AGGLO PROGRAMM BASEL

BS BL AG SO D F

Bureau du projet d'agglomération de Bâle

Projet d'agglomération de Bâle 2e génération

Rapport n° 1 - Rapport principal

30 juin 2012

AGGLO PROGRAMM BASEL

Mentions légales

Projet d'agglomération de Bâle, 2e génération, rapport n° 1 (rapport principal)
Bureau du projet d'agglomération de Bâle, Liestal, 2012

Aarau · Bâle · Liestal · Lörrach · Saint-Louis · Soleure
30 juin 2012

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

Responsabilité générale :
Dr. Patrick Leypoldt
Directeur du projet d'agglomération de Bâle

Jessica Fässler
Collaboratrice chargée de mission

Pilotage du projet :

Conseillère d'État Dr. Sabine Pegoraro	Direction des constructions et de l'environnement du canton de Bâle-Campagne
Conseiller d'État Dr. Hans-Peter Wessels	Département des constructions et des transports du canton de Bâle-Ville
Conseiller d'État Peter C. Beyeler	Département des constructions, des transports et de l'environnement du canton d'Argovie
Conseiller d'État Walter Straumann	Département des constructions et de la justice du canton de Soleure
Marion Dammann	Chef du Landkreis Lörrach
Jean-Marie Zoëlle	Maire de la Ville de Saint-Louis

Direction exécutive :

Dr. Martin Kolb	Chef du service de l'aménagement du territoire du canton de Bâle-Campagne
Oliver Jacobi	Chef du service des travaux public du canton de Bâle-Campagne
Alain Groff	Chef du service de la mobilité du canton de Bâle-Ville
Dr. Martin Sandtner	Chef du service des plans du canton de Bâle-Ville
Simon Kettner (jusqu'au 31/01/2011)	Chef de la stratégie de mobilité, service de la mobilité du canton de Bâle-Ville
Dr. Daniel Kolb / Paul Pfister (jusqu'au 30/03/2012)	Chef du service du développement territorial du canton de l'Argovie
Bernard Staub	Chef du service de l'aménagement du territoire du canton de Soleure
Karl-Heinz Hoffmann	Directeur du Regionalverband Hochrhein-Bodensee
Etienne Heinrich	Directeur Général Adjoint de la Ville de Saint-Louis
Dr. Frédéric Duvinage	Directeur de l'Eurodistrict trinational de Bâle ETB

Groupe technique d'accompagnement 'planification' :

Walter Keller	Service de l'aménagement du territoire du canton de Bâle-Campagne
Alain Aschwanden	Service des travaux public du canton de Bâle-Campagne
Susanne Fischer	Urbanisme & études architecturales du canton de Bâle-Ville
Antje Hammer	Service de la mobilité du canton de Bâle-Ville
Stephan Felber	Section du développement urbain et des espaces verts du canton d'Argovie
Amalia Schneider	Service de l'aménagement du territoire du canton de Soleure
Jean-Michel Damm	Regionalverband Hochrhein-Bodensee
Patrick Hechinger	Communauté de Communes des Trois Frontières (CC3F)
Florence Prudent	Eurodistrict trinational de Bâle ETB

Groupe technique d'accompagnement 'environnement' :

Dr. Hansruedi Moser	Service de la protection de la qualité de l'air des deux Bâles
Cosimo Todaro	Service de la protection de la qualité de l'air des deux Bâles
Priska Plüss	Service de l'environnement et de l'énergie, division de la protection contre le bruit du canton de Bâle-Ville
Andreas Stöcklin	Service de l'aménagement du territoire, division de la protection contre le bruit du canton de Bâle-Campagne

---

Bureaux d'études participants :

INFRAS
Mühlemattstrasse 45
CH 3007 Bern

Roman Frick
Benjamin Belart
Lutz Ickert

Metron Raumentwicklung AG
Stahlrain 2
CH 5201 Brugg

Esther Arnet
Dr. Peter Marti
Prof. Andreas Schneider
Daniel Baeriswyl
Andreas Madianos
Yves Maurer

RappTrans AG
Hochstrasse 100
CH 4018 Basel

Mario Mohr
Yves Gasser
Dr. Florian Harder
Stefan Loewenguth
Graciela Christen

Traduction :

Silvia Rathnau-Prenzel

Agence de publicité :

Etage 11 - Werbeagentur
Heinrich-von-Stephan-Str. 5
D 79100 Freiburg im Breisgau
Vajra Niemeyer

Impression :

Lüdin AG Druckerei
Schützenstrasse 2-6
CH 4410 Liestal

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

RECYCLED Papier FSC FSC® C102515

Impression climatiquement neutre sur papier 100 % recyclé

Préface

Au moment de la remise du projet d'agglomération de Bâle de 2e génération à la Confédération, s'achèvent trois ans de travail. Trois ans, pendant lesquels de nombreux acteurs, venant de trois pays et de quatre cantons, ont coopéré à différents niveaux administratifs. Cette coopération transfrontalière fut exemplaire – qu'il s'agisse de l'élaboration de la stratégie commune ou de la définition des mesures individuelles.
Le résultat de ces travaux est une vision d'ensemble solidement ancrée dans la région, une vision qui déterminera le développement de l'urbanisation et des transports au sein de l'agglomération trinationale de Bâle. La vision d'ensemble repose sur un plan directeur d'infrastructure qui vise le long terme et s'inscrit dans un contexte trinational. Il s'agit là d'une étape-clé et d'un pas important vers une harmonisation régionale du développement infrastructurel incluant tous les modes de transport.

Le projet d'agglomération a permis – nous en sommes intimement convaincus – d'atteindre un niveau inégalé dans la coopération transfrontalière en matière de transports et d'urbanisme. Cependant nous n'allons pas nous reposer, mais regardons au-delà de la 2e génération pour aller encore plus loin sur ce chemin.

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 que nous souhaitons préserver avec une priorité absolue. Afin de permettre à l'agglomération trinationale de Bâle de rattraper son retard quant au niveau d'équipement de ses infrastructures de transports par rapport à d'autres espaces métropolitains en Suisse, nous ferons nos devoirs. 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 misons également sur une bonne coopération et un soutien de poids de la part de la Confédération.

Aarau/Bâle/Liestal/Lörrach/Saint-Louis/Soleure, le 30 juin 2012

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

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

Marion Dammann
Chef du Landkreis Lörrach

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

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

Walter Straumann
Conseiller d'État du canton de Soleure

Résumé

Ce projet d'agglomération est la réponse de l'agglomération de Bâle aux défis particuliers auxquels elle doit faire face dans le domaine de l'urbanisation et des transports. En ce qui concerne les transports, la région bâloise est marquée par sa situation géographique au cœur du triangle Suisse-Allemagne-France et sa fonction de portail nord de la Suisse. Dans cet espace, les flux de trafic régionaux, nationaux et internationaux se superposent, que ce soit dans le secteur du trafic des voyageurs ou des marchandises. Pour ce qui concerne sa politique d'urbanisation, l'agglomération trinationale se voit confrontée à des systèmes juridiques divergents à des niveaux institutionnels différents. La coopération trinationale est plus urgente que jamais si nous voulons faire avancer l'agglomération au-delà des frontières nationales. C'est à ce niveau où les **instances** trinationales du projet d'agglomération jouent tout leur rôle. L'organisation regroupe trois États (la Suisse, l'Allemagne et la France), quatre cantons (Bâle-Campagne, Bâle-Ville, Argovie et Soleure) et trois groupes techniques d'accompagnement (planification, environnement, mise en œuvre). Les efforts de coordination sont grands, l'harmonisation des intérêts est un défi et les « fruits du succès » demandent un engagement énorme des différents acteurs. Toutefois, la perception du projet d'agglomération par l'opinion publique s'est considérablement améliorée pendant les trois dernières années, entre autres, grâce à plusieurs réunions participatives qui ont mobilisé un grand nombre de participants. C'est une source de motivation pour une coopération encore plus active.

Une des priorités du projet d'agglomération de Bâle de deuxième génération (PA2) fut la conception d'une nouvelle **vision d'avenir** qui s'est développée sur la base du projet d'agglomération de première génération et au sein du processus participatif transfrontalier. Cette vision d'avenir mise sur une urbanisation résolument tournée vers l'intérieur : la croissance démographique et l'augmentation du nombre d'emplois devront prioritairement avoir lieu au cœur de l'agglomération et dans les corridors intérieurs qui s'étendent le long des axes ferroviaires, et dans un premier temps, dans 13 **zones de développement urbain prioritaire** qui viennent d'être définies. Très logiquement, l'extension de l'offre des transports publics (RER) répondra à cette évolution. Des études quantitatives ont démontré que le potentiel d'un développement intérieur existe bel et bien, mais que la mise en œuvre demande de gros efforts au niveau des mesures à prendre (urbanisation et transports). Les communes situées à l'écart des corridors devront avoir la possibilité de poursuivre leur développement avec modération.

La définition du besoin d'action et des **stratégies sectorielles** dans les domaines paysage, urbanisation et transports est le fruit d'une analyse de la situation actuelle et de la tendance de développement et de leur confrontation avec la vision d'avenir.

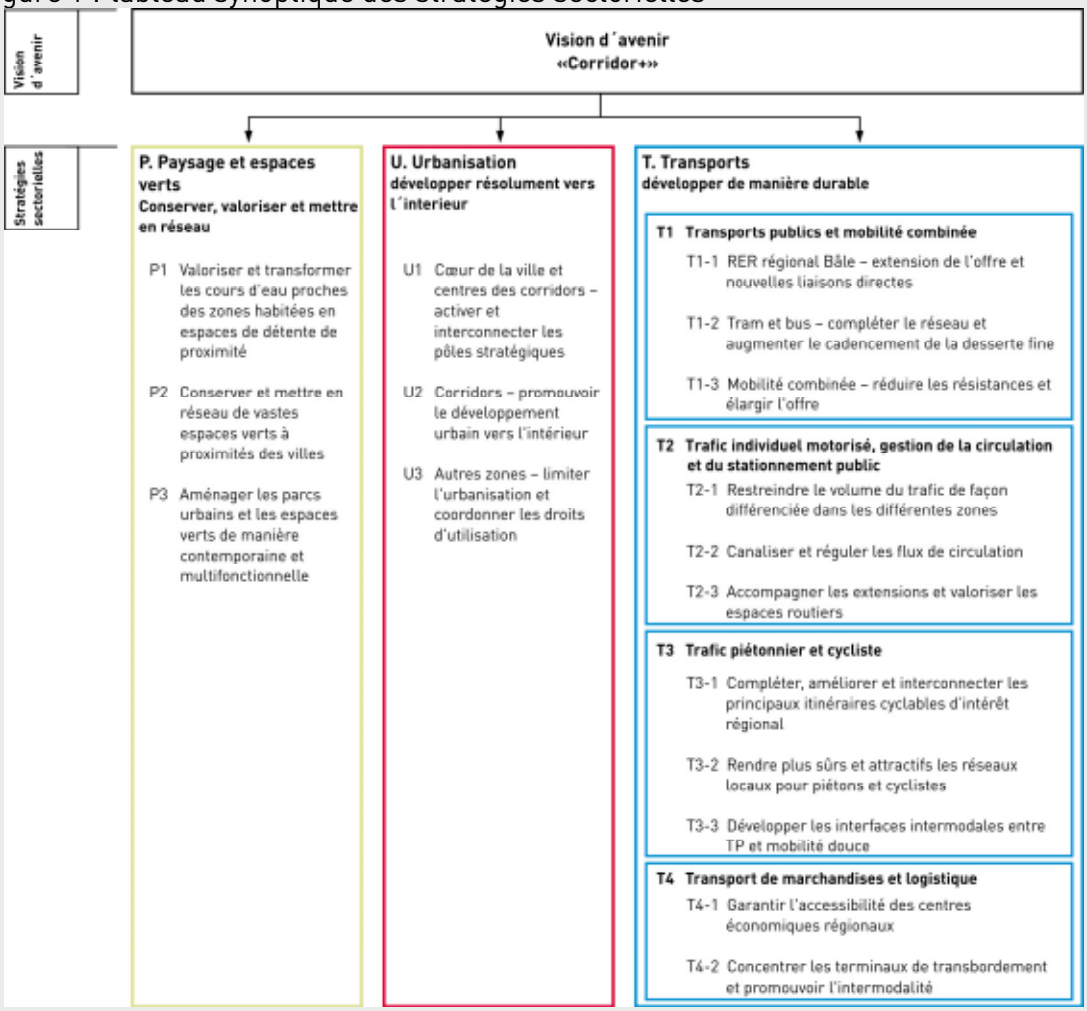
Finalement, les **mesures** du Projet d'agglomération de 2e génération (PA2) ont été adoptées, en accord avec la vision d'avenir et les stratégies sectorielles et en tenant compte des mesures d'ordre supérieur de la Confédération, et ensuite priorisées selon les critères de cette dernière. Le montant des mesures de catégorie A (à l'horizon 2015-2018) s'élève à 661 millions de francs suisses et reste donc en-dessous du volume du PA de première génération. En revanche, le PA2 est plus marqué par les mesures de catégorie B (à l'horizon 2019-2022) dont le montant s'élève à environ 1 milliard 500 millions de francs suisses.

Pour disposer d'un système de transport régional qui soit à la hauteur de l'importance de notre espace économique, il est urgent de renforcer les capacités du **RER.** Par conséquent, en ce qui concerne les mesures proposées à l'horizon A, le projet est fortement tributaire des mesures

d'ordre supérieur relevant de la Confédération, notamment au niveau du nœud ferroviaire bâlois. L'horizon B est imprégné par les mesures relatives au RER, le projet-phare étant la construction du maillon central du RER, le « Herzstück », une nouvelle liaison ferroviaire souterraine reliant la gare CFF et la gare badoise à Bâle. Le projet permettra de combler la lacune historique entre les réseaux ferroviaires suisses et allemands et constitue un saut quantique dans le futur développement du RER à Bâle. Les nouvelles lignes diamétrales transfrontalières permettront de réduire considérablement les temps de parcours, l'extension des capacités augmentera la qualité et la fiabilité des services ferroviaires, le réseau du tramway sera décongestionné, bref, il en résultera une valorisation globale de l'agglomération. Un autre projet qui a une grande importance pour l'espace frontalier concerne l'électrification de la ligne du Hochrhein en direction de Waldshut (-Schaffhouse). Ce projet, auquel s'ajouteront d'autres mesures d'aménagement dans les corridors, a pour but d'assurer la cadence au quart d'heure du RER dans la partie centrale de l'agglomération.

Un autre objectif important du projet d'agglomération consiste à coordonner le développement du réseau du tramway avec celui du RER et des zones de développement urbain prioritaire. Les **projets concernant le tram** reposent sur l'étude stratégique sur le « réseau de tram dans la région de Bâle à l'horizon 2020 ». Une meilleure intégration des différents modes de transport qui passe par la création de **plates-formes d'échange intermodales** est une autre priorité du projet d'agglomération de Bâle de 2e génération.

Figure 1 : tableau synoptique des stratégies sectorielles



Source : Bureau du projet d'agglomération

En ce qui concerne les **routes**, les mesures sont axées sur une optimisation de la gestion du trafic dans son ensemble (partiellement sous forme de mesures accompagnant l'aménagement des routes à grand débit), sur une meilleure sécurité routière ainsi que sur le décongestionnement et la mise en valeur des centres-villes. Dans l'agglomération bâloise, la gestion durable du **transport de marchandises** – qui ne cesse d'augmenter – a une importance toute particulière. Outre la gestion efficace du transport transfrontalier de marchandises, le PA2 vise à renforcer les terminaux logistiques intermodaux (en particulier, le Gateway trimodal nord qui est une mesure d'ordre supérieur).

Finalement, d'importants **projets relatifs à la mobilité douce,** envisagés à l'horizon A et B, sont inscrits dans le PA2, atteignant ensemble un montant d'environ 170 millions de francs suisses. Pour la première fois, le PA2 a fourni aux différents acteurs l'occasion de définir un réseau transfrontalier des principaux itinéraires cyclables et d'identifier les lacunes les plus importantes dans ce réseau.

Les **mesures relatives à l'urbanisation** concrétisent la démarche concernant les 13 zones de développement urbain prioritaire. D'autre part, le PA2 définit des mesures d'urbanisation d'ordre supérieur. La stratégie sectorielle et les mesures dans le domaine **paysage** sont focalisées sur la préservation, la valorisation et l'interconnexion des espaces verts périurbains et des parcs urbains. L'agglomération de Bâle dispose notamment de multiples espaces non bâtis autour de ses plans d'eau qui constituent un avantage extrêmement important qu'il convient de protéger contre toute pression foncière et d'utilisation supplémentaire. Grace à une forte dynamique dans ces deux domaines un grand nombre de mesures sera réalisé en tant que mesures assumées entièrement par le projet d'agglomération.

Le chapitre consacré à la **démonstration de l'efficacité** qualitative et quantitative du projet montre que les mesures inscrites au projet d'agglomération (y compris les mesures entièrement assumées par ce dernier) permettent d'atteindre des effets positifs très nets dans les domaines des transports, de l'urbanisation, de la sécurité et de l'environnement, effets dont profitera toute la région. Pour ce qui concerne le RER, toutefois, l'analyse révèle une grande dépendance par rapport aux mesures portées par la Confédération. En effet, l'extension de l'offre du RER dans les vallées du Laufental et du Fricktal reste notamment tributaire des mesures d'aménagement et de désenchevêtrement qui attendent d'être adoptées par la Confédération.

L'agglomération trinationale de Bâle a rassemblé ses efforts pour faire aboutir le PA2, elle a établi son propre bureau du projet d'agglomération, renforcé la coopération avec les administrations voisines et développé un série de mesures dans une démarche stratégique. Il sera ainsi possible que l'agglomération rattrape, au moins partiellement, son retard quant au niveau d'équipement de ses infrastructures de transports par rapport à d'autres grandes agglomérations en Suisse.

Contenu

Préface I

Résumé III

Contenu VII

1 Introduction 1

1.1 Point de départ 1
1.2 Importance du projet d'agglomération 1
1.3 Organisation et structure des rapports du projet d'agglomération de 2e génération 2

2 Fondements 3

2.1 Méthodologie et démarche 3
2.2 Périmètre 4
2.3 Etats utilisés de l'outil de modélisation du trafic multimodal dans la région de Bâle 4
2.4 Respect des exigences de base 5

3 L'organisation du projet d'agglomération de Bâle 7

3.1 Structures porteuses 7
3.2 Processus d'élaboration et acteurs impliqués 9

3.2.1 Vision d'avenir 10

3.2.1.1 Établissement, discussion et choix d'un scénario 10
3.2.1.2 Examen de l'acceptation (1e réunion participative) 11
3.2.1.3 Approfondissement de la vision d'avenir 11
3.2.1.4 Examen de la faisabilité 12
3.2.1.5 Définition des objectifs relatifs à l'évolution démographique et du trafic 12

3.2.2 Analyse de la situation réelle / AFOM / besoin d'action 13
3.2.3 Stratégies sectorielles 13
3.2.4 Mesures 14

3.2.4.1 Paysage et urbanisation 14
3.2.4.2 Démarche participative concernant les mesures TP / TIM 14
3.2.4.3 Démarche participative concernant la mobilité douce 15

3.2.5 Impacts 18

3.3 Démarche participative 19

3.3.1 Réunions participatives 19

3.3.1.1 Première réunion participative du 14 Juin 2010 à Bâle, Suisse 20
3.3.1.2 Deuxième réunion participative du 24 janvier 2011 à Bâle, Suisse 22
3.3.1.3 Troisième réunion participative du 13 septembre 2011 à Saint-Louis, France 24
3.3.1.4 Quatrième réunion participative du 20 mars 2012 à Lörrach, Allemagne 26
3.3.1.5 Bilan de la démarche participative 27

3.3.2 Participation des commissions et institutions politiques 28
3.3.3 Prise en compte du projet d'agglomération dans les plans directeurs cantonaux et d'aménagement régional 28
3.3.4 Participation du secteur privé 30
3.3.5 Participation de la population (média, internet, dépliants, etc.) 30

3.4 Processus politique 31

4 Analyse : état actuel et tendances de développement 33

4.1 Paysage et environnement 33

4.1.1 Structure du paysage et des espaces non bâtis 33
4.1.2 Protection de la nature 36
4.1.3 Pollution atmosphérique et sonore 38

4.1.3.1 Bruit 38
4.1.3.2 Polluants atmosphériques 42

4.2 Urbanisation 45

4.2.1 Articulation spatiale 45
4.2.2 Habitants et emplois 46
4.2.3 Pôles stratégiques de développement 50
4.2.4 Installations générant un trafic important 53
4.2.5 Zones à bâtir et zones à bâtir non construites 55
4.2.6 Potentiel de densification du bâti 55
4.2.7 Qualité de desserte par les transports publics 57
4.2.8 Point de situation relatif aux plans directeurs cantonaux et régionaux 57

4.3 Transports 59

4.3.1 Situation globale 59
4.3.2 Transports publics: RER 62
4.3.3 Transports publics : tram et bus 66
4.3.4 Réseau routier 73
4.3.5 Stationnement 77
4.3.6 Trafic cycliste 79

4.3.7 Trafic piétonnier 81
4.3.8 Intermodalité 82
4.3.9 Sécurité routière 86
4.3.10 Accessibilité 89
4.3.11 Comportement de mobilité et gestion de la mobilité 90

5 Vision d'avenir 2030 93

5.1 Genèse de la vision d'avenir et principes régissant le développement de l'agglomération 93

5.1.1 Fondements 93
5.1.2 Processus d'élaboration 93
5.1.3 Intention et principes 95
5.1.4 Éléments structurant l'espace 95
5.1.5 Objectifs selon les différents domaines 96

5.2 Objectifs de la vision d'avenir 101

5.2.1 Développement démographique et potentiels de l'habitat (faisabilité) 101
5.2.2 Objectifs liés aux transports 103

6 Besoin d'action 104

6.1 AFOM paysage et environnement 104
6.2 AFOM urbanisation 105
6.3 AFOM transports 106
6.4 Besoin d'action 111

7 Stratégies sectorielles 115

7.1 Paysage et espaces verts 116
7.2 Urbanisation 118
7.3 Transports 121

7.3.1 Transports publics et mobilité combinée 121
7.3.2 Trafic individuel motorisé, gestion de la circulation et du stationnement 127
7.3.3 Trafic piétonnier et cycliste (mobilité douce) 130
7.3.4 Transport de marchandises et logistique 132

8 Mesures 135

8.1 Mesures relatives aux transports 135
8.2 Mesures d'ordre supérieur (üM) 137
8.3 Prestations entièrement assumées par l'agglomération 139
8.4 Mesures en matière d'urbanisation et de paysage 140
8.5 Mesures non inscrites au projet d'agglomération 142
8.6 Justification de l'efficacité 143
8.7 Impact environnemental 152

8.7.1 Méthodologie (air et bruit) 152
8.7.2 Évolution de la pollution atmosphérique du au NO2 à l'horizon 2020 152

8.7.3 Évolution des nuisances sonores à l'horizon 2030 154

Glossaire 159

Liste des sources 161

Annexes 165

Annexe 1 : Tableau des exigences de base 166
Annexe 2 : Décisions politiques 185
Annexe 3 : Matrices origines-destinations du GVM de Bâle 207
Annexe 4 : Zones de développement urbain prioritaire 210
Annexe 5 : Priorisation des mesures 211
Annexe 6 : Mesures mobilité douce 213

1 Introduction

1.1 Point de départ

La loi fédérale sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques[1] prévoit que l'octroi des crédits s'effectue en fonction de l'efficacité des mesures d'infrastructure envisagées. Le projet d'agglomération démontre que les projets pour lesquels un cofinancement est sollicité s'inscrivent bien dans le concept global des transports, qu'ils s'adaptent aux réseaux routiers principaux et à l'urbanisation et, finalement, qu'ils ont un important impact global (art. 17c).

