



Dossier: Gare de Baden, AG

Boîte d'info

Fonction

Plaque tournante des transports publics de la région

Modes de transport

Chemins de fer (trafic régional et longue distance)
Réseau Express Régional (RER)
Bus / Cars postaux

Fréquence des correspondances

? millions / an

Etat d'avancement du projet

1989 Démarrage de la planification
1999 Début de la réalisation
2008 Projet en grande partie réalisé

Investissements

opérés jusqu'en 2007

Pouvoirs publics 45,0 millions de CHF

(y compris les CFF)

Particuliers 100 – 150 millions de CHF

Investissements à partir de 2008

Montant inconnu

Participants

Ville de Baden
Canton d'Argovie
CFF SA
Regionale Verkehrsbetriebe
Baden-Wettingen (RVBW)
Poste (PTT)
Particuliers

Description du projet

La gare de Baden et les quartiers limitrophes situés à l'est et, en particulier, à l'ouest ont considérablement changé ces 10 dernières années. Une zone centrale attrayante a ainsi vu le jour, caractérisée par un grand nombre d'affectations différentes. Mais sans l'existence d'une gare multimodale bien desservie, rendue attractive par les transformations, le développement, le plus souvent de haute qualité, des quartiers environnants n'aurait pas eu cette ampleur.

Afin de concilier les divers intérêts - réaménagement des infrastructures publiques et réservées au trafic, affectation des surfaces en friche aux abords du nœud -, la ville, les CFF, la Poste, RVBW et le Département cantonal des constructions ont constitué un comité de projet et jeté les bases d'un concours d'idées. L'objectif était de parvenir à un concept global tenant compte des multiples souhaits concernant la gare et ayant trait à l'urbanisme, au trafic, à l'exploitation et à l'économie. C'est le projet de Metron qui a remporté les deux premières étapes du concours en 1990. Il en est résulté un plan d'aménagement dont la mise au point a duré jusqu'en 1998. Celui-ci a été à l'origine du développement fulgurant survenu par la suite et qui touche maintenant à sa fin.

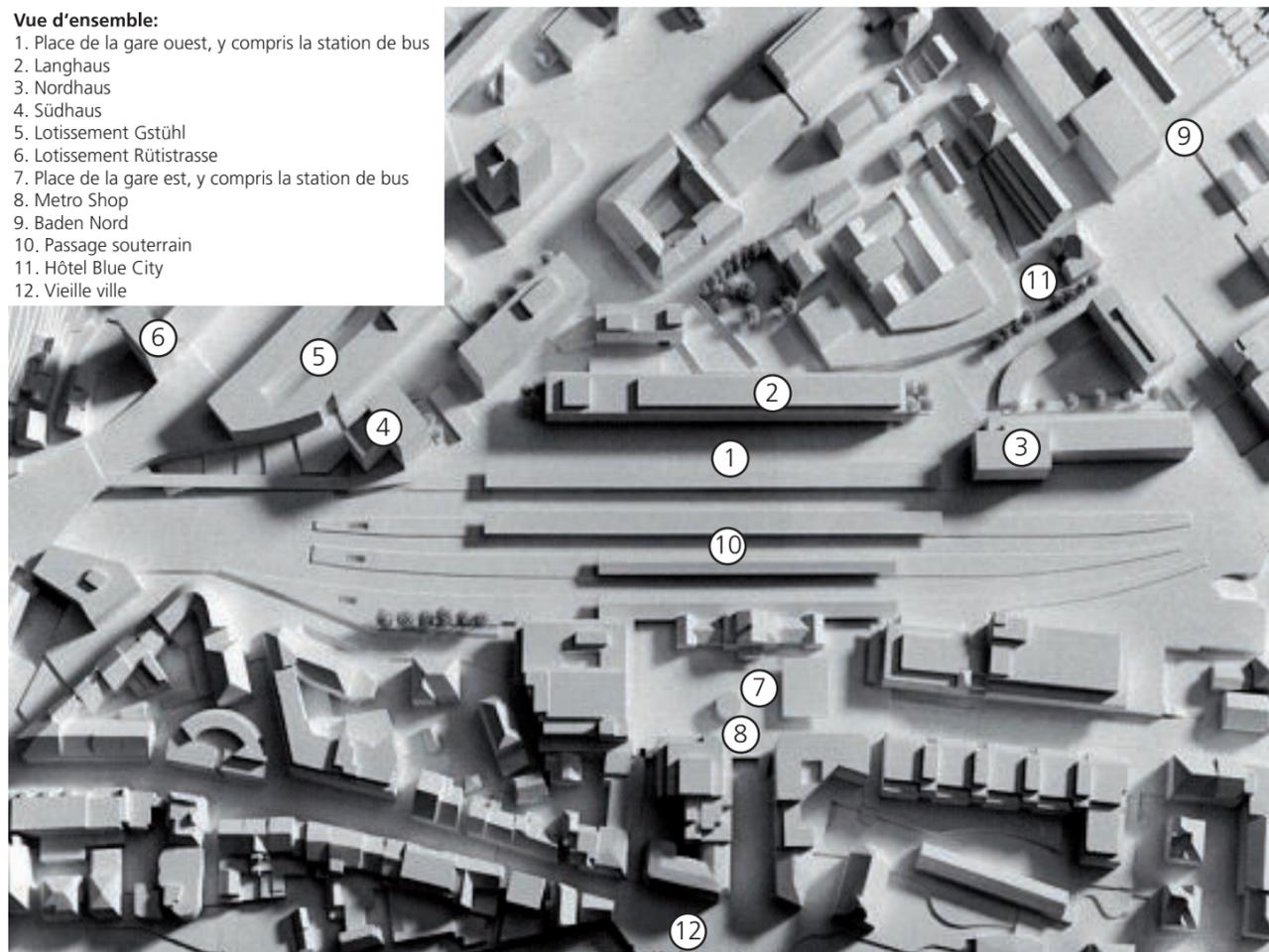
La rénovation du bâtiment de la gare, ainsi que la construction des places, du passage souterrain et de la Langhaus furent achevés dès 2001. D'autres éléments suivirent les années suivantes, toujours dans les limites du périmètre du projet. De surcroît, la valorisation de la zone de la gare a servi de fondement à d'autres projets de développement dans la ville de Baden ou généré des effets positifs dans ce sens.

