au motif très explicite de lever un frein à la construction de nouveaux bureaux [2] : « *Le PPAS dont les quotas de bureaux sont atteints pourrait être un frein aux développements autorisés par le PRAS et aux objectifs du PRD relatifs au développement des zones administratives aux abords des gares* ». Une façon d'ouvrir les vannes au profit du projet « Victor » porté par les groupes Atenor et CFE, devenus propriétaires en 2007 (grâce à l'intermédiaire d'Eurostation, filiale immobilière de la SNCB) d'un terrain situé juste derrière la Tour du Midi. Ils projettent d'y ériger 100.000 m<sup>2</sup> de bureaux (le PPAS n'en autorisait que 40.000) se déclinant sur trois tours atteignant respectivement chacune 150, 116 et 73 mètres de haut. De quoi donner le vertige et l'envie de fuir aux habitants installés autour de la place Bara.

Les promoteurs reconnaissent sans fard que leur projet est spéculatif et se remplira, au mieux, en occasionnant un nouveau vide structurel de superficies de bureaux ailleurs en région bruxelloise. Il se murmure que le projet est adapté pour un occupant unique, or il y en a peu de cette taille et ce sont surtout des services publics. Et oui... la rumeur

veut que la SNCB serait preneuse des tours, en attendant que son propre projet de 250.000 m<sup>2</sup> de bureaux voie le jour. Le bouquet de tours deviendrait donc du bureau de transit, qui créerait des surfaces vides... dans le même quartier. On croit rêver !

Deux architectes sont aux commandes de ce vaisseau inutile : Christian de Portzamparc pour le vernis international et Michel Jaspers pour la gestion pratique... le même qui a sévi dans les années sombres du quartier Nord et est l'auteur des derniers milliers de mètres carrés de bureaux construits au Midi.

### **Un bouquet de tours, c'est pas un cadeau !**

Pour faire passer la pilule, Atenor présente son projet comme un paquet cadeau : un bouquet de tours, ficelées d'un ruban rouge et « *qui invitent la tour du Midi à danser avec elles* ». Mais la pilule ne passe pas car au-delà de sa mono-fonctionnalité, le projet interpelle par sa densité. Alors que la densité du site, avec ses anciens ateliers et bureaux, avait un P/S [3] de 2,43, le projet Victor fait monter ce dernier à 13,84. L'étude urbanistique commandée par Euro Immo Star conseillait, elle, un P/S de 4,32 (ce qui équivaut à un immeuble de 5 étages), soit trois fois moins. Pour monter plus haut, Atenor se joue des réglementations et prévoit au milieu de ses tours une nouvelle voirie menant de rien à rien, dans le seul but de détourner les contraintes du Règlement régional d'urbanisme (RRU) afin de pouvoir se caler sur la hauteur de la Tour du Midi [4].

Une telle densité ne peut qu'accroître la rupture avec le tissu urbain, créant des barrières supplémentaires dans un univers déjà complètement fragmenté par la gare, les voies ferrées, les axes routiers et la masse existante de bureaux. Laissant les habitants et les usagers du quartier aux prises avec le cortège de nuisances qui ne manque pas d'accompagner l'architecture de tours : ombres portées et tourbillons venteux sur des dizaines de mètres, espaces publics inhospitaliers, vues bouchées, sensation d'écrasement... Quant au rôle éventuel de signal urbain dévolu aux tours, il est ici redondant avec celui de la Tour du Midi marquant le paysage depuis les années '60.

Avec désinvolture, l'auteur du projet présente son projet comme « mixte » en raison de 2.000 m<sup>2</sup> de logements qu'il prévoit aux pieds des tours (le PPAS abrogé en exigeait minimum 10.000 m<sup>2</sup> !) et en prenant bien soin de les orienter... vers le nord. Le rez-de-chaussée accueillerait 2.300 m<sup>2</sup> de commerces, dont on imagine aisément qu'ils calqueront leur offre et leurs heures d'ouverture sur les besoins des navetteurs et non sur ceux qui vivent dans le quartier.

Le promoteur a beau nous promettre des tours passives, on se met à douter au vu de son dernier bébé en date : le projet Trebel au quartier européen (32.000 m<sup>2</sup> de bureaux), qui annonce un amortissement de son bilan carbone au bout de 20 ans d'occupation et s'avère, après analyse, nécessiter plus de 150 ans pour compenser les 6000 tonnes de CO<sub>2</sub> induites par la démolition du bâtiment existant et la construction du nouveau bâtiment [5].

