



Projet d'agglomération de Bâle de 4^e génération

Résumé (Partie 1 – Rapport principal)

Version soumise à consultation (V3.3)

Stand 30.06.2020

Bureau Agglo Basel
Emma Herwegh-Platz 2a
CH-4410 Liestal
Tel.: +41 61 926 90 50
Fax: +41 61 926 12 46
info@agglobasel.org
www.aggloprogramm.org



Résumé

Le projet d'agglomération de Bâle – Les thématiques prioritaires de la 4^e génération

Seule grande agglomération trinationale de Suisse, l'agglomération de Bâle dispose d'un potentiel économique considérable au cœur de l'Europe. L'aire métropolitaine bâloise assume une responsabilité majeure dans l'économie suisse. Les conditions qui participent de l'attractivité de cet espace doivent donc être maintenues à un niveau d'excellence, plus particulièrement en ce qui concerne son rôle de pôle des sciences de la vie, mais également au regard de sa fonction de plate-forme multimodale des transports et de plate-forme logistique d'envergure nationale et internationale. En raison de sa situation entre la Suisse, l'Allemagne et la France et sa fonction de porte d'entrée et de sortie nord de la Suisse, l'agglomération bâloise voit les trafics régionaux, nationaux et internationaux de passagers et de marchandises se chevaucher. En termes de politique de planification, l'agglomération trinationale est confrontée à différents systèmes juridiques avec différents ancrages institutionnels.

Pour relever les défis propres à ce contexte, un travail de planification intégrée d'ordre supérieur dans les domaines de l'urbanisation, des transports et du paysage est nécessaire. Instrument de coordination et de mise en œuvre conçu sur le long terme, le projet d'agglomération assure cette fonction, garantissant une prise en compte globale du développement des transports et la coordination des projets liés aux transports entre eux et avec le développement de l'urbanisation.

Le projet d'agglomération de quatrième génération (PA4) s'appuie sur les travaux des générations 1 à 3. Pour autant, le remaniement du projet ne se cantonne pas à une actualisation de ses contenus : l'accent est bien plus mis sur de nouveaux éléments. Par rapport à la génération précédente, les principales innovations du PA4 sont les suivantes :

- › **Périmètre** : Le périmètre de l'agglomération trinationale de Bâle a été adapté suite à l'actualisation de l'ordonnance portant sur l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales (OUMin). Il a été étendu et l'agglomération de Stein/Säckingen a notamment été intégrée au projet d'agglomération de Bâle. Désormais, le périmètre comprend 168 villes et communes situées dans trois pays (CH, DE et FR).
- › **Structure porteuse** : Devenue une association (Agglo Basel) au cours de la 3^e génération, la structure porteuse du projet d'agglomération de Bâle a été restructurée lors de la 4^e génération. L'association est désormais organisée en deux branches (domaines de missions) : Projet d'agglomération de Bâle et RER trinationale de Bâle (trireno). Trois nouveaux membres ont rejoint l'association au sein du domaine de missions RER trinationale de Bâle. A ce jour, les membres suivants font partie de l'association : le canton de Bâle-Ville, le canton de Bâle-Campagne, le canton d'Argovie, le canton de Soleure, la République et canton du Jura, Saint-Louis Agglomération (F), la Région Grand Est (F), le district de Lörrach (D) et le land du Bade-Wurtemberg (D).
- › **Vision d'avenir 2040** : La vision d'avenir de l'agglomération de Bâle a été entièrement remaniée pour gagner en clarté et en pertinence. Les catégories spatiales ont été révisées et redéfinies à partir de critères stricts. Le territoire de l'agglomération de Bâle est désormais divisé en six catégories spatiales : centre de l'agglomération, corridors intérieurs, corridors extérieurs, zones rurales, centres des corridors et communes d'ancrage. Les éléments de la vision d'avenir portant sur les transports sont davantage mis en avant et soulignent ainsi l'amélioration de la coordination du développement de l'urbanisation et des transports.
- › **Besoin d'action** : Le chapitre sur le besoin d'action a été considérablement étoffé conformément aux nouvelles directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération (DPTA). L'articulation se fait désormais en fonction des corridors afin de conférer un plus grand poids à la coordination entre l'urbanisation et le développement des transports. En outre, une nouvelle distinction est opérée entre le besoin d'action pour lequel des mesures ont déjà été décidées (mais dont la mise en œuvre reste en cours) et le besoin d'action restant.
- › **Analyse des faiblesses du trafic piétonnier et cycliste** : En collaboration avec les corridors et les communes, le bureau d'Agglo Basel a procédé à une première analyse systématique des faiblesses au niveau de la circulation des piétons et des cyclistes. Le trafic cycliste a fait l'objet d'analyses



supplémentaires quant aux itinéraires souhaitables. Le processus d'analyse des points faibles par commune n'est pas encore achevé et se poursuivra jusqu'au PA5.

