



Infrabel déraile

Avec son projet de nouveau siège *the Switch* (l'aiguillage), Infrabel prend la mauvaise voie, celle d'une démolition-reconstruction qui débouche sur la suppression de 24 logements (sans aucune compensation), le quadruplement de la densité, la bétonnisation de la quasi-totalité du terrain ou encore l'ajout de plus de 20.000 m² de bureaux... et de 126 places de parking. Améliorer l'urbanité et l'habitabilité du quartier du Midi passe, au contraire, par plus de mixité (moins de bureaux, plus de logements), moins de béton et plus d'espaces verts ! La Région doit refuser cette demande de permis et, plus globalement, mettre en place un plan réglementaire pour encadrer les projets immobiliers dans le quartier.



Le site concerné par le projet d'Infrabel

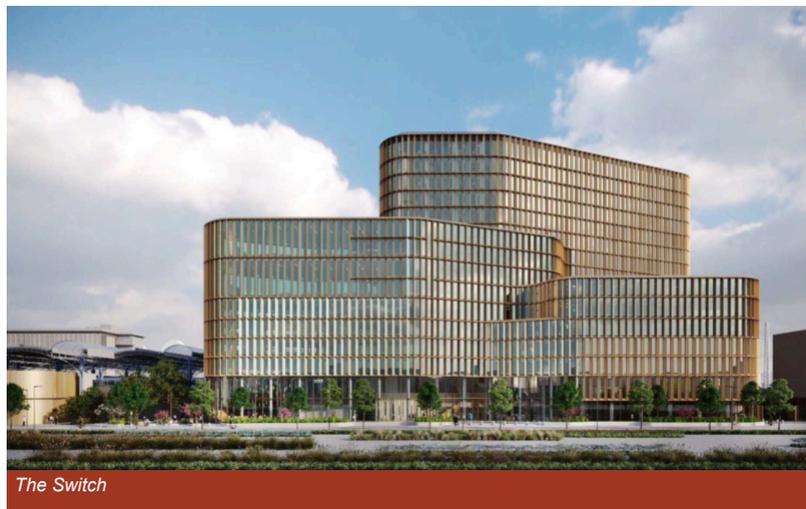
À l'enquête publique jusqu'au 17 juin, la demande de permis d'Infrabel sera soumise à l'avis de la commission de concertation le 2 juillet prochain. Le projet consiste à démolir un ensemble de trois bâtiments (8.924 m² hors sol) situés rue de France 40-50, le long des voies de chemin de fer, et d'y construire à la place le nouveau siège d'Infrabel composé de trois « volumes » (35.683 m² hors sol). Ce projet coche toute les cases de la liste de ce qu'il ne faut pas faire dans le quartier du Midi (ni ailleurs à Bruxelles).

Pourquoi construire de nouveaux bureaux alors qu'on en compte plus d'un million de mètres carrés vides ?

Avant de construire du neuf, la logique voudrait qu'on commence par réoccuper l'existant, ce qui évite la production de matériaux neufs (synonyme d'extraction de matières premières et d'émission de gaz à effet de serre) et l'artificialisation de terrains qui pourraient être dévolus, par exemple, à des espaces de pleine terre végétalisés. Outre ces bénéfices écologiques, partir du « déjà là » permet aussi d'éviter de bétonner des quartiers qui, comme celui du Midi, souffrent déjà d'une densité et d'une minéralisation très élevées, ce qui contraint fortement leur habitabilité.

Alors que Bruxelles compte [plus d'un million de mètres carrés de bureaux vides](#), comment Infrabel justifie-t-il le besoin d'une construction neuve pour son futur siège ? La demande de permis mobilise les arguments « classiques » : prétendue nécessité de regrouper en un seul lieu le personnel aujourd'hui « éparpillé » sur plusieurs sites (comme si les 1.400 travailleurs qu'accueillerait le nouveau siège devaient avoir entre eux des contacts quotidiens en présentiel), prétendue inexistence d'immeubles à Bruxelles répondant aux besoins (cette inadéquation découlant, en grande partie, de la prétendue nécessité de regroupement), prétendue impossibilité de rénover les bâtiments existants, etc. La construction de *the Switch* est également justifiée de manière plus « poétique » : on peut ainsi lire dans la note explicative que « concevoir le nouveau siège social d'Infrabel, c'est d'abord créer une identité singulière, traduction de sa culture d'entreprise, avec pour ambition d'écrire l'histoire de son futur », ou encore que *the Switch* « est aussi une double métaphore, celle de la rencontre et de l'inter-

action entre les individus, celle de la transition entre le passé et le futur de l'entreprise » et qu'il « porte ainsi en lui l'ambition d'accompagner cette métamorphose d'Infrabel, d'en être l'emblème, avec noblesse et avec fierté. »



126 places de parking supplémentaires à deux pas (littéralement) de la Gare du Midi

Infrabel prévoit d'augmenter fortement le nombre d'emplacements de parking sur le site, de 48 à 174, alors qu'il se situe au sein d'un quartier dont la desserte en transports en commun est sans doute une des meilleures de Bruxelles, voire du pays. Comme si l'opération de démolition-reconstruction ne suffisait pas, cet ajout de 126 places de parking viendrait lui aussi contribuer à l'augmentation des émissions de CO₂, à la fois par sa construction mais aussi par le trafic automobile qu'il engendrerait. Un comble pour une société ferroviaire !