L'argument environnemental manque encore plus de pudeur lorsqu'on sait que ce projet situé auprès de la plus grande gare de Bruxelles et desservi par une multitude de lignes de transport en commun, s'accompagnera de 560 places de parkings. Un comble, alors que l'argument principal utilisé pour vanter l'implantation de bureaux près des gares est de faire diminuer la pression automobile.

### **Des habitants à l'ombre des procédures**

Faut-il le rappeler, le quartier Midi n'est pas qu'un quartier de bureaux. De nombreux habitants vivent dans cet univers inhospitalier. Le projet Victor vient prendre pied sur

un terrain déjà pour partie occupé par des immeubles de logements et certains habitants risquent en conséquence de vivre au quotidien à l'ombre de Victor [6]. Or les pouvoirs publics semblent faire bien peu de cas de leur présence. Lorsque plusieurs riverains demandèrent en 2011 d'obtenir un statut d'observateur au sein du comité d'accompagnement chargé du suivi de l'élaboration du projet – statut accordé régulièrement à des comités d'habitants et encore tout récemment dans le cadre d'un projet au quartier européen –, leur demande fut balayée d'un revers de la main [7].

Lueur d'espoir... en juin 2012, Charles Picqué déclarait dans la presse : « *Il nous faut un cadre de réflexion global car le total des surfaces proposées tant par la SNCB que par le privé conduit à une densité trop forte. Ce n'est pas compatible avec le bon aménagement des lieux. Il faudra faire des arbitrages, des projets devront être revus ou abandonnés* ». Cette déclaration pleine de bon sens ne saurait amener le Ministre-Président qu'à abandonner ce projet : il crée à foison du bureau dont la Région ne saura que faire ; il se veut un signal urbain alors que celui-ci existe déjà au même endroit depuis 50 ans ; il se prétend mixte alors qu'il repose à 95% sur une seule fonction ; il se dit appartenir aux critères du développement durable alors que son énergie grise et ses parkings plomberont les scores environnementaux de la Région. Victor rime avec Atenor, pas avec le Midi !

• Claire Scohier & Gwenaël Breës

Article paru dans le n°263 de « [Bruxelles en mouvements](#) », mai 2013.

[1] La SNCB et ses filiales Infrabel, B-Cargo, TUC-Rail ; l'ONSS, l'ONEM et le Ministère des Pensions.

[2] Sur la saga liée à l'abrogation des deux PPAS, lire dans cette revue M. Benzaouia et C. Scohier, « Tours de PPAS au Quartier Midi », Bruxelles en mouvements, n° 249, pp. 20-23, lisible sur : [www.ieb.be/Tours-de-PPAS-PPA...](http://www.ieb.be/Tours-de-PPAS-PPA...)

[3] Rapport plancher/sol : rapport entre la superficie de planchers et la superficie au sol. Au plus le nombre est élevé, au plus le projet est dense.

[4] Le RRU prévoit que les gabarits doivent rester dans la moyenne de l'îlot. En créant un nouvel îlot par la voirie, Atenor peut conférer à son projet la même hauteur que celle de la Tour du Midi.

[5] Voir l'article sur le site d'IEB : « TREBEL rue Belliard – le PUL en dehors du PUL : les inconséquences d'un urbanisme de notables à l'obsolescence programmée » ([www.ieb.be/TREBEL-rue-Bellia...](http://www.ieb.be/TREBEL-rue-Bellia...)).

[6] Voir leur témoignage ci-contre.

[7] Voir le courrier envoyé à ce sujet par les habitants au fonctionnaire délégué de la Région : <http://www.ieb.be/Un-comite-de-quar...>

---

## *Un nouveau désastre au Midi ? Il est moins une !*

**Il y a des situations où l'histoire semble se répéter. Une vingtaine d'années après le lancement des hostilités entre SNCB, Région bruxelloise et promoteurs privés, revoilà, à peu de choses près, les mêmes acteurs qui semblent vouloir remettre le couvert sur la gare du Midi et ses abords. Comme si leurs ambitions respectives en matière d'immobilier et leurs querelles communes n'avaient pas déjà fait assez de mal au quartier...**

On se souvient que l'annonce de l'arrivée du TGV en gare du Midi, à la fin des années '80, avait déclenché un conflit urbanistico-politico-immobilier qui mêla chantages et bras de fer juridiques, spéculation et expropriations, pour accoucher d'un long processus d'implantation d'un quartier d'affaires impliquant notamment la démolition-reconstruction de plusieurs îlots du côté de l'avenue Fonsny. En réalité, ce sont plusieurs conflits qui s'enchevêtrèrent...