De manière générale, on peut dire que le quartier de la gare fait partie des plus importantes zones de développement de Baden. Le souterrain central permet de mieux relier les quartiers urbains situés de part et d'autre des voies ferrées. En outre, l'affectation mixte - logements, commerces et bureaux - a animé le quartier de la gare et contribué au développement économique de la région. L'évolution positive du site se reflète aussi dans l'augmentation des pendulaires arrivants par rapport aux pendulaires partants et dans le nombre des nouveaux usagers des transports publics qui a tendance à progresser.

Situation

Vue d'ensemble:

1. Place de la gare ouest, y compris la station de bus
2. Langhaus
3. Nordhaus
4. Südhaus
5. Lotissement Gstühl
6. Lotissement Rütistrasse
7. Place de la gare est, y compris la station de bus
8. Metro Shop
9. Baden Nord
10. Passage souterrain
11. Hôtel Blue City
12. Vieille ville



Vue d'ensemble de la zone de la gare de Baden (Source: ville de Baden)



Mobilité douce

Circulation des piétons et des vélos

Les parties est et ouest de la Place de la gare sont signalées comme zone de rencontre. Le passage souterrain central sert non seulement d'accès aux quais et de liaison entre les gares routières est et ouest, mais aussi de voie de communication interurbaine pratique. Reliant les quartiers est et ouest de la ville, il est affecté au réseau piétonnier et classé comme itinéraire principal dans la hiérarchie du réseau. Le parcours, le côté agréable et plaisant, la sécurité et l'accessibilité dans les environs immédiats de la gare modale sont satisfaisants et en partie exemplaires.

Autres points positifs: la liaison déjà aménagée ou en cours de construction vers la vieille ville ainsi que le réseau de chemins pour piétons et de randonnée pédestre, dense et bien signalé, qui rayonne à partir de la Place de la gare. Il convient aussi de relever en particulier la liaison menant de la vieille ville à la Limmat et jusqu'à Ennetbaden via un ascenseur nouvellement réalisé en 2007 et une passerelle. Autant d'éléments qui mettent en évidence que la planification du réseau de mobilité douce ne s'est pas arrêtée aux portes de la ville. Les liaisons vers le nord et le sud, insuffisantes, recèlent un potentiel d'optimisation depuis le nœud. Ces déficits ont été identifiés (concept de chemins pour piétons en 2007), et il est prévu de les combler au fur et à mesure.

La gare est facilement accessible en vélo, notamment grâce au concept de pistes cyclables élaboré en 1999 et mis en oeuvre jusqu'à présent. Plusieurs lieux de stationnement de bicyclettes sont à disposition à l'est et à l'ouest des quais, et il envisagé d'en créer d'autres.

Trafic motorisé

Baden est raccordée au réseau national du trafic individuel motorisé (TIM) par l'autoroute A1. Le carrefour principal du Schulhaus où se croisent la Neuenhoferstrasse, la Bruggerstrasse et la Mellingerstrasse est le principal nœud de communication. La fine desserte de la gare est assurée par la Güterstrasse ou la Bahnhofstrasse. Les systèmes de parc-relais (P+R) situés Nordhaus C et Langhaus West avec au total 70 places de stationnement sont à la disposition des automobilistes voulant emprunter ensuite les transports en commun. Les parkings couverts de la Langhaus, du Tunnelgarage et de la gare offrent d'autres possibilités de stationnement. Le système municipal de guidage du stationnement renseigne les conducteurs sur les 5500 places de parking public existant en tout à Baden.

L'augmentation du trafic dans la ville combinée avec l'offre plus étoffée des lignes de bus a pour effet d'engorger le réseau routier qui atteint lentement ses limites. La durée des embouteillages et la pression augmentent pour améliorer et assurer l'offre des transports en commun. L'aménagement de nouveaux couloirs réservés aux bus, parfois difficiles à mettre en oeuvre (manque de place, etc.), et une régulation de l'affluence du TIM sont ainsi envisagés.