Le projet d'agglomération de 2e génération est un outil qui permettra à l'agglomération de Bâle de relever les défis particuliers auxquels elle doit faire face en matière d'urbanisation et de transport. La 2e génération s'inscrit dans la continuité de la 1e génération, remise dès la fin 2007 à la Confédération. Dans de nombreux domaines, elle constitue donc une actualisation et une adaptation globale du premier projet. La révision ne s'est pas limitée à une simple remise à jour du contenu, mais avait pour but de mettre des accents tout à fait nouveaux y compris la création de nouvelles instances efficaces. Depuis le début de l'année dernière, les projets de la 1e génération, après la signature de l'accord sur les prestations (février 2011), sont en cours de mise en œuvre. À travers son projet d'agglomération de 2e génération, l'agglomération trinationale de Bâle sollicite un cofinancement d'un montant total de CHF 2.7 milliards pour des mesures centrales liées aux transports pour la période de mise en œuvre qui débutera en 2015.

1.2 Importance du projet d'agglomération

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 relative au rôle de la Place économique Suisse. Il faut que les paramètres généraux 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, mais également dans sa fonction de plateforme multimodale et de plate-forme logistique d'envergure nationale et internationale. Sa situation frontalière par rapport aux voisins européens offre des opportunités extraordinaires et un énorme potentiel de développement, mais, en ce qui concerne la planification à l'échelle de l'espace entier, pose aussi des problèmes particuliers. Le projet d'agglomération constitue un instrument qui fera avancer la coopération transfrontalière en motivant 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 dans l'agglomération trinationale de Bâle atteindra environ 815 000 habitants en 2030.

[1] Confédération suisse : Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (Loi sur le fonds d'infrastructure, LFInfr), 2006. Octobre 2006

En ce qui concerne les transports, la région bâloise est caractérisée par sa situation géographique dans le triangle Suisse – Allemagne – France et son rôle de porte d'entrée nord de la Suisse. Dans cette région, les flux de trafic régionaux, nationaux et internationaux se superposent, que ce soit dans le secteur du trafic des voyageurs ou des marchandises. Pour ce qui concerne sa politique d'urbanisation, l'agglomération trinationale se voit confrontée à des systèmes juridiques divergents qui se situent à des niveaux institutionnels différents.

Pour faire face à cette situation et répondre en même temps à des besoins de mobilité individuelle qui ne cessent d'augmenter, l'agglomération trinationale de Bâle devra combiner transports publics, trafic individuel motorisé et trafic piétonnier et cycliste, unique moyen pour maîtriser l'évolution de la circulation. Seule une coordination intelligente de tous les modes de transport et une adaptation optimisée à la structure urbaine, offrant des liaisons rapides et directes, pourra garantir un développement durable de la mobilité.

Pour atteindre cet objectif, un travail d'étude et de planification global et intégré s'impose dans les domaines du 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, assurant ainsi que le développement des transports s'inscrira dans une approche globale et que les mesures liées aux transports seront coordonnées entre elles 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.

1.3 Organisation et structure des rapports du projet d'agglomération de 2e génération

Pour des raisons de lisibilité, les rapports établis dans le cadre du projet d'agglomération de Bâle de 2e génération ont été scindés en plusieurs parties. Il s'agit des quatre rapports suivants :

- rapport n° 1 : rapport principal
- rapport n° 2 : recueil des mesures
- rapport n° 3 : recueil des cartes
- rapport n° 4 : rapport de mise en œuvre

Le rapport principal (rapport ° 1), qui décrit les chapitres centraux du projet d'agglomération de Bâle, constitue le fil rouge du projet. Après les chapitres d'introduction (chapitres 1 et 2), le chapitre 3 donne un aperçu de la structure d'organisation du projet d'agglomération ainsi que de la démarche participative de la 2e génération. Le chapitre 4 (Analyse : état actuel et tendances de développement), 5 (vision d'avenir 2030), le chapitre 6 (besoin d'action), le chapitre 7 (stratégies sectorielles) et le chapitre 8 (mesures, démonstration de l'efficacité) constituent le corps du rapport principal de 2e génération. Dans un souci de clarté et de lisibilité, les fiches de mesures (environ 140 mesures au total) ont été regroupées dans le 2e rapport tandis que la vaste documentation cartographique (38 cartes au total) se retrouve dans le 3e rapport.

Le 4e volet décrit l'état d'avancement de la mise en œuvre de la 1e génération. Outre une partie générale consacrée aux défis, évolutions et modifications de l'esprit du projet d'agglomération ainsi qu'à l'impact des mesures-clés du 1er projet, ce volet contient des tableaux détaillés relatifs à l'état d'avancement concret des différentes actions. La plupart des indicateurs sont issus de l'outil de contrôle de gestion intercantonal utilisé par le bureau du projet d'agglomération.

Le projet d'agglomération de Bâle de 2e génération est complété par un rapport stratégique qui résume les objectifs les plus importants. Finalement, un dépliant avec les informations fondamentales concernant les mesures du projet vient compléter le tout.

2 Fondements

2.1 Méthodologie et démarche

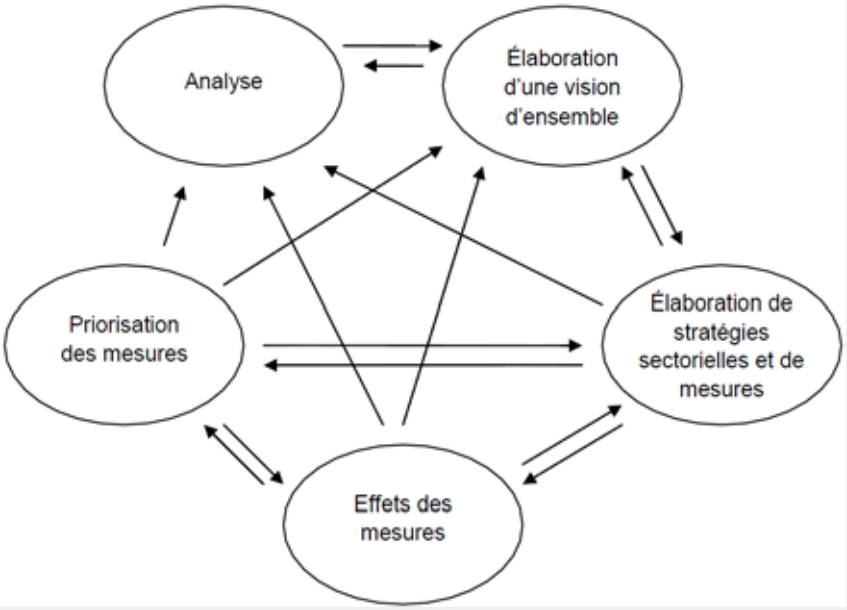
La méthodologie appliquée par le projet d'agglomération de Bâle s'inspire de l'orientation donnée dans la directive de l'ARE[2]. Le point de départ est une analyse de l'état actuel et des tendances de développement ainsi qu'une vision d'avenir normative de l'agglomération. Cette vision d'ensemble présente les grandes lignes de l'évolution à long terme telle qu'elle est souhaitée dans les domaines de l'urbanisation et des transports.

L'objectif de l'analyse consiste à faire ressortir les atouts et les faiblesses ainsi que les opportunités et les menaces (AFOM[3]) en confrontant l'état actuel à la vision d'avenir et à identifier ainsi le besoin d'action dans les différents domaines. Sur cette base, des stratégies sectorielles sont formulées qui correspondent à la vision d'avenir et concrétisent les objectifs dans les différents domaines.

Les dernières étapes du projet d'agglomération sont consacrées à la définition des mesures censées contribuer au développement souhaité. Celles-ci sont finalement priorisées en fonction de leur efficacité et de leur maturité.

La liste de ces « éléments constitutifs » du projet d'agglomération laisse penser que la genèse du projet était un processus linéaire. En réalité, il s'agissait toutefois d'un processus itératif qui a connu de nombreux allers et retours, tels qu'ils figurent dans le schéma de la directive de l'ARE.

Figure 2 : les étapes méthodologiques du processus itératif



Source : ARE 2010: 21

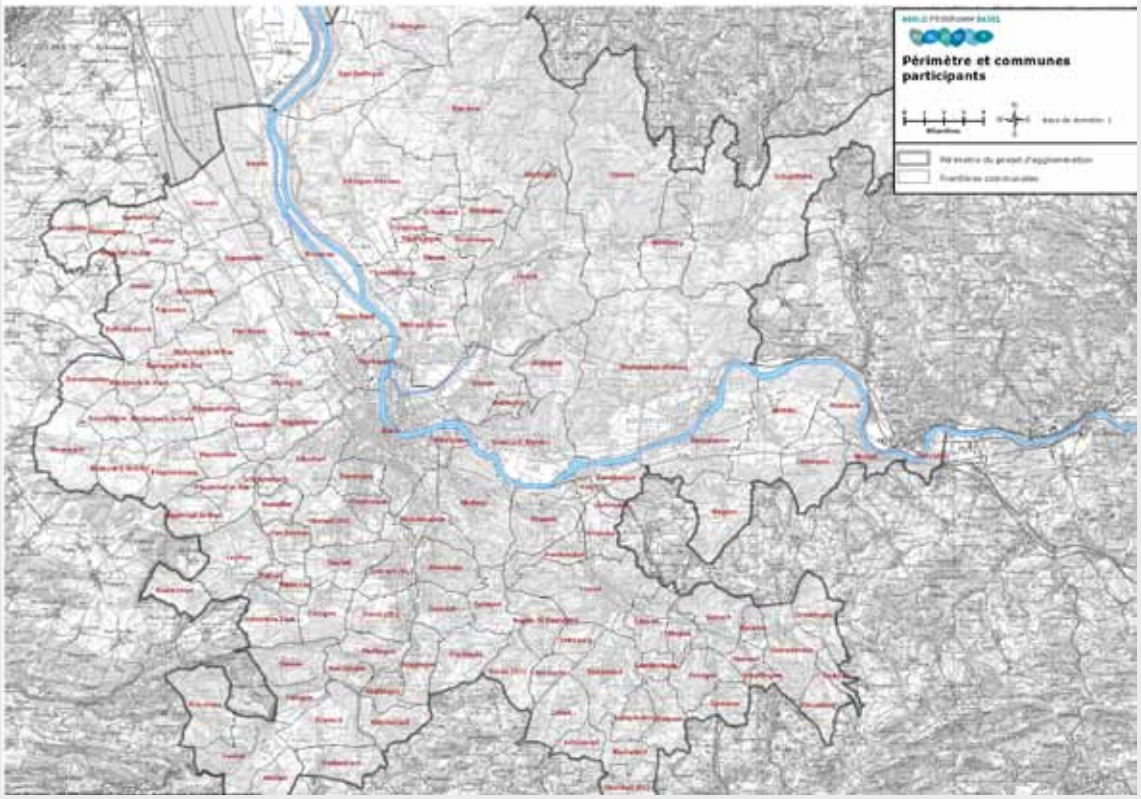
[2] ARE 2010 : Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2ème génération. Office fédéral du développement territorial, Berne 14.12.2010.

[3] AFOM est un sigle qui signifie atouts, faiblesses, opportunités et menaces; en anglais : SWOT = Strengths, weaknesses, opportunities and threats.

2.2 Périmètre

Le périmètre du projet d'agglomération a été déterminé conformément à la définition des agglomérations établie par l'Office fédéral de la statistique (OFS) et repose sur les résultats du recensement de la population réalisé en 2000. Ce périmètre (cf. Figure 3) comprend le canton de Bâle-Ville, une grande partie des communes situées dans le canton de Bâle-Campagne, huit communes du canton d'Argovie, onze communes du canton de Soleure ainsi que 35 communes françaises et 18 communes allemandes. Le périmètre de l'actuel projet d'agglomération de Bâle correspond à celui du projet d'agglomération de Bâle de 1e génération.

Figure 3 : Le périmètre du projet d'agglomération de Bâle



Source : Bureau du projet d'agglomération

2.3 Etats utilisés de l'outil de modélisation du trafic multimodal dans la région de Bâle

Le projet d'agglomération de Bâle de 2e génération s'est servi de l'outil de modélisation du trafic multimodal dans la région de Bâle (Gesamtverkehrsmodell – GVM) pour calculer les états suivants :

- état de référence 2030
  = état de référence 2030 issu du GVM de la région de Bâle : actualisé en 2008 suivant les prévisions structurelles établies par Metron dans le cadre de ses travaux sur la vision d'avenir et comprenant certaines mesures d'extension de réseau (projets adoptés dont l'état de référence ne tenait pas encore compte).
- E1 – mesures d'ordre supérieur (ÜM)
  = l'état de référence plus les mesures d'ordre supérieur de la Confédération
- E2 – mesures du projet d'agglomération de 2e génération, 2030+ÜM+A+B
  = E1 plus les mesures du projet d'agglomération (liste A+B)

› E3 – mesures du projet d'agglomération de 2e génération, 2020+ÜM+A
= état de référence plus les mesures de la liste A du projet d'agglomération à l'horizon 2020 et les ÜM à l'horizon 2020 ainsi que l'interpolation du développement structurel pour l'an 2020.

Dans le domaine des transports, l'évaluation des tendances de développement s'est basée en premier lieu sur l'état de référence 2030. Pour évaluer l'impact des mesures 'transports' du projet d'agglomération, l'état de référence a été comparé avec l'état E2.

Pour évaluer le changement du niveau de la pollution atmosphérique (NO_2) engendré par les mesures 'transports' du projet d'agglomération de 2e génération à l'horizon 2020, on a procédé à une comparaison entre l'état de référence et les états E1 et E3 (2020). Dans le domaine du bruit, on a étudié tant l'impact des mesures d'ordre supérieur (états E1-E0) que l'effet des mesures inscrites au projet d'agglomération (E2-E1).

2.4 Respect des exigences de base

Le projet d'agglomération de Bâle a fait l'objet d'un examen pour savoir s'il respecte les exigences de base posées par la Confédération. Le résultat de l'examen montre que les exigences sont remplies.

› **Exigence de base 1 (EB1), participation:**
L'exigence de base 1 est remplie. L'ensemble des acteurs pertinents du projet d'agglomération ont été associés de manière appropriée à l'élaboration du projet suivant leur appartenance aux structures porteuses du projet. Dans le cadre de l'élaboration de la 3e génération, les opportunités d'une meilleure intégration des acteurs seront étudiées, en particulier celles d'une meilleure implication des communes.

› **Exigence de base 2 (EB2), définition des instances de pilotage :**
L'exigence de base 2 est remplie. La signature, en avril 2010, de l'accord sur les instances responsables du projet d'agglomération de Bâle a permis d'assoir un fondement solide pour le travail des instances responsables du projet d'agglomération de Bâle. Celles-ci ont signé en février 2011 l'accord sur les prestations de la 1e génération du projet d'agglomération. Le projet d'agglomération de Bâle s'inscrit dans un processus dynamique susceptible d'évoluer continuellement. Il est envisagé d'intégrer encore davantage les pays étrangers dans les instances responsables du projet. On pense aussi à mieux intégrer les communes dans les planifications de l'agglomération de Bâle (études relatives à 6-8 corridors).

› **Exigence de base 3 (EB3), analyse de l'état actuel et des tendances de développement ainsi que l'identification des atouts, faiblesses, opportunités et menaces:**
L'exigence de base 3 est remplie, parce que, dans l'analyse de l'état actuel et des tendances de développement et dans le cadre de l'identification des atouts, faiblesses, opportunités et menaces, toutes les exigences ont été prises en compte et respectées avec la profondeur requise. Outre les informations générales sur le périmètre, les collectivités territoriales et la structure de coopération (instances responsables), les dossiers 'paysage et environnement', 'urbanisation' ainsi que 'transports' et 'comportements de mobilité et leviers en vue de les influencer' ont été présentés avec le degré de détail souhaité.

› **Exigence de base 4 (EB4), développement de mesures dans tous les domaines en cohérence avec la vision d'avenir, les stratégies sectorielles et priorisation (fil rouge) :**
L'exigence de base 4 est entièrement remplie. Le projet d'agglomération de Bâle de 2e génération présente une suite logique et compréhensible entre l'échelle générale (la vision d'avenir), l'échelle intermédiaire (les stratégies sectorielles) et les mesures. La vision d'avenir donne un aperçu des évolutions dans les domaines de l'urbanisation et des transports. La vision est volontariste, elle est ambitieuse pour l'espace trinationale, mais en même temps réaliste et, grâce à la démarche participative et à l'échange intense à tous les niveaux entre les trois pays impliqués, elle est également bien accepté. La vision d'avenir a été transposée en 6 stratégies sectorielles qui ont ensuite été traduites en mesures concrètes et priorisées. Celles-ci couvrent tous

les domaines (paysage, urbanisation, transports publics, trafic individuel motorisé, mobilité douce ainsi que trafic marchandises et logistique). Toutes les mesures répondent au besoin d'action identifié dans l'analyse, elles remédient aux faiblesses mises en évidence et contribuent de manière décisive à la mise en œuvre de la vision d'avenir.

› **Exigence de base 5 (EB5), définition et justification des mesures priorisées :**
L'exigence de base 5 est entièrement remplie. La structure du projet d'agglomération de 2e génération est mise en évidence de manière logique et compréhensible. Il est démontré que les mesures priorisées du projet contribuent de manière décisive à la mise en œuvre de la vision d'avenir et des stratégies sectorielles. La priorisation des mesures a fait l'objet d'un processus itératif qui a duré plusieurs mois. Dans une première étape, on a procédé, dans une démarche bilatérale associant les collectivités territoriales (cantons et États), à un recueil des mesures principales en cours d'étude. Dans un deuxième temps, ces mesures ont été examinées pour déterminer leur cohérence avec la vision d'avenir (pertinence avec le projet d'agglomération) et les stratégies d'action qui en découlent. Dans une troisième phase, on a évalué leur degré de maturité avant d'établir un ordre de priorité conformément aux critères d'efficacité établis par l'ARE. Les informations sur la pertinence, le cofinancement, l'efficacité (1-4), le coût et la mise en œuvre (degré de maturité et horizon de réalisation) de chaque mesure figurent dans les fiches de mesures.

› **Exigence de base 6 (EB6), mise en œuvre et contrôle de gestion :**
L'exigence de base 6 est remplie, parce que l'intégration du projet d'agglomération dans les instruments de planification cantonale est garantie, ce qui lui donne force obligatoire pour les autorités. Dans la mesure du possible, le contenu du projet d'agglomération est transposé – avec force contraignante – dans les processus de planification des pays étrangers impliqués dans le projet. L'adéquation aux objectifs et mesures de la Confédération ainsi que des partenaires étrangers est garantie. Les six entités territoriales ont inscrit les mesures du projet d'agglomération de 2e génération avec une haute priorité dans leurs plans stratégiques. Puisque la vision d'avenir est largement reconnue comme stratégie globale s'appliquant à toute l'agglomération trinationale et que les mesures du projet d'agglomération sont solidement ancrées dans les plans directeurs cantonaux, les plans d'aménagement régional et le SCOT, les investissements nécessaires seront supportés par l'ensemble des six entités territoriales. Ce projet d'agglomération comprend un rapport de contrôle de gestion complet relatif à la mise en œuvre des mesures de 1e génération (cf. rapport 4, rapport de mise en œuvre).

L'examen du respect des exigences de base est documenté dans l'annexe 1 selon les consignes de la Confédération.

3 L'organisation du projet d'agglomération de Bâle

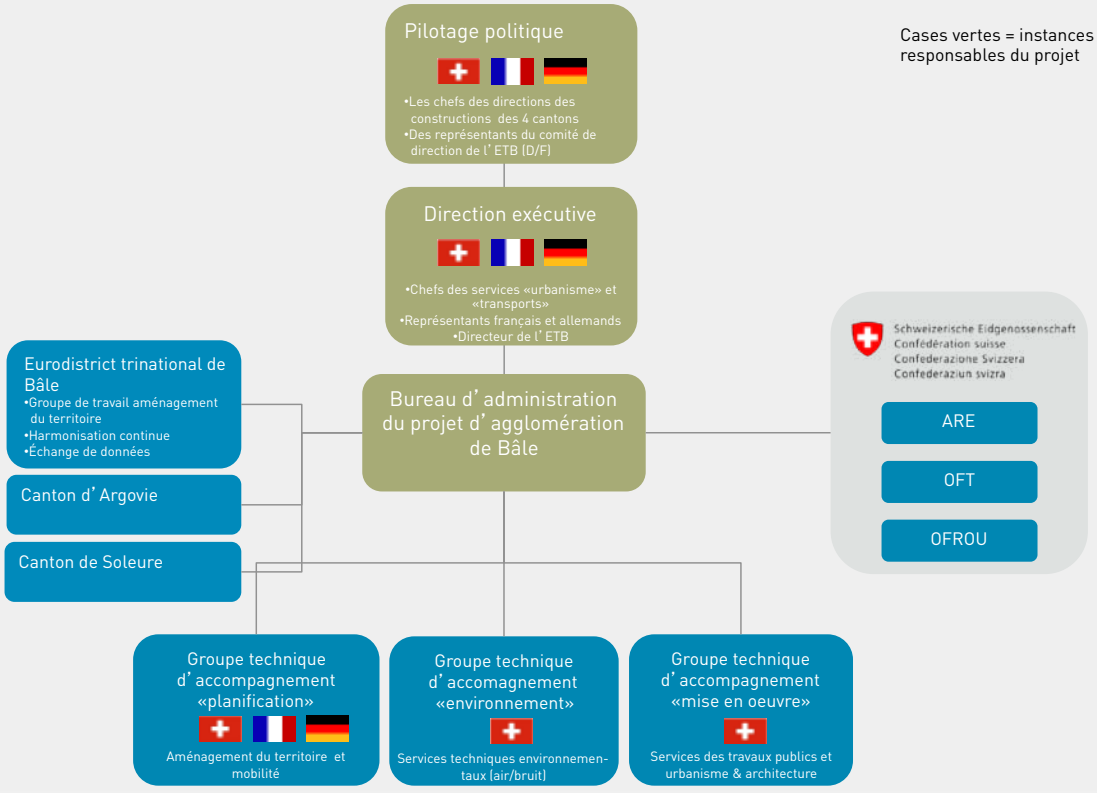
3.1 Structures porteuses

Le projet d'agglomération de Bâle est solidement ancré dans la région bâloise. Les instances responsables du projet d'agglomération sont organisées en structures intercantonales et associent activement les partenaires étrangers à tous les niveaux. Ces instances comprennent un comité de pilotage politique, une direction exécutive ainsi qu'un bureau du projet d'agglomération. Elles sont complétées par divers groupes techniques de suivi, à composition intercantonale et transfrontalière. Sur le plan organisationnel, le projet d'agglomération de Bâle s'étend sur six entités territoriales :

- le canton de Bâle-Campagne
- le canton de Bâle-Ville
- le canton d'Argovie
- le canton de Soleure
- l'Alsace du Sud, France
- le Landkreis Lörrach, Allemagne

La structure d'organisation comprend ainsi trois instances nationales, quatre cantons et plusieurs disciplines techniques. Le schéma suivant représente les instances du projet d'agglomération de Bâle.

Figure 4 : Organisation et position du bureau du projet d'agglomération de Bâle



Source: Bureau du projet d'agglomération

Les responsabilités des différentes instances du projet d'agglomération de Bâle sont clairement définies.

L'organe de « **pilotage politique** » du projet d'agglomération de Bâle est composé d'un membre du Conseil d'État de chaque partie de l'agglomération à l'accord ainsi que d'un représentant politique provenant de la France et de l'Allemagne. Ce comité de pilotage est l'autorité supérieure assurant le contrôle des instances responsables du projet. Il prend (d'un commun accord) les décisions politiques fondamentales et il fixe les objectifs de la coopération. De plus, le comité de pilotage politique définit la mission à accomplir par les instances responsables du projet et arrête le budget de ces dernières. Le comité de pilotage politique se réunit en règle générale deux fois par an. Son secrétariat est assuré par le bureau du projet d'agglomération. La présidence est exercée, à tour de rôle, pour la durée d'un an, par le membre du canton de Bâle-Campagne et le membre du canton de Bâle-Ville.