Tout d'abord, les communes d'Anderlecht et de Saint-Gilles, espérant chacune bénéficier des retombées potentielles de l'internationalisation du quartier, ne voyaient pas les choses d'un même œil. De leur côté, plusieurs promoteurs immobiliers s'arrachèrent des parcelles dans le quartier, se confrontant, d'une part, à la SNCB qui les expropria de l'îlot de l'usine Côte d'Or et, de l'autre, à la Région bruxelloise qui créa une société anonyme censée contrôler les opérations dans le périmètre du PPAS Fonsny 1 en les menaçant à son tour d'expropriation. La SNCB, quant à elle, plombée par une dette colossale envers l'État belge et poussée par les « critères de convergences » européens à adopter des stratégies agressives d'entreprise privée va chercher à valoriser son patrimoine foncier, en se transformant en promoteur (via sa filiale Eurostation) afin de financer l'installation du terminal TGV. Le moyen : la réalisation d'une vaste opération immobilière. Mais elle se trouvera freinée dans son élan par la toute jeune Région bruxelloise, créée en 1989. Cette dernière est immédiatement favorable à la création d'un quartier d'affaires à côté de la gare du Midi... mais à ses propres conditions, qu'elle cherchera à imposer en mettant en place un partenariat public-privé via la SA Bruxelles-Midi, ainsi qu'en élaborant des plans et en bloquant les demandes de permis introduites par la SNCB, laquelle menaçait en représailles d'installer le TGV dans une autre gare bruxelloise !

Au fil des années, cette guerre épique où les deux parties s'échangèrent des noms d'oiseaux, où l'État fédéral menaçait même d'imposer ses vues à la Région bruxelloise et où Charles Picqué menaçait en retour de démissionner, se transforma lentement en guerre froide. La Région parvint au final à réduire les ambitions immobilières de la SNCB, ce qui lui permit de lancer sa propre opération immobilière du côté de l'avenue Fonsny. De son côté, la société ferroviaire en profita pour imputer le retard des travaux du TGV aux autorités locales et les imperfections du nouveau visage de la gare au « *petit esprit de la classe politique* ».

Une accalmie survint en 1996 dans les relations entre les deux ennemis, à l'heure de l'inauguration du terminal TGV et de l'ouverture de la ligne de Thalys Paris-Bruxelles. Mais les blocages ayant été aussi nombreux que le nombre d'intervenants, et leurs ambitions proportionnellement inverses aux moyens disponibles, les opérations prirent des retards considérables. Les habitants entrèrent en résistance, l'expropriation de centaines d'entre eux ayant pris une tournure inhumaine et interminable... qui s'acheva en 2010, 20 ans après les premières menaces d'expropriation.

Le nouveau visage du quartier, son aspect chaotique et perpétuellement inachevé, sont le fruit de ces rapports de force entre acteurs aux intérêts divergents, de cette guerre



d'usure à laquelle habitants du quartier et usagers de la gare ont payé un lourd tribut. Si la nouvelle gare n'est pas une franche réussite, que dire de son intégration dans le tissu urbain et de l'aménagement des espaces publics qui l'entourent. La transformation de plusieurs îlots à ses abords n'a fait qu'empirer la situation urbanistique et sociale dans le quartier, tout en laissant béants les problèmes de mobilité.

À l'heure d'écrire ces lignes, la totalité des projets entrepris dans la foulée de l'arrivée du TGV n'a pas encore été réalisée, certains logements tardant toujours à sortir du sol le long de la rue de Mérode. Par contre, 300.000 m<sup>2</sup> de bureaux neufs ont finalement été construits, pour moitié par la SNCB et ses filiales du côté anderlechtois de la gare, et pour l'autre moitié, côté saint-gillois, par les promoteurs mis « sous tutelle » de la Région via la SA Bruxelles-Midi. Ces bureaux sont aujourd'hui occupés essentiellement par des administrations publiques et des organismes parastataux (tels la SNCB et certaines de ses filiales), le reste allant à des sociétés privées, toutes déjà précédemment installées dans d'autres quartiers de Bruxelles.

### **On prend les mêmes et on recommence ?**

Au terme de deux décennies de gestation douloureuse, on pouvait penser que les appétits immobiliers seraient rassasiés, que le quartier allait pouvoir souffler un peu et bénéficier d'un traitement plus adapté et soucieux de réparer les dégâts urbanistiques plutôt que de développer davantage de fonctions tertiaires. On pouvait espérer que les opérations publiques au Midi feraient l'objet d'une évaluation contradictoire, que des leçons en seraient tirées et que la gestion urbanistique de ce dossier deviendrait plus transparente et démocratique. Mais les derniers événements de cette saga portent à croire qu'il n'en est rien...

