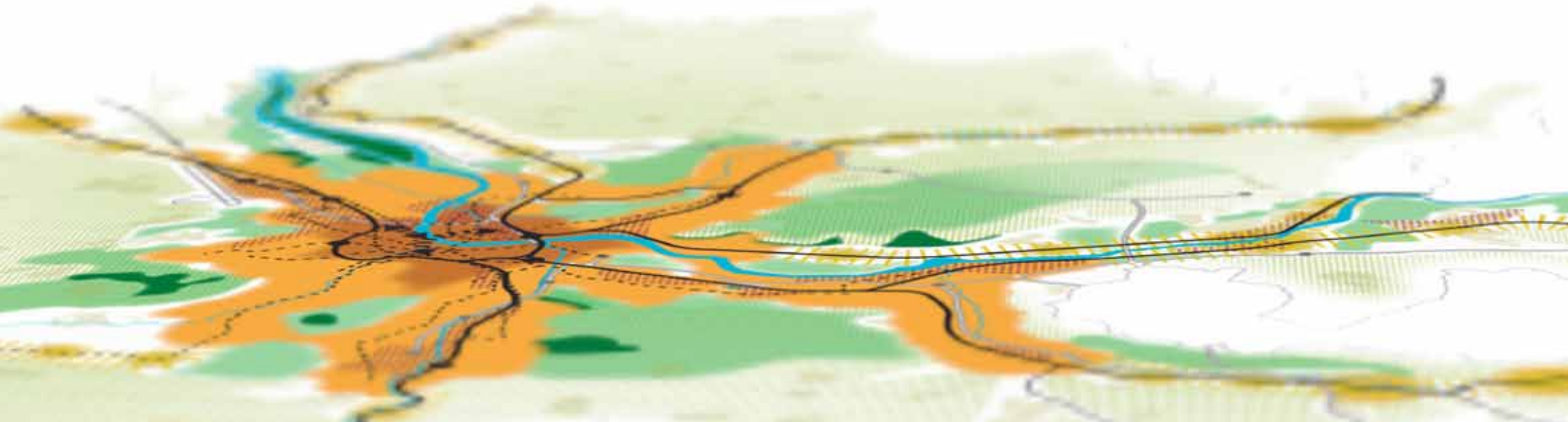
AGGLO PROGRAMM BASEL

BS BL AG SO D F

Bureau du projet d'agglomération de Bâle

Stratégie 2030
Agglomération trinationale de Bâle

Projet d'agglomération de Bâle, 2e génération



Mentions légales

Projet d'agglomération de Bâle, 2e génération, stratégie 2030 Agglomération trinationale de Bâle
Bureau du projet d'agglomération de Bâle, Liestal 2012

Aarau · Bâle · Liestal · Lörrach · Saint-Louis · Soleure

30 juin 2012

Bureau du projet d'agglomération de Bâle
Rheinstrasse 29
CH- 4410 Liestal
Tél.: +41 61 552 53 19
Fax: +41 61 552 69 82
info@agglobasel.org
www.agglobasel.org

Auteurs
Dr. Patrick Leypoldt
Chef du bureau du projet d'agglomération de Bâle
Jessica Fässler
Bureau du projet d'agglomération de Bâle

Traduction
Silvia Rathnau-Prenzel

Agence
Etage 11 - agence de publicité
Heinrich-von-Stephan-Str. 5
D 79100 Freiburg im Breisgau

Impression
Imprimerie Lüdin (S.A.)
Schützenstrasse 2-6
CH 4410 Liestal

Impression climatiquement neutre sur papier 100 % recyclé

myclimate neutral Drucksache
No. 01-12-785962 – www.myclimate.org
© myclimate – The Climate Protection Partnership

RECYCLED Papier FSC® C102515

Préface

La remise à la Confédération du projet d'agglomération de Bâle de 2e génération marque l'aboutissement de trois ans de travail de planification intense pendant lesquels de nombreux acteurs français, allemands et suisses ont coopéré de manière exemplaire pour faire avancer ce programme.

Le résultat de ces travaux est une vision d'ensemble qui – forte d'un large consensus sur lequel elle s'appuie – devra déterminer le développement de l'urbanisation et des transports au sein de l'agglomération trinationale de Bâle dans les 20 ans à venir. La vision d'ensemble repose sur un plan directeur d'infrastructure trinational qui vise le long terme. Il s'agit là d'une étape-clé et d'un pas important sur le chemin vers une harmonisation régionale du développement infrastructurel transfrontalier incluant tous les modes de transports.

Le projet d'agglomération a permis – nous en sommes convaincus – d'atteindre un niveau inégalé dans la coopération transfrontalière en matière de transport et d'urbanisme. Nous ne nous contenterons cependant pas de ce succès, mais regardons ensemble au-delà de la 2e génération pour aller encore plus loin sur ce chemin.

Dr. Sabine Pegoraro
Conseillère d'État du canton de Bâle-Campagne

Dr. Hans-Peter Wessels
Conseiller d'État du canton de Bâle-Ville

Peter C. Beyeler
Conseiller d'État du canton d'Argovie

Walter Straumann
Conseiller d'État du canton de Soleure

Marion Dammann
Chef du Landkreis Lörrach

Jean-Marie Zoelle
Maire de la Ville de Saint-Louis

Aujourd'hui, l'agglomération de Bâle est plus unie que jamais – grâce, entre autres, au projet d'agglomération. Pendant les derniers mois, une dynamique s'est créée. La préserver est une priorité absolue. Notre engagement dans ce projet est total, afin de permettre à l'agglomération trinationale de Bâle de rattraper son retard au niveau de l'équipement de ses infrastructures de transport relativement à d'autres espaces métropolitains en Suisse. Cependant, vu l'importance de l'agglomération trinationale de Bâle pour toute la Suisse et en raison de la complexité de cet espace, à nous seuls, nous ne pourrons accomplir cette mission.

Voilà pourquoi nous continuons à miser sur une bonne coopération avec les administrations fédérales et un soutien important de la Confédération pour notre agglomération.

Aarau	Lörrach
Bâle	Saint-Louis
Liestal	Soleure

30 juin 2012

Contenu

Mentions légales 3
Préface 4
Introduction 7
Vision d'avenir 2030 8
- Objectif paysage 10
- Objectif urbanisation 10
- Objectif transports 15

Stratégies sectiorielles 17
- Paysage et espaces verts (P) 18
- Urbanisation (U) 20
- Transports (T) 24
  - T1: Transports publics et mobilité combinée 24
  - T2: Trafic individuel motorisé, gestion de la circulation et du stationnement 28
  - T3: Trafic piétonnier et cycliste (mobilité douce) 32
  - T4: Transport de marchandises et logistique 34

Perspectives 37

Introduction

L'agglomération trinationale de Bâle, qui est la seule grande agglomération trinationale en Suisse, dispose d'un potentiel économique important au cœur de l'Europe. Cette situation donne à l'espace métropolitain bâlois une responsabilité essentielle par rapport à le positionnement économique de la Suisse. Il faut que les conditions cadre qui déterminent la qualité de cet espace soient maintenus à un excellent niveau, en particulier en ce qui concerne son rôle de pôle des sciences de la vie (Life Science Cluster), mais également dans sa fonction de plaque tournante des transports et de plate-forme logistique d'envergure nationale et internationale. De par sa situation géographique au cœur du triangle Suisse-Allemagne-France, l'agglomération de Bâle a une fonction importante de porte d'entrée pour le Nord-Ouest de la Suisse.

Sa situation frontalière par rapport aux voisins européens offre des opportunités extraordinaires et un énorme potentiel de développement, mais pose aussi des défis particuliers quand il s'agit de faire un travail de planification à l'échelle de l'ensemble du périmètre. En effet, l'agglomération trinationale de Bâle se voit confrontée à des systèmes juridiques distincts se situant à des niveaux institutionnels différents. Dans ce contexte, le projet d'agglomération constitue un instrument qui fait avancer la coopération transfrontalière en incitant les collectivités territoriales à coopérer de manière plus étroite et plus structurée.

Selon l'Office fédéral de la statistique (OFS), l'agglomération trinationale de Bâle comprend 127 communes, dont 53 sont situées en Alsace du Sud et en Bade du Sud, 74 en Suisse, ces dernières se répartissant sur les cantons de Bâle-Ville, de Bâle-Campagne, d'Argovie et de Soleure. Aujourd'hui, le bassin de population dans son ensemble compte quelque 770 000 habitants. Selon les pronostics actuels, établis par les collectivités territoriales de la région, la population de l'agglomération trinationale de Bâle atteindra environ 815 000 habitants en 2030.

Pour faire face à cette croissance démographique et pour répondre à des besoins individuels de mobilité qui ne cessent d'augmenter, l'agglomération trinationale de Bâle devra combiner transports publics, trafic individuel motorisé et trafic piétonnier et cycliste. C'est l'unique moyen pour maîtriser l'évolution de la circulation. Seule une combinaison intelligente de tous les modes de transport et une adaptation optimisée à la structure urbaine, offrant des liaisons rapides et directes, pourront garantir un développement durable de notre espace.

Il s'agit là d'un défi majeur à relever, compte tenu de la complexité des transports dans la région bâloise où les flux de trafic régionaux, nationaux et internationaux se superposent, que ce soit dans le secteur du trafic des voyageurs ou des marchandises, et où le réseau ferroviaire est saturé à de nombreux endroits.

Pour assurer un développement durable de la région, un travail d'étude et de planification global et intégré s'impose donc dans les domaines paysage, de l'urbanisation et des transports. Le projet d'agglomération, qui est un outil de coordination et de mise en œuvre conçu sur le long terme, joue ce rôle pour l'agglomération de Bâle. Il permet d'assurer que le développement des transports s'inscrira dans une approche globale et que les projets liés aux transports seront coordonnés entre eux ainsi qu'avec l'évolution de l'urbanisation. L'objectif de cette approche est de réduire les nuisances issues du trafic et la pollution de l'environnement, d'améliorer l'accessibilité et d'augmenter la qualité de vie dans l'agglomération.

Le projet d'agglomération est désormais solidement ancré dans la région bâloise. Les instances responsables du projet d'agglomération sont organisées en structures intercantonales et associent les partenaires étrangers à tous les niveaux. Sa structure d'organisation comprend ainsi trois instances nationales, quatre cantons et plusieurs services techniques.

Ce rapport contient les éléments stratégiques du projet d'agglomération de Bâle de 2e génération.

