



PATRIMOINE

La SNCB, énorme propriétaire foncier

Certains experts n'hésitent pas à évaluer à quelque 20 milliards d'euros le patrimoine de la SNCB. Endettée, elle vend et loue.

● Dominique WAUTHY

Plus de 14 530 parcelles de terrains non bâtis totalisant près de 5 800 ha (58 millions de m²) et 2 millions de m² répartis sur près de 1 800 bâtiments divers. À 93 ans, la SNCB est bien le plus grand propriétaire public belge. Un patrimoine aujourd'hui valorisé à 7,4 milliards €, dans le bilan consolidé du groupe. Un trésor de guerre sous-exploité dont la SNCB espère tirer 10 millions € chaque année.

DES TERRAINS PARFOIS POLLUÉS

Pour l'heure, les responsables ont répertorié 179 bâtiments qu'il est urgent de vendre, ainsi que 181 terrains d'envergure, qui représentent une superficie totale de 1,2 million de m². La société d'audit PwC, qui a été chargée de dresser l'inventaire l'automne dernier, recommande aussi la vente de 344 terrains plus petits, d'une superficie totale de 685 500 m². Certains d'entre eux ont subi des pollutions et doivent être assainis car ils ont abrité des produits sidérurgiques et

pétroliers.

La SNCB possède aussi des milliers de parcelles difficilement valorisables. Ce rebut et les quelque 4 737 terrains concernés totalisent pas moins de 12,8 millions de m², ce qui porte son patrimoine global à plus de 20 milliards d'euros.

EN ZONE CONSTRUCTIBLE

La SNCB est donc bien le plus gros propriétaire de réserves foncières en zones urbaines. Une bonne partie de ce patrimoine foncier se situe en zone constructible, dans les centres-villes ou à proximité. Des zones urbaines stratégiques susceptibles de pouvoir accueillir des projets mixtes. De ces réserves foncières dépend notamment la politique de logement dont on connaît l'urgence en Wallonie. Reste que l'utilisation de ces réserves foncières est tout sauf simple pour les organismes publics chargés de construire du logement.

Un certain nombre de biens sont donc à vendre ou à louer, même partiellement.



La SNCB possède un grand nombre de bâtiments ayant perdu leur utilité.

Un processus que le nouveau management de la SNCB voudrait rationaliser.

Les administrations communales sont souvent intéressées, mais les particuliers peuvent l'être également. La destination nouvelle du bâtiment varie selon l'acheteur : restaurant, bureau d'architecture, logement, maison de jeunes, etc.

Concernant les acquéreurs de terrains, on connaît la voracité des promoteurs. Le ministre de la Mobilité,

François Bellot (MR), pense néanmoins en premier lieu au public, notamment les Communes : « Et s'il n'y a aucune marque d'intérêt de l'autorité publique, on se tourne alors vers les acteurs privés », avait-il précisé avant que l'inventaire soit dressé à sa demande. Le 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. ■

VITE DIT

Gare de Braine-le-Comte

« C'est dans notre ADN de créer des espaces où il fait bon vivre et où les gens se sentent chez eux. Cela comprend des espaces publics bien réfléchis, des installations mixtes où les habitants peuvent échanger, se rencontrer pour vivre en harmonie, explique Patrick Joly, Business Unit Manager de Matexi Hainaut. Réaménager des sites industriels offre une panoplie d'avantages concernant la localisation ou encore l'accès à la mobilité. » Le développeur de quartiers Matexi a ainsi entamé la commercialisation et la construction de 33 appartements du projet « Parc de la Wilote », un quartier durable à proximité de la gare de Braine-le-Comte et du centre-ville. Le nouveau quartier se situe à proximité de la rue commerçante du centre, de l'administration et de nombreux équipements (commerces, poste, écoles, etc.), de quoi se déplacer à pied ou à vélo. Les premiers habitants pourront emménager dans les appartements fin 2019. La réaffectation permettra à 33 familles soucieuses de l'environnement de bénéficier de toitures végétales, de terrasses en bois, de chauffage et ventilation peu énergivore... Sans oublier un potager commun au fond du jardin.

D.W.

À NOUVEAU QUARTIER, NOUVEAUX USAGERS

Tout au plus à 10 minutes à pied des quais

La qualité d'aménagement des quartiers et des espaces de liaison avec la gare rend le train plus attractif.

La mixité des fonctions d'un quartier accroît la fréquentation des espaces publics à toute heure et favorise les liens sociaux tout en réduisant le sentiment d'insécurité. Idéalement, le nouveau quartier se situera à



La proximité entre le site de construction d'un quartier durable et une gare est un atout important. Comme ici à Braine-le-Comte.

moins de 1 500 m d'une gare IC/IR (ou à moins de 1 000 m d'une gare locale). La desserte en trains proposée, ainsi que les potentialités d'accès à la gare par différents modes de transport, déterminent en grande partie l'usage et l'attractivité de celle-ci. La proximité et la diversité des fonctions réduisent les distances à parcourir et favorisent les modes doux de déplacement. La distance qui sépare les arrêts de bus, tram ou métro du quartier permet de vérifier le potentiel d'usage du transport en commun. « Une distance de 700 m, soit l'équivalent

d'un trajet d'environ 10 minutes à pied, est considérée comme un seuil maximum à respecter. Concernant la fréquence de passage aux arrêts, elle est déterminée par la densité de population. Soit 34 passages par jour dans les centres urbains », selon le Centre de recherche sur la ville, le territoire et le milieu rural de l'ULiège.

Un seuil minimum sera porté à 40 logements par ha dans les quartiers de gare et le centre-ville. Un emplacement de stationnement voiture nécessitant environ 25 m² au sol, un quota de 0,8 place par logement sera attribué. ■ D.W.