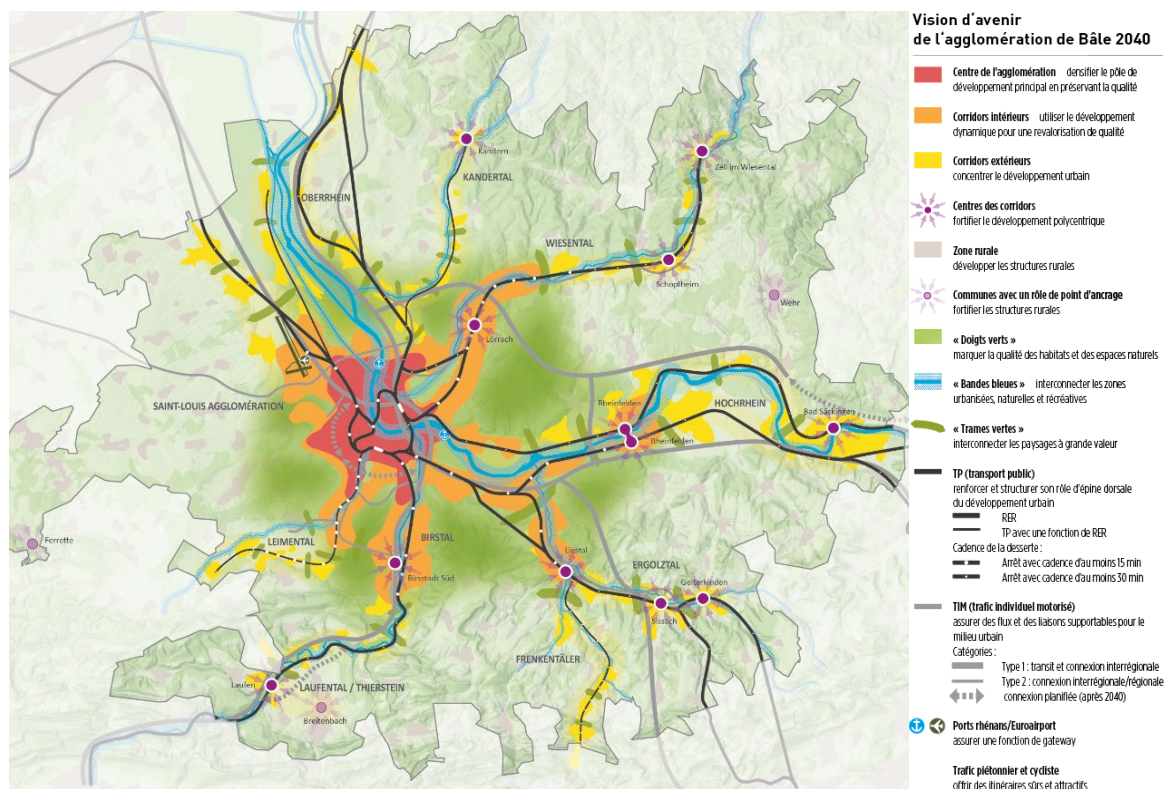
- › **Affinement des stratégies sectorielles** : La structure de base des stratégies sectorielles a été adaptée par rapport au PA3. Pour les domaines de l'urbanisation et des transports, une nouvelle distinction intervient entre les stratégies sectorielles et les stratégies transversales. Les stratégies transversales couvrent des thématiques qui ont trait à plusieurs aspects de l'urbanisation ou des transports. Dans la mesure du possible, les stratégies doivent déboucher sur des propositions d'action. C'est pourquoi les rôles des acteurs centraux sont à chaque fois mentionnés. Dans le domaine de l'urbanisation, les principes stratégiques ont été fondamentalement révisés et affinés. La nouvelle stratégie sectorielle « Paysage et espaces ouverts » vient répondre aux dernières exigences de la Confédération et se concentre sur les zones de détente fortement liées avec l'urbanisation. Dans le domaine des transports, toutes les stratégies sectorielles ont été révisées à la suite des nouvelles bases trinationales. C'est ainsi que pour l'horizon 2040, un nouveau concept d'offre pour le RER trinational de Bâle et le développement du réseau de tram ont été élaborés. En outre, un poids encore plus important a été accordé à la mobilité combinée et aux plateformes multimodales. La stratégie sectorielle vélo et la stratégie transversale sécurité du trafic sont de nouveaux ajouts. La stratégie vélo a été affinée grâce à un nouveau réseau cible et complétée par des voies cyclables rapides.
- › **Concept trinational pour le transport de marchandises** : Le transport de marchandises représente une part importante du trafic régional dans l'agglomération de Bâle. Pourtant, dans le projet d'agglomération et dans la coopération transfrontalière, le fret a jusque-là été mis au second plan au profit du transport de voyageurs. Afin de réaliser des progrès substantiels dans ce domaine, un « Concept régional pour le transport de marchandises à Bâle » a été élaboré à la suite d'une large concertation dans le cadre du présent projet d'agglomération. Ce concept a été élaboré par le groupe de travail Transport de marchandises en collaboration avec le « Cluster logistique de la région de Bâle ». Cette coopération a permis d'assurer une coordination appropriée entre les besoins pratiques (du secteur de la logistique et des transports) et ceux de l'urbanisation et de l'aménagement du territoire.

Vision d'avenir et objectifs

La vision d'avenir du PA3 a fait l'objet d'une révision complète avec la quatrième génération. Son développement a été suivi de près par les membres de l'agglomération de Bâle (groupe de travail Aménagement du territoire et Direction opérationnelle). La vision d'avenir révisée a également été discutée et examinée avec les communes lors d'une journée de travail. Enfin, elle a été étendue au nouveau périmètre de la 4^e génération. Les catégories spatiales ont été plus clairement délimitées sur la base des quatre critères suivants : structure de l'urbanisation et des espaces ouverts, desserte par les transports, densité/mixité des usages et qualité de la desserte. La zone urbanisée de l'agglomération de Bâle est désormais divisée en six catégories spatiales : par rapport au PA3, la catégorie du centre de l'agglomération (anciennement cœur de l'agglomération) a été étendue aux communes limitrophes. Le centre de l'agglomération comprend désormais également Saint-Louis, Allschwil, Binningen, Bottmingen, Hunningue, Münchenstein, Birsfelden, Weil am Rhein et une partie de Muttenz. Les anciens centres régionaux sont à présent désignés comme centres des corridors et ne sont plus uniquement situés dans les corridors extérieurs, mais aussi dans les corridors intérieurs. Ces centres viennent ainsi soutenir la structure polycentrique de l'agglomération de Bâle. Autre nouveauté, la catégorie des communes d'ancrage dans les zones rurales. La formulation des objectifs a également été affinée. Une distinction est faite entre les objectifs spécifiques à un espace et les objectifs de desserte. De cette manière, l'accent est d'avantage mis sur les éléments de la vision d'avenir relatifs aux transports.