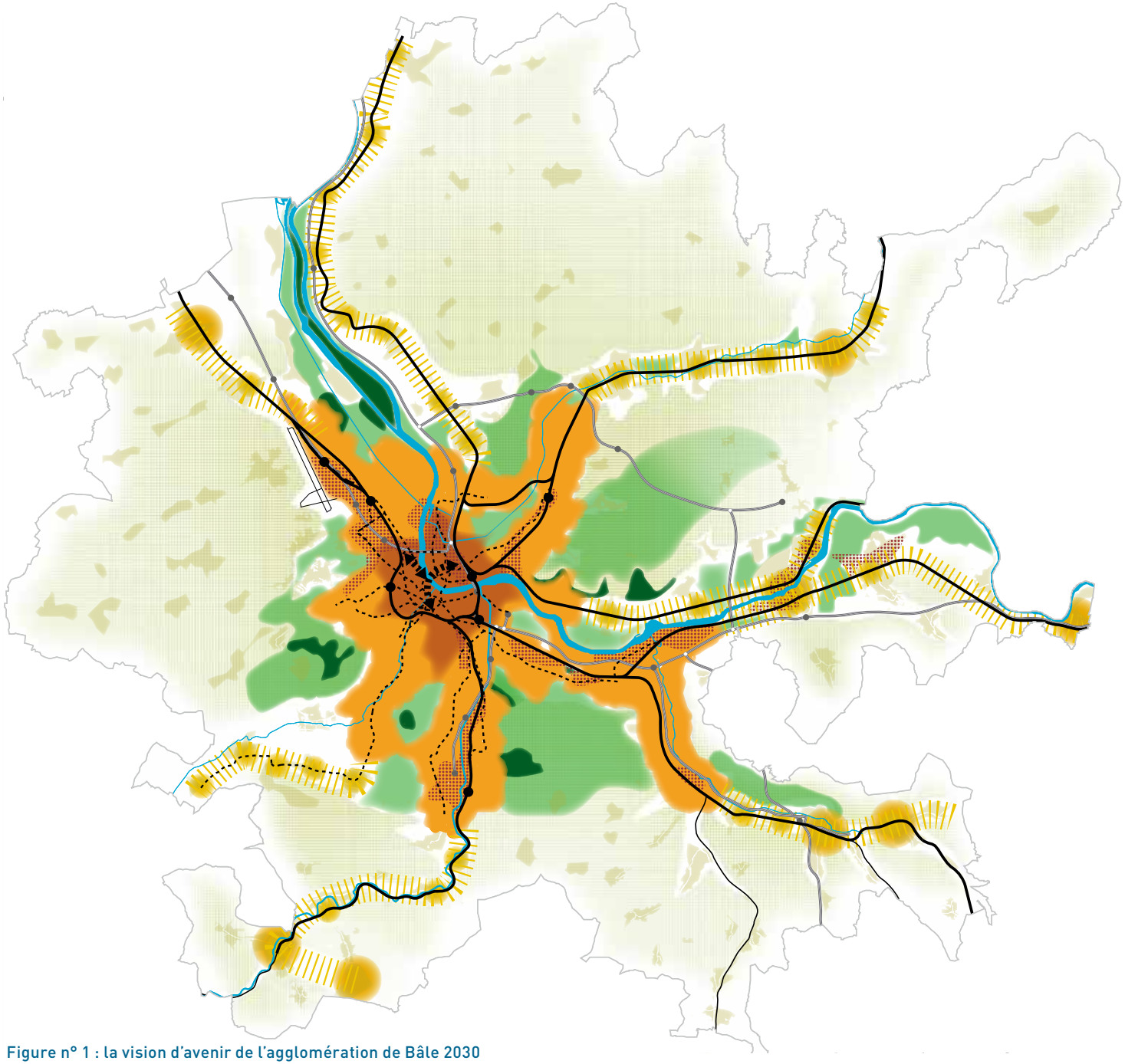
Vision d'avenir 2030

Le projet d'agglomération de Bâle poursuit une stratégie de développement spatial et fonctionnel durable. L'agglomération est considérée comme un espace fonctionnel continu qui s'articule autour du cœur urbain. Les frontières entre communes, cantons et pays sont reléguées au second plan au profit d'une vision d'ensemble de l'agglomération

Globalement, quatre aspects sont mis en avant :

- la création d'un pôle central attrayant, jouissant d'une forte identité et d'un rayonnement régional important et concentrant fonctionnalités publiques et commerciales ;
- l'optimisation des opportunités de développement économique grâce à une desserte optimisée par la mobilité douce, les transports publics et le trafic individuel motorisé ;
- une grande qualité d'habitat et de vie grâce aux services de proximité assurant un approvisionnement de qualité ainsi que des conditions de vie saines avec un niveau de pollution atmosphérique et sonore le plus bas possible ;
- un paysage intact proposant des espaces de détente de proximité, des espaces aquatiques protégés et préservant les richesses naturelles.

La vision d'avenir constitue la vision spatiale d'ensemble de l'agglomération bâloise. Elle illustre le type d'urbanisation et la structure du système de transport qui, dans le futur, serviront d'orientation à l'agglomération. Différents éléments structurants ont été définis au cours de l'élaboration de la vision d'avenir. Celle-ci présente les différents espaces de la région en précisant leur



AGGLO PROGRAMM BASEL

BS BL AG SO D F

Projet d'agglomération de Bâle
Vision d'avenir 2030: Corridor+

Périmètre du projet d'agglomération

Paysage

Espaces naturels

Espaces de détente de proximité dans le bassin de vie étroit de l'agglomération

Réserve naturelle

Urbanisation

Coeur de la ville

Centres régionaux (dans le corridor extérieur)

Corridors intérieurs

Zones de développement urbain prioritaires

Corridors extérieurs

Autres zones

Transports

Liaisons ferroviaires planifiées

RER

Ligne de tram

Autoroute

5 km

Figure n° 1 : la vision d'avenir de l'agglomération de Bâle 2030

situation géographique, leur importance et leur fonction. Elle esquisse les grandes lignes du développement visé en matière d'urbanisation et localise même très concrètement certains éléments structurants. Finalement, elle présente les composantes les plus importantes du futur système de transport et précise l'emplacement des aménagements majeurs programmés.

Objectif paysage

Préservation des espaces verts dont la forme est analogue aux doigts d'une main

Aujourd'hui, la structure paysagère de l'agglomération de Bâle est marquée par des espaces verts prenant la forme des doigts d'une main, qui sont autant d'espaces paysagers créateurs d'identité. Il convient de préserver cette structure caractéristique et de la protéger contre la pression urbaine. Une urbanisation de qualité requiert la valorisation des espaces fluviaux et naturels de proximité, des forêts et des espaces verts non bâtis destinés à des fonctions de détente de proximité. Il faudra assurer la pérennité des réserves naturelles et les élargir le cas échéant.

Objectif urbanisation

Orientation vers le développement intérieur

Le projet d'agglomération de Bâle a pour objectif de valoriser le centre urbain principal, les corridors et les centres secondaires les plus importants ainsi que de donner aux structures suburbaines une nouvelle urbanité créatrice d'identité. Un aspect fondamental de la vision consiste en une ville des courtes distances avec une densification aux endroits appropriés tout en maintenant une grande qualité de l'habitat.

Afin de concrétiser cet objectif, des entités spatiales ont été définies. Les cinq entités ainsi que les objectifs qui leur sont associés sont présentés dans les paragraphes suivants.

Cœur de l'agglomération : La délimitation du cœur de l'agglomération s'est faite selon des paramètres relativement restrictifs. Le critère décisif retenu est la densité des habitants et du bâti. Le cœur urbain comprend ainsi le centre-ville traditionnel de Bâle y compris tous les quartiers adjacents (St. Jean, Kleinhüningen, Rosenthal, St. Alban, Gellert, Gundeli, Bruderholz, Bachgraben ainsi que certains quartiers de Birsfelden).

La création de nouveaux espaces d'habitat et de travail s'inscrivant dans un développement vers l'intérieur doit se faire dans la mesure du possible au cœur de l'agglomération bâloise. L'objectif consiste à continuer d'augmenter l'offre d'espaces d'habitat et de travail attrayants. À cet effet, d'une part, la priorité sera mise sur l'activation et le développement des pôles stratégiques de développement situés dans le cœur de l'agglomération (p. ex. le port de Kleinhünigen / 3Land et le quartier de Dreispitz). D'autre part, de nouveaux espaces d'habitat et de travail seront créés dans les zones déjà bâties, et ceci malgré une densité élevée des constructions existantes et les restrictions en matière de protection du patrimoine.

Corridors intérieurs : En dehors du cœur de l'agglomération, une distinction est faite entre les corridors intérieurs et les corridors extérieurs. Font partie des corridors intérieurs les zones urbanisées continues qui prolongent le cœur urbain et à partir desquelles il est possible d'atteindre le centre-ville en 10 minutes au maximum ou qui sont desservies par le RER avec un cadencement de 15 minutes et/ou par le tram ou le bus avec un cadencement de 7 minutes 30.

Par analogie aux objectifs valables pour le cœur urbain, des espaces d'habitat et de travail devront aussi être créés dans les corridors intérieurs pour que le développement urbain ait lieu principalement à l'intérieur du tissu urbain existant. Les corridors intérieurs ont une importance centrale pour la mise en œuvre de cette stratégie parce que les potentiels de densification y sont beaucoup plus élevés que dans le centre-ville proprement dit. Comme pour le cœur de l'agglomération, il s'agira, d'un côté, d'activer les pôles stratégiques de développement (Muttenz / Pratteln, Salina Raurica, Birsstadt, Allschwil et Liestal) et, d'un autre côté, de densifier les zones à bâtir qui sont déjà viabilisées, en particulier dans les sites bien desservis par les TP (p. ex. dans les vallées au long des axes du train et du tram).

Corridors extérieurs : Les corridors dont les zones urbanisées ne prolongent pas directement le territoire du cœur urbain et à partir desquels il n'est pas possible d'atteindre le centre-ville en 10 minutes maximum, mais qui sont bien desservis par le RER (cadencement de 30 minutes) comptent parmi les corridors extérieurs. Ceux-ci prolongent les corridors intérieurs et s'étendent vers la frontière fonctionnelle de l'agglomération bâloise (limite du périmètre).

Dans les corridors extérieurs, une densification urbaine modérée est envisagée dans les secteurs bien desservis par les transports publics, tels que les zones à bâtir situées à proximité des arrêts du RER. Les centres des communes pourront se développer également.

Centres régionaux : Outre le cœur de l'agglomération et les corridors, il existe des centres régionaux qui ne disposent pas d'un tissu urbain continu avec le centre de l'agglomération et qui ne sont pas desservis par le RER avec une cadence de 15-minutes. Dans la plupart des cas, ils sont pourtant très bien desservis par les TP (plateforme d'échange du RER et/ou arrêt de trains Intercity ou TER) et possèdent donc une qualité de desserte particulière (p. ex. Rheinfelden, Sissach). Les centres régionaux sont situés dans les corridors extérieurs mais assurent des fonctions régionales importantes et ont donc un rayonnement régional (p. ex. Rheinfelden, Schopfheim, Laufen / Breitenbach, Bad Säckingen / Stein et Sierentz). Les centres urbains situés en dehors du cœur de l'agglomération mais à l'intérieur des limites des corridors intérieurs ne sont pas traités de manière spécifique et sont considérés dans la vision d'avenir de la même façon que les corridors intérieurs (Lörrach, Liestal, Saint-Louis, etc.).

En ce qui concerne ces centres régionaux, l'objectif de la vision d'avenir de l'agglomération bâloise pour les prochaines années consiste en une croissance démographique (habitants) au-dessus de la moyenne par rapport au reste de l'agglomération. Malgré la réglementation restrictive en matière de protection des sites, une densification urbaine contrôlée dans des zones à bâtir bien desservies par les TP et situées à proximité des gares devra être possible.

Autres zones : Les secteurs qui sont situés à l'extérieur des corridors et qui sont moins bien ou mal desservis par les TP sont désignés par le terme « autres zones ».

Dans ces secteurs, l'augmentation autonome de la surface utile imputable à la croissance restera, dans une très large mesure, circonscrite dans les limites des zones à bâtir existantes. Néanmoins, dans des cas bien justifiés, de nouvelles affectations en zone à bâtir restent possibles quand les sites sont bien desservis par les TP (au moins du niveau C). Les communes devront avoir la possibilité de se développer modérément. Leur développement économique et spatial reposera sur leur propre potentiel et s'adaptera au paysage.

Développement démographique selon les prévisions

Les réflexions sur la future répartition de la croissance démographique au sein de l'agglomération ont été guidées par la vision d'avenir et les objectifs cités ci-dessus. Il est ainsi prévu de concentrer la croissance démographique au cœur de l'agglomération, dans les corridors intérieurs et les centres régionaux – partout où la population supplémentaire pourra être efficacement desservie par les TP.