La **direction exécutive** est composée d'au moins une personne déléguée par différentes entités territoriales (échelon : directeur ou directrice). Les parties à l'accord ont le droit de désigner chacune une personne supplémentaire pour siéger dans la direction exécutive. L'ETB a le droit de désigner jusqu'à trois personnes (échelon : chef de service ; sans droit de vote). La direction exécutive a pour mission de préparer les décisions fondamentales à prendre par le comité de pilotage politique et, par la suite, de gérer leur mise en œuvre. Il incombe à la direction exécutive d'arrêter le programme de travail des instances responsables de la gestion du projet d'agglomération et de débloquer les crédits correspondant. La direction exécutive prend ses décisions par consentement. La présidence de la direction exécutive est assurée par une représentante ou un représentant du même canton qui exerce la présidence du comité de pilotage politique.

Les « **interlocuteurs cantonaux** » (en particulier des cantons d'Argovie et de Soleure) apportent un soutien au bureau du projet d'agglomération et, en même temps, font en sorte que le projet d'agglomération soit ancré dans les différentes administrations cantonales et pris en compte dans les processus en cours. Dans ce rôle, les représentants ont l'obligation d'agir systématiquement dans l'intérêt de l'agglomération dans son ensemble (également dans leur communication vers l'extérieur). Le bureau du projet d'agglomération est en contact permanent avec ces interlocuteurs cantonaux.

Le « **groupe technique d'accompagnement planification** » apporte son soutien au bureau du projet d'agglomération, prioritairement dans les domaines techniques, l'accent étant mis sur la planification, l'élaboration et le développement futur du projet d'agglomération. De plus, le groupe technique d'accompagnement est chargé de la préparation des décisions stratégiques et factuelles. Il est composé de représentants des administrations cantonales spécialisés dans les domaines de l'aménagement du territoire, de l'urbanisation, de la mobilité et des travaux publics.

Pour ce qui concerne les sujets environnementaux, le groupe technique 'planification' est épaulé parallèlement par le « **groupe technique d'accompagnement environnement** ». Il se compose de représentants du service des deux canton de Bâle (Bâle-Campagne et Bâle-Ville) chargé de la protection de la qualité de l'air ainsi que d'un représentant du service technique 'bruit' du canton de Bâle-Ville et du service 'protection contre le bruit' du canton de Bâle-Campagne. La première fonction du groupe technique d'accompagnement 'environnement' consiste à soutenir activement les travaux d'analyse, sa deuxième mission étant de faire ressortir l'impact environnemental des mesures inscrites au projet d'agglomération de 2e génération.

Au cours de la mise en œuvre des projets d'agglomération de 1e génération, il s'est révélé qu'il faut mettre en place un groupe technique d'accompagnement chargé plus spécifiquement de la mise en œuvre du projet. Le **groupe technique d'accompagnement 'mise en œuvre'** se compose de

représentants des différentes sous-régions dotés d'une expertise spécifique en matière d'exécution de projets (travaux publics, urbanisme et architecture). À ce groupe technique incombe la tâche de coordonner la mise en œuvre du projet d'agglomération de 1e génération (accords de financement, étude et coordination des engagements de paiement et des dotations, standardisation du contrôle de gestion et des rapports (d'état d'avancement) destinés à la Confédération).

3.2 Processus d'élaboration et acteurs impliqués

Le tableau suivant donne un aperçu de la participation des différents acteurs impliqués dans le processus d'élaboration du projet. Il en ressort qu'à l'exception du groupe technique 'environnement', toutes les instances du projet d'agglomération ont été impliquées dans le processus d'élaboration, et ceci dans tous les domaines techniques. Les services cantonaux ont accompagné le processus de manière étroite. En fonction de la spécialité technique, le projet d'agglomération s'est pu appuyer sur les compétences de différents services cantonaux. Les communes ont apporté leurs contributions lorsqu'il s'agissait d'identifier les faiblesses en matière de mobilité douce et d'en tirer les conclusions pour définir les mesures nécessaires. Les associations, institutions et organisations, selon leur orientation technique, avaient la possibilité de s'impliquer soit activement soit seulement passivement (en étant informées) au processus d'élaboration. À l'exception du grand public, tous les groupes d'acteurs ont été invités à s'impliquer dans l'approche participative qui leur permettait de s'informer sur l'état d'avancement des travaux et de soumettre leurs observations et leurs requêtes.

Figure 5 : Aperçu des acteurs impliqués selon les domaines thématiques

Acteurs	Sujets					
	Vision d'avenir	Analyse, AFOM, HB	Stratégies secto-rielles	Mesures	Effets	Rapport de mise en œuvre
Pilotage politique	X	X	X	X	X	X
Direction exécutive	X	X	X	X	X	X
Groupe technique planification	X	X	X	X	X	X
Groupe technique environnement		X			X	
Groupe technique mise en œuvre						X
Services cantonaux	X	X	X	X	X	X
communes	X		X	X		X
Associations, organisations, institutions	X		X	X		
Participants à la démarche participative	X	X	X	X		
GT espace (ETB)	X					
INFRAS AG	X	X	X	X	X	
Metron AG	X	X				
RappTrans AG		X			X	
Brandenberger&Ruosch AG						X

Source : Bureau du projet d'agglomération

Le chapitre suivant fournit une description plus détaillée des étapes d'élaboration du projet d'agglomération et du rôle qu'ont joué les différents acteurs dans ce processus. Puisque la démarche participative est une forme spécifique de participation, un chapitre particulier est consacré à ce sujet (cf. chapitre 3.3).

3.2.1 Vision d'avenir

La vision d'avenir a été conçue en plusieurs étapes auxquelles ont participé des acteurs différents. On peut distinguer les étapes suivantes :

- établissement, discussion et choix d'un scénario
- examen de l'acceptation (1e réunion participative)
- approfondissement de la vision d'avenir
- examen scientifique
- définition des objectifs relatifs à l'évolution démographique et du trafic

3.2.1.1 Établissement, discussion et choix d'un scénario

Acteurs impliqués	
But :	choix d'un scénario et, partant, prise de décisions fondamentales relatives au développement futur en matière de transport et d'urbanisation
Mission :	pilotage politique
Exécution :	Metron AG
Discussion :	groupe d'acteurs trinational (GT espace, ETB) composé de représentants : de l'Eurodistrict, des quatre services cantonaux chargés de l'aménagement du territoire et de la mobilité, de la fédération d'étude Fricktal Regio, de la Communauté de Communes des Trois Frontières (CC3F), de la ville de Saint-Louis, et côté allemand, de la fédération régionale Hochrhein-Bodensee (RVHB), de la ville de Lörrach, de Weil am Rhein, de Rheinfelden ainsi que des communes de Grenzach-Wyhlen et d'Efringen-Kirchen
Prise de décision :	direction exécutive, groupe technique d'accompagnement 'planification'
Forme de participation	groupe de travail, ateliers

Le point de départ du processus, qui a finalement débouché sur la vision d'avenir retenue, était l'élaboration de trois concepts d'avenir divergents, représentant des scénarios cohérents, c'est-à-dire, des scénarios couvrant les domaines paysage, urbanisation et transports (avec mise en relief des interdépendances conceptuelles, concrétisation et illustration des philosophies différentes). Ces concepts étaient volontairement dessinés à gros traits. Il s'agissait de faire ressortir la philosophie, la structure de fond d'une vision d'avenir, le but n'étant pas de « chambouler » l'état actuel de fond en comble, mais plutôt d'orienter le développement urbain en tenant compte de l'évolution des transports. En fonction de leurs priorités, les trois scénarios suivants se sont dégagés (la description détaillée des scénarios figure au chapitre 5.1.2):

- « cœur »
- « corridors »
- « surface »

Lors du dernier atelier, il fallait faire une recommandation à l'adresse de la direction du projet d'agglomération de Bâle en tenant compte des paramètres généraux suivants :

- les exigences de l'ARE relatifs aux projets d'agglomération
- les propres exigences de l'agglomération
- la faisabilité politique.

Au cours des débats, il s'est révélé que, d'un point de vue technique, le scénario « corridors » était le mieux adapté aux exigences citées ci-haut. En même temps, des suggestions visant à optimiser ce scénario « corridors » ont été faites.

Le groupe technique d'accompagnement 'planification' et la direction exécutive ont confirmé et arrêté le choix du scénario tout comme les suggestions faites par le groupe de travail.

3.2.1.2 Examen de l'acceptation (1e réunion participative)

Acteurs impliqués	
But	consolidation de la vision d'avenir
Discussion	participants de la première réunion participative
Forme de participation	groupe de travail, ateliers

Lors de la première réunion participative à Bâle (du 14 juin 2010), le scénario retenu « corridors+ », qui avait évolué entre-temps, a été présenté pour acceptation. Les deux autres scénarios ont également fait l'objet de présentations. Au bout d'intenses travaux en groupes à l'occasion de la réunion participative, le scénario « corridors+ » a été adopté sous réserve de quelques demandes de modification et de rajouts. Les réunions participatives suivantes ont toujours servi à faire le point de la situation et à rendre compte de l'évolution du concept pour faire en sorte que les acteurs adhèrent à la vision d'avenir, y compris aux modifications apportées.

3.2.1.3 Approfondissement de la vision d'avenir

Acteurs impliqués	
But	précision de la vision d'avenir
Mission	pilotage politique
Exécution	experts techniques : collaborateurs des administrations cantonales et experts chargés de l'aménagement du territoire provenant du proche étranger : la fédération régionale Hochrhein-Bodensee et la Communauté de Communes des Trois Frontières
forme de participation	ateliers

Suite à la première réunion participative, la vision d'avenir a été discutée de manière approfondie par le comité de pilotage du projet d'agglomération de Bâle et adoptée dans son principe. À la lumière des suggestions et des idées d'optimisation résultant du travail réalisé dans les ateliers et des propositions d'amélioration et de modifications issues de la démarche participative, un mandat visant à approfondir la vision d'avenir a été donné.

À l'occasion de plusieurs ateliers réunissant des experts techniques, la vision d'avenir a été peaufinée et complétée par la définition des éléments spatiaux couverts par la vision d'avenir (cœur de l'agglomération, corridors, autres zones urbanisées, etc.).

3.2.1.4 Examen de la faisabilité

Acteurs impliqués	
But	examiner la faisabilité de la vision d'avenir « corridors+ »
Mission	direction exécutive
Exécution	Metron AG, experts techniques impliqués dans l'étape 3 et groupe technique d'accompagnement 'planification'
Forme de participation	réunions de projet

Parallèlement au choix et à la définition des éléments spatiaux de la vision d'avenir, un important travail d'étude scientifique a été mené pour établir un pronostic trinational relatif à la tendance concernant l'évolution démographique au sein de l'agglomération bâloise.[4] La vision d'avenir[5], dans sa version 2010, a servi de point de départ, prenant comme hypothèse une évolution démographique égale pour l'agglomération dans son ensemble et s'appuyant sur la stratégie de développement de l'ETB. En confrontant cette hypothèse aux statistiques officielles dans les six entités territoriales du projet d'agglomération, celle-ci s'est révélée pourtant trop basse. Pour cette raison, lors de la révision du projet, le développement démographique a été adapté aux statistiques officielles et différencié en fonction de la structure spatiale nouvellement définie. Dû au fait que les données provenaient de sources différentes et que les méthodes à appliquer étaient divergentes, l'élaboration du pronostic n'était pas chose aisée. Le bureau d'études Metron AG a été soutenu dans son travail par le groupe d'experts de suivi Planification. Ce dernier a également vérifié la véracité des données en associant à ce travail des experts techniques de l'administration cantonale.

L'évaluation de l'évolution démographique constitue la première étape dans le processus visant à vérifier la faisabilité du concept « corridors+ ». Outre la croissance de la population, les besoins de la population vivant déjà dans l'agglomération sont à prendre en considération. Ces besoins ont également été calculés par Metron avec l'appui du groupe technique d'accompagnement 'planification'. Le besoin en surfaces total est le résultat de la croissance démographique et du besoin de la population vivant sur place. Pour répondre à la question de savoir si le futur besoin en surfaces est compatible avec la vision d'avenir « corridors+ », il faut regarder les réserves existantes dans les espaces de croissance définis selon la vision d'avenir. Dans la phase suivante, il faut fixer le taux de croissance envisagé pour ces « espaces de croissance » en déterminant des objectifs chiffrés.

3.2.1.5 Définition des objectifs relatifs à l'évolution démographique et du trafic

acteurs impliqués	
but	développement spatial conforme à la vision d'avenir
mission	direction exécutive
exécution	Metron AG, INFRAS AG, le bureau du projet d'agglomération, le groupe technique d'accompagnement 'planification' ainsi que la direction exécutive

Sur la base du pronostic trinational « tendance », différents scénarios ont été définis permettant ainsi de déduire des objectifs quant à l'évolution et la répartition démographiques au sein de

[4] Metron 2012a et 2012b: Développement démographique & capacité de l'habitat, volume 1 et 2, février 2012

[5] Metron 2010 : Vision d'avenir 2030 pour l'agglomération de Bâle, rapport succinct à l'attention de l'atelier commun du projet d'agglomération et de l'ETB. Metron Raumentwicklung AG, Brugg, 14 juin 2010

l'agglomération. Avant le chiffrage des objectifs, ces derniers ont été discutés par les groupes techniques d'accompagnement et la direction du projet d'agglomération de Bâle. L'analyse approfondie des futurs potentiels d'habitat dans l'agglomération bâloise s'est appuyée sur les données quantitatives relatives à l'évolution démographique et au besoin existant, fournies tant par le pronostic « tendance » que par le scénario « cible »[6]. La question centrale qui a été soulevée dans ce contexte était la suivante : « Y a-t-il théoriquement suffisamment de surfaces au cœur de l'agglomération et dans les corridors permettant de loger le nombre d'habitants estimé d'ici à 2030 ? » La réponse à cette question est donnée dans le détail au chapitre 5.2.

Une procédure analogique a été appliquée pour déterminer les objectifs de la vision d'avenir concernant les transports. Sur la base des analyses actuelles du modèle multimodal du trafic bâlois (Gesamtverkehrsmodell - GVM)[7], les objectifs ont été définis par les groupes techniques d'accompagnement ainsi que la direction du projet d'agglomération de Bâle.

3.2.2 Analyse de la situation réelle / AFOM / besoin d'action

L'entreprise Rapp Trans, avec ses travaux préparatoires, a fourni le point de départ pour l'analyse de la situation réelle et l'identification des atouts / faiblesses et des opportunités / menaces, qui, à leur tour, ont permis de définir les actions nécessaires. Au cours de ces travaux préliminaires, de multiples données, provenant de tout l'espace trinational, ont été recueillies et dépouillées. Les données SIG ont été transférées vers une banque de données SIG nouvellement créée.

Les lacunes que la société Rapp Trans avait identifiées dans les données au cours de ses travaux préliminaires ont, dans la mesure du possible, été comblées par INFRAS dans le contexte des travaux de synthèse réalisés en coopération avec le bureau du projet d'agglomération et le groupe technique 'planification'. Les informations manquantes ont systématiquement été cherchées auprès des autorités et institutions compétentes. Le caractère trinational de l'agglomération de Bâle s'est révélé comme étant un grand défi dans la collecte d'informations couvrant le territoire entier de l'agglomération. Au problème général du manque de données disponibles s'ajoute souvent l'impossibilité de comparer directement certaines données, ce qui rend impossible par exemple la réalisation de cartes agrégées.

La coopération active des membres des groupes techniques d'accompagnement 'planification' et 'environnement' s'est avérée très positive lors de la rédaction des analyses. De cette manière, les contenus ont tout de suite fait l'objet d'une vérification des services techniques compétents et ont pu être discutés dans des réunions pendant lesquelles questions en suspens, divergences et informations erronées ont pu être clarifiées.

Lors de la 2e réunion participative du 24 janvier 2011 à Bâle, les atouts / faiblesses et les opportunités / menaces ainsi que les recommandations de l'agglomération de Bâle ont été présentés à un large public et soumis à un débat dans des groupes de discussion. Les suggestions et observations ainsi recueillies ont été examinées et, le cas échéant, prises en compte. Cette procédure a permis d'élargir et de renforcer l'adhésion des différents acteurs aux contenus des rapports.

3.2.3 Stratégies sectorielles

Sur la base de l'analyse des atouts / faiblesses, des opportunités / menaces, du besoin d'action et des priorités stratégiques inscrites dans la vision d'avenir, INFRAS, en coopération avec le groupe

[6] Metron 2012a et 2012b: Développement démographique & capacité de l'habitat, volume 1 et 2, février 2012
[7] RappTrans 2012 : étude d'impact sur la base des modélisations GVM, mars 2012

technique d'accompagnement 'planification', a ensuite élaboré les stratégies sectorielles. En tenant compte des trois principes de la vision d'avenir, à savoir :

- préservation des espaces verts en forme des doigts d'une main,
- développement urbain résolument tourné vers l'intérieur,
- extension du réseau RER dans l'agglomération,

les stratégies sectorielles, se déclinant dans les domaines paysage, urbanisation et transports, ont été concrétisées par des mesures centrales (cf. les informations plus détaillées au paragraphe consacré à la 3e réunion participative, chapitre 3.3.1.3).

Dans un premier temps, un petit groupe de travail réunissant des experts provenant des cantons de Bâle-Ville et Bâle-Campagne et placé sous la direction du bureau du projet d'agglomération, a développé la stratégie sectorielle consacrée à la mobilité douce. Les priorités stratégiques concernant les déplacements à pied et à vélo ont par la suite fait l'objet de discussions approfondies à l'occasion d'ateliers trinationaux (cf. chapitre 3.2.4.3).

Sur la base des enseignements tirés du débat sur les faiblesses et les mesures, les stratégies sectorielles se sont continuellement précisées et affinées dans un processus circulaire (cf. chapitre 2.1).

Tout comme la plupart des autres sujets, les stratégies sectorielles ont aussi fait l'objet d'une démarche participative. Elles ont été présentées dans le détail lors de la troisième réunion participative qui a eu lieu le 13 septembre 2011 à Saint-Louis. Les participants y avaient la possibilité de discuter les stratégies sectorielles avec des experts autour de divers stands d'information et de noter leurs remarques sur des affiches ou des fiches remises au bureau du projet d'agglomération. Dans la mesure où ces observations, après examen soigneux par le bureau du projet d'agglomération et INFRAS, ont permis de dégager de nouvelles conclusions importantes, celles-ci ont été intégrées dans le projet d'agglomération. Cette procédure était un moyen permettant d'assurer l'adhésion d'un grand nombre d'acteurs aux stratégies sectorielles.

Finalement, ces dernières ont été discutées par la direction exécutive et adoptées par le comité de pilotage du projet d'agglomération.

3.2.4 Mesures

3.2.4.1 Paysage et urbanisation

Les mesures relevant du domaine paysage et urbanisation se sont dégagées à partir du besoin constaté et des deux stratégies sectorielles (paysages et urbanisation). Un soin particulier à été apporté à la cohérence de ces mesures avec les plans directeurs cantonaux et régionaux ainsi qu'avec le schéma directeur. Une fois définies, les mesures ont fait l'objet d'une concertation avec les responsables dans les administrations des quatre cantons et les autorités compétentes étrangères.

3.2.4.2 Démarche participative concernant les mesures TP / TIM

Les mesures relevant du domaine du TIM et des TP ont été définies également à partir du besoin constaté et des stratégies sectorielles correspondantes. En raison du caractère régional et global des mesures touchant le TIM et les TP, celles-ci ont été arrêtées dans un premier temps d'un commun accord avec les cantons (BS, BL, AG, SO) et les États (D/F). Le bureau du projet d'agglomération et INFRAS, dans son rôle de bureau chargé du suivi du processus, ont mis en forme les mesures et vérifié leur cohérence avec la vision d'avenir et les stratégies sectorielles ainsi que leur intégralité (degré de maturité).

Le groupe technique 'planification' et le bureau du projet d'agglomération ont discuté les fiches de mesures et d'éventuelles incohérences par rapport à la vision d'avenir et les stratégies sectorielles. Il fallait également prioriser les mesures suivant les critères d'efficacité établis par l'ARE. D'abord, INFRAS a procédé à une première priorisation qui, par la suite, était soumise à un débat avec le groupe technique 'planification' et la direction exécutive. À l'occasion des réunions du comité de pilotage politique, l'état d'avancement le plus actuel a chaque fois été présenté, discuté et arrêté. La dernière réunion du comité de pilotage politique avant la remise du projet d'agglomération (12 mars 2012) a servi à arrêter définitivement la liste des mesures y compris leur priorité.

Parallèlement aux travaux du projet d'agglomération, le Département des constructions et des transports de Bâle-Ville et la Direction des constructions et de l'environnement de Bâle-Campagne ont lancé un mandat d'étude relative à la planification stratégique du réseau de tram dans la région de Bâle à l'horizon 2020 (bref : étude réseau tram 2020). Le projet d'agglomération, par une planification en continu, a incorporé les enseignements que cette étude a permis de dégager.

3.2.4.3 Démarche participative concernant la mobilité douce

Beaucoup de mesures relatives au trafic piétonnier et cycliste ont certes un caractère régional et se situent souvent sur des routes cantonales, et relèvent donc de l'autorité des cantons, mais, dans la plupart des cas, ces mesures ont aussi un volet local exigeant la prise en compte et la coopération des communes, qui ne sont pas seulement de « fins connaisseurs » des particularités locales, mais aussi souvent les responsables de la mise en œuvre des mesures.

Outre les mesures, la stratégie relative au trafic piétonnier et cycliste ainsi que la carte du réseau régional des itinéraires cyclables ont fait l'objet de la démarche participative concernant la mobilité douce. En fonction du sujet et du secteur géographique concerné, on a eu recours à différentes formes de participation et différents acteurs ont été associés au processus. La description suivante donne un aperçu des diverses possibilités de participation et des instruments utilisés, sachant que les grands événements de la démarche participative n'y figurent pas, puisque le chapitre 3.3 leur est entièrement consacrés :

- ateliers trinationaux relatifs à la mobilité douce
- analyse des faiblesses dans les communes
- côté Suisse, intégration des responsables des travaux publics communaux au moyen de présentations et de consultations
- négociations bilatérales avec les responsables du projet sur territoire étranger.

Ateliers trinationaux au sujet de la mobilité douce dans le projet d'agglomération de Bâle

Au cours de la période été / automne 2011, quatre ateliers de grande envergure concernant le trafic piétonnier et cycliste ont été organisés, un en France, un en Allemagne, un en Suisse et en quatrième qui réunissait les associations spécialisées.

La première partie de l'atelier était chaque fois consacrée à une présentation détaillée du projet d'agglomération avec des explications fournies sur l'utilité, le fonctionnement (cycle : élaboration – soumission – examen / taux de cofinancement – accords – mise en œuvre / réalisation - élaboration de la génération suivante) ainsi que l'organisation et les instances responsables du projet d'agglomération. Les étapes 1 'élaboration' et 5 'mise en œuvre / réalisation' étaient placées au centre des explications. Bien comprendre le processus d'élaboration du projet d'agglomération est

décisif lorsqu'il s'agit d'identifier des mesures « pertinentes » dans le domaine de la mobilité douce.

Il fut nécessaire que les acteurs comprennent que vision d'avenir, principes, stratégies d'action, stratégies sectorielles et mesures forment un ensemble cohérent. Les mesures envisagées dans le domaine du trafic piétonnier et cycliste doivent contribuer à la mise en œuvre de la vision d'avenir et être associées à une des priorités de la stratégie sectorielle concernant la mobilité douce.

Les ateliers étaient focalisés sur trois objectifs principaux :

- présentation et discussion de la stratégie sectorielle 'mobilité douce' du projet d'agglomération de Bâle
- définition du réseau régional des itinéraires cyclables ainsi que des points d'interconnexion entre les différents secteurs géographiques
- identification des faiblesses du réseau régional principal pour en déduire les mesures à prendre.

Lors de ces ateliers, la stratégie sectorielle 'mobilité douce' développée par le projet d'agglomération de Bâle ainsi que les priorités stratégiques y afférentes ont été discutées en détail et parfois modifiées de fond en comble pour mieux répondre aux besoins. Puisque la stratégie, par la suite, est censée fournir les critères d'admission dans le projet d'agglomération des mesures dans le domaine du trafic piétonnier et cycliste, il faut qu'elle repose sur des fondements techniques solides et soit formulée de la manière claire et nette.