Illustration 1 : Vision d'avenir 2040



Source : Agglo Basel

L'évolution démographique de l'agglomération bâloise doit se faire conformément aux principes et aux objectifs de la vision d'avenir. Ainsi, la croissance de la population devra se concentrer principalement dans le centre de l'agglomération et dans les corridors intérieurs. L'augmentation de la croissance démographique constatée ces dernières années a conduit les collectivités territoriales à revoir à la hausse leurs prévisions depuis le PA3. A cet égard, les zones de développement prioritaires revêtent une importance majeure. Selon l'état actuel de la planification, environ 60 % de la croissance de la population et des emplois pourraient être absorbés par ces secteurs prioritaires. En outre, si les zones à bâtir non construites restantes sont construites de manière nettement plus dense que la moyenne des zones existantes et que le potentiel de densification du bâti en place est activé, la croissance attendue devrait alors pouvoir être absorbée.

Au niveau de l'agglomération, aucun objectif quantitatif de croissance n'est fixé en plus des prévisions de tendance des instituts statistiques et des plans directeurs. L'accent est mis sur les objectifs de développement qualitatif pour une urbanisation de qualité à l'intérieur du tissu bâti et une répartition de la croissance. L'« évolution visée » présentée dans le tableau suivant mise sur une répartition de la population entre les catégories spatiales. Conformément à la vision d'avenir 2040 d'Agglo Basel, les parts devraient augmenter dans le centre de l'agglomération et les corridors intérieurs, rester plus ou moins les mêmes dans les corridors extérieurs et tendre à reculer dans les zones rurales. Les prévisions dessinent d'ores et déjà un léger report vers le centre de l'agglomération et les corridors intérieurs ce qui n'était pas encore le cas dans le PA3 et est donc très encourageant. Dans l'optique de l'« évolution visée », il conviendra d'œuvrer à la consolidation et à l'ancrage de cette tendance (rupture).


Tableau 1 : Prévisions et évolution démographique visée par catégorie spatiale

	Situation		Prévisions			Evolution visée (reports par rapport aux tendances)
	2018	Répartition 2018	2040	Répartition 2040	Croissance absolue	
Centre de l'agglomération	296'000	33%	341'000	34%	45'000	en hausse →
Corridor intérieur	275'000	31%	315'000	31%	40'000	en hausse →
Corridor extérieur	205'000	23%	238'000	23%	32'000	Stable →
Zones rurales	104'000	12%	125'000	12%	21'000	en recul ↘
Agglomération	881'000		1'019'000		138'000	

En matière de transports, de nouveaux objectifs ont été définis pour l'horizon 2040 conformément aux indicateurs MOCA de la Confédération. L'objectif est de réduire la part du TIM au sein de la distance journalière parcourue dans l'agglomération bâloise. Cette part s'élève aujourd'hui à 57 % et devra se contracter autour de 50-52 % d'ici 2040. Ce qui suppose que les transports publics et le trafic piétonnier et cycliste devront absorber une grande partie du trafic supplémentaire attendu. Les développements réalisés à ce jour et l'extension prévue de l'offre TP devraient permettre d'atteindre cet objectif.

Le nombre de victimes d'accidents devra continuer à diminuer d'ici 2040 pour arriver à 1,25 accidenté pour 1 000 individus. En raison de ce qui a déjà été atteint, les taux de réduction spécifiques devraient être un peu plus faibles. La combinaison des stratégies en matière d'urbanisation et de transports conduit à des proportions plus élevées de la population et des emplois dans les zones où la classe de desserte par les transports publics est élevée (A ou B). En outre, sur l'ensemble du territoire de l'agglomération, la densité moyenne doit progresser d'ici 2040 pour passer de son niveau actuel d'environ 95 habitants/emplois à 105 habitants/emplois par hectare de zones d'habitation, mixtes et centrales.

Besoin d'action et stratégies sectorielles

Le besoin d'action résulte de la comparaison entre l'analyse de la situation existante et des tendances, les objectifs de la vision d'avenir et l'état de mise en œuvre des mesures prises jusqu'à présent (PA1-3). Par rapport au PA3, le chapitre sur le besoin d'action a été considérablement étoffé, conformément aux nouvelles directives de la Confédération (DPTA). L'articulation se fait désormais en fonction des corridors afin de conférer un plus grand poids à la coordination entre l'urbanisation et le développement des transports :