La mise en œuvre de cet objectif se heurte cependant à des limites. Certains secteurs urbains connaissent d'ores et déjà une pénurie de logements, notamment le cœur de la ville. A cela s'ajoute le fait qu'il existe encore d'importantes réserves de terrains à bâtir dans certaines communes rurales situées dans la catégorie des « autres zones ». Dans le contexte actuel de l'aménagement du territoire (manque d'instruments au niveau cantonal, grande autonomie des communes, désaffectation des terrains à bâtir difficile sans compensation), la réalisation de nouvelles constructions sur des sites mal desservis par les TP ne pourra être évitée.

Le scénario « cible » confirme le scénario « tendance » qui table sur une croissance démographique de 45 000 personnes à l'horizon 2030. Cette augmentation correspond à un taux de croissance annuel modéré de 0,3% pour la

Développement démographique (scénario tendance et scénario cible 2030)

	habitants*			croissance	
	base 2010	tendance 2030	cible 2030	tendance	cible
cœur de la ville	179'000	184'000	189'000	0,1 % p.a.	0,3 % p.a.
corridors intérieurs	325'000	340'000	348'000	0,2 % p.a.	0,3 % p.a.
corridors extérieurs	80'000	87'000	83'000	0,4 % p.a.	0,2 % p.a.
centres régionaux	90'000	98'000	98'000	0,4 % p.a.	0,4 % p.a.
autres zones urbanisées	97'000	106'000	98'000	0,4 % p.a.	0,1 % p.a.
agglomération	**770'000**	**815'000**	**815'000**	**0,3 % p.a.**	**0,3 % p.a.**

source : bureau du projet d'agglomération de Bâle
* chiffres arrondis : les sommes / différences peuvent ne pas correspondre aux chiffres indiqués

population vivant dans l'agglomération. La décision de ne pas déroger au scénario « tendance » a été guidée par la réflexion selon laquelle une évolution démographique encore plus dynamique pourrait à peine être absorbée par les zones privilégiées par la vision d'avenir, à savoir le cœur de l'agglomération, les corridors intérieurs ainsi que les centres régionaux. L'examen du pronostic relatif aux potentiels d'habitat a déjà révélé que de grands efforts doivent être déployés afin de créer un nombre suffisant d'habitations dans les zones de l'agglomération bâloise qui sont bien desservies par les TP.

La répartition de la croissance démographique dans les différents secteurs spatiaux a été remaniée dans l'esprit de la vision d'avenir. Par rapport au scénario « tendance », le scénario « cible » stipule une évolution démographique beaucoup plus dynamique au cœur de l'agglomération et dans les corridors intérieurs. Le scénario « tendance » compte avec un taux de croissance annuel de 0,1 % et 0,2 % (cœur de l'agglomération : + 5 000 ; corridors intérieurs : + 15 000). Dans le scénario cible, la croissance annuelle n'est que légèrement adaptée (0,3 % par an), mais l'augmentation en chiffres absolus, qui est de 10 000 habitants supplémentaires au cœur de l'agglomération et de 23 000 dans les corridors intérieurs, constitue un défi en termes de construction d'habitations dans ces zones.

Les chiffres relatifs aux centres régionaux ont pratiquement été repris sans changement dans le scénario « cible ». Dans ces secteurs, on s'attend à un accroissement de quelque 8 000 personnes dans la période entre 2010 et 2030, ce qui correspond à un taux de 0,4 % par an.

Les corridors extérieurs et les autres communes qui, tout comme les centres régionaux, représentent dans le scénario « tendance » les espaces les plus dynamiques de l'agglomération (au total environ + 24 000 habitants d'ici à 2030), doivent afficher un développement plus modéré selon le scénario « cible ». En effet, celui-ci table sur un taux de croissance de 0,2 % par an pour les corridors extérieurs (+ 3 000 d'ici à 2030). Les autres communes ne se verront pas imposer une « irréaliste » croissance zéro, mais auront droit à une légère augmentation de 0,1 % par an (environ + 1 000 personnes d'ici à 2030).

Des études approfondies ont montré que les réserves existantes sont, en principe, suffisamment grandes pour absorber l'évolution démographique pronostiquée. Cela vaut pour tous les types d'espaces, tant en ce qui concerne le développement démographique (tendance) que la répartition visée (cible). Dans tous les secteurs, il y aura théoriquement toujours d'importantes réserves de SBPi (surfaces brutes de plancher imputable), même en tenant compte des évolutions de la demande individuelle en surface habitable et de la croissance démographique. Ces réserves sont les plus restreintes au cœur de l'agglomération et dans les corridors intérieurs (environ 20 % et 25 %).

Toutefois, comme dans la majorité des cas (80 % du total des réserves), il s'agit de potentiels situés sur des terrains qui sont déjà bâtis, il ne sera pas possible de réaliser ces potentiels facilement. La mobilisation des réserves situées en terrain bâti requiert des efforts beaucoup plus importants que la construction d'immeubles sur des terrains non bâtis. Ces derniers ne représentent qu'environ 20 % du potentiel constructible

Afin d'absorber toute la croissance démographique pronostiquée dans les secteurs privilégiés par le projet d'agglomération, un peu moins de 44 millions de m² de SBPi seraient nécessaires. En tenant compte de la planification actuelle, le cœur de l'agglomération, les corridors intérieurs et les centres régionaux ne disposent pourtant que de 43 millions de m² de SBPi. Puisqu'il faut aussi partir du principe qu'il ne sera pas possible d'atteindre un taux de couverture de 100 %, des efforts considérables devront être déployés pour diriger le développement urbain vers le cœur de l'agglomération, les corridors intérieurs et les centres régionaux. Parallèlement, il faudra, dans la mesure du possible, ralentir l'exploitation des potentiels se trouvant dans des situations de desserte peu favorables dans les centres régionaux,

les corridors extérieurs et les autres communes. Cependant, c'est un objectif qui demande une offre adéquate dans les zones de développement prioritaires, une offre apte à faire concurrence aux potentiels dont la localisation est jugée moins favorable (stratégie « pull »).

Objectif transports

Des transports durables grâce à l'optimisation et l'extension du système de transport

L'accent en matière de transports sera mis sur un développement durable. À cette fin, le système de transport sera optimisé et, partout où c'est nécessaire, complété. L'efficacité du système de transport devra augmenter grâce à la gestion de la mobilité et du trafic. La gestion de la mobilité vise à faire connaître, par des mesures adaptées, les possibilités offertes par la mobilité combinée et les avantages des formes durables de mobilité (TP et MD). En outre, il est envisagé d'améliorer et d'aménager les infrastructures qui sont nécessaires à la mobilité combinée et à la mobilité douce. L'offre de transports publics (RER, tram, bus) sera développée et la coordination entre les différents moyens de transport public sera améliorée pour minimiser les temps d'attente. Là où c'est nécessaire, le TIM sera optimisé ponctuellement, notamment au niveau des axes principaux. Le développement de systèmes de gestion du trafic doit permettre de diriger le TIM de façon optimale, d'éloigner le trafic lourd des centres et, dans la mesure du possible, d'éviter les embouteillages.

Dans le domaine des TP, l'accent est mis sur le projet « agglomération-RER ». Le RER, plateforme principale des TP assurant des liaisons rapides et directes à partir des différents corridors vers le cœur de l'agglomération et des liaisons diamétrales de corridor à corridor, sera renforcé en ce qui concerne sa capacité et son offre (lignes diamétrales). L'offre se densifiera pour garantir un cadencement systématique de 15 minutes au cœur de l'agglomération. Dans ce contexte, le « Herzstück » (maillon central du RER bâlois) jouera un rôle central puisque les lignes diamétrales permettront une excellente desserte par TP des pôles stratégiques de développement situés dans le cœur urbain et dans les corridors intérieurs.

À côté du renforcement du RER, l'aménagement du réseau de tramway et des mesures ponctuelles destinées à améliorer la desserte fine devront compléter l'offre de TP dans l'agglomération de Bâle et absorber la demande croissante de transport au sein de l'agglomération. Là aussi, l'accent est mis sur la mise en valeur des zones de développement prioritaires (Saint-Louis, le port de Kleinhüningen / 3Land, Salina Raurica et Dreispitz).

Dans le domaine du TIM, les mesures devront se limiter à des aménagements ponctuels, des optimisations locales des capacités du réseau routier et à la mise en valeur des pôles stratégiques de développement (sans pour autant transférer la circulation vers le réseau routier secondaire).

Pour les déplacements à pied et à vélo, un réseau sécurisé et fonctionnel d'itinéraires cyclables et piétonniers, offrant des places de stationnement pour vélos sur des emplacements adaptés, sera mis en place dans l'ensemble de l'agglomération.

Le trafic combiné profitera d'une meilleure offre de parking-relais qui seront mis en place aux arrêts du RER les mieux adaptés. Les emplacements destinés à accueillir des parkings-relais devront être choisis de manière à ne pas entrer en concurrence avec l'offre des TP. Cela signifie qu'il faut les implanter dans les secteurs où la voiture assure la fonction de desserte fine, c.-à-d. là où – en raison d'un faible taux de couverture des dépenses – il n'est pas possible de proposer durablement des liaisons par bus.

Dans le domaine logistique, le transbordement des marchandises lourdes sera séparé du transbordement des marchandises de détail (le port rhénan de Bâle respectivement le port de Birsfelden / Au).

Développement du trafic selon les prévisions

La modélisation de la tendance table sur une augmentation du trafic de 13 % pour l'agglomération de Bâle dans son ensemble (TP et TIM). Compte tenu des objectifs stratégiques spatiaux pour l'espace et des mesures d'extension des réseaux de transport, le tableau suivant illustre comment le scénario « cible » du projet d'agglomération de Bâle se distingue de l'évolution tendancielle :

Scénarios « tendance » et « cible » dans le domaine des transports 2030

	trajets parcourus		tendance		cible	
	2010	2030	2010-2030	en %	2010-2030	en %
TP	407'700	490'500	+82'900	+20 %	+160'000	+40 %
TIM	1'321'800	1'457'700	+135'800	+10 %	+50'000	+4 %
MD (vélo)	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	+9'000	k.A.
TP+TIM	1'729'500	1948200	+218'700	+13 %	+218'700	+13 %

source : bureau du projet d'agglomération de Bâle

L'augmentation de la part des TP devra au moins doubler pour passer de +20 % selon le scénario « tendance » à +40 % selon le scénario « cible ». Compte tenu de l'extension importante de l'offre du RER et du réseau de tram ainsi que des mesures d'urbanisation, il s'agit d'un objectif réaliste. Par contre, la croissance du trafic individuel motorisé devra afficher un taux de +4 % et donc être divisée au moins par deux par rapport à l'évolution tendancielle. Dans le périmètre de Bâle-Ville, l'initiative des citoyens exige même une réduction plus importante du TIM. Toutefois, l'évolution du trafic suprarégional dans la région bâloise (trafic de voyageurs et de marchandises) n'est que difficilement influençable par le projet d'agglomération. Enfin, l'important paquet de mesures relatives à la mobilité douce est censé augmenter sensiblement la part de celle-ci par rapport au nombre total des déplacements.

Stratégies sectorielles

La vision d'avenir présente les évolutions dans les domaines de l'urbanisation et des transports. La vision est volontariste et ambitieuse pour l'espace trinational. Grâce à la démarche participative réalisée et à l'échange intense entre les fonctionnaires aux différents niveaux administratifs et entre les politiques dans les trois pays impliqués, elle est également bien acceptée.

La définition du besoin d'action est le fruit d'une analyse systématique de la situation actuelle et de la tendance de développement et de leur confrontation avec la vision d'avenir. Dans un deuxième temps, des stratégies sectorielles approfondies ont été développées dans les différents domaines couverts par la vision d'avenir (paysage, urbanisation et transports).