La charte de la circulation de Baden Regio (communes de la région de Baden-Wettingen), parue en 2005, prescrit l'orientation future du développement du trafic dans la région. Outre quelques projets d'extension partielle et l'optimisation du réseau routier, il est essentiellement prévu d'encourager les modes de transport peu ou non polluants pour garantir la mobilité dans la région et le rôle de Baden en tant que principale plaque tournante des transports publics (TP).

Transports publics

La première ligne de chemins de fer suisses, la Spanisch-Brötli-Bahn, qui reliait Zurich à Baden a été achevée en 1847. La gare de Baden est donc la plus ancienne plaque tournante des transports publics en Suisse. Plusieurs lignes de trains rapides font halte aujourd'hui à Baden et garantissent des liaisons directes, généralement toutes les demi-heures, avec la plupart des grandes villes suisses. Elles sont complétées par cinq lignes de chemins de fer régionaux et de RER, dont quatre circulent toutes les heures – avec des trains complémentaires aux heures de pointe – et une toutes les demi-heures.

Les Entreprises régionales de transports publics de Baden-Wettingen (RVBW) garantissent une offre de bus régionale et urbaine organisée en fonction de la gare de Baden. C'est ainsi que huit lignes de bus circulent à partir des stations de bus est et ouest et six lignes de cars postaux à partir de la station de cars postaux. Une convention d'objectifs et de prestations conclue avec CarPostal Suisse AG et le canton d'Argovie définit les responsabilités pour la circulation des bus dans la région d'Argovie Est pour les 10 prochaines années. RVBW a transporté en 2007 près de 12 millions de passagers dans la région. L'exploitation directionnelle des lignes de bus a été rendue nécessaire par le manque de place.

Un système d'information des passagers cohérent garantit la clarté des correspondances entre les chemins de fer et les deux stations de bus et de cars postaux. Comme ce ne sont pas les lignes de bus mais les sens de départ des lignes qui sont répartis entre les deux stations de bus, le besoin d'informations pour les usagers des TP ne connaissant pas les lieux est plus important que dans d'autres nœuds de communication.

Services de mobilité complémentaires

L'Agence de voyages CFF dans la gare multimodale de Baden offre une vaste palette de services de mobilité (p. ex. agence de voyages, check-in à la gare, etc.)

La centrale de mobilité badenmobil (www.badenmobil.ch), elle aussi installée à la gare, est un service d'information des RVBW et d'Info Baden qui renseigne sur tous les sujets ayant trait à la mobilité. Son offre englobe des informations et des produits concernant les RVBW, CarPostal Argovie, les CFF, la communauté tarifaire A-Welle, le Groupement des transports publics de Zurich ZVV, le vélo, la voiture, le covoiturage, les piétons, les rollers et les personnes à mobilité réduite. De plus, badenmobil soutient les entreprises (p. ex. Alstom, ABB Power Automation) et les écoles dans l'élaboration de concepts de gestion de la mobilité, promouvant ainsi une mobilité plus durable.

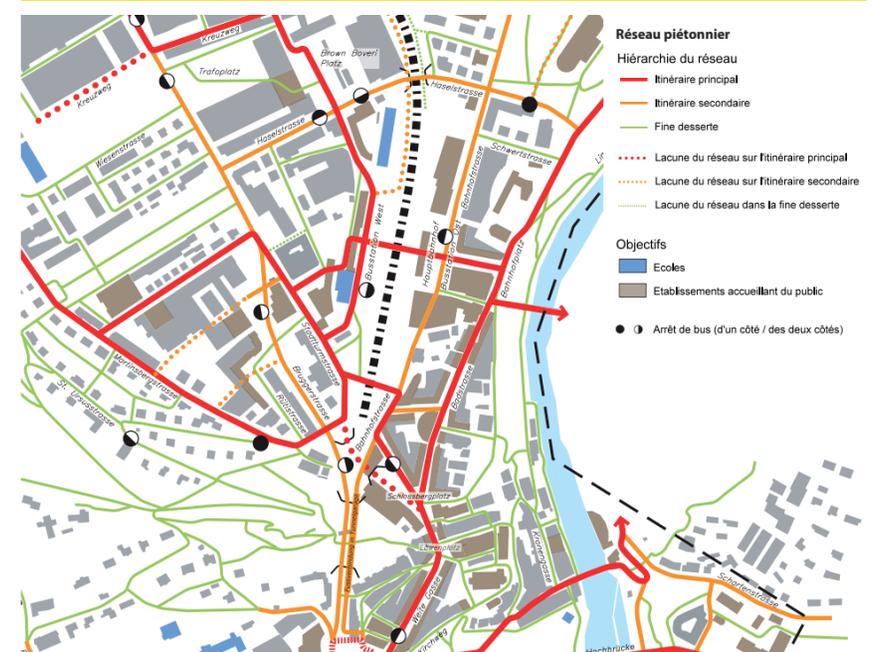
Par ailleurs, dix véhicules de la société de covoiturage Mobility sont à disposition près de la station de cars postaux.

Quels sont les principaux avantages pour le client?