- › En ce qui concerne le développement de l'urbanisation, la poursuite de l'inversion de la tendance qui voit désormais se dessiner une croissance démographique accrue dans le centre de l'agglomération et les corridors intérieurs est un signe positif. De ce fait, les densités moyennes de population augmentent. Dans les zones à bâtir non construites, les réserves continuent à diminuer. Un développement systématique de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti est donc impératif dans tous les types d'espace, et plus particulièrement dans les corridors intérieurs.
- › Dans ce contexte, l'amélioration de la desserte par les TP des zones de développement prioritaires a encore gagné en acuité par rapport au PA3. Il s'agit de zones stratégiques (ou de parties de celles-ci) présentant déjà une dynamique de développement à l'heure actuelle (p. ex. Allschwil-Bachgraben, Kleinbasel, Salina-Raurica ou différents secteurs de la Birsstadt), mais aussi de zones stratégiques qui n'en sont qu'au début de leur développement (p. ex. Technoport, 3Land, Rheinfelden-Möhlin ou le port de Birsfelden). Le besoin d'action porte également sur l'établissement de liaisons tangentielles TP entre les zones de développement prioritaires.

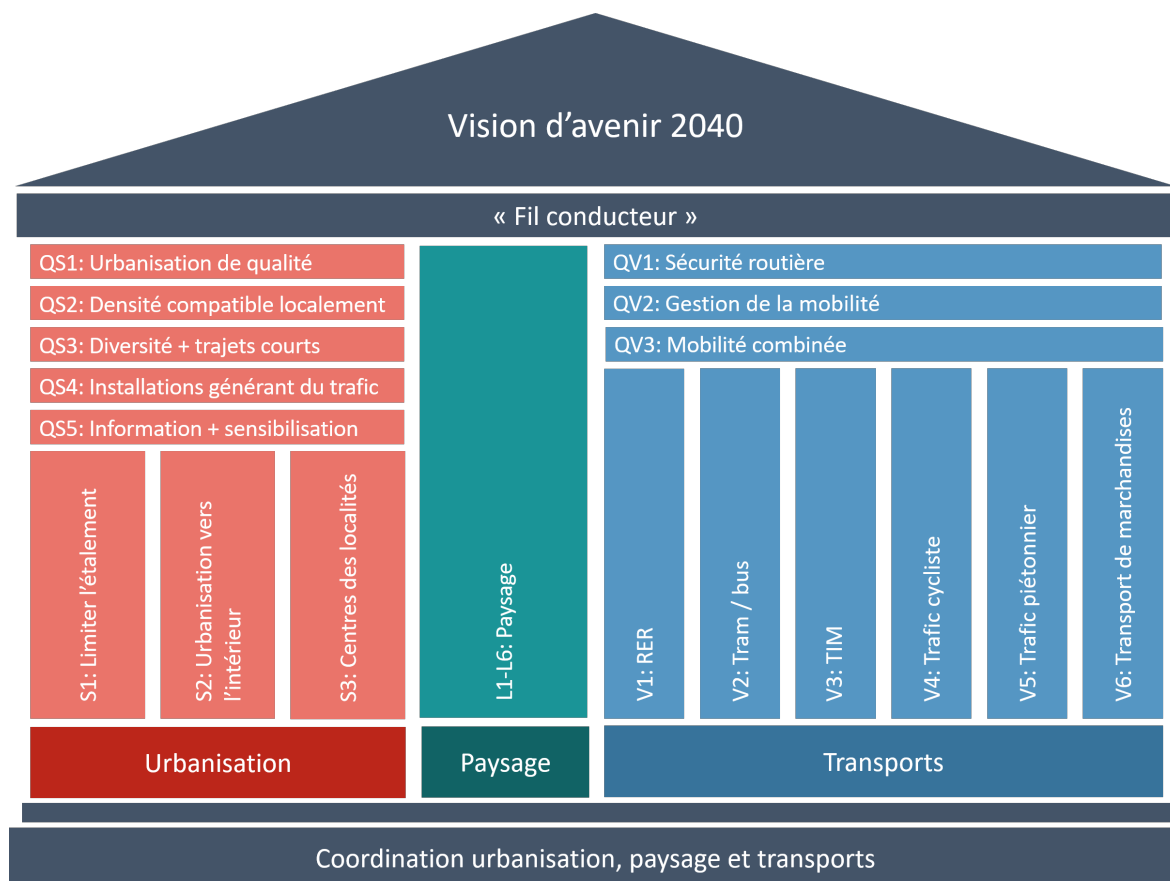


- › Les capacités des TP atteignent leurs limites. L'extension de l'offre du RER trinational de Bâle avec une cadence au quart d'heure dans les secteurs intérieurs de l'agglomération et le développement du réseau tram restent impératifs. En outre, le besoin d'action demeure élevé en ce qui concerne les lignes ferroviaires diamétrales et le délestage de la desserte fine en TP du centre-ville (« Herzstück »). Par conséquent, les plates-formes multimodales sont appelées à jouer un rôle encore plus grand et l'organisation du trafic autour des nouvelles haltes ou des arrêts revalorisés doit être revue dans sa globalité.
- › Le réseau routier d'ordre supérieur est de plus en plus encombré (flux de personnes et de marchandises). Sans les grands projets prévus (en particulier le tunnel sous le Rhin, Hagnau - Augst) et une gestion renforcée du trafic, la pression sur le réseau routier secondaire augmentera.
- › Le trafic cycliste continue de présenter un grand potentiel encore inexploité dans l'agglomération de Bâle, plus particulièrement au niveau des déplacements (quotidiens) transfrontaliers. Outre l'aménagement conséquent du réseau des principaux itinéraires cyclables, il est nécessaire d'agir pour mettre en place des voies cyclables rapides répondant à des normes plus élevées, notamment pour le trafic cycliste quotidien.
- › Enfin, il est nécessaire d'agir au niveau des champs d'action non liés aux infrastructures, afin de permettre des choix plus durables en matière de moyen de transport, de destination et d'itinéraire. Les mesures concernant la gestion de la mobilité se concentrent encore trop sur les activités des différents membres et devraient pouvoir déployer plus d'effets à l'échelle de l'agglomération.
- › Un nouveau besoin d'action se révèle également dans le domaine de l'électrification du trafic individuel et des transports en commun. En partie, de nouvelles bases légales ont été créées et des objectifs ont été définis à ce sujet. Ceci implique de nouvelles mesures pour le PA4.