Il existe de fortes interdépendances entre les stratégies sectorielles qu'il convient de traiter de manière systématique. Le schéma suivant montre la structure d'organisation des stratégies sectorielles avec les priorités stratégiques qui leur sont associées. En définissant les modalités d'action visant à réaliser la vision d'avenir, les stratégies sectorielles constituent la base stratégique permettant de dégager les mesures à prendre.

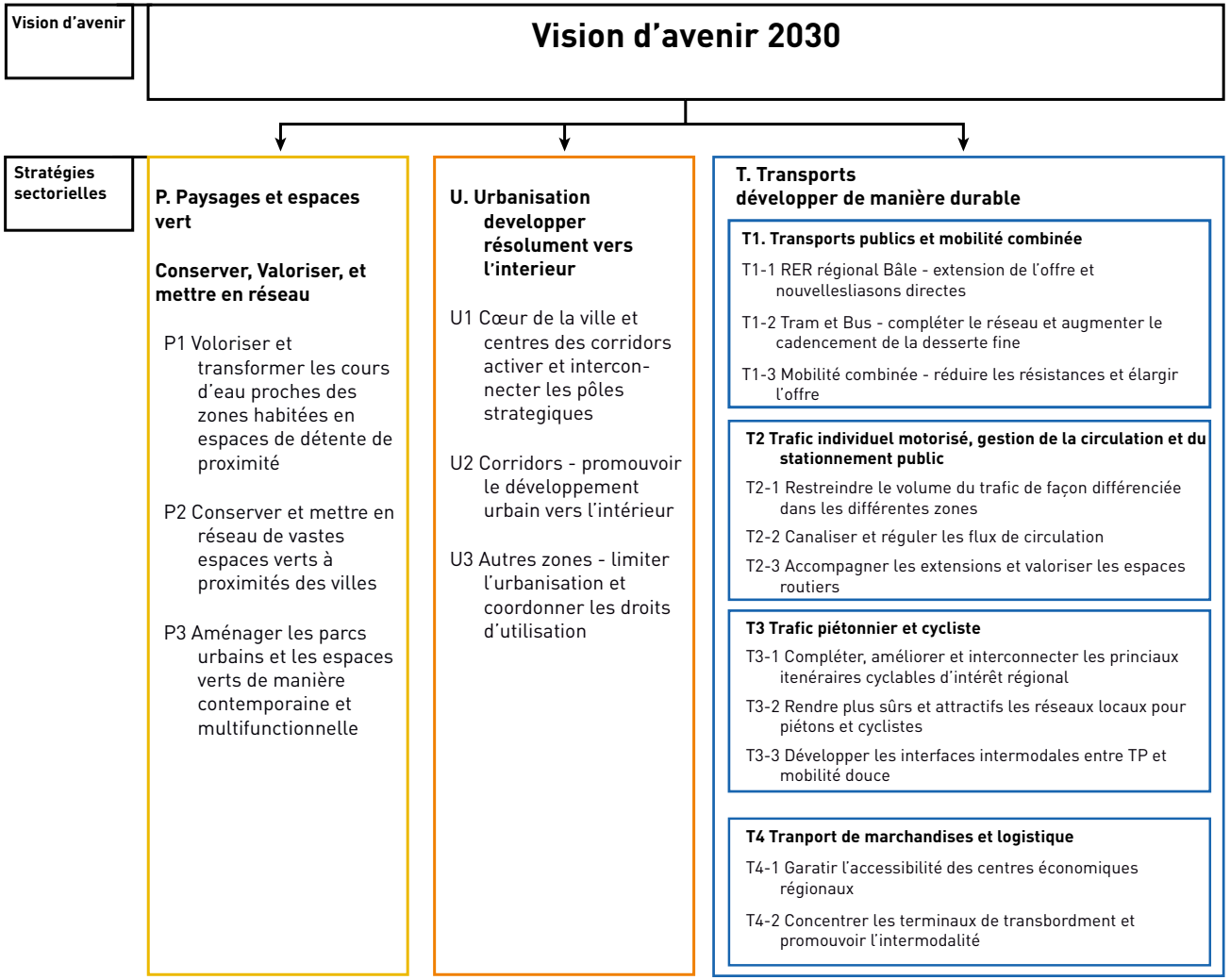


Figure n° 2 : tableau synoptique des stratégies sectorielles

Paysage et espaces verts (P)

En analysant le paysage dans l'agglomération de Bâle, on constate que, par sa structure ressemblant aux doigts d'une main, il sépare les zones habitées en corridors. La croissance de l'agglomération anticipée exercera une pression de plus en plus forte sur le paysage ouvert, les espaces verts à proximité de la ville, les ceintures vertes et les milieux aquatiques. Voilà pourquoi l'objectif principal poursuivi par la stratégie sectorielle 'paysage et espaces verts' consiste à préserver ces espaces, à les valoriser et, dans la mesure du possible, à les mettre en réseau.

Dans le cadre de la stratégie sectorielle relative au paysage et aux espaces verts, l'accent est placé plus particulièrement sur les espaces verts et les paysages à proximité des zones habitées dont la préservation et la valorisation s'inscrivent tout naturellement dans le projet d'agglomération. Les paysages et espaces naturels protégés situés en périphérie de l'agglomération (Jura, Forêt Noire) et dont la préservation et la protection sont définies par des plans directeurs sont certes pris en compte par la stratégie sectorielle du projet d'agglomération, mais sans être traités en profondeur

P1 : Valoriser et transformer les cours d'eau proches des zones habitées en espaces de détente de proximité

Les cours d'eau qui traversent le territoire de l'agglomération ont un rôle tout particulier à jouer comme espaces verts, zones d'interconnexion et de détente de proximité. Il convient d'assurer la pérennité de ces fonctions et de les valoriser tout en essayant de concilier au mieux les intérêts contradictoires de la protection de la nature, des utilisateurs cherchant détente et repos et du développement urbain. Des projets existent pour les espaces fluviaux du Rhin supérieur jusqu'à Pratteln et les rivières Birs et Wiese, avec le but de préserver, d'interconnecter et de mettre en valeur les multiples fonctions de ces espaces (p. ex. comme lieux de détente et de loisir, biotopes pour la flore et la faune,

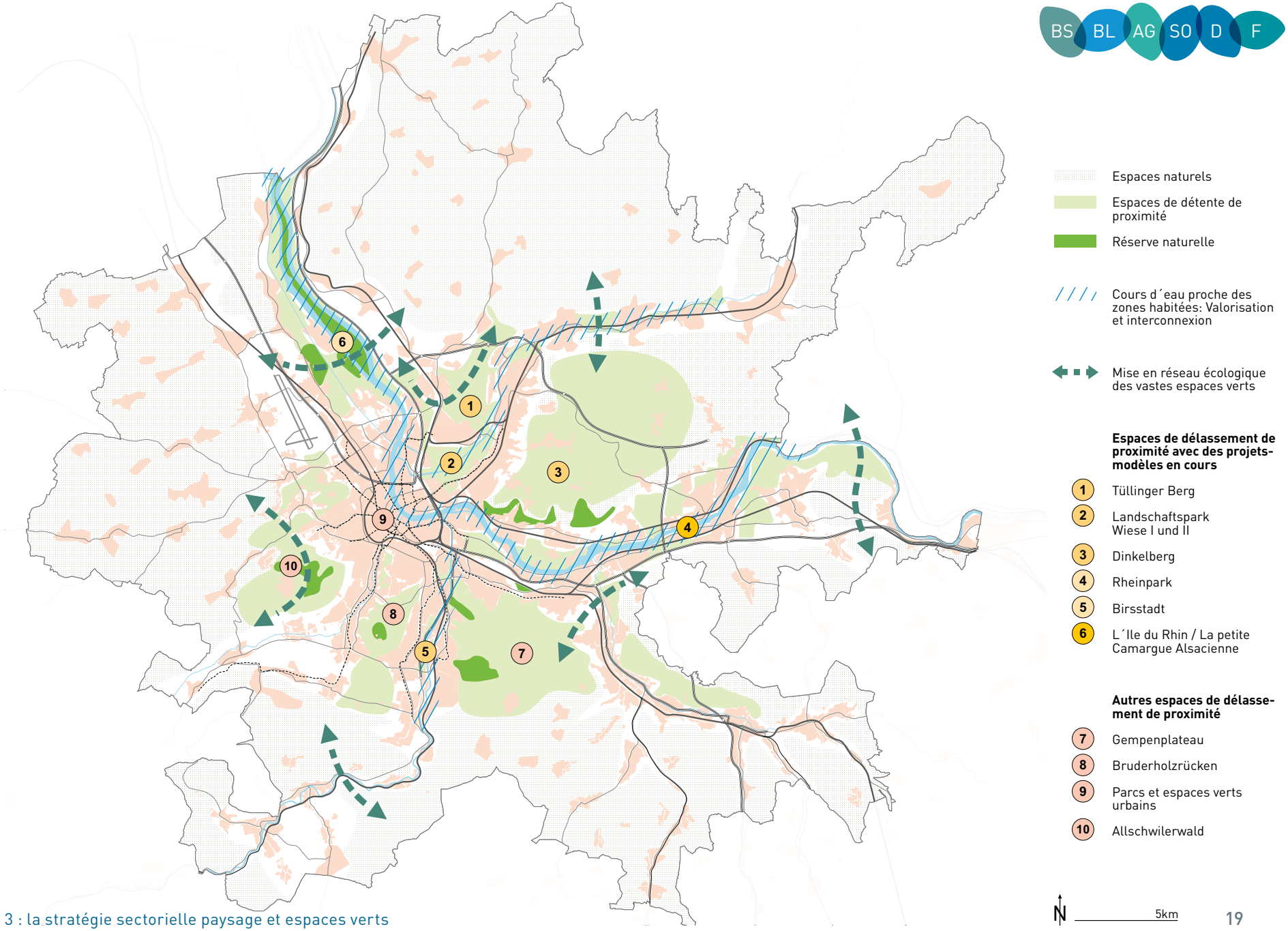


Figure n° 3 : la stratégie sectorielle paysage et espaces verts

régulateurs du climat local, etc.). Dans cet esprit, il faut promouvoir en particulier les projets-modèles du parc rhénan, des parcs paysagers Wiese I et II, le parc du Tüllinger Berg, la réserve naturelle de l'Ile du Rhin et le concept d'espace libre à Birsstadt.

P2 : Préserver et mettre en réseau les vastes espaces verts à proximité des villes
Les vastes espaces verts autour de l'agglomération urbaine (le Dinkelberg, le plateau de Gempen, le Bruderholzrücken, la forêt d'Allschwil, l'Ile du Rhin) doivent être préservés sur le long terme. Par ailleurs, il convient d'améliorer l'interconnexion de ces espaces partout où c'est possible et où l'occasion se présente. La préservation de ces espaces verts est assurée dans une large mesure par les instruments compris dans les plans directeurs (secteurs prioritaires paysages, territoires de protection de la nature, zones agricoles, ceintures vertes, etc.).

P3 : Aménager les parcs urbains et les espaces verts de manière contemporaine et multifonctionnelle
Les parcs et espaces verts situés à l'intérieur du centre urbain de l'agglomération sont indispensables. Leurs multiples fonctions telles que terrain de jeu, lieu de détente et de repos, lieu de rencontre sociale ou d'expérience de la nature ne sauraient être sousestimées. Pour les citadins à mobilité réduite, ces parcs sont souvent les seuls espaces verts accessibles.

Afin de répondre aux divers besoins des utilisateurs et pour garder intacts les parcs malgré une pression de fréquentation croissante, il faut inventer des concepts d'utilisation et d'aménagement innovants. L'aménagement de nouveaux parcs et espaces verts ou de ceux qui existent déjà dans l'agglomération bâloise doit répondre à cette aspiration.

Urbanisation (U)

Le développement urbain futur doit être résolument orienté vers l'intérieur. Les priorités stratégiques qui y sont associées et qui varient selon les classifications spatiales figurant dans la vision d'avenir sont décrites ci-après.