Un élément central de la stratégie sectorielle concernant la mobilité douce le réseau régional des itinéraires cyclables. Dans ce contexte, les participants étaient appelés à s'investir activement dans le but de définir, sur la base des documents de planification à caractère contraignant (p. ex. plans directeurs cantonaux, itinéraires cyclables sur le territoire de la communauté de communes des trois frontières, itinéraires cyclables dans le canton d'Huningue, réseau cyclable du Land de Bade-Wurtemberg, etc.) et selon les critères imposés par la stratégie, un réseau d'itinéraires principaux à usage quotidien pour leur secteur géographique respectif. Les ateliers étaient organisés et animés par le bureau du projet d'agglomération du projet d'agglomération ; l'atelier ayant eu lieu en France s'est déroulé en langue française. Grâce à ces rencontres, des questions sensibles telles que les nombreux points de passage du réseau cyclable entre les différents secteurs géographiques (France – Suisse, Allemagne – France, Bâle-Ville – Bâle-Campagne, Bâle-Campagne – Argovie, etc.) ont, dans certains cas, pu être résolues sur place. Si le besoin se faisait sentir, une concertation bilatérale s'ensuivait. La méthode appliquée s'est avérée extrêmement utile puisque les aspects qui avaient une certaine importance pour le projet d'agglomération ont pu être réglés ou mis sur les rails de manière très efficace.

Suite à la tenue des ateliers, le bureau du projet d'agglomération s'est penché sur les faiblesses touchant les régions étrangères proches de la frontière qui avaient été identifiées lors des ateliers. Les déficiences enregistrées sur le territoire suisse ont fait l'objet de l'analyse des faiblesses au niveau des communes.

Institutions, organisations et associations impliquées, ateliers trinationaux	
France	Région Alsace, Conseil général du Hochrhein, Communauté de Communes des Trois Frontieres (CC3F), Communauté de Communes Porte du Sundgau, Communauté de Communes Pays de Sierentz, Ville de Saint-Louis et Ville de Huningue
Allemagne	Landkreis Lörrach (Direction administrative), société des transports du Bade-Wurtemberg (bureau environnement), Regionalverband (fédération régionale) Hochrhein-Bodensee (RVHB), ville de Lörrach, ville de Weil am Rhein, ville de Rheinfelden (Bade), commune Grenzach-Wyhlen ainsi que la ville de Rheinfelden (CH)
Suisse	Canton de Bâle-Campagne, canton de Bâle-Ville, canton d'Argovie ainsi que le canton de Soleure
Associations[8]	Association transports et environnement (ATE) des deux Bâles, Wanderwege beider Bâle (Chemins de randonnée des deux Bâles), Fussverkehr Region Bâle (trafic piétonnier en région bâloise) et ProVélo

Analyse des faiblesses au niveau des communes

Lors de la deuxième réunion participative, les communes situées du côté suisse de l'agglomération de Bâle ont été informées qu'il était envisagé dans le cadre du projet d'agglomération de 2e génération de mener une analyse des faiblesses de la mobilité douce couvrant tout le territoire. Le manuel pratique de recensement des faiblesses, établi spécialement pour cette occasion par les services techniques cantonaux en coopération avec les associations piétonnières et cyclistes, a également été présenté et distribué.[9] Ce manuel était censé aider les communes à reconnaître, recenser et corriger systématiquement les faiblesses, et ceci sous leur propre responsabilité et en toute indépendance – sans jamais perdre de vue le but très clair qui consiste à mieux valoriser le grand potentiel de la mobilité douce.

Le manuel proposait des critères permettant aux communes, d'une part, d'examiner la situation en matière de trafic piétonnier et cycliste, et d'autre part, de recenser systématiquement les faiblesses et de les catégoriser selon des paramètres uniques. Cette approche a permis de classer les mesures selon leur type, leur priorité et leur horizon de réalisation.

Les communes disposaient ainsi des bases leur permettant:

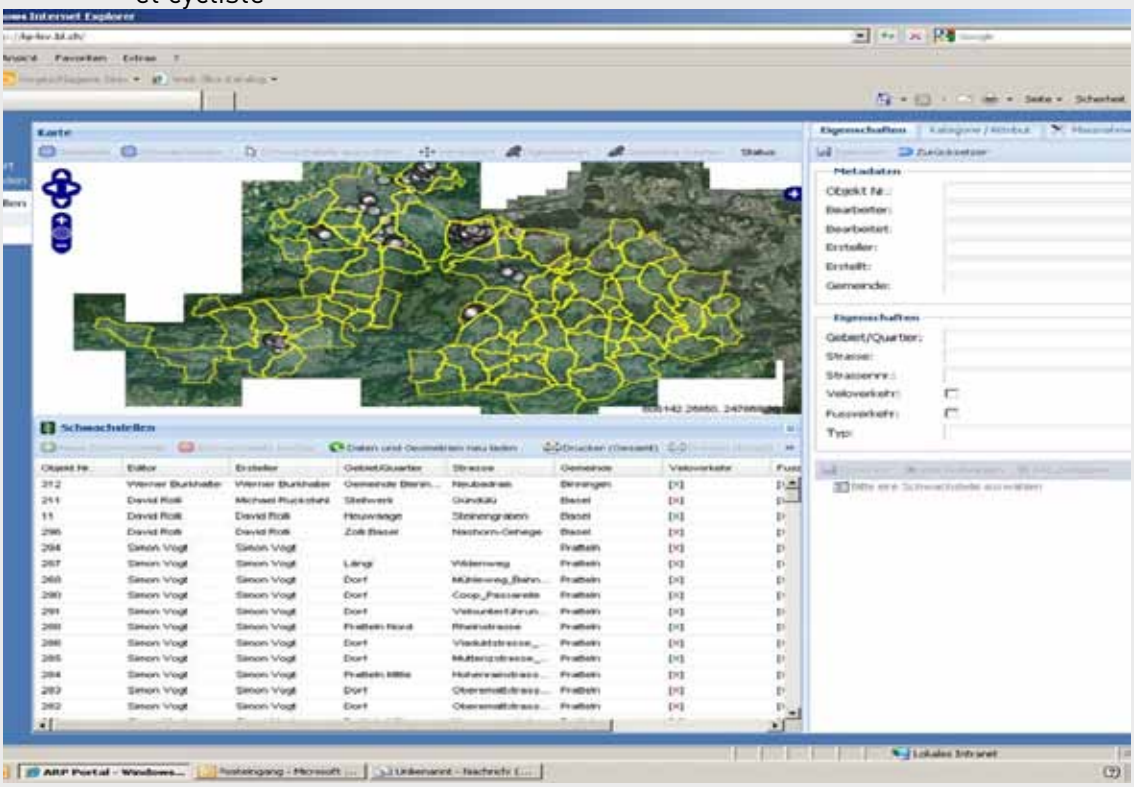
- de mettre en œuvre des mesures à court et à moyen terme ainsi que des mesures de soin et d'entretien sous leur propre responsabilité,
- de programmer des mesures intercommunales et
- de programmer et de mettre en œuvre des mesures à moyen et à plus long terme, qui, en fonction de leur importance, tombent sous l'autorité de la commune et/ou seront regroupées par les services cantonaux en lots de mesures et, dans la mesure du possible, intégrées dans le projet d'agglomération.

Le but du manuel était de recenser et de répertorier les faiblesses en matière de mobilité douce d'une manière très simple et en utilisant partout la même méthode. Ce n'est qu'ainsi qu'il est possible de saisir, traiter et comparer les données de façon rationnelle au sein de l'agglomération. Les communes devaient entrer les faiblesses constatées dans une banque de données mise en place à cet effet sur internet. Les communes pouvaient saisir les données avec leurs propres moyens (il suffisait d'avoir un ordinateur équipé d'un accès internet).

[8] Les associations suivantes étaient conviées aussi, mais avaient malheureusement des empêchements : VCD Lörrach, IG Velo Landkreis Lörrach, FUB, Osez Vélo

[9] Projet d'agglomération de Bâle 2010: Fuss-und Veloverkehr in der Agglomeration Basel Wegleitung für die Gemeinden, 2010

Figure 6 : Outil sur internet pour saisir les déficiences touchant le trafic piétonnier et cycliste



Source : Bureau du projet d'agglomération

Cette procédure a permis d'identifier, en très peu de temps, plusieurs centaines de mesures dans de nombreuses communes du côté Suisse de l'agglomération de Bâle. Par la suite, les services techniques des cantons ont vérifié si les différentes mesures remplissaient les critères pour être prises en compte dans le projet d'agglomération. Les mesures présentant un lien avec le projet d'agglomération ont ensuite été soumises au bureau du projet d'agglomération, qui, à travers des entretiens avec les responsables des travaux publics cantonaux et communaux, a accompagné le processus jusqu'à l'intégration des mesures dans le projet d'agglomération de 2^{e} génération.

3.2.5 Impacts

La priorisation des mesures a été réalisée dans un processus itératif qui a duré plusieurs mois. Dans une première étape, on a procédé, dans une démarche bilatérale associant les collectivités territoriales (cantons et États), à un recueil des mesures principales en cours d'étude. Dans un deuxième temps, ces mesures ont été examinées pour déterminer leur cohérence avec la vision d'avenir et les stratégies d'action qui en découlent. Dans une troisième phase, on a évalué leur degré de maturité avant d'établir un ordre de priorité conformément aux critères d'efficacité établis par l'ARE (directives ARE, chapitre 4.4). Les informations sur la pertinence, le degré de maturité, le rapport coût-utilité ainsi que le degré 'prêt à être réalisé' et 'financement garanti' des mesures se trouvent dans les fiches de mesures. Une vue d'ensemble figure à l'annexe 5 ainsi que dans le justificatif d'efficacité (chapitre 8.6).

L'analyse d'impact repose sur des paramètres quantitatifs et qualitatifs. Le fondement quantitatif pour le développement des transports est fourni par les différents cas de figure du modèle multimodal du trafic bâlois (cf. chapitre 2.3). Les services techniques chargés des questions environne-

mentales des deux Bâles en ont déduit des analyses d'impact spécifiques concernant la pollution atmosphérique et sonore (chapitre 8.7).

3.3 Démarche participative

3.3.1 Réunions participatives

L'élaboration du projet d'agglomération de 2e génération allait de pair avec un processus participatif. Dans un laps de temps d'environ trois ans, quatre grandes rencontres participatives réunissant chaque fois entre 130 et 150 participants, provenant de l'ensemble de l'agglomération trinationale, ont été organisées :

- 1e réunion participative du 14 juin 2010 à Bâle, Suisse
- 2e réunion participative du 24 janvier 2011 à Bâle, Suisse
- 3e réunion participative du 13 septembre 2012 à Saint-Louis, France
- 4e réunion participative du 20 mars 2012 à Lörrach, Allemagne

Les réunions étaient bilingue avec traduction simultanée (allemand / français). Les invitations étaient diffusées à un large public : au total, environ 600 invitations par réunion. L'ensemble des communes et cantons concernés et de nombreuses organisations et institutions venant de toute l'agglomération ont été conviés. Au total, les participants se répartissaient dans les catégories suivantes :

- Les collectivités territoriales concernées de l'espace entier étaient bien représentées par des responsables politiques et des experts de l'administration.
- De nombreuses organisations et beaucoup de partis politiques étaient représentés par des élus, des membres du bureau, etc.
- Lors des trois premières rencontres, les médias n'étaient pas conviés. Par contre, la quatrième édition qui s'est tenue à Lörrach leur était ouverte.

Les réunions participatives avaient les objectifs suivants :

- informer sur l'état d'avancement des travaux : des orientations sur les travaux en cours étaient données sous la forme de rapports d'atelier.
- vérifier la viabilité du projet : les sujets d'actualité ont été débattus dans des ateliers ou autour de stands d'information selon la méthodologie des grands groupes ou avec des experts. Toutes les observations faites par les participants ont été recueillies dans des documentations détaillées.[10] Dans la mesure du possible, ces inputs ont été pris en compte dans la suite des travaux.
- débattre : pendant les pauses et lors de l'apéro offert après la partie officielle, les participants avaient la possibilité de discuter de manière informelle, profitant ainsi de l'occasion pour rencontrer des partenaires importants du périmètre de l'agglomération.

Toutes les réunions participatives étaient une occasion pour informer le public sur la vision d'avenir. Les paragraphes suivants donnent un résumé des contenus principaux présentés. De plus amples informations sur la genèse de la vision d'avenir figurent au chapitre 3.2.1).

[10] La documentation relative à la démarche participative peut être téléchargée sur le site du bureau du projet d'agglomération en allemand et en français (http://www.agglobasel.org/fr/participation/)

3.3.1.1 Première réunion participative du 14 Juin 2010 à Bâle, Suisse

Sur l'ordre du jour de la première réunion participative du projet d'agglomération de Bâle de 2e génération, figuraient les sujets suivants :

1. contributions aux projets en cours dans l'agglomération trinationale de Bâle
2. vision d'avenir de l'agglomération trinationale de Bâle

Projets en cours dans l'agglomération trinationale de Bâle

L'agglomération de Bâle est un espace caractérisé par des frontières et de nombreuses relations transfrontalières. Pour cette raison, au début de la série de réunions, il convenait de présenter toute la panoplie des activités menées dans le périmètre du projet d'agglomération. Outre le projet d'agglomération de 2e génération, d'autre projets ont vu le jour ces dernières années, projets à caractère transfrontalier, souvent cofinancés par l'UE. Le grand défi qu'il convient de relever désormais consiste à coordonner et à synchroniser ces projets et programmes différents.

Vision d'avenir de l'agglomération trinationale de Bâle

La vision d'avenir est la première pièce dans la construction du projet d'agglomération de 2e génération. 130 participants environ ont donc assisté à une présentation des trois « scénarios de travail » : cœur, corridor et surface. Des explications leur ont été données sur les différences qu'impliquent les trois scénarios en termes de développement du paysage, de l'urbanisation et des transports.

Après la présentation des trois scénarios, l'accent a été mis plus particulièrement sur la description du scénario qui avait été retenu, « corridor+ », c'est-à-dire, les stratégies envisagées dans les domaines paysage, TP et TIM avec les mesures clés associées (cf. la documentation). Dans le cadre des ateliers organisés autour de ces sujets, il y eu un débat sur les atouts et les faiblesses, les opportunités et les risques de « corridor+ ».

Les réactions enregistrées pendant et après la réunion ne sont pas reproduites ici. On les retrouve cependant dans le détail dans la documentation[11] relative à la première réunion participative. Elles étaient évaluées par la suite et le cas échéant prises en compte.

La réunion participative a permis de dégager d'importantes conclusions concernant l'évolution de la vision d'avenir. Les participants se concentraient à juste titre sur les grandes lignes de l'évolution future. Dans le contexte des ateliers, personne ne refusait le scénario « corridor+ » en général, ni avait de préférence claire pour un des autres scénarios présentés. Tous les participants ont regardé de près « corridor+ » et ont accepté ce scénario comme fondement pour le développement futur de l'agglomération. Suite à la réunion participative, la vision d'avenir « corridor+ » a connu une certaine évolution prenant en compte les réactions des participants enregistrées.

[11] Projet d'agglomération de Bâle, Eurodistrict trinational de Bâle : documentation relative à la 1e réunion participative du 14 juin 2010 (cf. http://www.agglobasel.org/fr/participation/1ere-demarche-participative/)

Impressions de la première réunion participative à Bâle

3.3.1.2 Deuxième réunion participative du 24 janvier 2011 à Bâle, Suisse

La deuxième réunion participative a eu lieu le 24 janvier 2011. Sur l'ordre du jour figuraient les sujets suivants :

- Etat des lieux concernant la vision d'avenir « corridors+ »
- présentation de l'analyse des faiblesses
- présentation des stratégies d'action et des mesures centrales (paysage, urbanisation et transports)
- débat sur l'évaluation des stratégies sectorielles et des mesures centrales
- mobilité douce : analyse des faiblesses et mesures à prendre – manuel à l'attention des communes

Etats des lieux concernant la vision d'avenir

Lors de cette réunion, un rapport sur les actualisations réalisées a été présenté. Par ailleurs, les participants ont été informés sur l'examen et la prise en compte des remarques faites pendant la première réunion participative et des observations soumises ultérieurement par écrit. De plus, il a été fait état de la nouvelle situation en matière du « Herzstück » (maillon central du RER bâlois) et de l'impact des travaux concernant les stratégies sectorielles et les mesures centrales sur l'évolution de la vision d'avenir. Tout le monde a compris que la genèse de la vision était un processus impliquant des adaptations continues.

Analyse des faiblesses

Les participants se sont vus présenter une synthèse de l'analyse des faiblesses concernant les transports. Ces faiblesses étaient listées dans un tableau suivant les critères suivants :

- leur rapport avec les stratégies sectorielles,
- le lien avec la liste des mesures inscrites dans le projet d'agglomération
- leur localisation géographique.

Stratégies sectorielles et mesures centrales

Il a été procédé à une présentation de l'évolution qu'avaient connue les stratégies sectorielles. Dans une deuxième partie, consacrée à des travaux en groupe, les stratégies et mesures centrales furent l'objet d'intenses débats organisés autour d'un questionnaire imposé. Les résultats de ces débats ont été documentés[12] dans le détail.

Mobilité douce : analyse des faiblesses et mesures à prendre – manuel à l'attention des communes

Dans le contexte du projet d'agglomération de Bâle, un manuel a été établi à l'attention des communes leur permettant d'identifier les faiblesses concernant le trafic piétonnier et cycliste ainsi que les mesures prêtes à être prises en compte dans le projet d'agglomération. Au cours de la réunion participative, ce vade-mecum et la démarche associée ont été présentés aux quelque 130 personnes présentes. Un accent particulier a été mis sur l'importance de la mobilité douce en soulignant son rôle de troisième pilier à part entière qu'elle joue dans le projet d'agglomération en

[12] Projet d'agglomération de Bâle, Eurodistrict trinational de Bâle : documentation relative à la 2e réunion participative du 24 janvier 2011 (cf. http://www.agglobasel.org/fr/participation/2eme-demarche-participative)

ce qui concerne les transports des voyageurs. Une grande importance fut protée à la prise en considération de cette thématique dans le projet d'agglomération.

Impressions de la deuxième réunion participative à Bâle

3.3.1.3 Troisième réunion participative du 13 septembre 2011 à Saint-Louis, France

La troisième réunion participative a été organisée le 13 septembre 2011 à St-Louis[13]. Voici les sujets principaux :

- Etat des lieux relative de la vision d'avenir « corridors+ » et des stratégies d'action
- présentation des mesures
- forum : discussion des mesures autour de stands thématiques

Vision d'avenir

Les présentations portaient sur l'approfondissement et la définition des éléments spatiaux de la vision d'avenir. En outre, l'estimation scientifique trinationale du développement démographique ainsi que sa répartition dans l'espace[14] ont été présentés lors de la 3ème réunion.

Mesures

Il a été expliqué aux participants selon quelle méthode les mesures avaient été déterminées. La liste des mesures ainsi que la distinction en mesures A, B ou C en fonction de l'horizon envisagé, les concepts 'prestations entièrement assumées par l'agglomération' et 'mesures d'ordre supérieur' ont été explicités.

Ensuite, des experts étaient disponibles autour de cinq stands thématiques pour renseigner les participants dans le détail sur les mesures envisagées dans les différents domaines et écouter leurs commentaires.

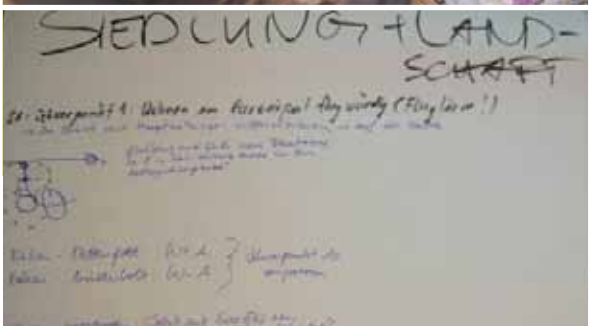
Il faut mentionner le rôle particulier joué à cette occasion par le stand thématique dédié à la mobilité douce. Certaines mesures et idées de projet ont été discutées de manière détaillée, il y a eu un débat autour de la stratégie et le réseau cyclable a été examiné de près. Cette réunion participative était donc l'occasion de faire évaluer le réseau cyclable par un large public ce qui permettait d'identifier plusieurs mesures complémentaires et quelques erreurs relatives au tracé des itinéraires cyclables.

La réunion se terminait par des interviews menées avec les experts chargés des stands thématiques qui livraient un résumé des points principaux abordés et des questions soulevées dans les débats avec les participants.

[13] Projet d'agglomération de Bâle : Documentation de la 3ème réunion participative du 13 septembre 2011 (cf. http://www.agglobasel.org/fr/participation/troisieme-demarche-participative/)

[14] Metron 2012a: Développement démographique & capacité de l'habitat, volume 1, février 2012

Impressions de la troisième réunion participative à Saint-Louis (France)



3.3.1.4 Quatrième réunion participative du 20 mars 2012 à Lörrach, Allemagne

La quatrième réunion participative a eu lieu le 20 mars 2012 à Lörrach[15]. Le programme prévoyait deux points principaux :

- présentation du projet d'agglomération de 2e génération dans ses grandes lignes en amont du processus politique décisionnel
- échange d'expériences relatives au processus d'élaboration du projet d'agglomération de 2e génération.

Impressions de la quatrième réunion participative à Lörrach (Allemagne)

Les grandes lignes du projet d'agglomération de 2e génération

Au moment de la 4e réunion participative, les possibilités d'une véritable participation au projet d'agglomération de 2e génération étaient quasi inexistantes puisque la remise du projet à la Confédération était imminente. La 4e réunion participative a donc servi à informer les participants sur le contenu définitif du projet et à sensibiliser les participants, en particulier les partenaires étran-

[15] Projet d'agglomération de Bâle : Documentation de la 4ème réunion participative du 20 mars 2012 (cf. http://www.agglobasel.org/fr/participation/quatrieme-demarche-participative/)

gers, aux décisions politiques prévues dans l'immédiat. Pendant la première partie de la réunion participative, on a donc passé en revue les trois années de la genèse du projet en présentant, d'une part, les sujets centraux du projet d'agglomération et, d'autre part, ses points forts et projets phares.

Échange d'expériences

La participation active des personnes présentes était sollicitée la deuxième partie de la réunion. Les participants avaient l'occasion de s'impliquer dans le cadre de plusieurs ateliers dédiés à divers sujets liés au « processus d'élaboration du projet d'agglomération ». Ces ateliers avaient pour objectif d'identifier les besoins des participants en termes de participation et de leur faire comprendre que le projet d'agglomération est un processus continu qu'il convient d'optimiser.

3.3.1.5 Bilan de la démarche participative

Les réunions participatives étaient centrées sur de la vision d'avenir. Celle-ci était le point de départ de la genèse du projet d'agglomération et constituait le fil rouge pour toutes les autres étapes. Les discussions menées dans le contexte de la démarche participative et les retours d'expériences ont permis de retravailler et donc de peaufiner et d'optimiser la vision d'avenir. Suite à la démarche participative, le projet a connu les modifications suivantes :

- extensions des corridors (« ville serpent ») : la structure de la vision d'avenir a été remaniée, l'articulation spatiale modifiée.
- absence du corridor situé en France : la vision d'avenir a été complétée par le corridor Pays de Saint-Louis (EAP).
- coupures d'urbanisation / corridors d'interconnexion : la stratégie sectorielle relative au paysage a été complétée.
- pas de prise en compte de la desserte fine TP, MD et TIM dans la vision d'avenir : intégration dans la stratégie sectorielle 'transports' (TP, TIM, MD et TM)
- absence d'un concept relatif à la mobilité douce : la stratégie sectorielle exigée a été conçue (stratégie sectorielle 'mobilité douce').
- définition de la hiérarchie des corridors : prise en compte au moment de la priorisation des mesures.
- focus non seulement sur le RER, mais également sur le tram : les projets relatifs au tram ont été renforcés.
- choix de sites accueillant des parkings-relais : le périmètre a été défini dans la stratégie sectorielle relative aux TP.
- liaisons diamétrales (liaisons tangentielles) : à titre d'exemple, les études concernant le projet ELBA et le pôle stratégique 'port' ont été intensifiées.

Cette liste montre que les réunions participatives ont permis de procéder à des changements décisifs qui ont contribué à augmenter sensiblement la qualité du projet. D'une manière générale, la démarche participative a permis d'identifier les points critiques et le potentiel d'amélioration.