Les stratégies sectorielles apportent une réponse à la question suivante : « Comment répondre au besoin d'action et mettre en œuvre la vision d'avenir ? » Elles définissent les approches à adopter pour réaliser la vision d'avenir. Elles fournissent ainsi la base stratégique et font le lien avec les mesures. Pour chaque thématique (urbanisation, paysage et transport), des stratégies sectorielles sont formulées. Lorsque la chose apparaît judicieuse et possible, le contenu des stratégies sectorielles fait l'objet d'une représentation cartographique. Les cartes des stratégies sectorielles apportent ainsi un approfondissement thématique de la vision d'avenir (intentions de développement), elles donnent à voir le lien avec le besoin d'action prioritaire et les mesures qui en découlent. Le schéma suivant montre la structure des stratégies sectorielles dans les domaines de l'urbanisation, du paysage et des transports.



Illustration 2 : Structure des stratégies sectorielles urbanisation, paysage et transports



Source : Agglo Basel

Les stratégies doivent être orientées vers l'action. D'où l'importance de la répartition des rôles. Pour chaque stratégie sectorielle, la contribution des acteurs centraux (projet d'agglomération, membres, corridors, communes) à la mise en œuvre de la stratégie sectorielle est explicitée. Dans tous les domaines, le rôle du projet d'agglomération peut se résumer comme suit : le projet d'agglomération **fixe les objectifs**, il assure un rôle de **coordination** et apporte son **soutien**.

Mesures

Les mesures du projet d'agglomération de 4^e génération ont été déduites du besoin d'action. Elles s'appuient tout d'abord sur les projets des précédentes générations de projets d'agglomération qui n'ont pas encore été financés. Toutefois, en raison de changements intervenus au niveau de la situation générale, la conception et/ou la priorisation de certains projets ont pu être modifiées. Les mesures supplémentaires résultent du besoin d'action restant et de sa comparaison avec la vision d'avenir et les stratégies sectorielles. Les projets ont été systématiquement évalués au sein des différents groupes de travail en ce qui concerne leur importance, leur contribution aux objectifs visés et leur degré de planification. En outre, les communes ont pu proposer des mesures qui ont également été évaluées par les experts en charge. La Direction opérationnelle a procédé à un examen supplémentaire du besoin d'action des mesures jugées prioritaires par les groupes de travail et de leur cohérence avec la vision d'avenir et les stratégies sectorielles. Enfin, la Direction politique a adopté les mesures du PA4.

Avoisinant le milliard de CHF, les **mesures de catégorie A** sont nettement plus étoffées que dans le PA3. Quatre projets de tram sont sollicités à l'horizon A pour les TP. Dans le cadre du nouveau développement du réseau de tram 2040, le projet de tram Klybeck à Bâle-Ville s'est vu attribuer une priorité très élevée. Ce tram



permet de mieux relier les zones de développement prioritaires de Klybeck, Erlenmatt et le site Stücki. Il constituera également une voie d'accès majeure à la future gare souterraine Bâle Klybeck qui sera construite ultérieurement. Avec les deux prolongements du tram aux terminus de l'actuelle ligne 8, ce sont une importante zone de transformation (Allschwil-Letten) et une zone commerciale d'envergure (Weil-Läublinpark) qui seront desservies. Le projet de tram le plus cher – Salina-Raurica – est pour sa part prévu de longue date. La planification de son volet transports est arrivée à maturité et le développement de l'urbanisation dans les zones situées le long de la ligne progresse rapidement. Les projets de RER sont systématiquement recensés comme mesures d'ordre supérieur (ÜM) relevant de la Confédération (voir ci-dessous). Les autres mesures TP à l'horizon A se concentrent sur l'amélioration des bus et la mobilité combinée au niveau des points nodaux. À cela s'ajoutent des mesures de transformation de l'espace urbain autour de la nouvelle halte RER Basel Solitude.

Pour ce qui est de la route, les mesures de catégorie A comprennent d'une part de nouveaux projets d'aménagement de l'espace routier. A noter d'autre part, la prédominance des mesures portant sur le secteur Allschwil – Saint-Louis (Bachgraben, Hégenheim, Hésingue). L'analyse des points faibles/du besoin d'action et des stratégies sectorielles a révélé une nécessité d'agir particulièrement élevée dans ce secteur. L'urgence de ces projets routiers est d'autant plus grande au vu de la forte dynamique de la zone de développement prioritaire du Bachgraben. Les deux routes prévues venant compléter le réseau routier dans ce secteur (route d'accès au Bachgraben et contournement de Hésingue) seront appuyées par plusieurs mesures d'accompagnement (développement du réseau cyclable et réaménagements de l'espace routier). Une desserte du Bachgraben par un nouveau tram n'est envisagée qu'à l'horizon B, ce qui tient principalement à un degré de planification encore insuffisant. De plus, au vu du délestage du réseau routier prévu après la mise en service de la route d'accès au Bachgraben, une réalisation du tram sera considérablement plus facile.