U1 : Cœur de l'agglomération et corridors intérieurs – activer et interconnecter les zones de développement prioritaire
Les instruments de l'aménagement du territoire (plans directeurs cantonaux et régionaux ainsi que le SCOT) définissent ce qu'on appelle les pôles stratégiques de développement. Dans le cadre du projet d'agglomération, ces pôles stratégiques de développement sont regroupés en « zones de développement urbain prioritaire ». Ce terme désigne des zones dont le potentiel de densification et d'extension est le plus important, que ce soit dans le domaine de l'habitat ou du travail. On parle d'un potentiel « important » quand plusieurs milliers d'emplois ou d'habitants sont en jeu. Les zones de développement les plus importantes sont repérées sur la carte stratégique. Elles sont concentrées au cœur de l'agglomération et dans les corridors intérieurs. Le projet d'agglomération de 2e génération est encore plus axé sur l'activation des zones stratégiques dont la situation géographique est la plus centralisée possible.

La desserte des zones de développement prioritaire par les moyens de transport et leur interconnexion est un critère-clé d'une politique d'agglomération réussie. Il convient de distinguer les différents types d'usage:

- Les zones de développement prioritaire à forte densité d'habitations et d'emplois, générant un trafic important, doivent être implantées sur des sites qui soient les plus centralisés possible et bien desservis par les transports publics.

- Les zones de développement prioritaire comprenant de grandes surfaces et générant un trafic marchandises important seront implantées à l'extérieur des zones résidentielles sur des sites bien desservis par les chemins

BS BL AG SO D F

Stratégie sectorielle Urbanisation

- Coeur de la ville
- Corridors intérieurs
- Corridors extérieurs
- Centre régional
- Autres zones d'habitation
- Zone de développement prioritaire - habitat
- Zone de développement prioritaire - travail
- Zone de développement prioritaire - habitat et travail

Zones de développement urbain prioritaire

1. Saint-Louis
2. Bâle-Ouest / St. Jean
3. Allschwil
4. Bâle-Dreispitz
5. Birsstadt
6. Muttenz / Pratteln
7. Salina Raurica / Kaiseraugst
8. Rheinfelden
9. Unteres Fricktal
10. Bâle-Est / Riehen
11. Petite Bâle
12. Port de Kleinhüningen
13. Liestal

N 5km

Figure n° 4 : la stratégie sectorielle urbanisation

de fer et/ou le réseau des routes nationales. Cette mesure permettra d'éloigner le trafic lourd des routes traversant les communes.

Un autre champ d'action offrant un bon potentiel, en particulier sur le territoire de Bâle-Ville, est la construction en hauteur. Des terrains constructibles non bâtis sont pratiquement inexistants au cœur de la ville. Si l'on veut développer le centre urbain, il faudra donc inévitablement miser sur le concept des zones de développement prioritaire ou bien poursuivre une stratégie favorisant les immeubles de grande hauteur.

U2 : Corridors – promouvoir le développement urbain vers l'intérieur

Les plus grands potentiels de densification dans l'agglomération de Bâle se situent dans les corridors. Dans la vision d'avenir, on distingue corridors intérieurs et corridors extérieurs :

- Les corridors intérieurs doivent répondre à la règle de la « cadence au quart d'heure ». Cela équivaut au minimum une fréquence de desserte de 15 minutes pour le train et / ou de 7 minutes 30 pour le tram et le bus vers Bâle-Ville. Dans ce contexte, le développement urbain vers l'intérieur signifie une densification du tissu urbain mettant l'accent sur l'activation des zones de développement prioritaire.
- Les corridors extérieurs prolongent les corridors intérieurs et présentent également une très bonne desserte par les transports publics. À l'exception de la vallée du Leimental, tous les corridors sont desservis par les lignes du RER. Contrairement aux corridors intérieurs, le but n'est pas une urbanisation tous azimuts mais une concentration sur les zones présentant une bonne desserte par les TP.

Outre une excellente desserte par les TP, les espaces naturels et les coupures vertes constituent des instruments importants permettant de gérer l'urbanisation de manière durable puisqu'ils limitent la poursuite de l'étalement urbain.

U3 : Autres zones – limiter l'urbanisation et coordonner les droits d'utilisation

Dans les autres zones, les espaces naturels et les coupures vertes sont encore plus importants que dans les corridors. Tout comme dans les autres espaces fonctionnels (cœur, corridors intérieurs et extérieurs), la mise en œuvre de cet objectif se fait au moyen des outils classiques de l'aménagement du territoire (plans directeurs cantonaux, plans d'aménagement régional (Allemagne) et SCOT (France)) ou leur transposition au niveau de la planification communale (plans d'occupation des sols). La Suisse est en train de créer, dans le cadre des plans directeurs cantonaux de 3e génération, des instruments permettant de définir et de délimiter le territoire d'urbanisation et/ou d'établir des zones de terrain inconstructibles.

Outre la limitation de l'urbanisation, le choix des sites devant accueillir des installations générant un trafic important en fonction de critères appropriés en termes de desserte, ainsi qu'une politique ambitieuse de gestion du stationnement sont des instruments importants pourun aménagement du territoire durable.

En fin de compte, il faut retenir que la mise en œuvre de cette stratégie sectorielle requiert une panoplie de mesures et doit s'inscrire dans le cadre des compétences législatives et réglementaires des autorités chargées de l'aménagement du territoire aux différents niveaux administratifs. La mise en œuvre des stratégies de densification est difficile, parce qu'il faut tenir compte de divers paramètres tels que la grande autonomie des administrations communales en matière de planification et des intérêts des particuliers, propriétaires des terrains.

Transports (T)

Cette stratégie sectorielle distingue le trafic de voyageurs et le trafic de marchandises, le trafic de voyageurs étant subdivisé de surcroit en TP, TIM et MD.

La stratégie sectorielle comprend donc les volets suivants :

- T1 : transports publics et mobilité combinée
- T2 : trafic individuel motorisé, gestion de la circulation et du stationnement
- T3 : trafic piétonnier et cycliste
- T4 : transport de marchandises et logistique

T1 : Transports publics et mobilité combinée

T1-1 : RER – extension de l'offre et nouvelles liaisons diamétrales
En ce qui concerne le développement futur du RER, des jalons importants ont récemment été posés. Dans le cadre des études relatives à l'offre des TP pour la Suisse du Nord-Ouest, les aménagements infrastructurels nécessaires à l'introduction de la cadence au quart d'heure au cœur de l'agglomération ont été recensés en 2008. Actuellement, les CFF, en coopération avec les cantons de la Suisse du Nord-Ouest, approfondissent les travaux de planification. Les mesures visant à désengorger le trafic ferroviaire sur les lignes de rabattement vers le nœud de Bâle sont contenues dans le programme PRODES, 1ière étape (terminus Est, Muttenz, vallée de l'Ergolz). La Confédération reconnaît ainsi la nécessité de renforcer les capacités dans la région bâloise, tant pour les grandes lignes et le transport de marchandises que pour le trafic dans l'agglomération. L'extension des infrastructures dans les corridors des vallées du Fricktal et du Laufental, condition préalable à la mise en œuvre du concept de l'offre pour la Suisse du Nord-Ouest, n'est pourtant pas encore assurée.

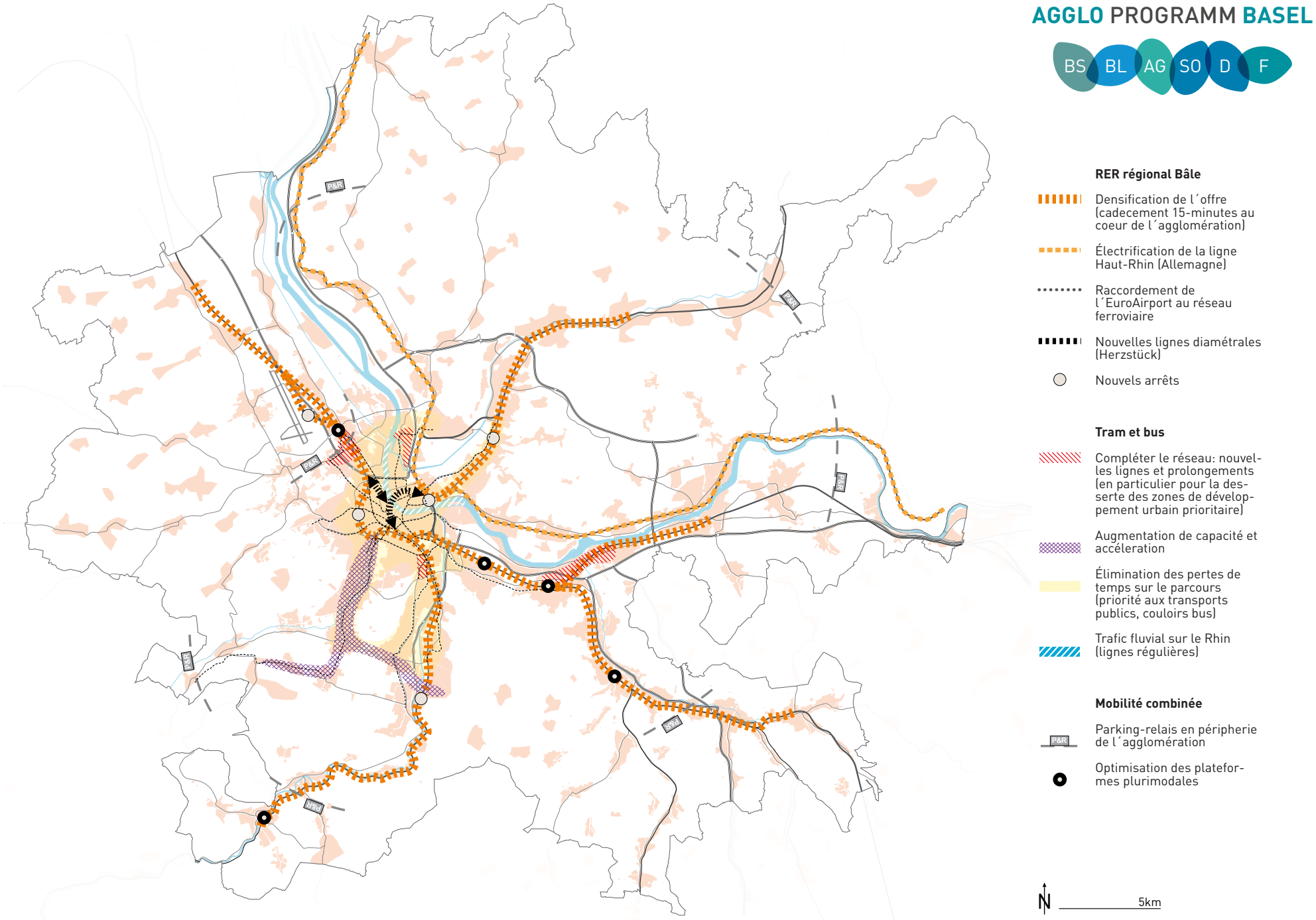


Figure n° 5 : transports publics et mobilité combinée

Du côté allemand, l'électrification de la ligne Hochrhein entre Bâle et Singen reste l'objectif prioritaire visant à mieux intégrer ce corridor dans les trafics ferroviaires régionaux. L'électrification de la ligne est inscrite dans le plan général d'aménagement des transports du Baden-Württemberg. Un renforcement de l'offre est également prévu sur les lignes du Rhin supérieur, tant en Allemagne qu'en France. En ce moment, la Région Alsace est en train de rédiger un concept global pour l'Alsace du Sud, y compris pour le corridor Bâle-Mulhouse.