En 2007, alors que la Région est encore empêtrée dans son opération d'expropriations et que les nouveaux bureaux de l'avenue Fonsny ne sont pas entièrement construits et toujours loin d'être remplis, le Gouvernement commande discrètement à un cabinet d'audit privé la rédaction d'un Plan de développement international (PDI). Un nouveau plan sans valeur légale, dont l'objectif est de *“renforcer l'attrait de Bruxelles à l'étranger”* pour en faire une vraie *“City of business”*. Dix *“zones stratégiques”* y sont ainsi pointées, dont le quartier Midi, décrit comme le *« pôle business du futur »*. Aux yeux de la Région, la *« vocation »* du Midi comme quartier d'affaires est donc toujours de mise, malgré le sombre bilan de 20 années de plans, d'expropriations et d'une politique d'internationalisation qui n'aura attiré que des administrations publiques, des parastataux et quelques sociétés étrangères déjà établies à Bruxelles.

C'est à la même période qu'Eurostation et Euro-Immostar (filiales de la SNCB) annoncent avoir acquis, conjointement avec les promoteurs privés Atenor et CFE, un large terrain situé juste à côté de la gare. Leur intention n'est ni d'y développer des infrastructures liées au chemin de fer, ni du logement social... Le projet, qui passera vite exclusivement aux mains d'Atenor et CFE, deviendra celui des tours « Victor », prévoyant la création de 100.000 m<sup>2</sup> de bureaux neufs. Un projet qui semble adoubé par les pouvoirs publics, lesquels s'empressent d'abroger les deux PPAS en vigueur à cet endroit et dont le maintien aurait contrarié les ambitions des promoteurs.

Parallèlement, en 2008, la SNCB annonce son intention de centraliser ses bureaux sur l'assiette du chemin de fer de la gare du Midi, c'est-à-dire le long ou au-dessus des voies. Son souhait : restructurer entièrement ses espaces de bureaux actuellement vides du côté de l'avenue Fonsny, en ce compris l'ancien centre de tri postal, pour y regrouper à terme tous les services du groupe SNCB actuellement disséminés dans le quartier. Une opération qui suppose d'ajouter un nombre important de surfaces de bureaux

dans le quartier, et dans le même mouvement d'en vider autant dans le même périmètre. Un grand turn-over en somme, qui paraît signaler l'absence de toute politique immobilière rationnelle et à long terme au sein de la SNCB. Si l'on songe aux bureaux que le groupe occupe avenue Fonsny, tout fraîchement construits après avoir nécessité des années de procédures d'expropriation, ou aux 56.000 m<sup>2</sup> du « Midi Atrium » qu'elle a acheté à peine 8 années plus tôt, avenue de la Porte de Hal, sur un terrain dont un promoteur a vidé et détruit les 45 maisons qui s'y trouvaient pour y laisser un grand terrain vague pendant 10 ans... comment ne pas avoir la sensation d'un énorme gâchis et d'une histoire qui se répète ?

La SNCB base ses réflexions sur une « étude urbanistique de la gare de Bruxelles-Midi dans le contexte des quartiers », qu'elle a commandée au bureau d'études ARSIS et qui préconise la densification du quartier Midi à hauteur de 350.000 m<sup>2</sup> supplémentaires dans le périmètre des abords immédiats de la gare, et notamment l'îlot de la gare en construisant sur les voies ferrées. Le groupe ferroviaire ayant déclaré ses nouveaux appétits immobiliers pour le Midi et donné le coup d'envoi d'une nouvelle grande opération de déménagement et de démolition-reconstruction dans le quartier, comment allait réagir la Région ? Les deux instances prirent langue et conclurent un Protocole de coopération impliquant toutes les parties qui développaient jusque là des projets d'aménagement et des visions différentes du quartier (cf plan en pages 6-7) : la SNCB Holding, Eurostation, Euro Immostar, Beliris, les communes d'Anderlecht et de Saint-Gilles et la Région. La volonté semblait donc être à la concertation et au dialogue pour tenter de définir une approche commune.

Présenté comme une manière de mettre en œuvre les recommandations du Plan de développement international de Bruxelles (PDI), ce Protocole annonçait l'élaboration d'un « Master plan »... lequel serait dessiné, in fine, par les bureaux d'études de la SNCB. Pour créer consensus entre les différentes institutions signataires du protocole, celui-ci prévoyait la tenue de discussions sous l'égide d'un Comité de pilotage présidé par Charles Picqué... discussions dont le document prévoyait expressément que rien ou presque ne devait filtrer publiquement.