Combiné avec une mesure d'ordre supérieur (réaménagement A35 / RD105 Saint-Louis – 5A3F), le réaménagement de la RD105 à Saint-Louis (réaménagement RD105 Saint-Louis/Hésingue – 5A3F) devrait fortement améliorer l'accès à la plateforme multimodale (RER, tram 3, P+R et B+R) réalisée dans le cadre de la 2^e génération du PA, tout en optimisant la desserte du pôle de développement urbain « Euro3lys » (pôle de développement « Quartier du Lys » et zone de développement « Technoport »).

Enfin, la liste des mesures de catégorie A du PA4 comprend également un train complet de mesures pour le trafic piétonnier et cycliste et qui se concentrent plus particulièrement sur les corridors suivants : Saint-Louis Agglomération, Leimental, Birstal, Kernstadt, Hochrhein (CH) et Lörrach/Weil. Ces mesures s'appuient sur les stratégies sectorielles correspondantes et sur la poursuite de la concrétisation du réseau trinational des principaux itinéraires cyclables et du (nouveau) réseau de voies cyclables rapides. Divers nouveaux projets d'aménagement de l'espace routier sont enfin prévus à l'horizon A sous forme de mesures pouvant bénéficier de contributions « forfaitaires » telles que les prévoient les directives de la Confédération. Pour ces mesures, l'accent est mis sur les communes situées dans les cantons de Bâle-Campagne et d'Argovie.

Tableau 2 : Mesures de catégorie A pour les transports du projet d'agglomération de Bâle, 4^e génération

Mesures de catégorie A (2024-2028)

N° prov.	Nom	Territoire	Catégorie	Coûts (en millions de CHF)	Prio. PA3	Prio. PA4
XV71	Tram Klybeck	BS	Tram / chemins de fer urbains	60.00	B	A
XV72	Verlängerung Tram 8 Weil am Rhein bis Läublinpark	DE	Tram / chemins de fer urbains	13.25	C*	A
XV73	Tram Salina Raurica	BL	Tram / chemins de fer urbains	157.00	B	A
XV74	Tram Letten (Neuweilerstrasse – Paradies – Letten)	BS/BL	Tram / chemins de fer urbains	41.00	C	A
XV70	Elektrifizierung Buslinien Kanton BL 1. Etappe	BL	Infrastructures pour bus / TP	12.00	-	A
XV78	Basel: Bussystem 2027	BS	Infrastructures pour bus / TP	56.87	-	A



XV187	Neue Anbindung HAST Solitude (LV+Bus)	BS	Infrastructures pour bus / TP	10.00	-	A
XV198	SLA: Améliorer le fonctionnement et les performances du réseau de bus	FR	Infrastructures pour bus / TP	0.89	-	A
XV199	Saint-Louis: Site propre pour les bus – rue de Mulhouse – Saint Louis (Phase 1)	FR	Infrastructures pour bus / TP	2.59	-	A
XV68	ÖV-Drehscheibe Bottmingen	BL	Plateformes multimodales	20.50	B	A
XV69	Zwingen, ÖV-Drehscheibe am Bahnhof	BL	Plateformes multimodales	3.30	B	A
XV75	Rheinfelden (CH): Mobilitätsdrehscheibe Schiffacker	AG	Plateformes multimodales	5.00	-	A
XV76	Pratteln: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof	BL	Plateformes multimodales	14.00	-	A
XV77	Rheinfelden (DE): B&R+P&R am Haltepunkt Warmbach	DE	Plateformes multimodales	0.85	-	A
XV17	Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl. kommunaler FlaMa	BL	Capacité des routes	16.00	B	A
XV18	Réaménagement RD105 Saint-Louis/Hésingue – 5A3F	FR	Capacité des routes	40.30	C*	A
XV19	Zubringer Bachgraben - Allschwil (ZUBA)	BL	Capacité des routes	345.00	C*	A
XV20	Contournement Est Hésingue-Hégenheim	FR	Capacité des routes	18.70	C*	A
XV21	Laufen, Verbindungsstrasse Stangenmatt	BL	Capacité des routes	9.25	C*	A
XV23	Arlesheim - Münchenstein, Verschiebung Kantonsstrasse ins Tal (inkl. Flamas)	BL	Capacité des routes	20.00	-	A
XV25	Laufen, Brücke Norimatt und Verlegung Nau	BL	Capacité des routes	15.00	-	A
XV22	Birsfelden, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	BL	Valorisation / sécurité de l'espace routier	40.00	C*	A
XV24	Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse	BL	Valorisation / sécurité de l'espace routier	6.50	-	A
XV26	Kaiseraugst: Neue E-Tankstellen auf Gemeindeparkplätzen	AG	Mobilité électrique en matière de transports privés	0.24	-	A
XV27	Basel: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	BS	Mobilité électrique en matière de transports privés	4.80	-	A
XV102	Pratteln: Velounterführung Bahnhof	BL	Mobilité douce (MD)	14.5	-	A
XV103	Rheinfelden (DE): Radweg Kraftweg Rhyburg-Beuggen	DE	Mobilité douce (MD)	9.00	-	A
XV104	Duggingen: Neuer Treppenturm mit Lift als Dorfzugang	BL	Mobilité douce (MD)	1.50	-	A
XV105	Landkreis Lörrach: Radschnellverbindung Grosser Wiesental	DE	Mobilité douce (MD)	17.70	-	A
XV170	CD68 : Passerelle piétons/cycles entre Quartier du Lys et le Technoparc	FR	Mobilité douce (MD)	4.55	-	A
4P1	Pauschalpaket Langsamverkehr	-	Mobilité douce (MD)	76.83	-	A
4P2	Pauschalpaket Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	-	Valorisation / sécurité de l'espace routier	26.95	-	A
4P3	Pauschalpaket Verkehrsmanagement	-	Gestion du trafic (GT)	0.15	-	A
4P4	Pauschalpaket Bus- und Tramhaltestellen	-	Construction / valorisation des arrêt bus/tram	4.17	-	A
Somme		Tous		1068.39	-	A