Les travaux de planification menés illustrent que le RER doit atteindre un niveau d'offre significativement amélioré, et ceci en deux étapes. À moyen terme, c'est l'amélioration de la disponibilité de l'offre dans le temps et dans l'espace qui est prioritaire (cadences plus denses, nouveaux arrêts), et à long terme, c'est plus particulièrement l'accessibilité régionale (liaisons diamétrales grâce au Herzstück) qui est visée. Cette extension du réseau du RER s'inscrit comme priorité principale dans la stratégie sectorielle 'transports'.

Un autre pilier stratégique des études de planification actuelles consiste à relier l'EuroAirport au réseau de chemin de fer. À ce jour, c'est le seul aéroport national en Suisse à ne pas être directement accessible par le train.

T1-2 : Tram et bus – compléter le réseau et accélérer la desserte fine

Dans le domaine du trafic régional, la stratégie sectorielle pour les TP vise d'une part à élargir la desserte fine, et d'autre part, à assurer sa fiabilité et sa qualité (temps de parcours). L'amélioration de la desserte fine demande en particulier une extension notable du réseau du tramway ainsi qu'une coordination optimale avec le réseau du RER. Les travaux menés actuellement reposent sur l'étude stratégique sur le réseau du tram réalisée par les deux Bâles en 2011. Sous le titre « réseau du tramway de Bâle 2020 », un réseau de lignes de tram a été développé dont la mise en œuvre comprendra la construction de 19 km de rails (en 2011, 74 km étaient exploités). Le réseau répondra en particulier aux objectifs suivants :

- certaines grandes communes voisines de Bâle, situées dans les corridors intérieurs, qui – en raison des frontières nationales – ne sont pas encore raccordées au réseau du tram, seront intégrées dans le réseau (ligne transfrontalière vers Saint-Louis (F) / Bourgfelden) ;
- les lignes du tramway assureront la desserte de plusieurs pôles de développement importants (Saint-Louis, Erlenmatt, Salina Raurica, le port de Kleinhüningen, l'espace du Dreispitz, etc.) ;
- un plus grand nombre de lignes du tram seront connectées aux arrêts du RER ;
- une décongestion de l'axe très chargé entre la Barfüsserplatz et le Schifflände sera assurée par des mesures d'extension du réseau urbain qui auront par ailleurs pour effet une meilleure efficacité et une plus grande stabilité du service.

Le concept « réseau du tram 2020 » est réalisable en plusieurs étapes. Celles-ci correspondent aux différentes générations du projet d'agglomération et chacune d'entre elles propose une offre cohérente et compatible avec la phase suivante. Grâce à la conception intermodale du réseau (principe des nœuds), l'extension du tramway renforcera, conformément à la vision d'avenir, le rôle du RER comme élément structurant du développement urbain. L'interconnexion entre le RER et le tram s'améliorera et, en même temps, la pression exercée sur la gare Bâle CFF diminuera légèrement.

Au total, une vingtaine de nouveaux tronçons seront construits, dont quatre sont déjà en cours de construction ou d'étude.

Outre les prolongements de lignes, le concept comprend également le renforcement du débit sur l'axe du tramway dans le Leimental, l'espace le plus densément peuplé dans l'agglomération qui n'est pas raccordé au RER. L'aménagement par étapes de cette ligne a pour but de renforcer la capacité de la ligne et d'accélérer le service.

À divers endroits du réseau de tram et de bus, il est indispensable d'éliminer les facteurs de pertes de temps sur les parcours et d'améliorer la fiabilité des lignes de tram et de bus existantes. Les mesures principales dans ce contexte consistent à accorder la priorité aux transports publics au niveau des installations de signalisation lumineuse et à adapter l'aménagement de l'espace routier, y compris en créant des voies propres partout où c'est nécessaire et où l'espace le permet.

Un nouvel élément des TP qui est à l'étude actuellement est la mise en place de lignes fluviales régulières sur le Rhin proposant des trajets attractifs de courte durée pour certaines liaisons spécifiques. Grâce à la présence du campus Novartis, de Roche, de nombreuses institutions universitaires et d'hôpitaux, et compte tenu du développement urbain autour du port de Klybeck et au nord de Birsfelden, on peut s'attendre à un potentiel de passagers entre Kleinhüningen et Birsfelden. Leur raccordement depuis l'espace frontalier nord le long du Rhin pourrait être tout à fait intéressant.

T1-3 : Mobilité combinée – réduire les résistances et élargir l'offre
La mobilité combinée offre un grand potentiel susceptible de promouvoir un comportement durable des usagers des moyens de transport sans engager d'énormes moyens supplémentaires. Il conviendra de réduire les réticences en ce qui concerne l'accessibilité, la durée des trajets et le confort lors du changement du moyen de transport en élargissant l'offre existante. Trois champs d'actions marquent le renforcement de la mobilité combinée. Elles sont présentées ci-dessous.

L'offre de parkings-relais : En principe et dans la mesure du possible, les installations de parking-relais devrontt se situer à la périphérie de l'agglomération pour inciter les usagers à prendre les TP le plus tôt possible et à décongestionner ainsi le réseau routier. En fonction de la qualité des TP ou du réseau de bus existant en zone rurale, il faudra toutefois adopter ce principe au cas par cas. Dans l'agglomération bâloise, c'est en particulier le Sundgau français qui n'est pratiquement pas desservi par les TP. Pour cette raison, il faudra prévoir des parkings-relais dans ce corridor ferroviaire jusqu'à Saint-Louis. Du côté allemand, la situation des villes de Weil et Lörrach est quelque peu différente du fait de l'existence de corridors TP orientés dans les quatre sens présentant toutefois un niveau d'offre très inégal. L'offre de parkings-relais doit être coordonnée avec la politique de gestion du stationnement au cœur de l'agglomération.

L'offre de parkings-vélos : L'offre de parkings-vélos aux arrêts de trains, de tram et de bus doit être attractive dans toute l'agglomération. Outre le nombre de places disponibles pour les vélos et l'accessibilité en toute sécurité de ces dernières, les paramètres décisifs qui déterminent l'attractivité de l'offre sont la garantie d'un stationnement sécurisé ainsi qu'un sentiment (subjectif) de sécurité personnelle.

Les plates-formes plurimodales des transports publics : D'une part, il s'agit d'une meilleure interconnexion entre les moyens des TP (en particulier les gares routières accolées aux gares ferroviaires et la desserte par tram des gares existantes) et, d'autre part, de l'aménagement de l'espace routier (accessibilité par TIM et MD). La situation est particulièrement urgente aux gares de Muttenz, Pratteln, Liestal, Laufen, Breitenbach et Saint-Louis.

T2 : Trafic individuel motorisé, gestion de la circulation et du stationnement

Le développement futur du TIM est soumis aux intérêts contradictoires liés au développement général de la mobilité, à la garantie de l'accessibilité des pôles stratégiques de développement et aux exigences d'une gestion des flux de circulation qui doit être compatible avec les besoins de la ville et respectueuse de l'environnement.

T2-1 : Restreindre le volume du trafic de façon différenciée en fonction des zones
Outre une offre attractive et compétitive des TP, le moyen le plus efficace permettant de limiter le volume du trafic individuel consiste à appliquer une politique restrictive du stationnement.

L'application des restrictions correspondantes doit se faire en fonction de l'usage ainsi que de l'environnement concerné. Cela se traduit de la façon suivante : en milieu urbain, les restrictions sont plus sévères qu'en milieu périurbain. Sur le territoire de Bâle-Ville, l'usage des places de stationnement sur le domaine public fait l'objet de mesures de gestion du stationnement. Sur le domaine privé, l'ordonnance sur le stationnement fixe le nombre maximum de places de stationnement autorisées. En complément de l'ordonnance, des modèles de gestion de trafic déterminent l'ordre de grandeur du nombre

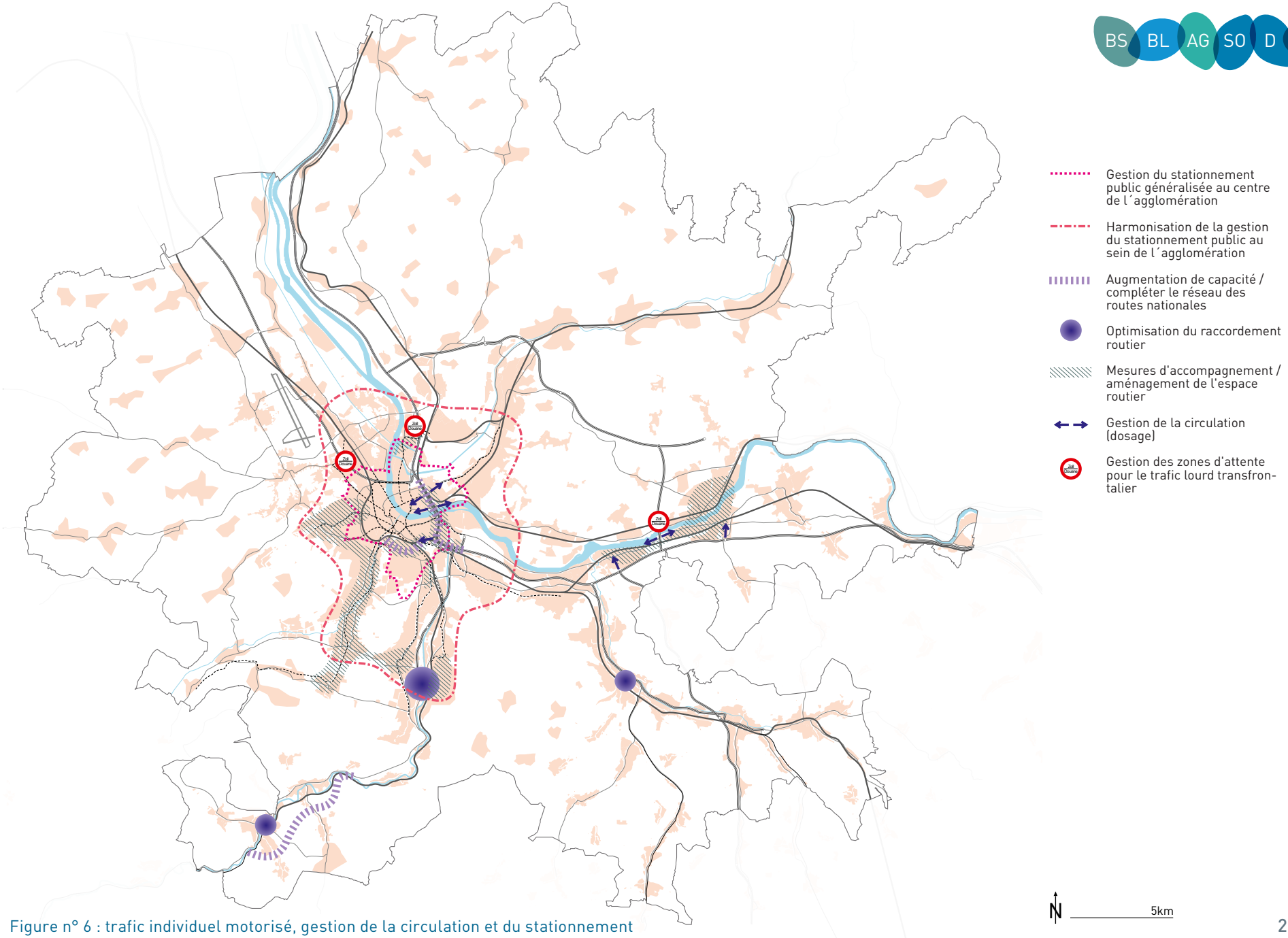


Figure n° 6 : trafic individuel motorisé, gestion de la circulation et du stationnement

maximal de trajets de et vers les installations générant un trafic important. Il faut surtout agir dans les communes situées dans la ceinture autour du centre-ville. L'extension du régime de gestion du stationnement public au sein de l'agglomération est souhaitée, mais elle doit être coordonnée avec les communes avoisinantes et, si possible, adaptée pour éviter que le trafic généré par les automobilistes à la recherche d'une place de stationnement n'engendre des perturbations non souhaitées.