Pendant la période des réunions du Comité de pilotage, la SNCB lança bien quelques ballons d'essai. Elle annonça ainsi que sa filiale Euro-Immostar avait fait appel, sans passer par un concours ni un appel d'offres, à l'architecte-vedette Jean Nouvel. Signalons au passage que la désignation se fit sans passer par le moindre concours ou autre appel d'offres. La SNCB publia des images du nouvel enrobage de la gare, avec comme *teaser* : un bâtiment transparent en forme de « V » surplombant de 120 mètres les voies ferrées. À l'exception d'une présentation au Bozar, Jean Nouvel ne s'exprima pas publiquement sur le projet.

Voilà pour la parenthèse médiatique, assez vite refermée. Mais au-delà de cet effet d'annonce, ce qu'il fallait retenir du projet de la SNCB c'est surtout l'intention de construire 250.000 m<sup>2</sup> de bureaux neufs, un centre de congrès et un restaurant panoramique, derrière une façade moderne de 550 mètres de long s'étalant jusqu'au pont de la rue Théodore Verhaegen et de la rue des Vétérinaires ! Et par ailleurs, l'idée de réaménager les quadrilatères situés sous les voies de chemin de fer entre la gare et la Petite ceinture (les rues couvertes) : ils pourraient être démolis pour dégager une perspective sur la gare, ou transformés en vaste galerie commerciale menant les touristes vers le centre-ville.

Les mauvaises habitudes reviennent au galop : deux projets qui totalisent 350.000 m<sup>2</sup> de nouveaux bureaux dans un quartier qui en compte déjà 300.000 m<sup>2</sup>, de nombreuses parties concernées dont les visions ne s'accordent pas, les ingénieurs de la SNCB aux commandes d'un Master Plan censé redessiner tout un quartier, l'absence de débat public et de

concours, des clauses de confidentialité... Bref, tous les ingrédients d'un scénario catastrophe à nouveau réunis.

Sans surprise, la discorde finira par éclater. En 2011, trois ans après la signature du Protocole de coopération, Charles Picqué fait une sortie dans les médias, déclarant en substance qu'il n'est plus possible de discuter avec la SNCB. « *Notamment parce [qu'elle] est très souvent repliée sur ses seuls besoins, alors qu'elle doit s'ouvrir à une réflexion générale sur la ville* ». On n'en saura pas plus. Il se murmure que les autorités, sans doute motivées par la perspective d'importantes taxes sur les bureaux et charges d'urbanisme, n'auraient pas cherché à freiner les velléités de la SNCB de créer 250.000 m<sup>2</sup> de bureaux supplémentaires, tout en conditionnant leur accord à la construction d'autant de nouvelles surfaces de logement dans le quartier. La SNCB aurait dès lors élaboré un projet de reconversion en logement de ses bureaux situés entre la rue de France et la rue Bara. Un projet rendu incertain par la probabilité d'implanter une nouvelle gare souterraine à cet endroit dans le scénario d'un élargissement de la jonction Nord-Midi, et qui nécessiterait l'expropriation de nombreux propriétaires particuliers situés aux abords du site. Un projet dont la Région n'aurait pas voulu, car l'idée de la SNCB est de construire ces logements sous forme de trois tours de 228 mètres de haut (55 étages) ! C'est manifestement cet épisode qui provoqua la rupture des négociations.

On peut toutefois supposer que l'enjeu de ces trois années de discussions, lentes et inutiles selon l'ancien bourgmestre d'Anderlecht Gaëtan Van Goidsenhoven, dépassa le cadre de la gare et du quartier du Midi. D'autres sujets de dissension existent entre la SNCB et la Région, et il est probable qu'ils aient interféré dans les négociations : le sort des grandes réserves foncières de la SNCB comme Schaerbeek-Formation que la Région souhaite acquérir, les projets d'élargissement de la jonction Nord-Midi, le RER,... Quoi qu'il en soit, la hache de guerre est à nouveau déterrée. Et le Protocole de coopération, enterré.

### **Tant qu'il y aura des bureaux...**

En 2011, la Région décide donc de confier une réflexion sur le quartier Midi à sa nouvelle Agence de développement territorial (ADT). Celle-ci dispose de 6 mois pour définir un périmètre d'étude et remettre une note d'orientation au Ministre-Président, devant tenir compte « *des besoins du quartier à l'aune des objectifs du Plan de développement international et des données relatives au boom démographique attendu* ». Ce sera chose faite au début 2012, le cabinet du Ministre-Président prenant ensuite plusieurs mois pour retravailler ce document avant de le présenter en juin à son Gouvernement. À l'heure d'écrire ces lignes, aucune des deux versions de cette note n'a encore été rendue publique ni soumise au Parlement bruxellois [1].