Aux responsables du projet d'agglomération, les réunions participatives offraient l'opportunité de présenter leur travail (stratégies d'action, stratégies sectorielles, mesures, etc.) devant un grand nombre d'acteurs impliqués et d'experts différents. Certains changements, dont la mise en œuvre aurait été difficile à un moment ultérieur, ont pu s'opérer dans une phase précoce du projet. Les participants ont, à leur tour, profité de l'occasion pour s'informer sur le projet d'agglomération et se s'échanger mutuellement ainsi qu'avec les experts spécialisés dans les différents domaines

techniques. Par ailleurs, la pause café et l'apéro de clôture ont offert une plateforme à des échanges informels.

Dû à son grand succès, la série des réunions participatives sera poursuivie au-delà de la remise du projet d'agglomération à la Confédération. En hiver 2012/2013, la 5e réunion participative est dors et déjà programmée au canton de Bâle-Campagne. Son objectif sera de réunir les acteurs de l'agglomération pour discuter ensemble des futures structures porteuses du projet d'agglomération.

3.3.2 Participation des commissions et institutions politiques

Le bureau du projet d'agglomération a associé de nombreuses commissions et institutions politiques au processus de genèse du projet d'agglomération de 2e génération en organisant des réunions de concertation ou des présentations. À titre d'exemple, le projet d'agglomération figurait sur l'ordre du jour de la Conférence métropolitaine de Bâle, du Comité directeur de l'Eurodistrict Trinational de Bâle (ETB) ainsi que du Conseil consultatif de l'Eurodistrict Trinational de Bâle (ETB) (dans certains cas à plusieurs occasions).

Au niveau cantonal ou du Landkreis (collectivité territoriale allemande) par exemple, le projet d'agglomération fut discuté in extenso par la conférence sur le programme de législature du canton de Bâle-Ville, la commission du bâtiment et du plan du canton de Bâle-Campagne, la conférence des maires du Landkreis Lörrach et la commission de coordination des infrastructures du canton de Bâle-Ville.

Au niveau communal, le bureau du projet d'agglomération a organisé de nombreuses réunions de concertation, en particulier, sous forme de présentations. Outre la conférence des administrateurs du bâtiment du canton de Bâle-Campagne, la commission du bâtiment et de l'environnement de la ville de Weil am Rhein et la commission des transports de Leimental, les communes ont aussi bénéficié d'une campagne d'information directe par le biais de différentes commissions (p. ex. la commission technique urbanisation et paysage et la commission technique mobilité et approvisionnement de la commune de Riehen, « Hauptausschuss Lörrach »).

Par ailleurs, très régulièrement un échange actif a été recherché avec d'autres institutions transfrontalières importantes, telles que Regio Basiliensis ou l'exposition internationale d'architecture IBA Basel 2020 (Imaginer et Bâtir l'Avenir).

Il y a eu des échanges professionnels et constructifs avec la Société suisse des ingénieurs et des architectes (SIA) à Bâle, le « baselerbauforum » ainsi qu'avec l'association suisse des ingénieurs et experts en transports (SVI) de la Suisse du Nord-Ouest.

3.3.3 Prise en compte du projet d'agglomération dans les plans directeurs cantonaux et d'aménagement régional

Canton de Bâle-Campagne – plan directeur cantonal

Le plan directeur cantonal du canton de Bâle-Campagne a été adopté en septembre 2010 par le Conseil fédéral. Actuellement, le plan directeur est en cours de révision. Les dossiers du projet d'agglomération touchant le canton de Bâle-Campagne seront traités dans une deuxième étape et soumis au débat public au second semestre 2012. L'intégration des contenus du projet d'agglomération sera coordonnée avec le canton de Bâle-Ville. Cette coordination concerne surtout les zones situées le long des frontières cantonales.

Canton de Bâle-Ville – plan directeur cantonal

Le plan directeur cantonal du canton de Bâle-Ville date de l'an 2010. Tout comme celui du canton de Bâle-Campagne, le plan directeur de Bâle-Ville est en cours de révision. Les contenus du projet d'agglomération sont pris en compte et, comme cela a été dit ci-haut, un travail de coordination est effectué avec le canton de Bâle-Ville. La consultation publique aura lieu en été 2012.

Canton d'Argovie – plan directeur cantonal

Le plan directeur cantonal du canton d'Argovie a été adopté en septembre 2011 par le Grand Conseil. Les auteurs du plan directeur pouvaient s'appuyer dans leur travail sur les documents stratégiques relatifs à la mobilité et l'aménagement du territoire établis en 2006. La participation du canton d'Argovie aux instances responsables du projet d'agglomération a permis d'assurer la cohérence entre le plan directeur cantonal et le projet d'agglomération qui furent mis en place en parallèle.

Canton de Soleure – plan directeur cantonal

Le plan directeur actuel date de l'an 2000. Il est soumis à une mise à jour annuelle. Actuellement, le plan directeur cantonal de Soleure est en cours de révision. Celle-ci permettra de prendre en compte le projet d'agglomération. Le plan directeur présente la façon dont les grandes infrastructures de transport dans les agglomérations bénéficiant d'un cofinancement de la Confédération s'organisent de manière coordonnée dans l'espace. Après la signature des accords sur les prestations relevant du projet d'agglomération de 2^{e} génération, le plan directeur sera actualisé. Les directives relatives au projet d'agglomération établies par les plans directeurs cantonaux doivent être mises en œuvre par les communes et les cantons dans leurs travaux de planification.

France – Schéma de Cohérence Territorial (SCOT) des cantons de Huningue et de Sierentz

Le SCOT (schéma de cohérence territorial) a été élaboré au cours des trois dernières années sur la base d'un certain nombre d'études sur l'aménagement du territoire. Il a été finalisé fin avril 2012 et adopté dans les semaines suivantes. Il n'était plus possible de tenir compte du contenu du projet d'agglomération, mais, dans de nombreux domaines, le SCOT est conforme à l'orientation stratégique du projet d'agglomération. Les objectifs de l'aménagement du territoire en France (densification aux alentours des arrêts des transports publics, limitation de l'urbanisation / protection du paysage contre l'étalement urbain, promotion de la mobilité douce) correspondent à ceux de la Suisse. Par ailleurs, la participation des partenaires français aux instances responsables du projet d'agglomération permet d'assurer que les acteurs pertinents connaissent les objectifs et les contenus du projet et que ceux-ci sont pris en compte dans les instruments de planification français. En effet, par analogie au projet d'agglomération, le SCOT préconise que le développement économique se concentre aux alentours de l'aéroport.

Allemagne – Plan d'aménagement régional 2000 de la région Hochrhein-Bodensee (Hochrhein-Lac de Constance)

Le plan d'aménagement régional 2000 de la région Hochrhein-Bodensee date de l'année 1998 et est actuellement sur le point d'être révisé entièrement. Selon la décision du « Planungsausschuss » de la fédération régionale Hochrhein-Bodensee, le projet d'agglomération doit, et en particulier, la vision d'avenir et les stratégies sectorielles être à la base de cette révision.

3.3.4 Participation du secteur privé

Dans le cadre de l'élaboration du projet d'agglomération de 2e génération, les contacts avec le secteur privé étaient fréquents. Il y a eu par exemple des réunions bilatérales régulières entre la Chambre de commerce des deux Bâles et le bureau du projet d'agglomération. Les entretiens réunissaient des experts et étaient extrêmement utile pour les deux parties.
L'Union cantonale des arts et métiers de Bâle ainsi que la Ligue des transports des deux Bâles ont également pu se familiariser avec le contenu et les priorités stratégiques du projet d'agglomération de 2e génération à travers des entretiens ou des présentations.

3.3.5 Participation de la population (média, internet, dépliants, etc.)

La démarche participative proprement dite ne s'adressait pas à la population civile. Celle-ci a néanmoins été informée régulièrement sur le projet d'agglomération et son état d'avancement à travers le site internet du projet d'agglomération (www.agglobasel.org), accessible au grand public, mais également par des supports imprimés tels que le dépliant sur le projet d'agglomération qu'on trouve dans toutes les administrations, associations et organisations concernées. Sur le site internet, la population peut à tout moment accéder à des informations générales sur le projet d'agglomération telles que la politique d'agglomération de la Confédération, l'agglomération trinationale de Bâle, le projet d'agglomération en tant que tel ainsi que ses instances et le bureau du projet d'agglomération.

Le site web offre aussi des informations actuelles à propos du projet d'agglomération de Bâle, tant sur la mise en œuvre de la 1e génération que sur l'état des travaux de la 2e génération (vision d'avenir, stratégies, projets). La population peut donc, si besoin est, se renseigner sur le processus d'élaboration ou les réunions participatives ou bien lire, dans la rubrique 'revue des média', des articles actuels de la presse au sujet du projet d'agglomération de Bâle.

Le bureau du projet d'agglomération entretient des relations ouvertes avec les média régionaux, que ce soit du côté suisse, française ou allemande, ce qui explique que certains journaux tels que la Basellandschaftliche Zeitung, la Basler Zeitung ou la Badische Zeitung parlent régulièrement de sujets concernant l'agglomération, des objectifs du projet, mais également d'actions particulières. De plus, les média ont été invités à assister à la 4e réunion participative pour être en mesure de publier des informations exhaustives sur le projet d'agglomération. Les articles parus dans la presse et les émissions de télévision (y compris les communiqués de presse) sont recueillis et peuvent être consultés par les lecteurs intéressés sur le site internet du projet d'agglomération de Bâle

Et finalement, le bureau du projet d'agglomération contribue, dans la mesure du possible, à des projets de recherche.

3.4 Processus politique

Quand on regarde les multiples structures administratives dans l'agglomération bâloise, force est de constater que la mise sur les rails d'un processus politique trinational est un défi en soi.

Comme il a été dit au chapitre 3.1, la genèse du projet était placée sous le contrôle continu du comité de pilotage politique du projet d'agglomération de Bâle. La fin du processus d'élaboration du projet fut marquée par l'adoption symbolique du projet d'agglomération par le comité de pilotage politique. D'autre part, la décision de soutien émanant du comité directeur de l'Eurodistrict trinational de Bâle (ETB), comité composé d'élus politiques représentant toute l'agglomération, témoigne d'un large soutien politique au sein de l'agglomération de Bâle.

Figure 7 : Présentation schématique des décisions politiques prises dans le cadre du projet d'agglomération de 2e génération

Source : Bureau du projet d'agglomération

En Suisse, le projet fut adopté par le pouvoir exécutif, à savoir les Conseils d'État. Les décisions prises par les Conseils d'État des quatre cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Argovie et Soleure ont jeté les bases permettant d'inscrire la stratégie transfrontalière du projet d'agglomération ainsi que les mesures y associées dans les plans directeurs cantonaux (si ce n'est pas déjà le cas) et de leur donner un caractère contraignant. Si besoin est, les plans directeurs cantonaux sont à leur tour adaptés au projet d'agglomération et arrêtés par le pouvoir législatif (Conseil cantonal ou Grand Conseil).

En Allemagne, deux instances d'ordre supérieur ont adopté le projet d'agglomération de Bâle : l'assemblée délibérante du Landkreis (district) Lörrach, en prenant cette décision, a marqué un signal fort en faveur de la planification transfrontalière du projet d'agglomération. L'assemblée (Kreistag) du Landkreis Lörrach est le parlement au niveau du Landkreis. Elle est l'organe principal du Landkreis et prend toutes les décisions à caractère fondamental. Un autre signal fort a été

donné par la décision prise par l'instance politique (le comité des plans) du Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB). C'est un fait remarquable, car il s'agit de la même instance qui, en Allemagne, adopte le plan d'aménagement régional (qui correspond au plan directeur cantonal en Suisse).

En France, comme il en a déjà été fait mention dans le chapitre 3.1, la Communauté de Communes des Trois Frontières (CC3F) était impliquée directement dans l'élaboration du projet d'agglomération par son association à la Direction exécutive et au groupe technique d'accompagnement 'planification'. La Communauté de Communes des Trois Frontières a marqué son accord avec les objectifs et stratégies formulés dans le projet d'agglomération ainsi qu'avec les mesures envisagées sur le territoire français. Il convient de noter que la CC3F est actuellement en train de mettre au point le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) qui prendra en compte le projet d'agglomération de Bâle. Il faut donc attacher une importance encore plus grande au fait que le Pays de Saint-Louis a exprimé son accord politique avec le projet d'agglomération. Cette instance est la structure chapeautant les trois Communautés de Communes du Pays de Saint-Louis.[16] C'est elle qui arrête le SCOT du Pays de Saint-Louis et lui confère une force contraignante.

Les décisions citées sont complétées par les décisions politiques prises par les trois grandes villes situées sur territoire étranger que sont Weil am Rhein, Lörrach et Saint-Louis. De cette manière, ces partenaires importants se portent garants de la mise en œuvre du projet d'agglomération de 2e génération et de la réalisation des mesures relevant de leur domaine de compétence.

Les copies de l'ensemble des décisions politiques se référant au projet d'agglomération de 2e génération sont annexées à ce document (annexe 2).

[16] Communauté de Communes des Trois Frontières, Communauté de Communes du Pays de Sierentz, Communauté de Communes de la Porte du Sundgau

4 Analyse : état actuel et tendances de développement

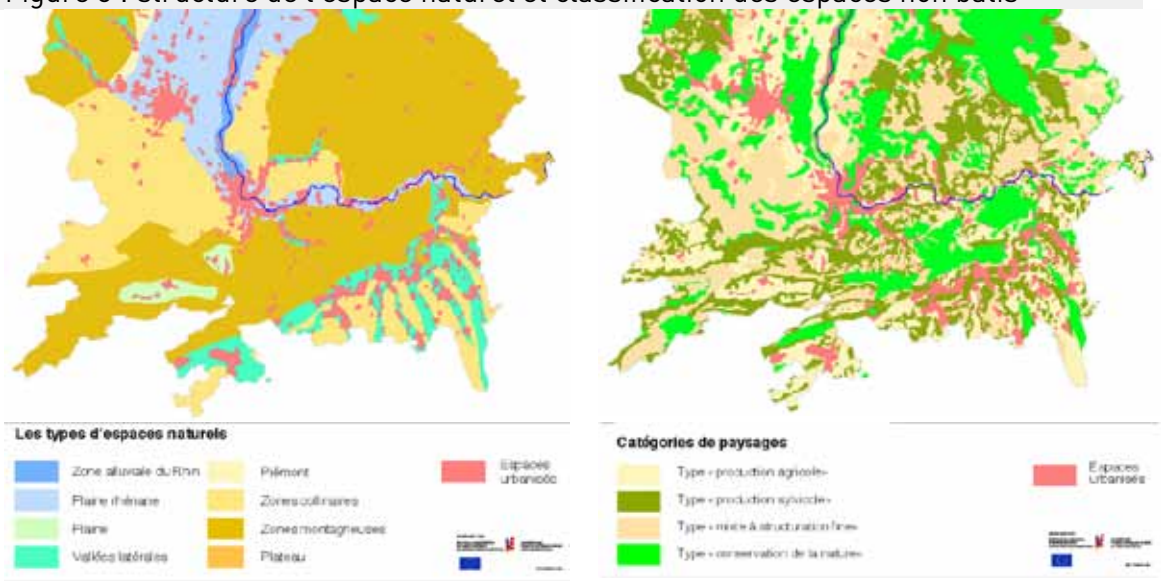
La vision d'ensemble, les stratégies sectorielles et les mesures du projet d'agglomération soumises à la Confédération en vue d'un cofinancement au titre du fonds d'infrastructure, doivent s'appuyer sur une connaissance approfondie de la structure de l'urbanisation, des systèmes de transports et de la trame environnementale (ARE 2010 : 25[17]). L'analyse suivante se penche tant sur l'état actuel que sur les tendances de développement dans les domaines cités, et ceci à l'horizon 2030.

4.1 Paysage et environnement

4.1.1 Structure du paysage et des espaces non bâtis

Le paysage de l'agglomération de Bâle est marqué par sa situation géographique dans le fossé rhénan supérieur, enchâssé entre le massif du Jura, les Vosges françaises et la Forêt Noire allemande. Ces éléments géologiques ainsi que le Rhin déterminent la structure de l'espace naturel (cf. la Figure 8, à gauche). Les espaces au sud et à l'est de Bâle sont situés à l'étage collinéen et submontagnard. Les cours d'eaux de l'Ergolz, du Birs et de la Wiese forment des vallées transversales débouchant sur la vallée du Rhin. Vers le nord, le paysage s'ouvre, le fossé rhénan formant une vaste plaine. À l'ouest, ce sont les contreforts des Vosges qui imprègnent un paysage doucement vallonné.

Figure 8 : structure de l'espace naturel et classification des espaces non bâtis



Source: Conférence du Rhin supérieur 2003

La structure des espaces naturels se reflète dans l'utilisation des sols (cf. la Figure 8, à droite). Les zones urbanisées suivent dans leur majorité les axes des vallées en partant du centre de l'agglomération (formation de corridors). Dans la Forêt Noire, ce sont des collines très boisées qui dominent le paysage, tandis que dans le massif du Jura, ce sont surtout les mamelons et les escarpements qui sont boisés. Les surfaces les mieux accessibles sont caractérisées par une mosaïque

[17] ARE 2010 : Les Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2ème génération. Office fédéral du développement territorial, Berne 14.12.2010.

de paysages aménagés par l'homme, composés de surfaces agricoles (prairies et terres arables), petits bois, haies et bosquets. Cette structure paysagère domine aussi le Sundgau. Par contre, il n'existe presque pas de surfaces boisées étendues. Sur les sols fertiles de la vallée rhénane, on trouve des exploitations de grande taille pratiquant une agriculture intensive. Ces cultures sont entrecoupées de jachères, bosquets et haies.

Protection du paysage et interconnexion écologique

Pendant les dernières décennies, les espaces paysagers ont progressivement été découpés et fragmentés par l'urbanisation et la construction d'infrastructures. Ce processus a en particulier empêché la migration et la propagation des espèces animales et végétales au-delà des corridors d'urbanisation.

Dans le but de structurer les zones urbanisées et de sauvegarder le restant des espaces verts reliés entre eux et séparant les zones urbanisées (« corridors verts »), les collectivités territoriales définissent dans leurs plans d'aménagement régionaux des espaces protégés :

- Bâle-Ville (plan directeur cantonal) : espaces non bâtis structurant les zones urbanisées
- Bâle -Campagne (plan directeur cantonal) : coupures d'urbanisation
- Argovie (plan directeur cantonal) : coupures d'urbanisation
- Soleure (plan directeur cantonal) : coupures d'urbanisation
- Allemagne (plan d'aménagement régional): coupures vertes
- France (schéma directeur) : limite à l'urbanisation linéaire

À côté de ces objectifs structurels, cette approche vise aussi à assurer certaines fonctions écologiques : (1) renouvellement de l'air (climat local), (2) renouvellement de la nappe phréatique et protection des eaux (rétention naturelle), (3) interconnexion des biotopes.

Outre ces objectifs mettant le focus sur le niveau local, tous ces plans directeurs définissent également des espaces protégés dans le but de préserver de larges pans d'espaces non bâtis reliés entre eux. Dans ces zones, il est en principe interdit de construire de nouveaux bâtiments et installations.

- Bâle-Ville (plan directeur cantonal) : zone de protection du paysage
- Bâle-Campagne (plan directeur cantonal) : zones prioritaires 'paysage', zones prioritaires 'nature'
- Argovie (plan directeur cantonal) : paysage d'importance cantonale
- Soleure (plan directeur cantonal) : zones prioritaires cantonales 'nature et paysage'
- Allemagne : (plan d'aménagement régional) : ceintures vertes régionales
- France (schéma directeur): espaces naturels à forte sensibilité paysagère, sites inaltérables (constituent ensemble la trame paysagère)

Il faut pourtant mentionner que les espaces protégés sont souvent fragmentés par des infrastructures des transports, ce qui limite l'interconnexion écologique des biotopes. C'est notamment le cas dans la vallée de l'Ergolz (bande urbanisée continue et infrastructures des transports), dans la vallée inférieure du Frick (espaces bâtis étendus entre Pratteln et Rheinfelden, infrastructures des transports) et dans la vallée du Rhin supérieur (infrastructures des transports).

Pour cette raison, les plans directeurs cantonaux en Suisse comportent aussi des dispositions concernant des couloirs à faune (Bâle-Campagne, Argovie, Soleure) ou des couloirs écologiques et de migration (Bâle-Ville) appelant les administrations à préserver et à valoriser ces couloirs.

Espaces verts et espaces non bâtis en zone urbaine et périurbaine

En raison de la structure d'urbanisation en forme de corridors, les espaces verts et non bâtis situés à l'extérieur du territoire urbain se situent surtout entre ces corridors. Le tableau suivant donne un aperçu des espaces verts et espaces non bâtis dans l'agglomération de Bâle.

Tableau n° 1 : Espaces verts et espaces non bâtis en zone urbaine et périurbaine

espaces non bâtis / espaces verts	description et projets en cours
Tüllinger Berg**	› espace de détente de proximité dans les environs directs de Lörrach et Weil am Rhein offrant une belle vue sur le Dreiländereck › vastes espaces protégés (plan de gestion selon Natura 2000)
Landschaftspark Wiese I et II**	› plan de développement du paysage respectivement plan directeur depuis 2001 › utilisations coordonnées et protection d'éléments de grande valeur de paysages naturels et paysages aménagés par l'homme › mesures visant la mise en valeur de la zone › projet du Landschaftspark Wiese II : proposition d'extension du parc paysager vers l'est
Dinkelberg**	› espace de détente de proximité important pour les communes de Riehen, Lörrach, Grenzach-Wyhlen et Rheinfelden › montagne de St. Chrischona près de Bâle (point de vue populaire)
Rheinpark**	› idée d'un parc entre Pratteln, Rheinfelden et Möhlin développée dans le cadre du projet 'développement des espaces non construits de l'est de l'ATB' › vision : mieux valoriser le potentiel du Rheinpark comme parc naturel et d'attraction de proximité › protection et valorisation des espaces typiques d'habitat animal et végétal en concertation avec une offre diversifiée d'activités de loisir
Gempenplateau	› haut plateau étendu offrant des vues attractives sur toute la région bâloise › certaines parties du haut plateau enregistrées dans l'inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale (IFP)
Birsstadt**	› concept relatif aux espaces non bâtis : valorisation des espaces non construits existants par des mesures mettant en valeur la perception de l'espace / création de nouvelles perspectives › cœur du projet : promenade panoramique en terrasses
Bruderholzrücken	› frontière topographique entre Leimental et Birstal et, en même temps, espace de détente de proximité populaire au sud de Bâle
parcs et espaces verts urbains (Bâle)	› Hardwald (vaste zone boisée protégée, captage d'eau potable) › Areal Grün 80 (parc naturel avec des plans d'eau) › Kannenfeldpark (le plus grand parc de la ville de Bâle, parc paysager) › Margarethenpark (parc paysager en style anglais) › Schützenmattpark (parc paysager) › Schwarzpark (espace vert s'apparentant à un parc paysager) › d'autres parcs de taille plus modeste (Rheinpark Birsfelden, St. Johannspark, Solitude, etc.)
Allschwilerwald	› espace de détente de proximité le plus important à l'ouest de Bâle
L'Ile du Rhin / La Petite Camargue Alsacienne**	› zone alluviale protégée de grande étendue dans le nord de Bâle où vivent des espèces d'oiseaux rares

Importants espaces verts et espaces non bâtis de proximité dans l'agglomération de Bâle
** projets exemplaires en cours de réalisation

À l'exception de quelques parcs urbains, la pérennité de tous ces espaces verts et zones non construites est assurée partiellement ou complètement par une des zones de protection paysagère citées ci-haut ou par une zone de protection plus stricte (cf. chapitre 4.1.2).