Un autre outil permettant une utilisation adéquate des moyens de transport est la gestion de la mobilité, qui est généralement peu développé dans l'agglomération bâloise. Les plus grands progrès en la matière ont été faits dans le canton de l'Argovie où divers projets et activités existent. Les instances responsables du projet d'agglomération de Bâle soutiennent des initiatives correspondantes et examinent la mise en place d'une plate-forme intercantonale et transfrontalière propre comprenant la diffusion d'informations et des projets particuliers.

T2-2 : Canaliser et réguler les flux de circulation

Le trafic routier restant doit être canalisé sur le réseau routier adapté à cette fin et régulé par des mesures appropriées. Le but de cette stratégie est de garder le trafic à l'écart des quartiers résidentiels et, en même temps, de maintenir à un niveau faible le trafic sur le réseau secondaire. Cela ne profite pas seulement aux riverains mais aussi aux autres usagers de la voie publique, que ce soit dans le domaine de la mobilité douce (en position de faiblesse relative) ou bien des transports publics. Une telle stratégie suppose d'une part des mesures constructives, en particulier pour faire en sorte que les routes du réseau à grand débit disposent des capacités nécessaires. D'autre part, il faut prendre des mesures dites douces, surtout dans le cadre de la gestion du trafic.

Pour continuer à garantir les accessibilités, ce qui reste un impératif à l'avenir, il faudra assurer et, si besoin est, renforcer les capacités des routes à grande circulation selon leur fonction (à court et moyen terme, surtout la tangente Est et la jonction Gundeli). Dans ce contexte, les routes nationales dans la région bâloise ont une fonction suprarégionale importante de transit pour les flux de transports internationaux, fonction qu'il convient de préserver. Pour renforcer la fonction suprarégionale de la H18 et canaliser le flux de la circulation, des aménagements tels que le contournement de Laufen – Zwingen ou le tunnel du Muggenberg s'imposent sur le long terme. Mais il faut aussi garantir l'accessibilité des pôles stratégiques de développement– en particulier dans les corridors – surtout par un raccordement optimisé au réseau des routes à grand débit (p.ex. Aesch, Liestal).

Des mesures appropriées relevant de la gestion du trafic doivent être mises en œuvre pour réguler la circulation. Les instruments de régulation vont de la signalisation lumineuse à la mise en place de systèmes de guidage fixes et dynamiques en passant par des mesures ciblées relevant de la gestion des aires d'attente et le dosage des véhicules quittant le réseau des routes à grand débit vers des zones appropriées. Par ailleurs, une gestion du trafic qui se veut moderne comprend aussi des recommandations d'itinéraire utilisables sur des terminaux correspondants tels que systèmes de navigation ou téléphones mobiles.

T2-3 : Accompagner les travaux d'extesion et réaménager les espaces routiers

Les extensions éventuelles des routes à grand débit visant à assurer leurs capacités ne sont pas en contradiction avec les objectifs de réduction du TIM. Il est néanmoins indispensable qu'elles aillent de pair avec des mesures d'accompagnement pour éviter que les éventuelles capacités supplémentaires du réseau des routes à grand débit ne provoquent une surcharge du réseau secondaire.

Cette priorité stratégique comprend aussi le réaménagement des tronçons de route particulièrement chargés dans les zones fortement peuplées. Non seulement des quartiers entiers de la ville en profiteront, mais les sous-centres dans les corridors verront aussi leur attractivité augmenter considérablement et pourront promouvoir leur développement vers l'intérieur.

Du point de vue de la mobilité douce, un autre aspect central est finalement la poursuite de la mise en œuvre généralisée de zones à vitesse limitée (zones 30, zones de rencontre, élargissement des trottoirs, aménagement de places, etc.). Le canton de Bâle-Ville a fait beaucoup de progrès en la matière, mais d'autres villes et communes de l'agglomération ont mis en œuvre ou envisagent des concepts correspondants. Il convient de poursuivre ce processus avec détermination dans toute l'agglomération.

T3 : Trafic piétonnier et cycliste (mobilité douce)

Une offre attrayante pour les déplacements à pied et à vélo passe par des liaisons continues, directes et sécurisées, par l'accès à des installations centrales ainsi que par des dispositifs de stationnement en quantité et en qualité suffisantes, à la destination et à la source. Cette offre doit être adaptée en priorité aux déplacements du quotidien (pendulaires, élèves, achats, etc.) sans pour autant négliger les besoins générés par les déplacements de loisir et de détente.

En ce qui concerne l'extension des infrastructures destinées à la mobilité douce, la stratégie sectorielle 'trafic piétonnier et cycliste', élaborée dans le cadre du projet d'agglomération de la 2e génération, se décline en trois priorités stratégiques.

La création d'un réseau d'information dans le domaine du trafic piétonnier et cycliste ainsi qu'une meilleure signalisation sont reprises par la stratégie sectorielle 'TP et mobilité combinée' (T1-3) et seront développées dans le cadre de la mise en place d'un système de gestion de la mobilité à l'échelon de l'agglomération.

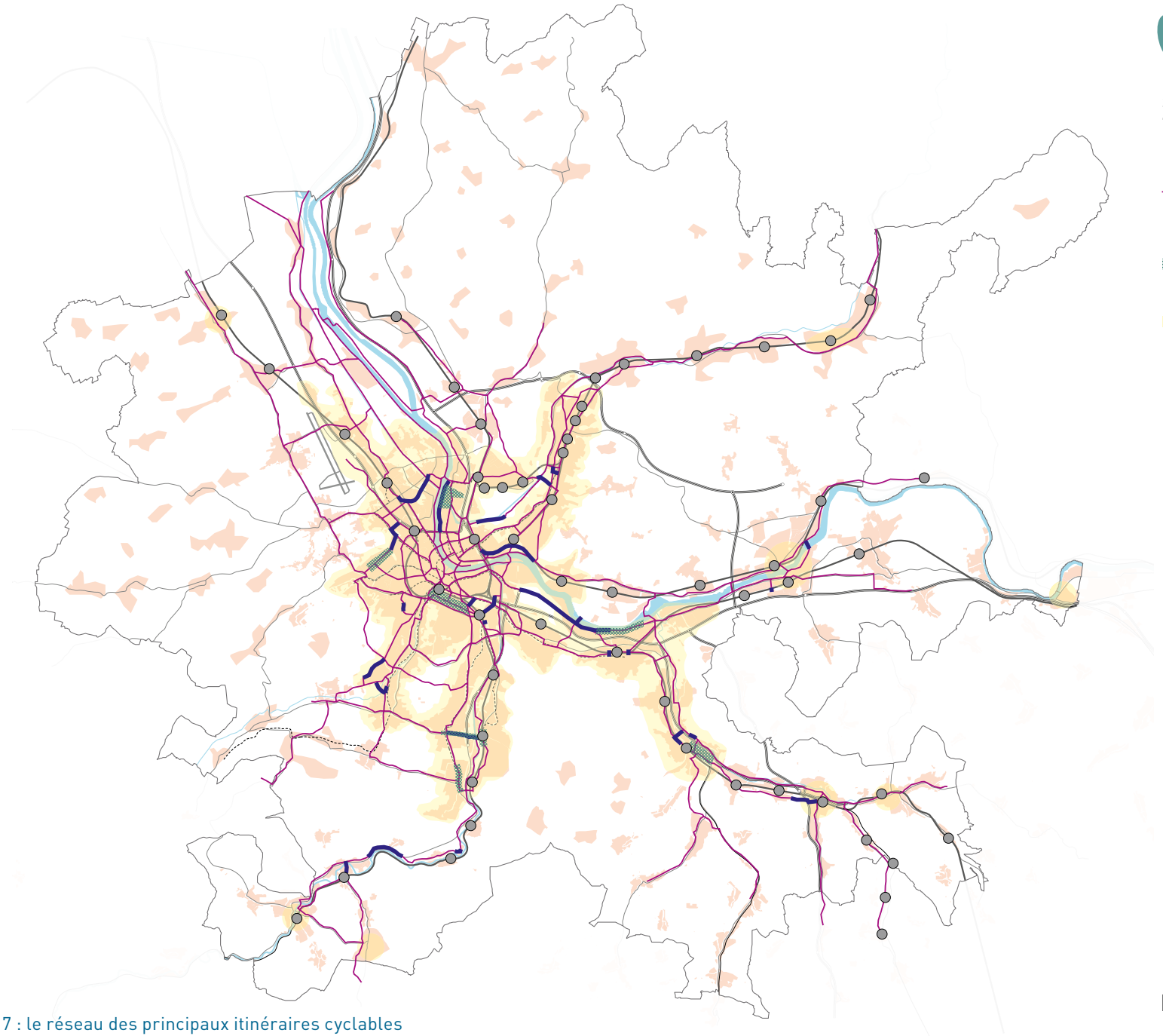
T3-1 : Élargir, améliorer et interconnecter le réseau régional des itinéraires cyclables principaux

Les itinéraires cyclables du réseau régional principal ont pour vocation d'assurer des liaisons vélo sécurisées, directes et rapides, en particulier pour le trafic quotidien (trafic pendulaire). Pour répondre à cette exigence, l'infrastructure des voies doit être de bonne qualité (revêtement, largeur, signalisation, panneaux, etc.). En fonction de la structure spatiale des territoires de l'agglomération, ces routes régionales principales assurent des fonctions différentes :

- dans les corridors, des liaisons rapides et directes vers les pôles 'habitat et emploi', les centres-villes et le cœur trinational de l'agglomération ;

BS BL AG SO D F

Stratégie sectorielle
Trafic piétonnier et cycliste



Réseau principal des routes cyclables: élargissement, combler les lacunes et enlever des obstacles

(Ré)aménagement de l'espace routier, des traversées de localité

Modération du trafic

Développement des interfaces intermodales entre TP et mobilité douce

N 5km

Figure n° 7 : le réseau des principaux itinéraires cyclables

› des liaisons tangentielles directes reliant les axes des vallées situées à la périphérie de Bâle ou du cœur de l'agglomération et en région périurbaine (dans la mesure où la topographie le permet et où des besoins existent) ;

› des liaisons cyclables directes permettant de croiser / traverser le cœur de l'agglomération bâloise.

Outre l'adaptation de l'infrastructure des voies cyclables aux besoins du trafic quotidien, il convient également de prévoir une infrastructure adaptée aux déplacements de loisir. Il faut partir du principe que les réseaux destinés aux trajets de tous les jours et aux déplacements de loisir sont en partie identiques mais présentent parfois aussi des itinéraires différents. Voilà pourquoi l'examen du réseau régional des pistes cyclables principales doit aussi s'intéresser à la question de savoir s'il répond aux exigences des déplacements de loisir. Il faut vérifier si le réseau existant permet d'assurer les fonctionnalités esquissées ou si des lacunes persistent. Notamment dans les parties allemandes et françaises de l'agglomération de Bâle, les itinéraires cyclables ont parfois gardé leurs caractéristiques d'origine de pistes cyclables touristiques (tracé, revêtement, signalisation, etc.).

T3-2 : Rendre plus sûrs et attractifs les réseaux locaux pour piétons et cyclistes

Les mesures d'aménagement du domaine public routier de l'espace routier ont pour but d'améliorer la qualité de séjour et la sécurité routière pour piétons et cyclistes sur le réseau routier communal existant, sur les routes traversant les communes, dans les centres villes ou dans les quartiers (zones30, zones de rencontre, élargissement des trottoirs, aménagement des places, etc.). Outre une telle valorisation du domaine public routier, l'existence d'un réseau piétonnier à mailles serrées, offrant, si possible, des liaisons directes vers le centre-ville, les installations centrales (p. ex. les écoles) et entre les quartiers, est une condition préalable pour infléchir la répartition modale en faveur de la mobilité douce.