Subordonner les enjeux écologiques et urbanistiques aux intérêts particuliers d'une entreprise (fusse-t-elle de droit public) n'est en aucun cas admissible, quand bien même elle porte des projets immobiliers qui sont de nobles et fières métaphores.

Pourquoi Infrabel n'aurait-elle pas le droit de faire aussi mal que la SNCB ?

À deux pas du site de *the Switch*, de l'autre côté des voies de chemin de fer, la SNCB développe elle aussi un projet de nouveau siège avec la construction d'une barre de 25.000 m² de bureaux, « posée » sur l'ancien Tri Postal avenue Fonsny, alors que, dans le même temps, elle se sépare près de 150.000 m² de bureaux dans le quartier : pourquoi réutiliser des bâtiments déjà construits quand il suffit de les vendre pour s'en payer un nouveau ? Cette opération absurde doit être abandonnée (même si la SNCB a obtenu son permis, il fait néanmoins l'objet d'un recours). Mais, dans le cas où la SNCB irait au bout de son projet, il y aurait donc 150.000 m² de bureaux libres parmi lesquels Infrabel trouverait certainement de quoi convenir à son programme. Dans le cas où la SNCB renoncerait et se « contenterait » de continuer à occuper une partie de ces 150.000 m², il resterait tout de même quelques dizaines de milliers de mètres carrés libres pour loger Infrabel. Bref, ces deux entreprises gagneraient à mieux se connaître et à dialoguer (ce qui n'est manifestement pas le cas à l'heure actuelle).



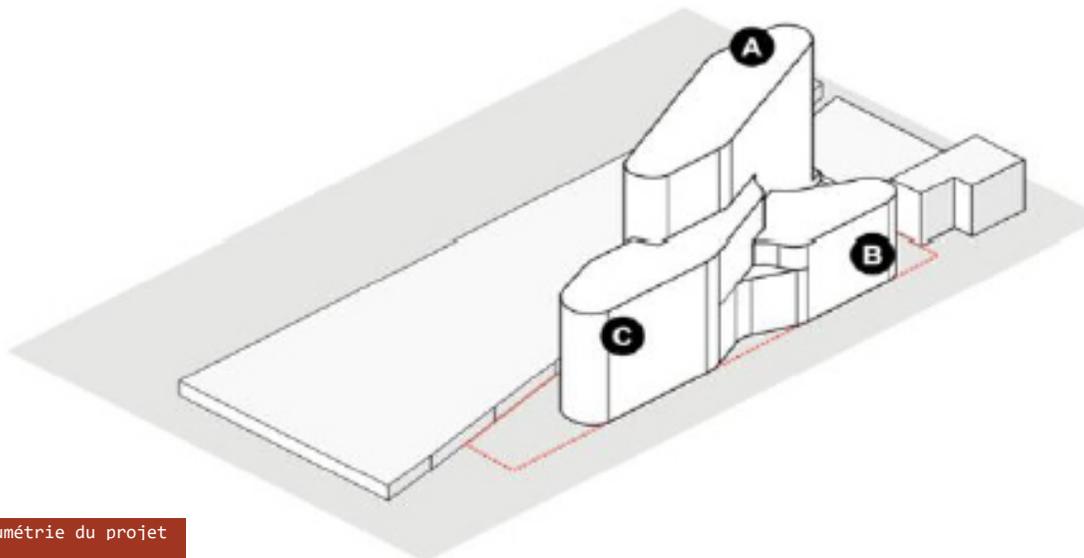
24 logements supprimés... sans aucune compensation

Le projet d'Infrabel viendrait non seulement augmenter la densité de bureaux mais ferait aussi « coup double » en supprimant plus de 3.000 m² de logements (il s'agit d'appartements de fonction, aujourd'hui inoccupés). Leur localisation à proximité de voies de chemin de fer n'est certes pas idéale pour y faire loger de nouveaux habitants de manière pérenne, mais on pourrait tout à fait y créer du logement de transit à destination de personnes sans-abri (que l'on compte malheureusement en nombre dans le quartier). Cette option n'est jamais évoquée dans le dossier de demande de permis... La possibilité de recréer du logement au sein des nouvelles constructions sur le site est quant à elle écartée au motif d'« impératifs de sécurité », comme s'il n'était pas possible de concevoir un bâtiment séparé (qui pourrait d'ailleurs être isolé des nuisances du chemin de fer par un immeuble de bureaux qui s'intercalerait). La piste d'une compensation consistant à créer des logements sur un autre site à proximité est elle aussi balayée par Infrabel, qui soutient que son projet n'est pas soumis à cette obligation du Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) : une inter-

prétation qui ne manquera pas d'être remise en cause dans le cadre d'un éventuel recours contre le permis (pour autant qu'il soit délivré). Certains pourront arguer qu'« on » (qui ?) créera plus tard (quand ?) des logements ailleurs dans le quartier (où ?) qui viendront compenser cette suppression : en l'absence de contraintes réglementaires, rien n'est moins sûr.