L'urbanisme au quartier Midi continue d'être marqué par le sceau de l'opacité. En juin dernier, le Gouvernement a pourtant déjà décidé de mandater l'ADT pour élaborer un « Schéma directeur du quartier Midi ». Un nouveau plan, donc, probablement destiné avant tout à peser dans le rapport de force en faveur de la Région contre la SNCB.

Si on ne peut qu'applaudir la volonté publique d'encadrer un tel dossier, les moyens choisis posent à tout le moins des questions. Un schéma directeur est un plan sans valeur légale qui, une fois approuvé par le Gouvernement, doit être adapté dans des PPAS. On peut supposer que son élaboration dure environ deux ans, c'est-à-dire qu'il risque de n'être soumis au Gouvernement qu'après les élections régionales de 2014. Si tel est le cas, personne ne peut prédire ce qu'en fera la prochaine majorité. Ensuite, dans le meilleur des cas, un ou plusieurs PPAS seront réalisés pour transcrire ce Schéma

en règles urbanistiques, ce qui prend généralement trois bonnes années. Nous voilà donc embarqués dans des procédures qui nous mènent plus ou moins jusque 2017. D'ici là, tous les grands projets immobiliers de la SNCB et des promoteurs privés dans le quartier seront-ils bloqués ? Ce ne serait que pure logique. Pourtant, le projet « Victor » continue à avancer administrativement (l'étude d'incidences est clôturée depuis plusieurs mois et Atenor est sur le point de déposer sa demande de permis) et il semble que la SNCB ait déposé ses premières demandes de permis pour la transformation des quadrilatères sous la jonction Nord-Midi.

Et une fois de plus, l'histoire récente du quartier Midi recèle de précédents pas forcément rassurants sur ce type de procédure. « *Nous avons déjà connu une telle situation dans ce même quartier* », confesse Charles Picqué. Avec le résultat que l'on sait... En 1991, en pleine séquence de bras de fer similaire entre SNCB, promoteurs et autorités publiques sur le Midi, la Région avait opté pour l'élaboration d'un « Schéma de développement » censé garantir un développement cohérent et harmonieux du quartier. Le Schéma prévoyait notamment une mixité des fonctions, de vastes espaces verts et de grandes places publiques, de limiter les gabarits des nouveaux bâtiments aux gabarits du quartier... La réalité des rapports de force, de la situation foncière et financière des différents acteurs, le lobbying des promoteurs ont transformé ces belles intentions en tout autre chose. La mise en œuvre du Schéma de développement a été morcelée en cinq PPAS qui ont rapidement emprunté d'autres directions et auxquels les autorités ont ensuite régulièrement dérogé. Le développement du quartier n'a rien eu de cohérent ni d'harmonieux. La SNCB a développé ses projets en veillant jalousement à ce que personne d'autre ne s'en mêle. La société d'économie mixte mise en place par la Région a gravement failli à sa mission tout au long de l'opération : sous-financée et incapable de maîtriser le foncier dans le périmètre, elle s'est retournée contre les habitants et petits propriétaires. Les promoteurs, fâchés de la « concurrence déloyale » que la SNCB et la Région leur ont livré sur leur propre terrain, ont fait le gros dos pendant une bonne décennie, ralentissant l'opération régionale qui ne pouvait se réaliser qu'avec leur concours. Maîtres du jeu car disposant de nombreux terrains dans le périmètre, ils ont patiemment attendu que la situation leur redevienne plus favorable. Résultat ? Bien que toujours habité par des locataires et propriétaires en proie à l'incertitude, le quartier s'est lentement désagrégé, ressemblant de plus en plus à une ville bombardée. Et lorsque le « nouveau quartier » est sorti de terre, la mixité des fonctions y est restée à l'état de vœu pieux. Les gabarits des nouveaux bâtiments ont sensiblement grimpé par rapport aux plans initiaux. Les espaces publics ont été réduits à peau de chagrin...