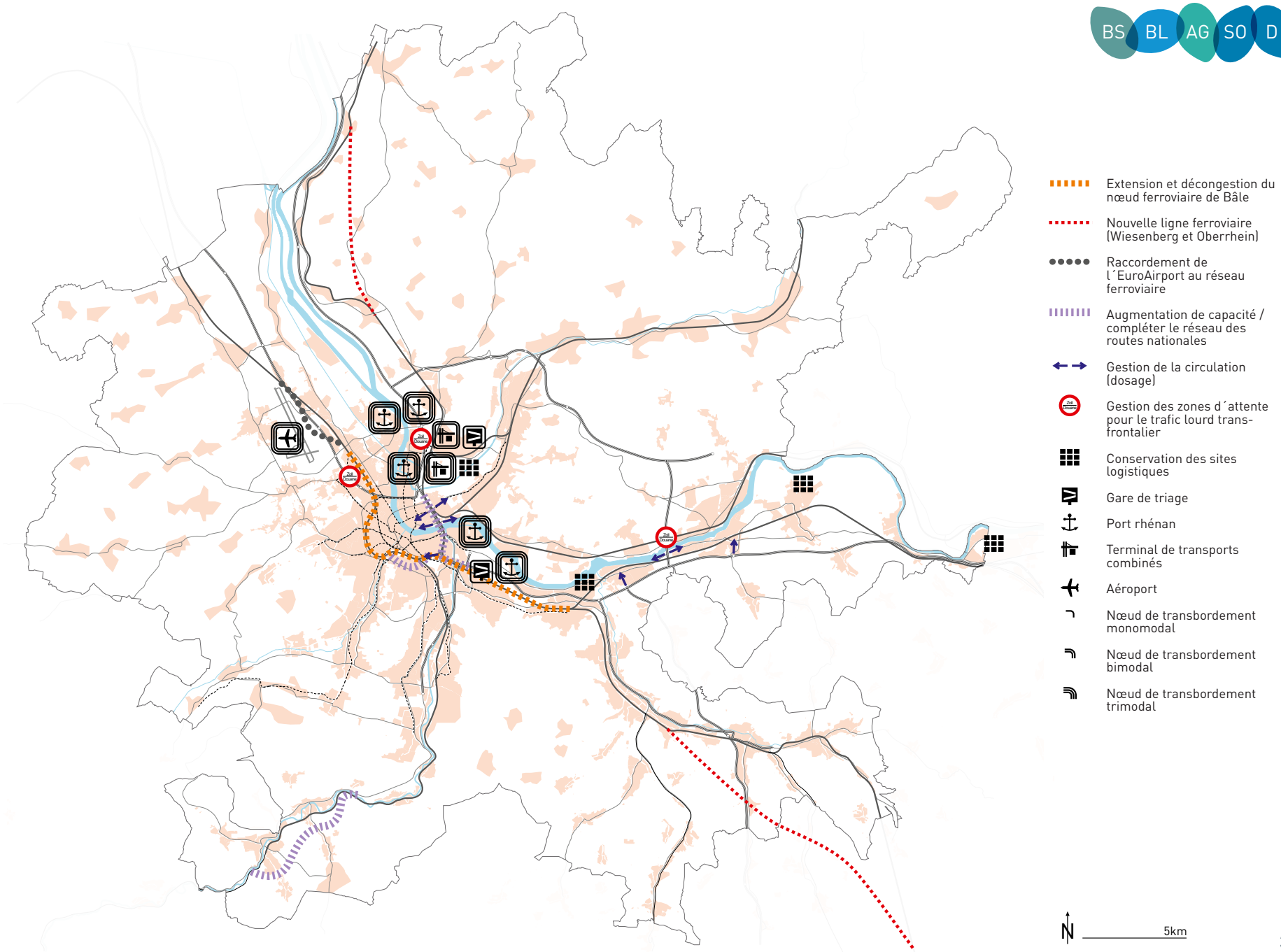
T3-3 : Développer les interfaces intermodales entre TP et MD

Au niveau des interfaces entre les transports publics (arrêts du RER, nœuds du réseau de tram/bus, gares routières, etc.) et la mobilité douce, il convient d'assurer, d'une part, l'accessibilité pour piétons et cyclistes (de/vers les quartiers résidentiels, les pôles d'activités professionnelles, les installations de loisir) et, d'autre part, les correspondances à l'intérieur des plates-formes des TP (voir aussi la priorité stratégique T1-3). Des mesures complémentaires concernent le stationnement à longue durée pour vélos (parkings vélos, stations vélo, stationnement couvert, etc.).

T4 : Transport de marchandises et logistique

En matière de transport de marchandises et de services logistiques, l'agglomération bâloise, par sa situation géographique, occupe une position particulière. Cela concerne deux aspects : d'abord son « rôle charnière » sur le plan des réseaux infrastructurels régionaux de la route et du rail (et, grâce aux ports rhénans et l'EuroAirport, aussi dans le domaine des transports fluviaux et du transport aérien) reliant la Suisse aux pôles économiques et logistiques européens – une grande partie des importations et des exportations passent par cette région. Deuxièmement, la région occupe elle-même une fonction importante dans les chaînes logistiques nationales avec leurs différents sites où sont implantés centres logistiques et prestataires de services correspondants. S'y ajoute le fait que la Suisse du Nord-Ouest en tant que telle constitue une place économique qui est tributaire d'une excellente desserte par la route et le rail.

Par conséquent, la stratégie visant à maîtriser les transports de marchandises doit conjuguer deux priorités : garantir l'accessibilité des sites régionaux et développer les nœuds de transbordement.



Figur 8: Stratégie sectorielle transport de marchandises et logistique

T4-1 : Garantir l'accessibilité des sites économiques régionaux

Cette priorité stratégique bénéficie en particulier de mesures individuelles relevant des stratégies sectorielles TP et TIM. Du côté du rail, notamment toutes les mesures visant à séparer les infrastructures de transport de marchandises des infrastructures de transport de voyageurs, en particulier du transport régional, s'avèrent utiles. Côté route, cette priorité vise surtout à assurer voire renforcer les capacités du réseau national des routes à grande circulation .

Cette priorité est complétée par la mise en place d'un système régional de gestion du trafic, qui, outre la régulation du trafic individuel, comprend aussi des principes de guidage des flux de transports de marchandises dans la région et qui dirige, avec des instruments adaptés, les flux de transports de marchandises, en particulier sur le réseau routier. L'objectif de cette démarche consiste notamment à protéger les quartiers résidentiels du trafic de poids lourds (celui qui n'est pas indispensable à l'approvisionnement). La stratégie sectorielle prévoit également l'affectation et la mise en place de zones d'attente pour poids lourds, en particulier à proximité des installations douanières (Allemagne et France).

T4-2 : Développer les terminaux de transbordement et promouvoir l'intermodalité

La concentration d'installations à fort trafic de marchandises – centres de transbordement, terminaux, etc. – attire des flux de circulation correspondants. Le choix des sites doit se faire d'un commun accord entre tous les acteurs et en fonction de l'environnement local ; les infrastructures d'accès doivent être conçues de manière à pouvoir acheminer les flux de transport et en accord avec les besoins des utilisateurs avoisinants. Dans le but de promouvoir l'intermodalité des transports, les centres de transbordement doivent, dans la mesure du possible, être conçus en mode bimodal, voire trimodal pour ce qui concerne l'agglomération bâloise. Les transferts qui pourront se réaliser par cette mesure, contribueront aussi à désamorcer des problèmes affectant certaines infrastructures dans l'arrière-pays ou à l'intérieur de la région, si par exemple les cargaisons acheminées par voie fluviale continuent leur trajet par les chemins de fer au lieu d'être transportées par camion. Le projet-phare de la stratégie de transport de marchandises et logistique est le nouveau Gateway Bâle-Nord (terminal de transports combinés).

Perspectives

Concilier les différents intérêts liés au développement infrastructurel et répondre en même temps aux exigences strictes posées par la Confédération au projet d'agglomération est une tâche complexe et ambitieuse.

Il est d'autant plus remarquable que le bureau du projet d'agglomération de Bâle, créé récemment, ait réussi à mener le processus d'élaboration de la 2e génération de manière coordonnée, ciblée et en respectant les délais. La stratégie et les mesures sont compréhensibles et permettront à l'agglomération de faire des progrès considérables, en particulier en ce qui concerne la desserte par les transports publics. En intégrant dans leur approche les pôles stratégiques de développement économique, le transport de marchandises et la logistique, les responsables ont prouvé qu'ils optent pour un concept stratégique qui, outre les intérêts écologiques et sociétaux, considère également les aspects économiques du développement infrastructurel.

Le fait que la liste définitive des mesures retenues soit à forte dominante TP s'explique par le très grand nombre de critères et de conditions qu'il faut remplir si l'on veut obtenir un soutien financier de Berne, ce qui rend beaucoup plus difficiles les projets d'aménagement dans le domaine du TIM. Les projets d'agglomération sont ainsi, depuis longtemps, loin d'être de simples vecteurs neutres permettant d'aider financièrement les agglomérations à supporter leurs charges infrastructurelles. Ils sont devenus un instrument de mise en œuvre de la politique d'urbanisation et d'agglomération de la Confédération.

Les acteurs économiques régionaux voient cette évolution d'un œil critique parce que – étant tributaires tant d'un réseau ferroviaire que d'un réseau routier performant – ils refusent des mesures restrictives qui ne touchent qu'une seule partie. Le monde économique est également préoccupé par la liste des mesures dites « d'ordre supérieur » dont la réalisation incomberait exclusivement à la Confédération. Est-ce qu'une telle démarche n'implique pas le risque que ces mesures d'envergure soient renvoyées aux calendes grecques par Berne ?

En général, la 2e génération du projet d'agglomération de Bâle marque un pas important vers un développement infrastructurel bien ciblé et coordonné. C'est d'autant plus remarquable qu'il s'agit, pour la première fois, d'une démarche transfrontalière. Cette initiative conjointe a montré clairement que l'agglomération de Bâle joue un rôle important pour l'économie nationale des trois pays. C'est sur cette base que notre action devra continuer.

Dans ce contexte, il est indispensable que les travaux de planification soient menés dans les délais et que le financement soit assuré une fois que les projets auront approuvés. Il faudra clarifier les modalités de participation de l'Allemagne et de la France au financement de certains projets et, à cette fin, créer un instrument approprié comme p. ex. un fonds géré par l'agglomération. Alimenté par les collectivités territoriales, ce fonds permettra à l'agglomération d'assurer une continuité dans la mise en œuvre du projet d'agglomération.

Pour que le bureau d'administration du projet d'agglomération de Bâle soit à même de maîtriser cette mission stratégique, il ne faut pas seulement le maintenir mais le renforcer puisqu'il joue un rôle de pionnier en matière de coordination transfrontalière.

Martin Dätwyler
Directeur Politique économique
Chambre de commerce des deux Bâles

Vous pouvez télécharger les rapports complets sur le projet d'agglomération de Bâle de 2e génération sur le site www.agglobasel.org.

Rapport n° 1	– Rapport principal
Rapport n° 2	– Recueil des mesures (DE)
Rapport n° 3	– Recueil des cartes
Rapport n° 4	– Rapport de mise en œuvre (DE)

AGGLO PROGRAMM **BASEL**

Bureau du projet d'agglomération de Bâle
Rheinstrasse 29
CH-4410 Liestal

Telefon: +41 61 552 54 79
Fax: +41 61 552 69 82

info@agglobasel.org
www.agglobasel.org