Espaces paysagers périurbains

Les espaces paysagers périurbains dans l'agglomération de Bâle comprennent, au sud, les parties du Jura situées dans les cantons de Bâle-Campagne et de Soleure, dont certaines zones sont classées dans l'inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale IFP (le Gempenplateau, la zone Belchen-Passwang, le Tafeljura au nord de Gelterkinden, le Tafeljura situé dans le canton de Bâle-Campagne et le Fricktal). Du côté français, il s'agit du paysage de culture des contreforts des Vosges du sud avec ses multiples facettes et, dans la partie allemande de l'agglomération, les vastes zones boisées de la Forêt Noire au nord de la vallée de la Wiese. Puisque, en raison de la distance qui les sépare des zones de l'agglomération à forte densité démographique, ces espaces paysagers sont soumis à une pression d'utilisation moindre, leur importance au regard du projet d'agglomération est secondaire.

Tendances de développement

Dans l'après-guerre, le paysage non bâti s'était rétréci sous la pression d'un développement rapide et incontrôlé de l'urbanisation et des infrastructures dû à l'essor économique et la motorisation croissante de larges pans de la société. Aujourd'hui, cette pression connaît une tendance à la baisse suite au changement des mentalités dans le domaine de l'aménagement du territoire et à l'introduction ou l'adaptation des instruments correspondants. À cause de la croissance démographique prévisible (cf. chapitre 4.2.2) et de la consommation croissante de surfaces d'habitation par personne, il faut malgré tout s'attendre à une nouvelle extension des surfaces urbanisées. Cette évolution exercera ponctuellement une pression plus forte sur des espaces non construits à proximité d certaines zones urbanisées (p. ex. près de la forêt d'Allschwil / Binningen ou sur le Bruderholz). Il incombera aussi aux administrations chargées de l'aménagement du territoire d'assurer la pérennité de tels espaces verts et zones non construites sur le long terme.

4.1.2 Protection de la nature

Contrairement aux zones énoncées au chapitre 4.1.1 et dont la majorité servent à préserver la structure paysagère et les sites naturels sans pour autant restreindre l'utilisation agricole ou sylvicole, les zones auxquelles est consacré ce chapitre sont placées sous un régime de protection plus stricte. L'affectation de tels espaces protégés et leurs destinations dépendent de la législation applicable. Pour cette raison, il existe dans l'agglomération trinationale de Bâle un grand nombre de zones protégées différentes qui sont difficilement comparables.

La liste des zones protégées (carte 2.1) s'appuie sur un recueil de données de la conférence du Rhin supérieur de 2006. Celui-ci ne tient compte que des surfaces strictement protégées par la loi dont l'objectif est la protection des biotopes.

Suisse

Dans la partie suisse de l'agglomération de Bâle, les zones protégées couvrent les réserves naturelles cantonales (désignations différentes selon les cantons) et de nombreuses zones de protection naturelle de taille plutôt modeste dans les communes. Les surfaces boisées bénéficiant d'une protection garantie par un accord à long terme sans faire partie d'une zone protégée sont décrites séparément. Des zones protégées ayant une importance pour l'agglomération sont situées en particulier dans la région d'Allschwil, sur le Bruderholz et le Gempenplateau ainsi qu'au sud de Rheinfelden et d'Augst.

De nombreux cours d'eau sont protégés par des zones de protection qui s'étendent le long des cours d'eau et des rives. Dans le canton d'Argovie, tout le Rhin est placé sous la protection du décret portant sur les rives du Rhin (Rheinuferdekret)[18].

Allemagne

Dans la partie allemande de l'agglomération, il existe de vastes zones FFH ou ZPS dans la Forêt Noire (zones boisées) et le long du Rhin supérieur (zones alluviales). Avec sa directive faune-flore-habitat (FFH) et la directive zones de protection spéciale (ZPS) des oiseaux sauvages, l'Union européenne s'est dotée d'une législation contraignante en matière de préservation de la nature qui prévoit une protection stricte jusqu'à l'objet individuel. Ces directives visent à créer un réseau européen transfrontalier de sites écologiques « Natura 2000 » dont la vocation consiste à préserver des espèces de faune et de flore sauvages menacées et leur habitat naturel. En complément, il existe des zones de protection de la nature, relevant en règle générale des autorités supérieures chargées de la protection de la nature (Regierungspräsidien) et des zones de protection du paysage, relevant des autorités inférieures chargées de la protection de la nature (Landratsämter). Certains biotopes classés sont placés sous la protection directe de la législation fédérale et des Länder. Dans ce cas, il s'agit d'habitats d'une valeur particulièrement grande et menacés de disparition. Les réserves forestières finalement sont instaurées par l'administration forestière supérieure.

France

Les zones protégées dans la partie française de l'agglomération comprennent également de vastes zones faisant partie du réseau Natura 2000 : la zone FFH située sur et le long du Rhin et le refuge des oiseaux dans la forêt de la Hardt. Les espaces naturels sensibles (p. ex. la Petite Camargue Alsacienne) et les réserves naturelles (destinées la plupart du temps à la protection de biotopes locaux) complètent les zones de protection de la nature. Les premières sont définies au niveau départemental, les dernières sont instaurées sur initiative locale par une procédure relevant de l'État central.

Tendances de développement

La pression d'utilisation exercée par les activités de loisirs sur les espaces verts et les zones non construites a beaucoup augmenté ces dernières années. En particulier, les espaces des cours d'eau facilement accessibles à un grand nombre d'utilisateurs en sont fortement touchés. Si le concept de densification des constructions et de développement vers l'intérieur est mis en œuvre pleinement, cette pression continuera d'augmenter. Souvent, il n'existe pas seulement un conflit entre objectifs de protection et droits des utilisateurs, mais également entre différents groupes d'utilisateurs. Les administrations doivent relever ce défi qui consiste à concilier droits et possibilités d'utilisation avec les objectifs de protection.

[18] Ne figure pas dans la carte générale (carte 2.1)

4.1.3 Pollution atmosphérique et sonore

La première source de bruit dans l'agglomération bâloise est le bruit routier auquel s'ajoutent le trafic ferroviaire et le trafic aérien comme sources de bruit secondaires.

4.1.3.1 Bruit

Bruit routier

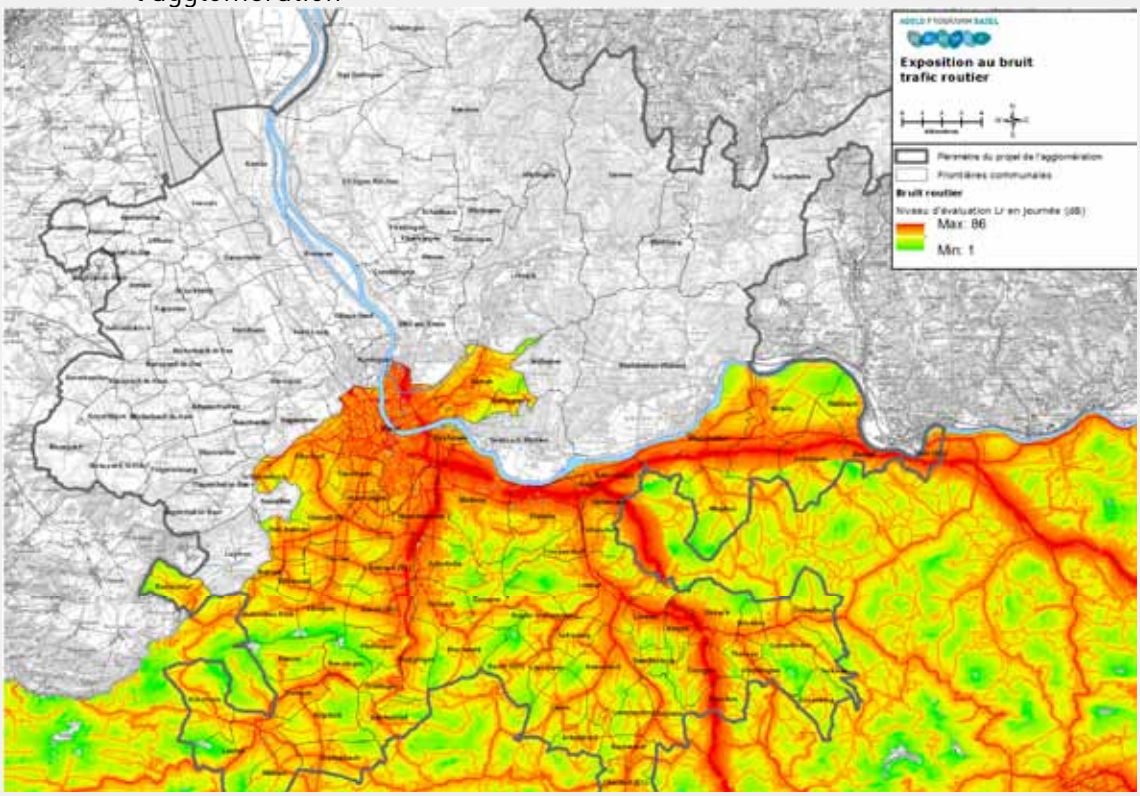
Dans la partie suisse de l'agglomération, il existe au niveau cantonal des cadastres de bruit comprenant des cartes de haute résolution indiquant le niveau local de la pollution sonore. Ces données montrent que les valeurs limites des immissions fixées dans l'ordonnance sur la protection contre le bruit (entre 55 et 70 dB selon le degré de sensibilité) sont souvent dépassées le long des axes routiers très chargés en agglomération et le long des routes à grand débit. Les tronçons de route énumérés ci-après entraînent un niveau de bruit élevé dans les quartiers voisins :[19]

- Bâle-Ville : gare CFF (Grosspeterstrasse, Nauenstrasse), périphérique extérieur (Holeestrasse, Neuweilerstrasse, Reiterstrasse, Morgartenring, Wasgenring, Luzernerring), périphérique intérieur (Viaduktstrasse, Steinenring, Spalenring), centre-ville (Elisabethenstrasse, Steinengraben, St. Alban-Graben, Aeschenvorstadt, Aeschengraben,), St. Alban und Breite (Sevogelstrasse, Hardstrasse, Zürcherstrasse, Gebiete im Umfeld der A2), Matthäus et Clara (Feldbergstrasse, Klybeckstrasse, Riehenring), Gundeldingen (Güterstrassen, Gundeldingerstrasse, Morgartenstrasse), Riehen (Baselstrasse)
- Bâle-Campagne : Allschwil (Binningerstrasse, Baslerstrasse), Binningen / Bottmingen / Oberwil (Oberwilerstrasse, Binningerstrasse), Therwil / Reinach (Birsigtalstrasse), Münchenstein (Reinacherstrasse, Bruderholzstrasse, Schwertrainstrasse, H18), Reinach (Baselstrasse, Bruggstrasse, H18), Arlesheim (Birseckstrasse), Aesch (Haupstrasse, H18), Laufen / Zwingen (H18), Muttenz / Pratteln (St. Jakobs-Strasse / Prattelerstrasse / Hardstrasse / Hohenrainstrasse), Frenkendorf / Liestal (H2)
- Argovie : Rheinfelden (Habich-Dietschy-Strasse/Fröschweid, Salinenstrasse, Kaiserstrasse/Zürcherstrasse), Kaiseraugst (route cantonale), Möhlin (Hauptstrasse, route cantonale)
- Soleure : Dornach (Bruggweg)

La banque de données sonBASE (Figure 9) de l'Office fédéral de l'environnement donne une première idée de la pollution sonore globale dans la partie suisse de l'agglomération. Pour évaluer le degré de pollution que subissent les bâtiments ou terrains individuels, il faut cependant avoir recours aux données plus exactes fournies par les cadastres de bruit cantonaux.

[19] Ces informations se réfèrent aux actuels cadastres de bruit cantonaux accessibles en ligne sur les portails SIG des administrations cantonales

Figure 9 : Bruit routier (niveau acoustique d'évaluation) dans la partie suisse de l'agglomération



Source: sonBASE – banque de données de la Confédération, Office fédéral de l'environnement, 2009

Pour les parties allemandes et françaises de l'agglomération, une cartographie des niveaux de bruit enregistrés le long des routes principales (plus de 16 200 véhicules par jour) et des lignes des chemins de fer principales (plus de 164 trains par jour) a été mise en place au cours de l'élaboration de la directive n°2002/49/CE sur le bruit ambiant.

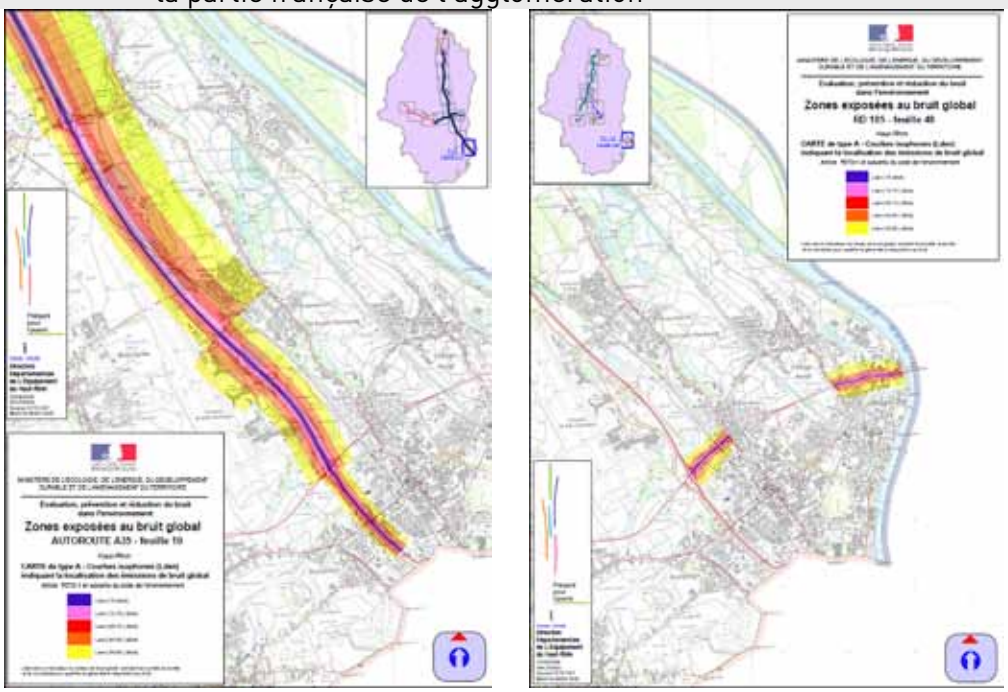
Figure 10 : Pollution sonore (niveau jour-soir-nuit) le long des routes principales dans la partie allemande de l'agglomération

Source : Institut de l'environnement, des mesures et de la protection de la nature du Land de Bade-Wurtemberg) (http://rips-uis.lubw.baden-wuerttemberg.de/rips/ulr/viewer.htm)

Côté allemand, les zones urbanisées subissant un tel bruit routier sont situées à Haltingen, Lörrach, le long de la B317 dans la vallée de la Wiese et de l'A5.

Côté français, l'A35 et certains tronçons de la RD105 entre le pont du Palmrain et la jonction autoroutière à Saint-Louis font partie de ces routes principales. En raison de leur situation géographique, seul un petit nombre de zones urbanisées subissent cette pollution sonore. Parmi elles, la partie ouest de Saint-Louis Neuweg (Welschenschlag) est une vaste zone exposée au bruit émanant de l'A35.

Figure 11 : Pollution sonore (niveau jour-soir-nuit) le long des routes principales dans la partie française de l'agglomération



Source: Direction Départementale de l'Équipement du Haut-Rhin (http://www.haut-rhin.equipement.gouv.fr/environnement/bruit/page_bruit.htm)

Bien que des cartes relatives au reste du réseau routier n'existent pas, il est fort probable que la situation soit comparable à celle en Suisse. Cela signifie une pollution sonore importante à laquelle sont exposés les quartiers situés le long des axes principaux à Saint-Louis, Lörrach, Weil am Rhein et Rheinfelden ainsi qu'au niveau des traversées d'agglomération très chargées.

Bruit dû au trafic ferroviaire

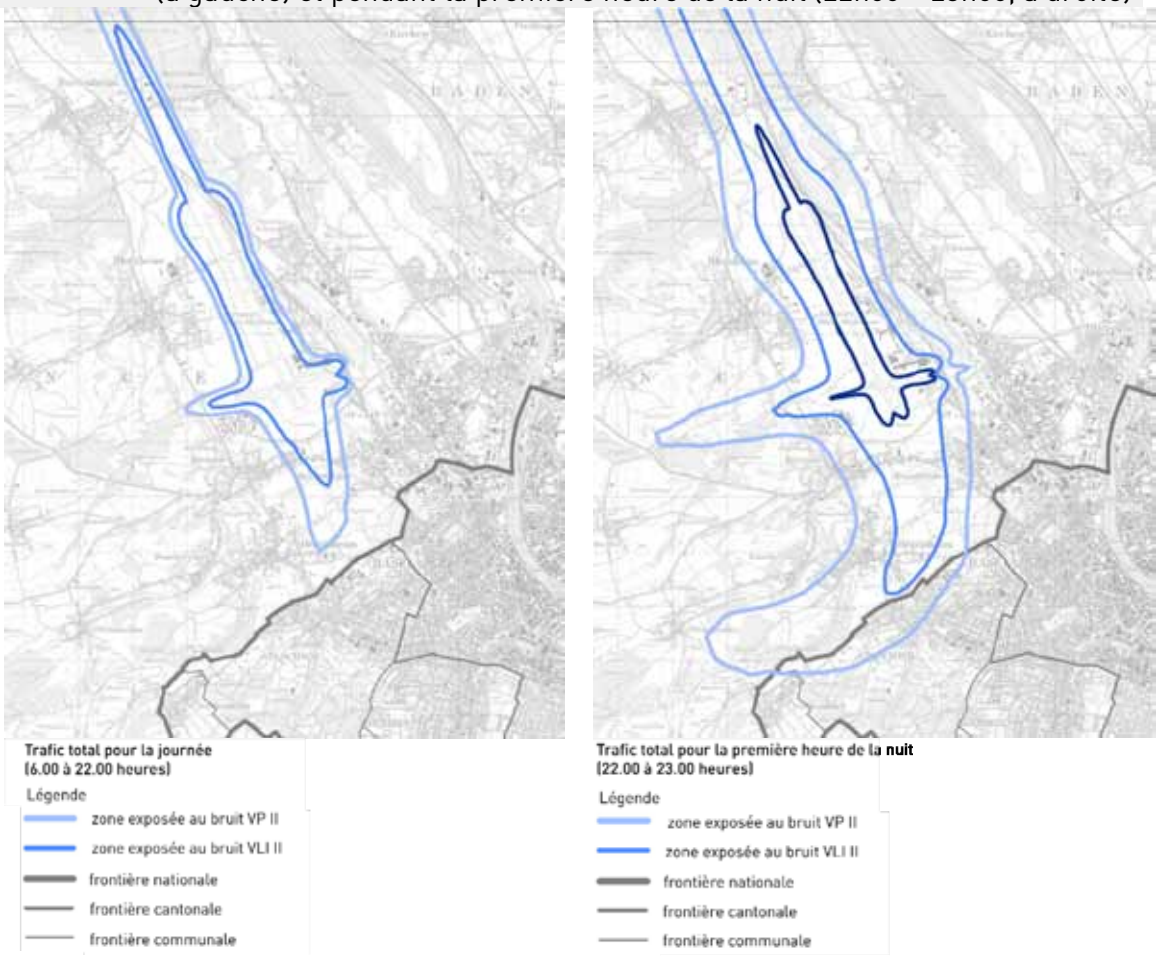
En raison de l'étendue limitée du réseau des chemins de fer, le bruit dû au trafic ferroviaire se concentre dans un espace plus restreint. Malgré tout, le niveau du bruit est considérable dans les vallées du Frick et de l'Ergolz, en particulier pendant la nuit quand circulent les trains de marchandises. Les projets d'infrastructure visant à réduire les nuisances sonores dues au trafic ferroviaire (mise en place de murs antibruit et pose de fenêtres antibruit) sont terminés dans leur majorité. Voilà pourquoi, rares sont les cas, côté Suisse, où les valeurs limites des immissions sont encore dépassées.

Dans la partie allemande de l'agglomération, de nombreuses zones situées le long de la ligne ferroviaire Bâle - Karlsruhe sont exposées à une forte pollution sonore, en particulier les communes de Haltingen, Efringen-Kirchen, Rheinweiler et Bad Bellingen. Pour la partie française, il n'existe pas de carte.

Bruit dû au trafic aérien

L'EuroAirport est la troisième source de bruit importante dans l'agglomération de Bâle. Les atterrissages s'effectuent en règle générale dans le sens nord-sud, les décollages en direction du sud. Lorsque les conditions de vent sont défavorables, il peut y avoir des dérogations à ce régime d'utilisation des pistes, ce qui explique en particulier des variations d'utilisation de la piste 33 pour les atterrissages (vol d'approche par le sud).
Les deux graphiques suivants montrent que les nuisances sonores reflètent le régime d'utilisation des pistes. En journée, le bruit du trafic aérien touche certains quartiers de Bourgfelden et Hésingue. Pendant la nuit, on constate une extension des zones exposées au bruit due à l'application de valeurs de planification et de valeurs limites d'immission plus basses. Parmi les communes concernées, il faut citer en particulier Hegenheim, de plus larges parties de Hésingue et Bourgfelden ainsi que certains quartiers d'Allschwil.

Figure 12 : Zones situées dans les environs de l'EuroAirport exposées au bruit le jour (à gauche) et pendant la première heure de la nuit (22h00 – 23h00, à droite)



Source : Office fédérale de l'aviation civile, cadastre du bruit pour l'aéroport Bâle-Mulhouse, (2009)

Tendances de développement

En Suisse, l'ordonnance sur la protection contre le bruit oblige la Confédération, les cantons et les communes à assainir par des mesures techniques antibruit les routes nationales d'ici à 2015 et les autres routes d'ici à 2018. Dans le canton de Bâle-Campagne, ces mesures d'assainissement phonique concernent en particulier la H2, la H18 et les routes cantonales très chargées. Dans le canton de Bâle-Ville, un plan pluriannuel d'assainissement des routes urbaines a été établi.

Dans le domaine du rail, un objectif important consiste à utiliser du matériel roulant amélioré. Souvent, le matériel roulant employé (sabot de frein en fonte), en particulier dans le trafic transfrontalier, est encore très bruyant. Dans les années à venir, un nouveau régime du prix des sillons permettra sans doute d'améliorer la situation.

4.1.3.2 Polluants atmosphériques

Malgré des améliorations intervenues pendant les 20 dernières années, le niveau de **pollution atmosphérique** dans l'agglomération de Bâle reste insatisfaisant. Le tableau suivant est un résumé du plan de lutte contre la pollution de l'air 2010 de l'Office de l'hygiène atmosphérique des deux Bâles. Les données sont également valables pour les zones transfrontalières de l'agglomération situées dans les cantons d'Argovie et de Soleure ainsi qu'en Allemagne et en France.

Il faut dire que les valeurs limites fixées dans l'ordonnance sur la protection contre le bruit pour les émissions de dioxyde de soufre (SO_2) et le monoxyde de carbone (CO) sont respectées depuis quelques années dans toute l'agglomération. Ces polluants ne seront donc pas traités dans les paragraphes suivants.

En appliquant les critères d'évaluation de l'ordonnance sur la protection contre le bruit, la situation en matière de qualité de l'air dans la ville et l'agglomération de Bâle se présente comme suit :

Tableau 2 : Pollution atmosphérique dans l'agglomération de Bâle

type d'endroit	ozone		particules (pm10)		dioxyde d'azote	
	exposition continue	exposition de courte durée	exposition continue	exposition de courte durée	exposition continue	exposition de courte durée
zones à fort trafic						
quartiers résidentiels dans la ville de Bâle						
communes situées dans l'agglomération						
zones rurales						

Source: Office de l'hygiène atmosphérique des deux Bâles
vert = seuils respectés ; jaune = à la limite des seuils ; rouge = seuils dépassés

Dans les zones à fort trafic, l'air est extrêmement pollué tant par des pm10 que par du NO_2. Cela vaut et pour l'exposition continue et pour l'exposition de courte durée. Dans les quartiers résidentiels de la ville de Bâle et les communes de l'agglomération situés loin des axes principaux, l'exposition continue aux pm10 et au NO_2 reste dans les normes.

Par contre, la pollution de courte durée due aux pm10 est excessive sur tout le territoire : dans la ville, les communes de l'agglomération et aussi en zone rurale. Ces zones ne sont pourtant plus exposées à des pics de concentrations de NO_2. Dans toute l'agglomération, il y a des pics de pollution à l'ozone en été.