Source : Agglo Basel



Avec un montant d'environ 845 millions de CHF, les **mesures de catégorie B** se situent à peu près dans la même fourchette que celle du PA3. Au niveau des TP, ces mesures comprennent principalement des projets supplémentaires liés au développement du réseau de tram 2040 (tram 30, Polyfeld, Bachgraben, EuroAirport). Dans l'ensemble, les projets de catégorie B relatifs au tram servent aussi en premier lieu à améliorer la desserte des principales zones de développement prioritaires. De plus, ces projets ont un impact significatif pour ce qui est de délester les secteurs du cœur de Bâle-Ville (fonction tangentielle à proximité de la ville) et d'apporter plus de flexibilités au niveau de l'exploitation. D'autres projets tram ont été reportés à l'horizon C pour diverses raisons (besoin d'action, degré de planification, etc.). Parmi ces mesures figurent également des extensions à caractère tangentiel (p. ex. Huningue – Saint-Louis). L'horizon B comprend en outre un train complet de mesures de revalorisation des plates-formes TP dans la partie du canton d'Argovie située dans l'agglomération de Bâle (corridor du Hochrhein). Si ces projets ne sont prévus qu'à l'horizon B, cela tient principalement au fait que sur la ligne du Hochrhein, l'extension de l'offre ferroviaire interviendra un peu plus tard que dans d'autres corridors (3^e voie Pratteln – Rheinfelden).

D'importantes mesures à l'horizon B comprennent en outre des mesures d'accompagnement au niveau urbain pour les aménagements d'ordre supérieur de PRODES comme le Herzstück ou les nouvelles haltes RER. Il s'agit ici de mesures comprenant une conception globale des transports (réaménagement du Centralbahnplatz, aménagement de l'espace autour de la nouvelle halte RER de Basel Morgartenring).

En plus des projets TP, d'importantes mesures d'aménagement de l'espace routier sont également prévues à l'horizon B. A commencer par deux projets à Bâle-Ville pour lesquels le besoin d'action est élevé (Aeschenplatz, Dreispitz Nord). Toujours pour la route, quatre projets visent à améliorer les capacités de secteurs fortement encombrés et soumis à une densité accrue (Petit-Huningue-Klybeck, Pratteln, Laufen, Saint-Louis / RD 105). Enfin, l'horizon B prévoit aussi des mesures individuelles pour le trafic piétonnier et cycliste.

Mesures de catégorie B (2028-2032)

N°	Nom	Territoire	Catégorie	Coûts (en millions de CHF)	Prio. PA3	Prio. PA4
XV82	Tram 30 Grossbasel	BS	Tram / chemins de fer urbains	105.00	-	B
XV80	Tram Polyfeld	BL	Tram / chemins de fer urbains	130.00	C	B*
XV79	Tram Bachgraben	BS/BL	Tram / chemins de fer urbains	120.00	B	B
XV81	Prolongement du Tram 3 du Technoport à l'EAP	FR	Tram / chemins de fer urbains	25.20	C	B*
XV83	Basel: Linien-Fernbus-Terminal	BS	Infrastructures pour bus / TP	5.00	B	B
XV84	Elektrifizierung Buslinien Kanton BL 2. Etappe	BL	Infrastructures pour bus / TP	6.00	-	B
XV197	Saint-Louis: Site propre pour les bus – rue de Mulhouse – Saint Louis (Phase 2)	FR	Infrastructures pour bus / TP	3.83	-	B
XV193	Städtische Infrastrukturen S-Bahn-Haltestelle Morgartenring	BS	Plateformes multimodales	5.00	-	B
XV200	Saint-Louis: Réaménagement du parvis Est de la Gare de Saint-Louis	FR	Plateformes multimodales	1.87	-	B
XV85	ÖV-Drehscheibe Bahnhof Möhlin	AG	Plateformes multimodales	-	-	B
XV86	ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst	AG	Plateformes multimodales	-	-	B
XV87	ÖV-Drehscheibe Bahnhof Frick	AG	Plateformes multimodales	21.00	-	B
XV28	Basel, Aeschenplatz	BS	Valorisation / sécurité de l'espace routier	45.00	B	B