Les correspondances rapides entre les divers modes de transport et prestataires de services et au sein d'eux sont un réel atout de la gare multimodale de Baden. Elles permettent aux voyageurs de rejoindre efficacement leurs destinations nationales, régionales et locales. L'élargissement de l'offre, notamment en ce qui concerne les liaisons de bus, présente nombre d'avantages pour le client.

Autre élément positif: le bon raccordement de la gare au réseau de mobilité douce de Baden. La gare multimodale est accessible à pied ou en vélo, rapidement et en toute sécurité. Le passage souterrain central communique un sentiment de sécurité subjectif; il est agréablement conçu et renforce la liaison est-ouest dans la ville de Baden.

Réseau piétonnier



Carte du réseau piétonnier 2007 (source: Concept piétonnier 2007 de la ville de Baden)



Affectations et concepts d'affectation

Gare multimodale

Le centre commercial Metro Shop, entièrement rénové en 2001, est implanté dans la zone de mobilité douce de la gare multimodale. Il est situé sous la station de bus est, directement près du passage souterrain central. Une étude menée en même temps que la rénovation montre les affectations qui répondent à la demande à cet endroit et où se trouve leur emplacement optimal à l'intérieur du centre commercial. De nombreux magasins du commerce de détail proposent à présent une offre de produits complète qui n'interpelle pas que les seuls usagers des transports publics. L'accès direct aux rues commerçantes des quartiers alentours n'est pas étranger à cette évolution. C'est ainsi p. ex. que la Migros et Coop City, situés Place de la gare Est, et la Langhaus, du côté ouest des voies ferrées, sont directement accessibles depuis la zone de transfert de la gare multimodale. Les activités qui s'y sont implantées contribuent pour beaucoup à l'animation et à l'attrait du nœud.

Affectations et concepts d'affectation

Alentours

La station de bus est se trouve à proximité immédiate d'une filiale Migros et du Coop City, de deux succursales de banque et du bâtiment de la Poste. De l'autre côté de la gare, à la station de bus ouest, se dresse la Langhaus. Au rez-de-chaussée de celle-ci, sous les arcades, les surfaces sont réservées aux commerces et aux cafés. Le Coop Supercenter est ici le plus gros locataire. Les deux premiers étages supérieurs sont des surfaces de bureau, les 3^e et 4^e étages ainsi que l'attique abritent 47 appartements qui doivent contribuer à animer le centre de la ville. Au nord, la Nordhaus encadre le bâtiment offrant des locaux pour les activités artisanales au rez-de-chaussée et des bureaux aux étages supérieurs (du 1^{er} au 5^e). L'Ecole-club de la Migros et Winterthur Assurances sont les principaux locataires. La Südhaus, qui fait également partie du plan d'aménagement Metron pour le périmètre de la gare, n'est pas encore terminée. Aux abords de la gare se trouvent également le Centre Gstühl et le lotissement City-Corner; tous deux abritent des logements et des locaux à vocation artisanale ou à usage de bureaux, ainsi que l'hôtel Blue City et divers cafés, bars et restaurants. La Nordhaus indique en outre la direction dans laquelle se trouve le plus grand potentiel de croissance de la ville, Baden Nord. Dans un quartier marqué par la présence de l'industrie, c'est une nouvelle zone urbaine conçue d'après un plan directeur de développement qui voit le jour (2000 habitants, 6000 emplois) et se distingue, entre autres, par sa proximité du quartier de la gare. Il ne faut pas oublier non plus le développement au nord-est du quartier de la gare, où l'on œuvre à l'avenir du quartier Bäder. Les mots-clés s'appliquant ici sont: valorisation et densification des structures existantes.

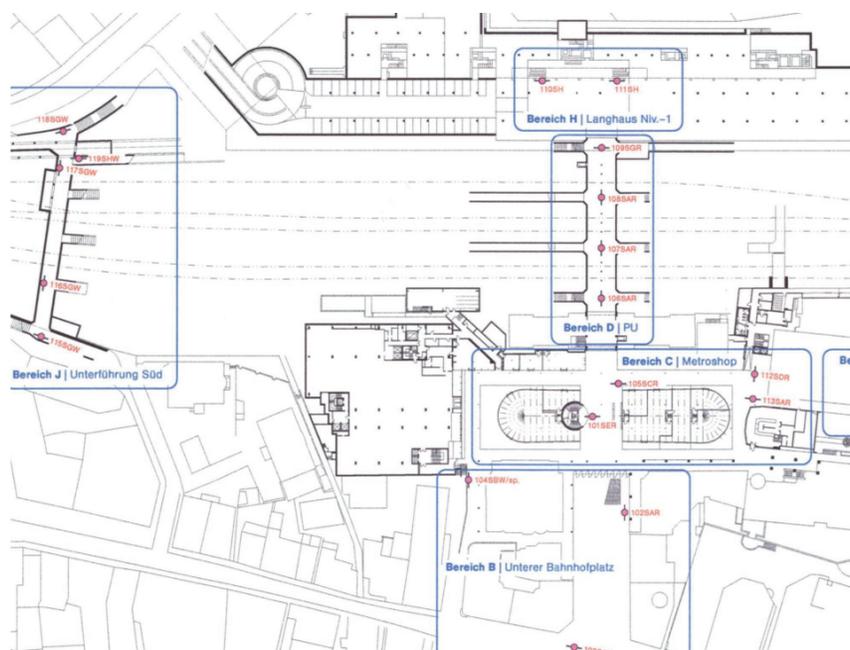
A-t-on enclenché une dynamique économique?