Ozone

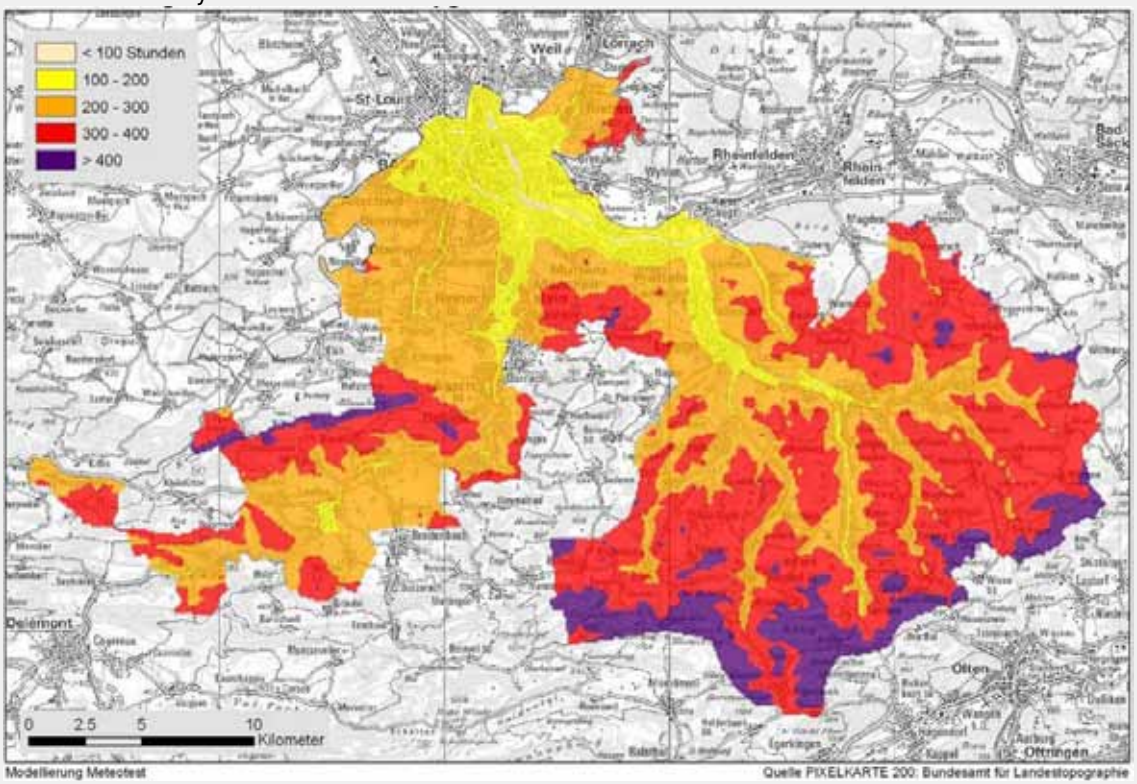
L'évaluation de la pollution à l'ozone repose sur une valeur horaire maximale (120 µg/m³) qui ne doit pas être dépassée plus d'une fois par an. Pendant la période estivale, il y a souvent des pics dépassant cette valeur horaire maximale, et ceci dans l'agglomération entière. L'ozone se forme à partir d'oxydes d'azote et de composés organiques volatils (COV) sous l'effet du rayonnement solaire. Pour cette raison, les fortes pollutions à l'ozone surviennent surtout en été pendant les périodes prolongées de beau temps. Puisque la formation de l'ozone a lieu sous l'effet du rayon-

nement solaire pendant que les polluants sont transportés par le vent et que l'ozone se décompose plus facilement en zone urbaine pendant la nuit (une pollution plus forte au NO favorise la décomposition), ce sont avant tout les zones situées en périphérie qui subissent une forte pollution à l'ozone. Dans l'agglomération de Bâle, ce sont les versants nord du massif du Jura au sud de la vallée de l'Ergolz, les collines du Blauen et les espaces paysagers au nord de la vallée de la Wiese. Sur les hauteurs du Jura, on enregistre plus de 500 dépassements du seuil d'ozone par an tandis que, dans l'agglomération bâloise, les pics se produisent entre 100 et 300 fois par an. Seul à proximité des routes à forte circulation, on enregistre moins de 100 dépassements par an. À ces endroits, le processus de décomposition de l'ozone l'emporte. Les zones habitées sont majoritairement situées dans les zones qui subissent entre 100 et 300 pics.

Les valeurs horaires maximales sont aujourd'hui comprises entre 150 et 200 µg/m^3. Il y a de fortes variations de la pollution à l'ozone d'une année à l'autre. Quand il fait chaud en été, beaucoup d'ozone est produit (canicule de 2003), tandis que, quand l'été est frais et pluvieux, la pollution à l'ozone est moins importante (été de 2008). Depuis les premières mesures, la pollution à l'ozone a diminué considérablement surtout en zone rurale de montagne.

Dans le cadre du projet INTERREG-III « Atmo-rhenA » lancé par la Conférence franco-germano-suisse du Rhin supérieur, des études ont été réalisées sur l'efficacité des mesures à court et à long terme visant à réduire la pollution à l'ozone dans les trois pays. Ces études ont démontré qu'il faut prendre des mesures permettant de réduire massivement tant les émissions d'oxyde d'azote que celles de COV pour être en mesure d'influencer les valeurs d'ozone de manière tangible. Les modélisations ont par ailleurs montré que la pollution à l'ozone dans la région du Rhin supérieur n'est pas seulement due à sa situation topographique particulière mais également aux masses d'air qui arrivent du nord-est ou du sud-ouest et qui amènent une part non négligeable de l'ozone et des précurseurs d'ozone.

Figure 13 : Nombre d'heures pendant lesquelles il y a eu des pics d'ozone, moyenne 2005-2009



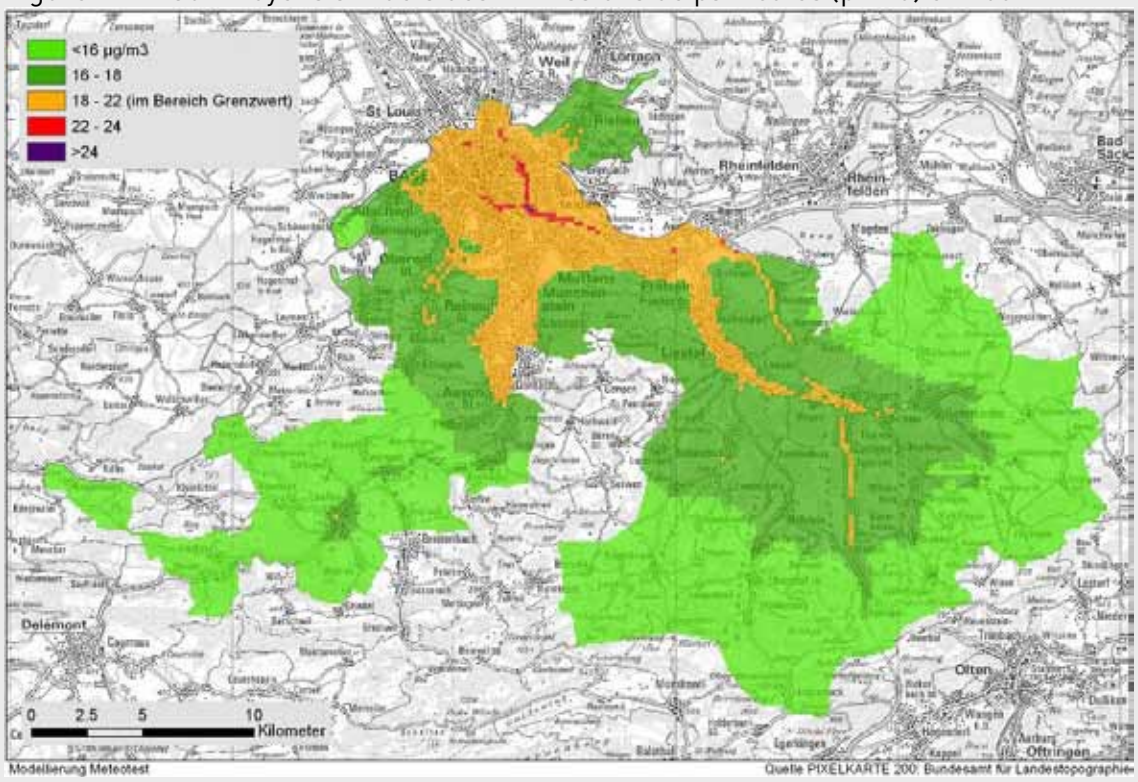
Source : Office chargé de la protection de la qualité de l'air des deux Bâles

Particules

Depuis les premières mesures effectuées en 1997, les concentrations de particules sont en voie de diminution. Malgré tout, le seuil annuel de 20 µg/m³ pour les particules, fixé par l'ordonnance sur la protection de l'air, est dépassé de plus de 25 % aux endroits très exposés au trafic. Dans la ville et l'agglomération de Bâle (y compris la vallée du Frick et certaines zones du Rhin supérieur), la pollution aux particules atteint la valeur limite annuelle, en zone rurale, elle reste en dessous du seuil.

Le problème des pm10 est plus grave quand on s'intéresse au respect de la valeur limite journalier de 50 µg/m³. Partout, celle-ci est souvent dépassée. Pendant les années 2010 et 2011, c'était le cas pendant 5 à 20 jours par an. Le taux de dépassement du seuil journalier est allé jusqu'à 50 %. Ces pics surviennent surtout en hiver pendant les épisodes d'inversion prolongés caractérisés par un faible brassage de l'air.

Figure 14: Taux moyens annuels des immissions de particules (pm10) en 2009



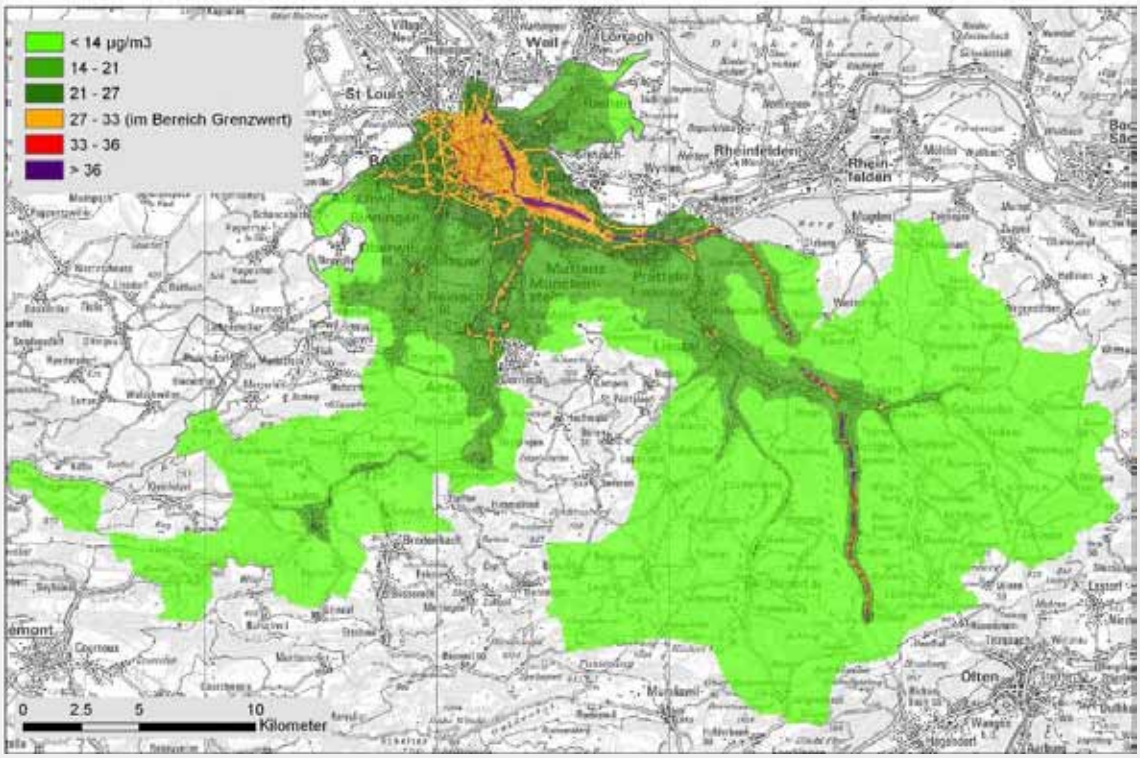
Source : Office chargé de la protection de la qualité de l'air des deux Bâles

Dioxyde d'azote

Les concentrations de dioxyde d'azote ont continuellement baissé depuis les années 80. Seul le long des routes à fort trafic, le seuil de 30 µg/m³ pour la valeur moyenne annuelle fixé dans l'ordonnance sur la protection de l'air pour le dioxyde d'azote (NO_2) n'est pas respecté. Les dépassements y sont pourtant massifs allant jusqu'à 200 % du seuil fixé. Avec des concentrations atteignant presque 100 µg/m³, ces mêmes tronçons de routes sont exposés aussi à des dépassements du seuil de 80 µg/m³ fixé dans l'ordonnance sur la protection de l'air pour la valeur moyenne journalière. Dans les années 2010 et 2011, ce fut le cas presque 40 jours par an.

Loin des routes fortement fréquentées, la pollution au dioxyde d'azote dans la ville de Bâle reste dans les limites annuelles ; dans l'agglomération de Bâle et le canton de Bâle-Campagne, les concentrations se situent en partie largement en dessous du seuil annuel.

Figure 15 : Taux moyens annuels des immissions de dioxyde d'azote en 2009



Source : Office chargé de la protection de la qualité de l'air des deux Bâles

Tendances de développement

Dans les années à venir, les émissions de dioxyde d'azote et de particules continueront à baisser en raison des mesures techniques qui seront prises (normes plus strictes pour les gaz d'échappement). La nette diminution de la pollution observée surtout pendant les années 90 ne se poursuivra pourtant pas au même rythme. Les pronostics prévoient que les objectifs de réduction des émissions à l'horizon 2015 ne seront pas atteints.

Toute réduction supplémentaire de la pollution atmosphérique requiert des mesures permettant de baisser le volume du trafic motorisé sur les axes routiers principaux.

4.2 Urbanisation

4.2.1 Articulation spatiale

Les structures d'urbanisation de l'agglomération de Bâle sont le résultat d'un processus historique et restent fortement imprégnées par les particularités de l'espace naturel dans lequel elle est implantée. Les zones urbanisées majeures suivent les axes des vallées et se densifient progressivement en s'approchant du cœur de l'agglomération. Pendant les dernières décennies, la ville de Bâle et sa banlieue, de par leur morphologie urbanistique, ont progressivement formé une unité. Les structures d'habitat de type villageois qu'on peut observer entre les vallées dans les zones situées en périphérie de l'agglomération ont par contre préservé encore la trame régulière des cités celtes (Diener et al. 2005).

L'articulation spatiale appliquée dans le cadre du projet d'agglomération (carte n° 1.2) suit, d'une part, des critères spatiaux fonctionnels, d'autre part, les corridors topographiques qui marquent le paysage. L'articulation topographique est implicitement contenue dans l'articulation fonctionnelle de l'espace. Cette dernière a été définie dans le cadre de la genèse de la vision d'avenir (cf.

chapitre 5). On la retrouve en particulier dans les stratégies sectorielles et lors de la priorisation et l'évaluation des mesures envisagées.

Tableau n° 3 : Explication de l'articulation spatiale appliquée dans le cadre du projet d'agglomération

articulation	Description
articulation fonctionnelle de l'espace	
cœur de l'agglomération	Le cœur de l'agglomération comprend la ville de Bâle et de larges parties de Birsfelden. Pour cette raison, dans les analyses quantitatives, Birsfelden est considérée comme faisant partie du cœur de l'agglomération.
corridors intérieurs	Les zones urbanisées situées dans l'*isochrone de 15 minutes* des *transports* publics sont considérées comme faisant partie des corridors intérieurs.
corridors extérieurs	Les corridors extérieurs sont constitués par les axes d'urbanisation principaux situés à l'extérieur des corridors intérieurs mais à l'intérieur du périmètre de l'agglomération.
centres régionaux	Les centres régionaux sont les communes situées dans les corridors extérieurs qui ont une fonction centrale au niveau local voire régional.
autres zones urbanisées	Les autres zones urbanisées sont les communes situées à l'écart des axes d'urbanisation principaux..
articulation topographique du paysage (corridors)	
Birstal/Laufental	On appelle Birstal (ou encore Birseck) les communes suburbaines situées le long de la Birs, et Laufental le cours supérieur de la Birs de Duggingen vers Laufen.
Ergolztal	Communes situées le long de l'Ergolz de Pratteln à Gelterkinden
Leimental	Communes situées le long du Birsigs de Binningen / Bottmingen à Rodersdorf
Fricktal	Rive sud du Rhin entre Augst et Stein / Bad Säckingen
Hochrhein (D)	Rive nord du Rhin entre Grenzach-Wyhlen et Schwörstadt
Wiesental (D)	Communes situées le long de la Wiese de Weil am Rhein / Lörrach à Zell
Oberrhein (D)	Le côté allemand du Rhin au nord de Bâle, y compris le Kandertal
Haut-Rhin et Sundgau (F)	Le côté français du Rhin au nord de Bâle et la région rurale située à l'ouest du fossé rhénan entre Bâle, Mulhouse et Belfort (pas de corridor proprement dit)

Source : Bureau du projet d'agglomération

L'articulation topographique du paysage suivant les corridors couvre bien les zones densément peuplées dans le périmètre de l'agglomération. Les communes allemandes et suisses situées à l'extérieur de ce périmètre sont majoritairement des petits villages situés dans le massif du Jura et de la Forêt Noire ou bien dans les vallées latérales des grands corridors. Pour être complet, il convient de mentionner ici le Kandertal qui constitue un axe d'urbanisation à part, bien que secondaire. Dans le cadre des analyses quantitatives du projet d'agglomération, le Kandertal fait partie de la région du Rhin supérieur.

Du côté français, les communes se trouvant à l'ouest d'un axe Saint-Louis – Sierentz ne peuvent être rattachées à aucun corridor. Ces communes font partie de la région rurale du Sundgau, située dans un triangle Bâle, Belfort, Mulhouse.

4.2.2 Habitants et emplois

Habitants (cartes n° 2.2 et 2.3)

Actuellement (situation 2010), environ 770 000 personnes vivent dans l'agglomération de Bâle. Quelque deux tiers de la population vivent dans la partie centrale de l'agglomération (cœur et corridors intérieurs). Si l'on rajoute les personnes habitant les centres régionaux, plus des trois quarts de la population résident dans la partie densément peuplée de l'agglomération. 23 % de la

population habitent les corridors extérieurs et les autres zones urbanisées, sa répartition sur les différents corridors étant relativement homogène.

Tableau n° 4: Développement et prévisions démographiques

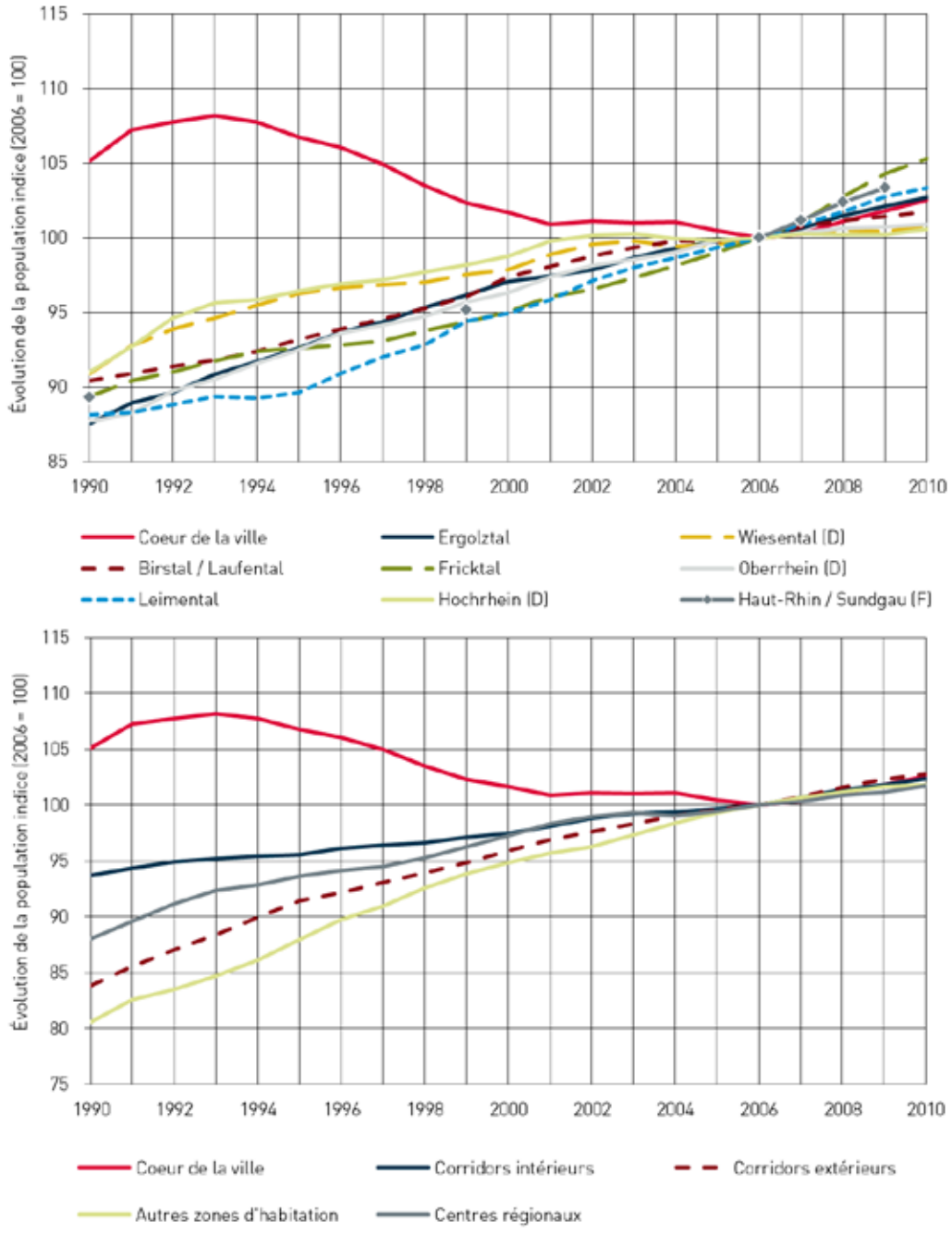
secteur	population 1990*	population 2010*	population 2030*	répartition 2010	croissance 1990-2010	croissance tendance 2010-2030
articulation fonctionnelle de l'espace						
cœur de l'agglomération	182'000	179'000	184'000	23%	-0.1% p.a.	0.1% p.a.
corridors intérieurs	297'000	325'000	340'000	42%	0.5% p.a.	0.2% p.a.
corridors extérieurs	64'000	80'000	87'000	10%	1.2% p.a.	0.5% p.a.
centres régionaux	77'000	90'000	98'000	12%	0.8% p.a.	0.5% p.a.
autres zones urbanisées	75'000	97'000	106'000	13%	1.5% p.a.	0.4% p.a.
Corridors						
Kernstadt	182'000	179'000	184'000	23%	-0.1% p.a.	0.1% p.a.
Birstal / Laufental	72'000	82'000	87'000	11%	0.7% p.a.	0.3% p.a.
Ergolztal	60'000	73'000	79'000	9%	1.1% p.a.	0.4% p.a.
Leimental	49'000	58'000	61'000	7%	0.9% p.a.	0.2% p.a.
Fricktal	62'000	74'000	84'000	10%	0.9% p.a.	0.7% p.a.
Hochrhein (D)	42'000	46'000	49'000	6%	0.5% p.a.	0.2% p.a.
Wiesental (D)	96'000	106'000	110'000	14%	0.5% p.a.	0.2% p.a.
Oberrhein (D)	56'000	65'000	68'000	8%	0.8% p.a.	0.2% p.a.
Haut-Rhin et Sundgau (F)	76'000	89'000	95'000	12%	0.8% p.a.	0.3% p.a.
agglomération	**696'000**	**770'000**	**815'000**	**100%**	**0.5% p.a.**	**0.3% p.a.**

Sources : Metron 2012a, données démographiques de l'Office fédéral de la statistique (CH), de l'Institut national de la statistique et des études économiques (F) et l'Office de la statistique du Land de Bade-Wurtemberg (D)
* valeurs arrondies : les sommes peuvent ne pas correspondre aux chiffres indiqués

Pendant les deux dernières décennies, le développement démographique a connu des dynamiques très différentes d'un secteur à l'autre. Dans la ville de Bâle, le nombre d'habitants est passé de 178 000 en 1990 à moins de 167 000 en 2000 pour remonter de nouveau à 170 000 aujourd'hui.