Se replonger dans l'histoire des politiques urbanistiques et des luttes immobilières du quartier Midi ne signifie pas qu'il faille tomber dans l'immobilisme, l'impuissance et l'inaction. Un certain nombre d'erreurs ont été commises, il conviendrait d'en tirer les leçons. Mais les acteurs ayant un pouvoir d'influence sur le devenir du quartier sont sensiblement les mêmes qu'à l'époque. La SNCB et ses filiales immobilières n'offrent pas un visage plus rassurant qu'en 1990. Rien n'indique que les promoteurs privés soient mieux disposés à l'égard de la ville et de ses fonctions dites « faibles ». Les communes restent intéressées par l'apport financier que peuvent leur procurer de nouveaux immeubles de bureaux, même si c'est aux dépens du tissu urbain et des besoins du quartier et en dépit de la surabondance de bureaux vides à l'échelle de la région. La multiplicité d'acteurs aux intérêts divergents et un manque récurrent de moyens handicapent toujours la volonté de la Région de maîtriser le développement du quartier. Celle-ci dispose toutefois du pouvoir de planification et de celui d'accorder ou non les permis d'urbanisme, ce n'est pas négligeable. Elle pourrait faire en sorte de rendre son humanité à ce quartier, en s'attaquant aux problèmes de mobilité, en repensant l'espace public et en donnant la priorité au logement. Cela aurait le double avantage de constituer le meilleur accueil possible pour les voyageurs sortant du train, et de

satisfaire les habitants.

Mais que lit-on au contraire dans le projet de Plan régional de développement durable (PRDD) qui est actuellement sur la table du gouvernement régional ? Que le Midi est destiné à devenir un « *pôle de développement métropolitain* » accueillant « *les besoins tertiaires liés au rayonnement international de Bruxelles et à ses rôles de capitale internationale* ». Le projet de PRDD soutient explicitement la création d'un « *cluster de bâtiments élevés* », soit des « *tours iconiques* » pouvant jouer le rôle de « *signal urbain* ». Un refrain déjà entendu. Contre tout bon sens, la Région semble vouloir lancer un nouvel appel d'air à la promotion immobilière, en favorisant même le développement de nouvelles tours.

Or, tant qu'elle continuera à autoriser la construction de nouveaux bureaux dans le quartier, il y a fort à parier que la situation restera ingérable. Les fonctions dites « faibles » seront délaissées. Les mêmes promoteurs publics et privés continueront à se battre pour la plus belle part du gâteau, donnant lieu à de mauvais compromis, à un vaste chantier permanent, dont le résultat sera à l'image de ce chaos.

• Gwenaël Breës

Article paru dans le n°263 de « Bruxelles en mouvements », mai 2013.

[1] Voir la récente interpellation de Charles Picqué par Alain Maron où ce dernier regrettait que le document ne bénéficiait pas d'une plus large publicité « puisqu'il n'est disponible que sur demande. », PRB – Session 2012-2013, Commission Aménagement Territoire 20/02/2013, p. 32. 1.

---

## *Bruxelles-Midi, l'urbanisme du sacrifice et des bouts de ficelle*

Un livre de [Gwenaël Breës](#) | Publié aux [éditions Aden](#) | Mai 2009 | 384 pages (dont 65 de documents et illustrations) | Prix de vente: 18 euros | ISBN: 9782805900037 | Achat en ligne: [www.rezolibre.com](http://www.rezolibre.com)

L'histoire de Bruxelles est jalonnée de grands projets immobiliers qui, cycliquement, ont dévasté le tissu urbain et se sont terminés par un «Plus jamais ça !» L'avènement de la Région de Bruxelles-Capitale, en 1989, portait l'espoir que soit mis fin à cet urbanisme imposé d'en haut et que la ville ne subisse plus de saccages comme celui du quartier Nord. Avec l'annonce de l'arrivée du Train à grande vitesse (TGV) en gare du Midi, il a vite fallu déchanter. Une nouvelle fois, le «progrès» et le «développement international» ont suscité les convoitises immobilières et déclenché le «nettoyage social» d'un quartier populaire... Tout juste 20 ans plus tard, un livre revient sur cette saga politico-financière toujours inachevée et qui a mené à la démolition du quartier Midi. A travers une investigation fouillée et documentée, cet ouvrage révèle les dessous de l'un des plus grands fiascos urbanistiques de ces deux dernières décennies en Belgique.

Sur fond de crise du logement et de surproduction de bureaux, il dévoile comment le sort du quartier Midi s'est joué telle une partie de Monopoly, dans un combat opposant des investisseurs privés, une société ferroviaire métamorphosée en promoteur immobilier et

des autorités publiques avides de recettes fiscales... Comment la Commune de Saint-Gilles et la Région bruxelloise, toutes deux menées par le socialiste Charles Picqué, ont transformé ce champ de bataille en véritable guerre d'usure... contre les habitants. Ceux-ci ont payé le prix fort d'une politique basée sur la lenteur, la temporisation et l'utilisation paradoxale d'une menace d'expropriation «en extrême urgence».