Si l'on considère les nombreuses transformations et nouvelles constructions ainsi que les projets de construction en phase de planification tout autour de la gare multimodale, on peut bel et bien dire qu'une forte dynamique économique a été enclenchée. Preuve de l'attrait du site: la grande diversité des affectations, entre autres. Les surfaces dédiées aux logements, aux activités artisanales et aux bureaux côtoient des surfaces affectées aux loisirs et aux écoles (Ecole-club de la Migros, Centre de formation professionnelle) tant dans le quartier de la gare qu'aux alentours, et profitent de la connectivité de celle-ci. Sans l'existence de cette gare multimodale et de ses atouts (attrait et importance), le développement n'aurait jamais pris une telle ampleur.

Les loyers des appartements au centre-ville se situent dans la moyenne et n'ont pas sensiblement augmenté au cours du développement.

Quant à l'évolution actuelle autour de la gare multimodale, on peut s'attendre à ce que le potentiel d'affectation soit prochainement épuisé et que l'intense activité de construction cesse un certain temps pour se déplacer plus fortement vers les autres zones de développement de la ville de Baden. Le développement du quartier de la gare et notamment le gain d'attrait de la partie ouest a partiellement entraîné un changement d'affectation au sein de la ville de Baden, changement qui s'est opéré au détriment de la banlieue par exemple.

Domaine de transfert et affectations



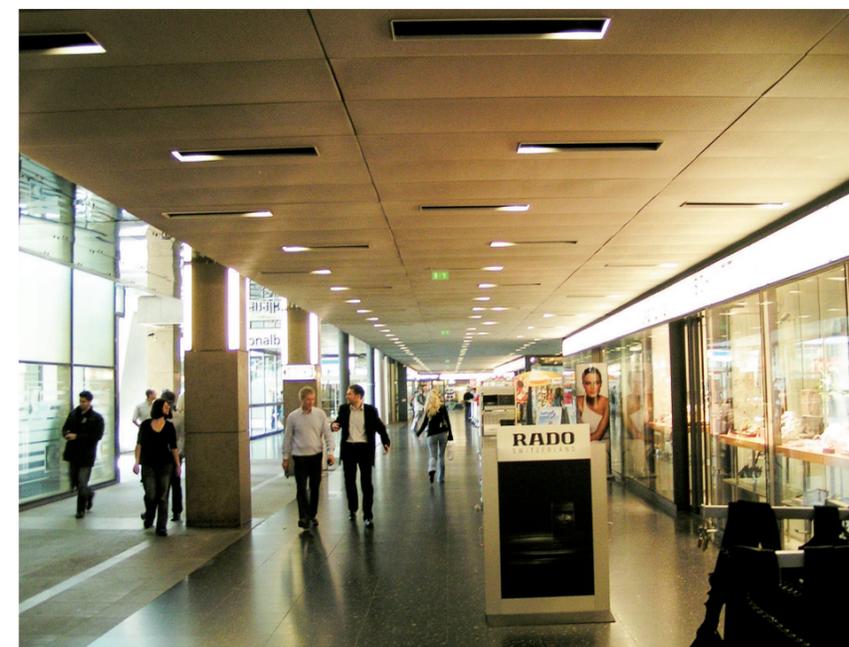
Concept global de l'orientation visuelle (source: ville de Baden / Atelier M. Brugisser)

Langhaus



Rue commerçante Langhaus (Photo: D. Künzli)

Metro Shop



Metro Shop (Photo: Kontur)



Développement régional

Selon le concept d'urbanisation du canton d'Argovie, Baden un centre principal au niveau cantonal. Il est donc dans l'intérêt du canton que le quartier de la gare de Baden soit utilisé de façon intensive. D'après le plan directeur cantonal, l'agrandissement de la gare de Baden permet de renforcer le centre principal du canton et de le promouvoir comme site pour une économie cherchant à se développer. A côté de cela, Baden assume – dans le concept d'urbanisation du Conseil fédéral «Vernetztes Städtensystem Schweiz» et le concept ad hoc du canton – de plus en plus une fonction de délestage pour l'agglomération zurichoise. De fait, la gare multimodale de Baden dessert aujourd'hui une région d'environ 120 000 habitants. En 1990, le comité directeur de Baden Regio a approuvé le concept de trafic régional (RVK89). Les problèmes de trafic s'étant accentués au cours des années suivantes en raison de l'accroissement plus important que prévu du TIM (avec les conséquences que l'on sait au niveau des embouteillages et du manque de ponctualité des transports publics parfois), il fut décidé en 2000 de remanier le concept de trafic régional. La charte du trafic 2005 est le fruit de ce travail. Celle-ci a pour but, entre autres, d'améliorer le maillon faible du RVK89, c'est-à-dire la mise en oeuvre du catalogue de mesures, ainsi que la situation du trafic dans la région de Baden par une stratégie des petits pas. S'inscrivent dans cette stratégie l'intermédiation et le conseil, l'amélioration et la promotion des transports publics, la gestion du TIM et de la mobilité douce, le développement du milieu bâti et la participation, l'amélioration du flux de la circulation ainsi que des mesures individuelles visant à améliorer les transports en commun.