De la nécessité d'un plan d'ensemble (et réglementaire !) pour le quartier du Midi

On l'aura compris, un plan d'ensemble pour encadrer les multiples opérations immobilières qui se développent dans le quartier est plus que nécessaire. Si les projets d'Infrabel et de la SNCB sortent de terre, et qu'on y ajoute le projet [Move'Hub](#) (soumis à l'avis de la commission de concertation ce 13 juin), on se retrouverait avec 83.000 m² de bureaux supplémentaires dans le quartier du Midi ! Et rien ne garantit que cette hausse serait un jour compensée par la disparition de superficies de bureaux ailleurs dans le quartier.



Tour A : 60 m (16 étages)

Tour B : 27 m (6 étages)

Tour C : 40 m (9 étages)

Volumétrie du projet

Avec l'abandon du projet de Plan d'Aménagement Directeur (PAD) Midi, qui n'avait rien pour améliorer l'habitabilité du quartier, ce sont le PRAS et le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) qui continuent de définir le cadre urbanistique. Le PRAS, qui détermine les fonctions admissibles, n'oblige en rien la création de logements au sein des zones où se développent les projets d'Infrabel et de la SNCB, ni dans les zones où se situent les 150.000 m² de bureaux mis en vente par cette dernière. Le RRU détermine quant à lui le gabarit des constructions (hauteur, profondeur) : on pourrait donc penser qu'il permettrait de limiter le volume des projets tels que ceux de la SNCB et d'Infrabel, et donc d'empêcher une trop grande augmentation des superficies de bureaux et une trop grande bétonnisation... sauf qu'il est permis d'y déroger. Le permis délivré à la SNCB a ainsi octroyé une dérogation concernant la hauteur des constructions, qui dépasse largement celle « recommandée ». Infrabel entend bien bénéficier du même type de traitement, d'autant plus que la « volumétrie » de the Switch a reçu l'aval du maître architecte bruxellois (BMA) qui ne voit apparemment pas d'inconvénient à cette bétonnisation massive...

L'absence d'un cadre spécifique n'empêche toutefois pas les autorités de refuser de délivrer des permis à des projets contraires aux objectifs d'amélioration de l'habitabilité du quartier du Midi. Néanmoins, ces refus de délivrance de permis peuvent, bien évidemment, être contestés en justice par les promoteurs. Outre le danger qu'elle fait peser sur la démocratie urbaine par son absence de transparence, de participation du public et d'évaluation des incidences, la « technique » consistant à agir au cas par cas, à travers des négociations (le désormais « fameux » urban ruling, érigé par certains en modèle du futur de la planification et de l'urbanisme) ne pourra jamais avoir la même portée qu'un règlement clair s'appliquant à tous sans distinction. Un plan réglementaire spécifique, s'appliquant à l'ensemble d'une zone « stratégique » (de par sa localisation et/ou de par l'intérêt qu'elle suscite auprès de la promotion immobilière) permet en outre d'imposer des quotas pour les différentes affectations, non seulement dans l'objectif d'atteindre un meilleur équilibre entre les différentes fonctions (logements, bureaux, commerces, équipements publics, espaces verts, etc.) mais aussi de garantir la création de logements abordables, en particulier sociaux.

Conclusion : traduire les discours politiques en actes

Améliorer l'urbanité et l'habitabilité du quartier du Midi passe par une intervention décidée des pouvoirs publics : les discours doivent se traduire par des actes. Le programme du contrat de rénovation urbaine (CRU), approuvé par le gouvernement bruxellois en mars 2023, est rempli de bonnes intentions, dont on attend la concrétisation, notamment à travers le réaménagement des espaces publics, point de départ indispensable à toute amélioration de la qualité de vie en ville. Ce programme ne sera toutefois pas suffisant pour changer le visage du quartier du Midi. Il faut aussi, et parallèlement, agir sur le bâti : limiter sa densité afin de libérer de l'espace pour des zones de pleine terre végétalisés et pour ne pas « étouffer » rues et places qu'il entoure ; y créer les fonctions répondant aux besoins des habitants (logements abordables, équipements publics, commerces de proximité). Faute d'une maîtrise publique directe sur ce bâti, les pouvoirs publics (communes et surtout Région) doivent se saisir des outils dont ils disposent pour s'assurer que les projets immobiliers privés et « semi-publics », comme ceux de la SNCB et d'Infrabel, répondent aux enjeux sociaux, écologiques et urbanistiques. Cette action politique doit se traduire en actes, à toutes les échelles : de la planification réglementaire régionale jusqu'à la délivrance du plus « petit » permis d'urbanisme.



ARAU

**Atelier de recherche
et d'action urbaines**

Rue du Midi, 165 * 1000 Bruxelles
+32 (0)2 219 33 45

arau.org / info@arau.org
f (ARAU asbl) / [@arau_bxl](https://twitter.com/arau_bxl)