

Dieter Blase Directeur de la Gesellschaft für Innovation und Unternehmensförderung (GIU), organisme de maîtrise foncière et d'aménagement de Sarrebruck et de son agglomération

by Le Moniteur - dimanche, juin 10, 2007

<https://www.correspondances.fr/dieter-blase/>

« Les gares deviennent les vitrines de leur villes »

Le projet Eurobahnhof mobilise un investissement global de 55 millions d'euros destiné à rénover la gare de Sarrebruck et à créer de toutes pièces un nouveau quartier sur 10 hectares. Quels principes vont ont-ils guidés dans l'aménagement de ce site ?

Nous avons placé deux éléments au cœur de notre réflexion : la mobilité et le fait d'offrir à nos voisins français une tête de pont pour conquérir le marché allemand. Avec les Saarterrassen et le Science Park II, Sarrebruck dispose de zones d'activité et de bureaux. Il fallait donc construire une offre alternative qui permettrait de préserver les bâtiments existants, tant pour conférer du cachet au nouveau quartier que pour démarrer le projet rapidement. Ainsi, l'ancien château d'eau abritera une salle d'exposition du Land, tandis que la cantine des cheminots se transformera en atelier d'artistes. Nous tenions à élaborer un projet vivant adapté à la réalité : la Sarre est le plus petit land d'Allemagne et Sarrebruck compte 200 000 habitants. Un projet de trop grande envergure n'aurait pas présenté un tel dynamisme.

Vous souhaitez faire d'Eurobahnhof un quartier mixte composé de petites unités, où les artisans et les artistes occuperont une place importante. Ce projet fait-il l'unanimité ?

Non, mais il remporte l'adhésion. Nous venons d'en avoir la preuve à deux reprises. Une grosse entreprise sarroise, les meubles Martins, souhaitait implanter un point de vente de 40 000 mètres carrés dans le nouveau quartier. Face aux protestations, elle a finalement retiré son projet. Nous avons connu une deuxième alerte lorsque le Land de Sarre a envisagé de reconstruire sa halle d'exposition et de sports, actuellement située en entrée de ville, sur Eurobahnhof. Heureusement, nous venions de trouver nos premiers investisseurs, qui ont affirmé qu'ils ne viendraient pas si l'îlot de la gare était dominé par l'immense halle. Le Land a finalement décidé de reconstruire la halle sur le site existant. Ces deux polémiques démontrent que les habitants ont compris notre projet et croient en la mixité comme vecteur de développement.

Mobilité et mixité sont les maîtres-mots de tous les nouveaux quartiers gares de l'Eurégion – voire au-delà. Toutes les villes d'Europe ne sont-elles pas en train de reproduire le même schéma ?

Elles partagent peut-être les mêmes théories, mais l'essentiel des projets réside dans leurs détails. Chaque ville doit tenir compte de son économie, de sa capacité à combiner ses propres moyens à ceux de la région et de l'Etat et orchestrer l'intermodalité en fonction de l'existant. A Sarrebruck, le tramway desservait déjà la gare à l'entrée sud. Il fallait intervenir au nord en élargissant le pont et en créant un nouveau giratoire – en concertation avec la ville, la Deutsche Bahn et le Land. Cette coordination constitue un

élément essentiel de la réussite d'un tel projet. Le réaménagement d'un quartier gare doit procéder d'une vision globale, puis aborder de manière pragmatique et rigoureuse chacun des éléments.

Metz, Nancy, Luxembourg, mais aussi Lille, Anvers ou Liège ont reconstruit leurs centre-gare ou s'appêtent à le faire. Quels enseignements tirez-vous de ces expériences ?

Des erreurs peuvent se produire, tant sur le plan fonctionnel que dans le dimensionnement des projets. Mais globalement, les réhabilitations de gares dont j'ai connaissance en Europe du Nord ont apporté un changement profond et positif au cœur des villes. Nous en avons eu la preuve en Allemagne, où presque toutes les grandes gares ont été rénovées. A chaque fois, ces quartiers naguère considérés comme louches ou mal famés sont montés en gamme et deviennent peu à peu les vitrines de leur ville. Cette évolution a accompagné la modernisation des trains, de telle sorte que nous assistons aujourd'hui à un renouveau du transport ferroviaire.