Urbanisme et architecture

Le lotissement du quartier de la gare a été réalisé sur la base de plans élaborés pour un concours d'architecture que Metron a pu remporter. Le jury a apprécié la simplicité et le bon fonctionnement du concept ainsi que la prise en compte des souhaits urbanistiques. Le concept englobe les deux places de la gare avec les stations de bus, l'ancien hall d'accueil, le passage souterrain central et la Langhaus encadrée par les Nordhaus et Südhaus.

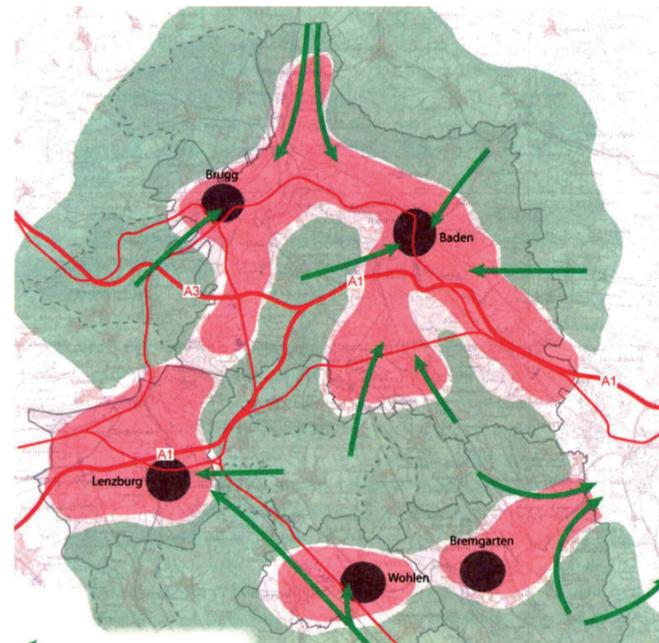
Les arrêts de bus situés Place de la gare est sont regroupés sur la moitié nord de la place, sous un grand toit. La place elle-même a la forme d'un rectangle parfait en béton dur et s'étale, tel un tapis, devant l'ancien bâtiment de la gare qui a été rénové de fond en comble. A l'abri des intempéries, sous un cylindre transparent, on accède au niveau du Metro Shop par un escalier et un ascenseur, lequel fait partie de l'épine dorsale de la gare et du passage souterrain central. Dans l'axe central de l'ancien bâtiment de la gare, le large passage qui reçoit partiellement la lumière d'en haut relie les quartiers situés de part et d'autre des voies ferrées. Le sol entièrement recouvert de pierre synthétique noire fait le lien entre les différentes parties du monde souterrain de Baden pour créer un espace d'un seul tenant. A l'ouest, le passage souterrain débouche sur un hall au pied de la Langhaus. En retrait des voies ferrées, celle-ci forme non seulement le front ouest de la place, mais elle met aussi en valeur le petit bâtiment de la gare situé de l'autre côté des voies ferrées et ancre la gare dans la structure urbaine. Sur les côtés, les Nordhaus et Südhaus bordent la place étroite.

Développement de la localité ou de la ville

La charte de planification – édictée pour une durée correspondant à trois périodes législatives (soit 12 ans) – est l'instrument le plus important de la politique urbaine de développement à Baden. L'actuelle charte de planification date de 1998. Le rapport 2006 présenté en tant que deuxième et dernier rapport intermédiaire fait le point sur le développement urbain. Il est probable qu'une nouvelle charte suivra en 2010. La charte de planification énonce des principes directeurs et définit les principaux champs d'action. Ainsi, dans la section consacrée à Baden en tant que pôle économique, les principes directeurs exigent que la bonne accessibilité, par le rail, de l'aéroport de Zurich, de la Suisse romande et des pays étrangers limitrophes soit garantie par une desserte de la ville efficace, ménageant les ressources. Sur les huit champs d'action définis, un est consacré à la mobilité, un autre au quartier Baden Nord dont fait aussi partie le secteur de la gare Baden Ouest. Le champ d'action Mobilité envisage de conserver la bonne infrastructure déjà en place et de l'améliorer en partie. Le champ d'action Baden Nord prévoit un soutien, par la ville, de projets d'investissement (p. ex. gare de Baden Ouest) par des procédures efficaces.

De manière générale, on peut dire que le quartier de la gare fait partie des plus importantes zones de développement de Baden. Le passage souterrain central était destiné à rapprocher les quartiers de la ville. En outre, l'affectation équilibrée des surfaces à divers usages – logements, commerces et emplois – devait animer le centre et contribuer au développement économique de la région. Ces objectifs du développement urbain ont pu être en grande partie atteints jusqu'à présent.

Agglomération d'Aargau Est



Centres, espaces et rapports pendulaires (source: Charte de planification 98, Rapport 2006; ville de Baden)

A-t-on obtenu des effets positifs au niveau local/régional?