XV32	Verbesserungsmassnahmen Denkmal - Grosspeter - Münchensteinerstrasse	BS	Valorisation / sécurité de l'espace routier	-	-	B
XV33	Strassengestaltung rund um Entwicklungsgebiet Dreispitz Nord	BS	Valorisation / sécurité de l'espace routier	-	-	B
XV183	Städtische Infrastrukturen Markthallenplatz und Margarethenbrücke	BS	Valorisation / sécurité de l'espace routier	100.00	-	B
XV184	Umgestaltung Centralbahnplatz und Centralbahnstrasse-West	BS	Valorisation / sécurité de l'espace routier	50.00	-	B
XV29	Laufen, Zentrumsentlastung (Kernumfahrung)	BL	Capacité des routes	50.00	C*	B
XV30	Verkehrerschliessung Kleinhüningen - Klybeck	BS	Capacité des routes	40.00	C	B
XV31	Pratteln, Ausbau Hohenrainstrasse	BL	Capacité des routes	50.00	-	B
XV35	Neugestaltung RD105 Hésingue RD201 / carrefour de desserte fret EuroAiport	FR	Capacité des routes	11.00	-	B
XV106	Rheinfelden (CH): Neue westliche Fuss- und Radwegunterführung Bahnhof SBB	AG	Mobilité douce (MD)	5.00	C*	B
XV107	Weil am Rhein: Fussgängerübergang an neuer S-Bahnhaltestelle Vitra Campus	DE	Mobilité douce (MD)	5.31	-	B
XV108	Kaiseraugst: Überführung Landstrasse	AG	Mobilité douce (MD)	2.70	-	B
XV186	Veloverbindung Gundeli-Innenstadt	BS	Mobilité douce (MD)	50.00	.	B
4P2	Pauschalpaket Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	-	Valorisation / sécurité de l'espace routier	13.07	-	B
Somme		Tous		844.97	-	B

Source : Agglo Basel

L'amélioration de l'offre de transport dans l'agglomération trinationale de Bâle dépend des mesures du projet d'agglomération. Mais elle est essentiellement tributaire de la mise en œuvre des **mesures d'ordres supérieur (ÜM) de la Confédération** et des pays limitrophes que sont la France et l'Allemagne, qu'il s'agisse du rail ou de la route. Avec les mesures déjà décidées dans le cadre des étapes d'aménagement 2025 et 2035 du PRODES, le concept d'offre défini par la stratégie sectorielle RER pourra en principe être mis en œuvre à l'horizon 2030 ce qui permettra donc d'assurer une cadence au quart d'heure dans la plupart des corridors intérieurs. Les crédits de planification ont été accordés pour le concept cible d'offre du RER de Bâle à l'horizon avec « Herzstück » (liaison souterraine en Y entre la gare de Bâle CFF, la gare badoise et la gare Saint-Jean ainsi que deux nouveaux arrêts à Bâle Mitte et Bâle Klybeck). Ce projet est crucial pour la poursuite de l'extension des TP dans l'agglomération. Il permettra de nouvelles liaisons directes transfrontalières et des temps de trajet raccourcis. Parallèlement, les lignes de tram et de bus très encombrées du centre-ville pourront être délestées de même que la gare de Bâle CFF. Toutes les mesures du PA présentent une compatibilité ascendante avec le concept d'offre avec « Herzstück ». Elles sont toutefois nécessaires même en l'absence de cet ouvrage d'envergure et permettent d'assurer la fonctionnalité de l'ensemble du système des TP pendant la période de transition.

Sur le plan routier, deux mesures d'ordre supérieur revêtent la plus haute importance pour l'ensemble de l'agglomération bâloise : l'élimination des goulets d'étranglement sur la tangente Est de Bâle au moyen d'un nouveau tunnel sous le Rhin et, dans son prolongement, l'extension à 8 voies entre Hagnau et Augst. Par rapport au PA3, la planification de ces deux projets a été accélérée et leur traitement combiné a été renforcé. Le canton de Bâle-Ville poursuit quant à lui la planification de mesures d'accompagnement aux interfaces du réseau routier urbain. Les mesures relatives au transport de marchandises (terminal de transbordement trimodal de Bâle-Nord) et la poursuite des aménagements du corridor de l'A18 et du réseau routier côté allemand figurent en premier lieu parmi les autres mesures d'ordre supérieur portant sur le trafic routier.

Comme dans les précédentes générations, les **mesures d'urbanisation** se concentrent sur la réalisation des zones de développement prioritaires (nouvelles constructions ou transformations). Près de 60 % des réserves



de capacité de la croissance à venir de la population et des emplois se trouvent dans ces zones bien situées. La 4^e génération du projet d'agglomération de Bâle retient au total 28 zones de développement prioritaires. Les fiches de mesure spécifient pour chacune des zones prioritaires et les sites qu'elles englobent le degré de planification et les activités prévues. La mise en œuvre et la coordination ont lieu dans le cadre des processus des corridors. Dans l'ensemble, l'accent est mis sur l'échange d'expériences dans les corridors et l'accélération des processus de mise en œuvre concrets avec les communes.

Dans le domaine du **paysage**, les stratégies sectorielles et les mesures se concentrent sur la préservation, la valorisation et la mise en réseau des espaces verts, des parcs et autres espaces ouverts à proximité du tissu bâti. La grande variété d'espaces ouverts tournés vers les cours d'eau participe de l'attractivité de l'agglomération bâloise et constitue un avantage de taille qu'il convient de protéger de toute pression foncière ou d'affectation.

Perspectives

(à préciser après la procédure de consultation)

Avec le projet d'agglomération de 4^e génération, l'agglomération trinationale de Bâle a fait un nouveau pas décisif vers un développement durable de l'urbanisation et des transports. Les stratégies et les concepts ont pu être affinés, les lacunes au niveau des contenus comblées, les processus optimisés tandis que le développement de la structure porteuse s'est poursuivi et que les communes ont été associées au processus d'élaboration. Les améliorations obtenues encouragent les membres d'Agglo Basel à continuer sur cette voie et à poursuivre les processus initiés. Sur le plan technique, les premières réflexions portant sur le projet d'agglomération de 5^e génération sont déjà en cours.