Ce livre est le fruit d'une investigation dont le résultat donne une vision accablante de certaines pratiques de «gouvernance» marquées par l'amateurisme et la naïveté, mais aussi par le cumul de responsabilités, la concentration des pouvoirs, la confusion des rôles et des intérêts, la partialité des administrations et l'abus de position dominante, la discontinuité de l'action publique et l'absence de responsabilité politique, la désinformation et le harcèlement, ainsi qu'un profond mépris envers les habitants... Comme le confirmeront les rebondissements judiciaires où la Région bruxelloise se verra notamment condamnée pour avoir mené une «politique de pourrissement» et «bafoué de manière arrogante plusieurs droits de l'Homme».

Une lecture édifiante qui tombe à point nommé, au moment où les stratèges de cette opération de «revitalisation» évitent tout bilan de leur action et s'apprêtent à rempiler pour une législature dédiée au «développement international» de Bruxelles, en désignant une dizaine de nouvelles «zones prioritaires».

Pour le télécharger en fichier PDF (taille 21 Mo), [cliquer ici](#).

Pour le consulter en ligne, cliquer sur l'image :

### **Un livre sur la saga du quartier Midi...**

« Bruxelles-Midi, l'urbanisme du sacrifice et des bouts de ficelle » a été écrit à partir d'expériences vécues, de récits et témoignages d'habitants, d'interviews de différents intervenants du dossier, ainsi que d'abondantes archives écrites et audiovisuelles (articles et reportages de presse, courriers, comptes rendus de débats politiques, textes légaux, prescrits urbanistiques, documents judiciaires, rapports d'activités, etc.). Chacun des 12 chapitres qui le composent propose une approche thématique, s'intéressant particulièrement à un aspect : historique du quartier, planification, judiciaire ; ou à un acteur de cette saga : la Région de Bruxelles-Capitale, la société «paravant» Bruxelles-Midi, la Commune de Saint-Gilles, Charles Picqué, la SNCB, les promoteurs immobiliers, et bien sûr les propriétaires, commerçants et locataires du quartier.

Richement illustré de documents, photos et dessins, le livre met également en exergue de nombreuses citations de responsables politiques relatives à la saga du Midi.

Un document indispensable pour tous ceux qui s'intéressent à l'histoire de Bruxelles, à l'urbanisme, l'architecture, la planification, la politique, la privatisation des services publics, le droit urbain, la sociologie, l'histoire des luttes urbaines...

---

## *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.

---

## Dans 10 jours ou dans 10 ans...

**Chronique d'une "revitalisation urbaine", 1989–2008...**

**Un film de Gwenaël Breës | 2006-2008 | 89'**

[FR] Des politiques qui parlent de mixité et de rénovation urbaines et ne jurent plus que par le "public-privé". Des architectes qui semblent se partager la ville. Une "ville durable" où la production de nouveaux bâtiments est une perpétuelle nécessité et où les immeubles finissent par être plus longtemps en chantier qu'occupés. La "revitalisation" d'un quartier "stratégique" de Bruxelles: celui de la gare du Midi... Ou comment des pouvoirs publics, aveuglés par le mirage de l'Europe et des bureaux, tentent depuis 15 ans de modifier la sociologie et le tissu urbain d'un quartier populaire et historiquement immigré. Malgré le désintérêt des promoteurs privés et une crise du logement grandissante, les autorités communales et régionales s'évertuent à vouloir implanter un "mini Manhattan" dans ce quartier du bas de Saint-Gilles. Les habitants du Midi se retrouvent ainsi, depuis 15 ans, dans la ligne de mire de leurs propres représentants politiques locaux, désireux de les faire déguerpir de leur maison. À bon compte.

**Plus d'infos sur :** <http://film.quartier-midi.be> | [Télécharger en Divx.](#)

[EN] As all neighbourhoods adjacent to today's major international railway stations, Brussels Midi is undergoing significant change. In official parlance, it is going through "urban revitalisation". Others see it rather as a case of social cleansing. What's peculiar about it is the brutality of the change as well as its extreme slowness, despite the "high urgency" of the "public utility service" invoked by the town's authorities to expropriate the flats and set up a "little Manhattan" made up essentially of hotels and office buildings (that will be entrusted to private investors). But despite apparently having all the trumps, the architects of this public/private partnership seem unable to bring the scheme to a successful conclusion. And the nightmare of the inhabitants, victims of a war of attrition, has been turning into an eternity. A court has held several times that the project was a violation of human rights.

**More info :** <http://film.quartier-midi.be> | [Download on Divx.](#)