L'évolution positive sur place se reflète dans l'augmentation des pendulaires arrivants par rapport aux pendulaires partants. De plus, on constate que les personnes ont tendance à utiliser de plus en plus les transports publics.

L'un des objectifs prioritaires du développement actuel du milieu bâti, la densification, est en train de se concrétiser dans le centre de Baden et sera bientôt atteint.

Les évolutions en cours se font sentir également dans les caisses de la ville, la situation financière de Baden peut être qualifiée de bonne (notamment grâce aux personnes morales). Ce fait s'explique par le bon équilibre trouvé entre le nombre d'emplois et le nombre d'habitants, et c'est un point auquel il faudrait prêter une grande attention à l'avenir aussi.

Mais ce développement fulgurant a aussi un revers – surtout à l'ouest de la gare –, à savoir le refoulement partiel d'une culture alternative et parallèle qui s'est épanouie dans ce quartier.

Liaison Vieille ville-Limmat-Ennetbaden



Ascenseur reliant la vieille ville et la Limmat (Photo: Kontur)

Processus

Innovation et organisation



La classe jaune. **CarPostal**
LAPOSTE 

Processus et assurance de la qualité

Afin de concilier les divers intérêts - réaménagement des installations CFF, nouvelle construction de la station de bus ouest, intégration des nouveaux axes de bus, terrain désaffecté de la gare de marchandises -, la ville, les CFF, la Poste, les RVBW et le Département cantonal des constructions ont constitué un comité de projet en 1988 et jeté les bases d'un concours d'idées. L'objectif était de parvenir à un concept global tenant compte des multiples souhaits émis autour de la gare et ayant trait à l'urbanisme, à la circulation, à l'exploitation et à l'économie. Il s'agissait d'intégrer la gare dans la structure urbaine pour en faire une gare multimodale performante dans les transports publics. C'est le projet de Metron qui est sorti vainqueur des deux premières étapes du concours en 1990. Ayant débouché sur un plan d'aménagement en 1998, les travaux purent alors commencer. La gare, les places, le passage souterrain et la Langhaus ont été achevés avant 2001, et la Nordhaus en 2004. Si le projet a pu être réalisé, c'est aussi grâce à un heureux concours de circonstances. Car, du côté des CFF, depuis l'ouverture du tunnel de Heitersberg, Baden se trouve sur une « ligne secondaire » et les investissements la concernant n'étaient prévus que dans le plan financier à long terme. Cependant, un projet des CFF bloqué à un autre endroit et les planifications pour Baden Nord – lesquelles ont agi comme un catalyseur pour les projets de la gare puisque l'attrait de ce quartier en développement dépend essentiellement de sa desserte – ont contribué à la réussite du projet, à côté de l'engagement de tous les instants de la ville de Baden.

Participants

Les principaux participants au projet de la gare: la ville de Baden, les CFF, la Poste (l'ex-régie PTT), les RVBW et le Département cantonal des constructions, ont constitué un comité de projet en 1988 pour élaborer les bases d'un concours d'idées. Le projet gagnant était celui de Metron, qui avait été élaboré par Jan Hlavica et son équipe. Le projet ne figurait pas en haut de la liste des priorités des CFF, d'où l'engagement tout au plus mitigé de ses participants au début. Afin de sauver le projet et de le réaliser dans les délais envisagés, la ville de Baden est montée au créneau et a financé le concours ainsi que le premier avant-projet. En outre, des représentants de la ville se sont inlassablement investis en faveur du projet, intervenant auprès de la direction générale des CFF. Les relations publiques et la communication ont joué un rôle extrêmement important dans la réussite de ce projet, entre autres, parce qu'il a fallu convaincre les électeurs de la ville de Baden et obtenir leur accord pour le crédit de construction de 27 millions de CHF.

Qu'est-ce qui est innovant dans ce projet?

L'élément innovant du projet réside dans l'approche adoptée, à savoir définir et à coordonner les multiples activités de construction au moyen d'un concept global. Différents concepts partiels (p. ex. mobilité douce, TP, TIM) ont ensuite été élaborés à l'intérieur de celui-ci, afin d'obtenir un ensemble cohérent et apte à fonctionner. Les problèmes complexes ont pu être en grande partie résolus grâce à des approches innovantes et parfois, courageuses (p. ex. séparation directionnelle des lignes de bus). Les problèmes apparus au sein du projet ont été abordés et résolus sur une base partenariale et avec beaucoup de pragmatisme. La réussite est également attribuable à une large participation qui a débouché au Parlement et dans la population sur l'approbation des crédits et sur l'acceptation du projet. Sans oublier non plus l'engagement sans faille de la ville pour mener le projet à bonne fin.

