

Allemagne – Enseignements de la visite

a) Les gares au centre de plusieurs filiales de la Deutsche Bahn

Le fonctionnement des gares en Allemagne relève des entités suivantes de l'exploitant ferroviaire :

– **DB Netze (DB Netze Personenbahnhöfe)** est responsable de l'infrastructure ferroviaire, notamment dans les gares (voies, signalisation, caténaires), mais seulement jusqu'aux quais ;

– **DB Netze Energie** est responsable de la fourniture de l'énergie comme DB Netze Fahrweg est responsable des sillons ;

– **DB Station & Service** est responsable de l'exploitation et de la fourniture des prestations dans les gares ;

– **DB Mobility Networks Logistics** est responsable, en liaison avec DB Immobilier, des projets de développement des gares et de l'optimisation des propriétés de la DB.

b) Des gares centres d'affaires et des méga-gares

La gare de Francfort aéroport, au croisement d'une autoroute, de l'aéroport et de la voie ferrée, a été réaménagée en 1999 pour l'accueil des ICE. Longue de 600 mètres, elle est intégrée à l'aéroport par des circulations piétonnes. Dans la gare, 200.000 mètres carrés sont utilisés par des commerces et par un hôtel. La plate-forme proprement dite couvre 10.900 mètres avec 23.000 voyageurs et visiteurs par jour. 160 trains s'y arrêtent chaque jour, dont des trains d'autres opérateurs ferroviaires comme Lufthansa.

La gare de Francfort aéroport fait actuellement l'objet d'une opération architecturale destinée à la doter d'ici à 2010 d'un « air-rail center » offrant 94.500 m² de bureaux, 34.500 m² d'hôtel, 5.900 m² de boutiques, 4.200 m² de stockage, 13.000 m² de circulation et 600 places de stationnements.

La gare de Stuttgart Hauptbahnhof, qui accueille 1.000 trains et 220.000 voyageurs par jour fait actuellement l'objet d'un vaste projet de reconversion d'ici à 2020. Le bâtiment, qui a fait l'objet d'une première rénovation menée en 2006 d'un montant de 111 millions d'euros, doit faire l'objet d'une nouvelle opération de construction d'une gare souterraine d'ici à 2020 d'un montant de 350 millions à l'occasion d'une vaste opération d'urbanisme – Stuttgart 21 –. Cette opération d'un coût global de 3 milliards d'euros auquel s'ajoute le coût de réalisation de la voie à grande vitesse, devrait être engagée sur des terrains ferroviaires d'une superficie de 100 hectares.

Cette opération est rendue possible par la construction de la nouvelle gare souterraine qui est destinée à accueillir les trains empruntant la nouvelle ligne à grande vitesse sur la radiale Paris Budapest. La nouvelle voie assurera ainsi une liaison rapide avec l'aéroport et avec le tout nouveau Parc des expositions construit à côté du Centre

des Congrès ; elle permettra également une connexion avec les moyens de transports existants – bus, trams et réseau local –.

Un exemple de réaménagement urbain d'un quartier de gare : Karlsruhe

La ville de Karlsruhe est réputée pour la qualité de sa desserte ferroviaire, son tram-train et la connexion avec son tramway urbain.

La conversion d'une gare de marchandise désaffectée est depuis 1996 l'objet d'une vaste opération d'urbanisme portant sur 32 hectares et située à un kilomètre de la gare de voyageurs. Après trois années d'émergence du projet, un contrat a été signé entre la Deutsche Bahn et la ville de Karlsruhe qui a arrêté la destination des espaces entre les jardins, les équipements collectifs (école, jardin d'enfant, bibliothèque, etc) et le logement.

Les aspects juridiques de l'opération ont été formalisés en 2000 et un groupe de pilotage a été créé regroupant, sous la conduite des propriétaires fonciers, les représentants de la ville, les représentants d'une société immobilière issue de la Deutsche Bahn « Aurelis », les représentants des services immobiliers de la Deutsche Bahn, des architectes et des services de la ville. Le projet de Karlsruhe City Park est un exemple des meilleures pratiques en la matière en Allemagne.

c) La réflexion de la Deutsche Bahn sur l'évolution des bâtiments des gares

DB mobility Network Services a développé une réflexion sur l'évolution des bâtiments des gares en fonction des besoins de l'exploitation ferroviaire. Une méthode de conversion des bâtiments a été établie selon les décisions prises : reconversion, extension, cession. Une conférence au niveau du Land de Hesse a été organisée par DB Station & Services sur ce thème ainsi que 64 conférences décentralisées au niveau des communes pour évoquer l'avenir des gares.

D'une manière générale, **la Deutsche Bahn a décidé de ne pas procéder à des cessions de terrains sans un examen préalable des capacités de valorisation des terrains.** Pour les petites gares qui n'ont plus de personnel, la Deutsche Bahn peut céder les bâtiments, notamment aux communes qui souhaitent les utiliser à d'autres fins que le ferroviaire. La Deutsche Bahn a également mis sur pied un système de franchise pour l'exploitation de petits commerces dans des gares qui n'ont plus de personnels, le franchiseur assurant, outre le commerce de proximité, la sécurité de la gare et la vente des billets.

S'agissant de **la solution retenue par la Deutsche Bahn pour lutter contre le fractionnement du ferroviaire**, un organe d'arbitrage (le CREM) regroupe les divers propriétaires immobiliers des emprises ferroviaires. Ces propriétaires précisent, chacun pour ce qui les concerne, au service immobilier de la Deutsche Bahn, leurs besoins présents et à venir en matière d'exploitation ou de gestion. C'est le représentant de Deutsche Bahn Immobilien qui assure la coordination personnelle avec les propriétaires et également avec les promoteurs privés et avec les autorités communales.