Place de la gare ouest



Place de la gare ouest, station de bus ouest et Langhaus (Photo: Kontur)

Place de la gare est



Place de la gare est, bâtiment de la gare et, en arrière-plan, la station de bus est (Photo: D. Küenzli)

Infrastructures publiques



Souterrain (Photo: D. Küenzli)



Accès au Metro Shop (Photo: D. Küenzli)



Station de bus est (Photo: D. Küenzli)



Accès du côté des quais (Photo: D. Küenzli)

Evaluation du jury

1^{re} place



La classe jaune. **CarPostal**
LAPOSTE

Trafic

Le jury a jugé bonnes l'offre et la connectivité. Comprenant plusieurs lignes de trains rapides ainsi que des lignes de trains régionaux et de RER, l'offre des TP est particulièrement étendue. Elle est complétée par une offre de bus sillonnant la ville et la région et par plusieurs lignes de cars postaux. Les services de mobilité complémentaires ont également convaincu le jury. Outre l'Agence de voyages des CFF, la centrale de mobilité badenmobil des RVBW et Info Baden proposent des services d'information complets dans le domaine de la mobilité. A cet égard, le soutien apporté aux entreprises et aux écoles dans l'élaboration de concepts de gestion de la mobilité est innovant. Le jury s'exprime également en termes élogieux sur la situation du réseau de mobilité douce. Bien qu'il n'englobe pas toute la ville, ce réseau contribue à relier le nœud aux différents quartiers de la ville.

Le jury considère d'un oeil critique la situation, le nombre et le type de places de stationnement pour les vélos. La situation concernant le flux TIM est également difficile. L'augmentation de la circulation dans la ville combinée avec l'offre plus étoffée des lignes bus fait que le réseau soutier et, partant, le système de bus aussi atteignent lentement leurs limites. Aux yeux du jury, le concept de surface de trafic mixte sur la Place de la gare (limites de l'espace partagé) et le système des gares routières séparées en fonction des directions, qui augmente fortement le besoin d'information pour les passagers ne connaissant pas les lieux, sont parfois problématiques.

Développement territorial

Les effets sur le développement territorial peuvent être qualifiés de positifs, selon le jury. Le quartier de la gare revêt une grande importance tant pour le canton d'Argovie que pour la ville de Baden et il fait partie des principales zones de développement. De l'avis du jury, les objectifs ambitieux concernant le délestage de l'agglomération zurichoise, l'animation du centre, la liaison des quartiers urbains et le renforcement du développement économique de la région ont été en grande partie atteints.

Sous l'angle de l'urbanisme et de l'architecture également, les membres du jury se sont pour la plupart montrés satisfaits du nouveau lotissement du quartier de la gare. Le souterrain central reliant les deux places de la gare et les différents quartiers de la ville séduit par le concept qui le sous-tend et allie la simplicité au bon fonctionnement tout en répondant clairement aux attentes urbanistiques.

En outre le développement autour de la gare qui a été lié à d'autres projets de développement urbain dans le quartier Bäder et à Baden Nord recueille des compliments.

Economie

Le jury a jugé très bonnes l'affectation et la dynamique. Il a expressément loué tant la répartition des affectations à la gare multimodale que celles réalisées aux alentours et les interactions qu'elles ont suscitées.

Le Metro Shop rénové sur la base d'une étude d'affectation est implanté dans la zone de mobilité douce de la gare multimodale. Ces surfaces commerciales appartiennent à la ville de Baden qui en assure aussi la gestion. Le jury estime que l'approche consistant à mettre à disposition des surfaces commerciales gérées par les pouvoirs publics est innovante et un exemple à suivre.

Les nouveaux lotissements comme ceux de la Langhaus et de Metro Shop avec leur affectation mixte – logements, commerces et bureaux – contribuent, selon lui, à animer et à valoriser le nœud et les quartiers avoisinants.

A la gare de Baden, on peut bel et bien parler d'une forte dynamique économique qui a été enclenchée. Le jury est convaincu que sans l'existence d'une gare multimodale performante et attrayante le développement n'aurait pas eu cette ampleur.

Processus

Le jury a jugé bonnes l'innovation et l'organisation. L'approche innovante en particulier qui a consisté à définir et à coordonner les multiples activités de construction au moyen d'un concept global a su convaincre. Par une approche parfois courageuse et l'intégration de différents concepts, les responsables du projet sont parvenus à créer un ensemble qui fonctionne, selon le jury.

Autre élément positif relevé par le jury: l'engagement inlassable de la ville de Baden. Une base partenariale, beaucoup de pragmatisme et une large participation ont permis de mener le projet à bonne fin.

Comparaison avec les candidats en lice

Comparée aux autres gares multimodales nominées, Worblaufen est un nœud solide et réussi, mais il n'atteint les résultats de Baden ou des autres candidats dans aucune des quatre dimensions de l'évaluation. En revanche, Baden, Interlaken Est et Baar jouent dans la même division et leurs résultats sont très proches les uns des autres. En matière de développement territorial, Baden se classe même derrière Interlaken Est.

L'excellente place obtenue par Baden dans le domaine de l'économie s'est avérée déterminante, car dans son évaluation le jury a accordé un poids particulier à cet aspect, compte tenu du mot d'ordre arrêté pour 2008 «Développement des gares multimodales et potentiel de croissance économique».

En comparaison avec les autres candidats en lice, c'est Baden qui a créé le plus de potentiel économique et, surtout, qui a tiré parti de tout le potentiel existant ou presque. Le jury souligne en outre que ce développement s'est déroulé non pas «en pleine nature», mais au milieu des structures complexes d'une ville bâtie.