Dans la plupart des corridors radiaux, la croissance démographique a connu une évolution constante. Tandis que la population vivant dans les parties allemandes (Oberrhein, Hochrhein, Wiesental) a augmenté surtout pendant les années 90, depuis le début des années 2000, on constate plutôt une stagnation. Sur cette toile de fond, le développement dans la partie suisse du Hochrhein dans le Fricktal est d'autant plus étonnant. Dans ce secteur, la population a connu un taux de croissance de 5 % pour les seules années entre 2006 et 2010. Le développement démographique des dernières années dans le Leimental a connu le même dynamisme. Les taux de croissance enregistrés du côté français, dans le Birstal et dans l'Ergolztal se situent depuis une vingtaine d'année au milieu de la fourchette et sont très constants.

Figure 16 : Développement démographique indexé 1990 - 2010 (2006 = 100) suivant les corridors (en haut) et suivant les espaces fonctionnels (en bas)[20]



Sources : données démographiques de l'Office fédéral de la statistique (CH), de l'Institut national de la statistique et des études économiques (F) et de l'Office de la statistique du Land de Bade-Wurtemberg (D) ; graphique établi par nos propres moyens

L'analyse du développement démographique dans les espaces fonctionnels est particulièrement révélatrice. Les courbes de croissance témoignent d'une périurbanisation et d'une suburbanisation intervenues pendant les vingt dernières années. La croissance relative a, de loin, été la plus

[20] Pour la partie française de l'agglomération, seuls les chiffres de la population communale des années 1990, 1999 et 2006-2009 étaient disponibles. Les communes françaises ne figurent donc pas dans la représentation graphique du développement démographique dans les espaces fonctionnels. Un test de plausibilité sur la base des années où l'information était complète a montré que cela ne modifie pas la tendance générale.

forte dans les communes situées à l'écart des grands axes d'urbanisation (périurbanisation). De plus, il y a eu un transfert de population de la ville au cœur de l'agglomération vers les communes de banlieue situées dans les corridors intérieurs (suburbanisation). Au cours des six dernières années, ces deux tendances se sont pourtant affaiblies. La ville de Bâle gagne de nouveaux des habitants et les taux de croissance atteignent des niveaux comparables dans les différentes parties de l'agglomération.

Tendances de développement

Les hypothèses concernant l'évolution démographique reposent sur les prévisions démographiques de l'Office fédérale de la statistique (OFS), de l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE) ainsi que le l'Office fédéral de la construction (pour les détails cf. Metron 2012a, Metron 2012b). Les données fusionnées dans le **pronostic « tendance »** permettent de dégager trois conclusions centrales (cf. tableau n° 4) :

- Pour l'agglomération entière, on s'attend à une atténuation de la croissance démographique. D'ici à 2030, le taux se situera en moyenne autour de 0,3 % par an. À cet horizon, la population augmentera de 45 000 pour atteindre 815 000 habitants.
- Le rétrécissement de la ville est durablement stoppé. On s'attend à ce que le faible taux de croissance observé pendant les dernières années se maintiendra à l'avenir.
- Selon le pronostic « tendance », les processus de suburbanisation et de périurbanisation se poursuivront. On s'attend à ce que la plus forte croissance relative sera enregistrée dans les parties extérieures de l'agglomération.
- Les pronostics relatifs aux sous-régions ne révèlent que de faibles différences. Il n'y a que le Fricktal qui fait exception. Le canton d'Argovie s'attend pour ce dernier à un taux de croissance de plus de 0,7 % par an.

La tendance à la suburbanisation et à la périurbanisation est en contradiction avec les objectifs affichés par la vision d'avenir. Pour cette raison, le projet d'agglomération formule un pronostic « cible » qui vise à une plus forte croissance au cœur de l'agglomération et dans les corridors intérieurs au détriment des corridors extérieurs et des autres zones urbanisées (cf. chapitre 5.2).

Emplois (cartes n° 2.4 et 2.5)

Les données statistiques officielles fournies par les trois pays de l'agglomération de Bâle permettent de dresser un tableau complet, du moins pour l'année 2008. Les chiffres montrent une concentration nette sur la ville au cœur de l'agglomération et les communes de banlieue situées dans les corridors intérieurs ainsi que sur les communes majeures dans les corridors extérieurs.

Les données fournies ne suffisent cependant pas pour établir une documentation quantitative de l'évolution la plus récente. D'abord, parce qu'elles ne couvrent pas les deux dernières années pendant lesquelles, suite à la crise hypothécaire et bancaire en 2008 et en raison de la crise de la dette souveraine qui couve actuellement, le climat économique s'est considérablement refroidi dans la zone euro. Ensuite, parce que, pour la période avant 2008, il manque des données annuelles comparables[21].

Il est néanmoins possible de tirer certaines conclusions en analysant l'évolution enregistrée dans les communes suisses et allemandes entre 2005 et 2008. Du côté suisse, notamment dans le Bristal / Laufental (+8,7%), le développement était un peu plus dynamique que du côté allemand (+2,2% pour le Hochrhein, +4,0% pour le Wiesental). Dans les autres corridors suisses, le taux de

[21] France : nombre d'emploi pour les années 1999 et 2008, Suisse : nombre d'emploi pour les années 2001, 2005 et 2008, Allemagne : données complètes pour tous les ans

croissance a dépassé légèrement les 5%. Dans de nombreux cas, on a pu observer par ailleurs un transfert d'emplois à partir des communes rurales périphériques vers les corridors ou les centres régionaux.

Tendances de développement

Il est impossible de prédire avec certitude l'évolution future du nombre exact d'emplois dans l'agglomération de Bâle. Celui-ci dépend de la conjoncture et des conditions économiques générales futures. Une tendance prévisible est cependant l'augmentation du nombre d'emplois au niveau des pôles stratégiques de développement (cf. chapitre 4.2.3), où il existe une offre de surfaces pouvant accueillir de nouvelles structures commerciales et industrielles. Il est notamment fort probable que de nouveaux emplois soient créés dans les pôles stratégiques situés dans le nord de Bâle (Kleinhüningen, Erlenmatt), à Saint-Louis et dans la zone Salina Raurica. Par ailleurs, il y aura sans doute toujours une tendance à la migration des emplois à partir des communes (rurales) périphériques vers les corridors.

Tableau 5 : Emplois 2008

zone	emplois 2008	Répartition
articulation fonctionnelle de l'espace		
cœur de l'agglomération	159'000	41%
corridors intérieurs	150'000	39%
corridors extérieurs	22'000	6%
centres régionaux	36'000	9%
autres zones urbanisées	21'000	5%
Corridors		
coeur de l'agglomération	159'000	41%
Birstal / Laufental	36'000	9%
Ergolztal	39'000	10%
Leimental	15'000	4%
Fricktal	42'000	11%
Hochrhein (D)	14'000	4%
Wiesental (D)	34'000	9%
Oberrhein (D)	17'000	4%
Haut-Rhin et Sundgau (F)	31'000	8%
agglomération	**388'000**	**100%**

Sources : données fournies par l'Office fédérale de la statistique (CH), l'Institut national de la statistique et des études économiques (F) ainsi que l'Office de la statistique du Land de Bade-Wurtemberg (D)

4.2.3 Pôles stratégiques de développement

Dans les documents de planification des collectivités territoriales participant au projet d'agglomération, le terme de « pôle stratégique de développement » est défini de manière divergente ou ne s'utilise même pas. Pour cette raison, il est difficile d'établir une cartographie exhaustive (cf. la carte n° 2.6) qui nécessite par ailleurs des explications supplémentaires. Pour la même raison, on a procédé, dans le cadre de la stratégie sectorielle « urbanisation », à un regroupement de ces pôles en zone de développement prioritaire (cf. chapitre 7.2).

Bâle-Ville

Rares sont les terrains non bâtis dans ce petit canton urbain. Dans le but de promouvoir l'attractivité de Bâle comme site économique et espace d'habitat et de favoriser un développement spatial correspondant, le plan directeur cantonal définit deux catégories de pôles stratégiques :

- pôles stratégiques en matière d'urbanisation et de développement urbain (entre autres : pôles stratégiques « habitat » et « zone mixte »)
- pôles stratégiques économiques

Le plan directeur accorde sa priorité à la densification et à la transformation, à un service des transports publics haut de gamme et à une bonne intégration dans le tissu urbain.

Tableau n° 6 : Pôles stratégiques de développement du canton de Bâle-Ville

pôles stratégiques économiques	pôles stratégiques « zone mixte »	pôles stratégiques « habitat »
Campus Novartis	Dreispitz	délimitation nord-ouest
Hoffmann-La Roche	site du Bernoulli-Weg	délimitation est
Foire Schweiz	zones des quais de Klybeck et du Rhin	centre hospitalier Felix Platter
Rosental-Areal	Stettenfeld Riehen	
sites chimiques de Klybeck	Niederholz Riehen	
Dreispitz	*zone du quai ouest (option)*	
quartiers exérieurs de St. Jean		
Wolf		

Source : plan directeur du canton de Bâle-Ville

Bâle-Campagne

Dans l'intérêt de la compétitivité du canton et d'une urbanisation bien structurée, le plan directeur du canton de Bâle-Campagne définit des zones d'activités d'importance cantonale. Ces zones sont réservées à des utilisations industrielles et commerciales ainsi qu'à la prestation de services, sachant que la réaffectation des terrains en friche permet aussi un usage mixte. Ces terrains se situent tous à proximité du réseau des routes à grand débit. Pour qu'une affectation mixte à dominante logement de ces zones soit possible leur desserte par TP doit avoir une certaine qualité. Les 29 zones suivantes sont situées à l'intérieur du périmètre du projet d'agglomération :

Tableau n° 7 : Pôles stratégiques de développement du canton de Bâle-Campagne, entre parenthèses la désignation de la zone ou le nombre de zones par commune

zones d'activités d'importance cantonale		
Aesch (Aesch Nord)	Füllinsdorf (2)	Muttenz (5)
Allschwil (Bachgraben)	Itingen (Gstadmatt)	Pratteln (5)
Arlesheim (Im Tal)	Laufen (Keramik)	Reinach (2)
Bubendorf (Talhaus)	Lausen (2)	Sissach (Brühl)
Birsfelden (port)	Liestal (2)	
Frenkendorf (Hülften)	Münchenstein (2)	

Source : plan directeur du canton de Bâle-Campagne)

Argovie

Le canton d'Argovie, avec son approche positive en faveur de sites créateurs d'emplois, va plus loin que ses voisins. La délimitation de zones appelées pôles de développement économique (constitués en règle générale de plusieurs sous-sites) est soumise à une spécification du type d'usage autorisé. Cette approche vise à mieux prendre en compte la situation géographique des

sites et à harmoniser plus efficacement l'affectation des zones et leur desserte par les transports. Dans la mesure où le plan d'occupation des sols de la commune d'accueil le permet, une utilisation à des fins d'habitation est possible dans les pôles stratégiques de développement (PSD).
Les PSD situés dans le périmètre du projet d'agglomération comportent tous des terrains destinés à des activités de production et de transformation. Le site de Rheinfelden-Ost / Möhlin offre par ailleurs la possibilité d'accueillir des activités à dominante de main d'œuvre et des activités qui engendrent un fort trafic de marchandises et ont un grand besoin en surfaces.

Tableau n° 8 : Pôles stratégiques de développement du canton d'Argovie, entre parenthèses les sous-sites

pôles de développement économique
Kaiseraugst / Rheinfelden (Rinau/Gstalte/Pfaffenacher/Hirsrüti, Weiherfeld West)
Rheinfelden-Ost / Möhlin (industrie Möhlin, saline / Chleigrüt, gare de Möhlin)
Sisslerfeld (Eiken-Rüti, Nase/Sandacher/Sisslerfeld)

Source : plan directeur du canton d'Argovie)

Soleure

Le plan directeur du canton de Soleure définit deux zones d'activités d'importance supra-communale situées à l'intérieur du périmètre du projet d'agglomération. Les seules consignes relatives à la planification de ces zones visent à assurer une bonne desserte par les transports et un usage adapté aux particularités locales.

Tableau n° 9 : Pôles stratégiques de développement du canton de Soleure

zones d'activités d'importance supra-communale
Dornach
Breitenbach / Büsserach

Source : plan directeur du canton de Soleure)

Allemagne

En Allemagne, les plans d'aménagement régional ne connaissent pas le concept des pôles stratégiques de développement comme étant un outil prospectif permettant d'affecter des terrains à des usages intensifs et bien ciblés au niveau régional. Les plans d'aménagement régional répertorient les surfaces affectées à des usages commerciaux et industriels, y compris les extensions envisagées, telles qu'elles ont été définies par les communes dans leurs plans d'occupation des sols et leurs plans d'urbanisation. Les zones plus importantes délimitées par le Regionalverband Hochrhein-Bodensee dans son plan d'aménagement régional 2000, et qui sont situées le long du Rhin à l'ouest de Haltingen, à l'est de Rheinfelden, au sud de Grenzach-Wyhlen et à Lörrach, sont aujourd'hui majoritairement bâties. Seule la vaste zone à l'ouest de Schopfheim présente encore quelques lacunes. Actuellement, ce plan d'aménagement régional est en cours de révision.

Les zones délimitées dans les plans d'aménagement sont complétées par un système de « centres » qui rajoute en quelque sorte une composante stratégique à ces plans. Suivant une hiérarchie établie et en fonction de leur situation géographique, les villes et communes se voient accordées des fonctions prioritaires :

- fonction prioritaire « services » : Lörrach et Weil am Rhein (centre supérieur commun), Schopfheim, Rheinfelden et Bad Säckingen (centres moyens)
- fonctions prioritaires « industries et commerces » dans les couloirs de développement : Lörrach et Weil am Rhein (centre supérieur commun), Schopfheim, Rheinfelden et Bad Säckin-

gen (centres moyens), Grenzach-Wyhlen (centre mineur), Binzen, Efringen-Kirchen, Steinen et Maulburg (petit centre)

› sites industriels et commerciaux situés à l'extérieur des couloirs de développement : Kandern (centre mineur)

France

Du côté français, les sites d'activités économiques s'apparentent en partie aux pôles de développement économiques tels qu'ils sont définis dans les plans directeurs cantonaux en Suisse. La délimitation détaillée de ces sites s'effectue cependant au niveau communal ou intercommunal. Dans ce domaine, l'outil normatif de planification régionale qu'est le schéma directeur a plutôt une fonction de modèle à suivre. Les sites d'activités existantes sont classés en trois catégories :

› sites d'activités motrices : situés à l'est, au sud et à l'ouest de l'EuroAirport, ils ont pour vocation d'accueillir des activités industrielles et tertiaires créatrices d'emplois ainsi que des habitations (Technoport/golf urbain/cité des affaires, Gare Ouest/Quartier du Lys, Technoparc)

› sites d'activités rhénans : situés sur le Rhin à Huningue/Village-Neuf et au sud de Kembs, ils sont dédiés à l'accueil d'activités industrielles / commerciales devant bénéficier des infrastructures fluviales et/ou ayant un grand besoin d'espace

› sites d'activités de grande emprise : situés à Bartenheim, Sierentz et dans l'arrière-pays en soutien aux commerces locaux (Ranspach-le-Bas, Attenschwiller-Wentzwiller, Leymen), ils sont destinés à l'accueil de petits et moyens entreprises qui sont implantées traditionnellement à proximité des zones d'habitation

On ne sait pas encore dans quelle mesure le SCOT[22] des cantons de Huningue et Sierentz, qui est en cours de rédaction, déterminera de nouveaux sites. Sur la carte 2.6 figurent de manière schématique les sites qui constituent aujourd'hui les zones d'activités.

4.2.4 Installations générant un trafic important

Tout comme pour les pôles stratégiques de développement, les acteurs régionaux dans l'agglomération de Bâle utilisent dans leurs plans d'aménagement des définitions divergentes pour désigner des installations générant un trafic important, ou bien, ils n'utilisent même pas ce terme.

Les cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne appliquent une approche de planification positive. Le terme d'installations générant un trafic important désigne des centres commerciaux, des hypermarchés et des centres de loisirs générant plus de 2 000 trajets (B-V) ou 4 000 trajets (B-C) de TIM par jour. Il peut s'agir de bâtiments isolés ou de sites comprenant plusieurs immeubles. Le paramètre décisif est le volume de trafic engendré.

Les cantons d'Argovie et de Soleure renoncent à appliquer une planification positive, mais ils définissent des critères auxquels doivent répondre les sites destinés à accueillir de nouvelles installations générant un trafic voyageurs ou marchandises important. Dans les cantons d'Argovie, toutes les installations générant un trafic important situées en dehors des PSD ou des centres-villes sont obligatoirement soumises à une procédure d'agrément officielle.

En matière d'aménagement du territoire, ni l'Allemagne, ni la France n'utilisent le terme d'« installations générant un trafic important ». Tout comme pour les pôles stratégiques de développement économique, c'est principalement au niveau communal que la décision sur l'implantation de ce type d'implantations est prise.

[22] Dès 2013, le nouveau SCOT remplacera le schéma directeur Huningue-Sierentz datant de 1998.

Le graphique représentant la situation à l'échelle de l'agglomération (cf. la carte n° 2.6) repose donc sur une interprétation qualitative du terme. La liste montre que les hypermarchés ayant un besoin important en surfaces (proposant surtout des biens d'investissement ; marchés de bricolage, d'outillages et de matériaux) se trouvent prioritairement à l'écart du cœur de l'agglomération, sur des sites facilement accessible par la route (p. ex. Pratteln, Lörrach, Binzen). En s'approchant du centre, on trouve plutôt des centres commerciaux et de loisirs proposant des biens de consommation.

Tableau n° 10 : Installations générant un trafic important dans l'agglomération de Bâle

Bâle-Ville	Bâle-Campagne
Dreispitz-Nord (centre commercial)	Pratteln, Grüssenareal (hypermarchés spécialisés) et Henkelareal
St. Jakob (stade avec ses installations périphériques, installations de loisirs)	Muttenz, St. Jakob (stade avec ses installations périphériques, possibilité d'hypermarchés spécialisés)
Erlenmatt (centre commercial / centre de loisirs)	Aesch Nord (ZAC, possibilité d'hypermarchés spécialisés)
Stücki (centre commercial / centre de loisirs)	
gare CFF	
Allemagne	**France**
Lörrach, Ob der Gass (ZAC, hypermarchés spécialisés)	EuroAirport
Lörrach, Blasiring (centre commercial, hypermarchés spécialisés)	Saint-Louis, Géant Casino (centre commercial)
Lörrach-Haagen (hypermarché spécialisé)	Saint-Louis-la-Chaussée, Leclerc (centre commercial)
Weil am Rhein, Laguna (centre de loisirs)	Sierentz, Hyper U (centre commercial)
Weil am Rhein, Rheincenter (centre commercial)	Saint-Louis, Technoport (centre commercial, à l'étude)
Weil am Rhein / Binzen, Dreiländereck (hypermarchés spécialisés)	
Rheinfelden, ZAC Schildgasse (centre commercial, hypermarchés spécialisés)	

Source : Bureau du projet d'agglomération

Tendances de développement

Pendant les dernières années, de nouveaux centres commerciaux et hypermarchés ont été installés en périphérie de la ville de Bâle. L'exemple le plus récent est le Stücki Shopping à Kleinhüningen qui a ouvert ses portes en 2009. Un centre commercial supplémentaire (Erlenmatt Galerie) sur le territoire de Bâle-Ville est actuellement à l'étude et devra ouvrir en 2014. Un projet comparable qui devrait être réalisé sur le territoire de l'Argovie entre Kaiseraugst et Rheinfelden a cependant été mis en échec par les communes.

À Weil am Rhein, des efforts ont été entrepris ces dernières années pour mettre en place un nouveau centre commercial à la périphérie ouest du centre-ville (projet Europaplatz / Westend). Ce projet a été stoppé l'année dernière par référendum. À Lörrach, les démarches administratives ont été entamées pour implanter des commerces avec des surfaces de vente allant jusqu'à 10 000 m², pour réaliser des travaux d'extension de l'immeuble du Landratsamt ainsi que pour créer de nouveaux services et habitations à proximité directe de la gare.

Dans le canton de Bâle-Campagne, la zone du Grüssenareal se remplit progressivement d'hypermarchés spécialisés, tandis que sur le site du Henkelareal, un centre de loisirs a ouvert ses portes (parc aquatique avec tour de plongée, thalasso et hôtel).

Du côté français, à l'est de l'EuroAirport, c'est le projet du Technoport qui est à l'étude depuis un certain temps. L'objectif est de créer un centre commercial avec une surface de vente dépassant les 90 000 m². Il n'existe pourtant pas encore de projet définitif.

4.2.5 Zones à bâtir et zones à bâtir non construites

Afin de vérifier la faisabilité de la vision d'avenir (cf. chapitre 5.2.1), les collectivités territoriales impliquées dans le projet d'agglomération ont spécialement dressé le bilan du potentiel de constructions nouvelles au regard du droit relatif aux constructions. Puisque l'intérêt porte surtout sur les potentiels existant dans les corridors et les zones centrales de l'agglomération et dans un souci d'efficacité (numérisation des plans d'occupation des sols communaux), ce recensement n'a pas tenu compte des petites communes périphérique du Sundgau, situées à l'ouest de la plaine rhénane et dans la partie supérieure de l'Ergolztal (détails du périmètre : cf. Metron 2012b). Dans les communes où les données ont été relevées, les zones à bâtir correspondent à 9 491 ha, dont 14 % (1 372 ha) ne sont pas construits.

La cartographie (carte n° 2.7) montre que les plus grandes réserves de zones à bâtir non construites destinées à l'habitation existent du côté allemand, dans les environs de Lörrach et Rheinfelden. En Suisse et en France, les réserves des communes sont en règle générale moins importantes.

4.2.6 Potentiel de densification du bâti

Un paramètre bien plus intéressant que la surface des zones à bâtir est la surface brute de plancher (SBP) qui tient compte de l'usage autorisé par le droit relatif aux constructions (pour les détails cf. Metron 2012a). Ce mode de calcul tient aussi compte du potentiel de terrains sous-exploités. Ces chiffres prouvent que l'agglomération de Bâle dispose de réserves inépuisées s'élevant à 26 millions de mètres quarrés de SBP dont 20 millions de mètres quarrés sont situés en zones construites (potentiel de densification du bâti).

Comme il fallait s'y attendre, le taux d'exploitation baisse proportionnellement à la distance par rapport au centre de l'agglomération et à l'écart des corridors urbanisés. Tandis qu'au cœur de l'agglomération, 23 % des potentiels restent inépuisés, ce chiffre est plus de deux fois plus grand dans les autres zones urbanisées. Malgré cela, la moitié des réserves sont situées au cœur de l'agglomération et dans les corridors intérieurs.

La comparaison des chiffres au niveau régional montre que les potentiels sont relativement bien exploités du côté allemand. Dans l'Ergolztal et du côté français en particulier, le pourcentage des réserves dépasse largement la moyenne de l'agglomération. C'est dans ces zones où les chiffres absolus sont aussi les plus élevés.

Tableau n° 11 : Potentiel de logements exprimé en surface brute de plancher[23]

secteur	SBP bâtie [millions de m²]	SBP potentielle [millions de m²]	réserves de SBP [millions de m²]	réserves de SBP [%]
articulation fonctionnelle de l'espace				
cœur de l'agglomération	7.9	10.3	2.4	23%
corridors intérieurs	13.9	25.1	11.1	44%
corridors extérieurs	4.4	8.7	4.3	49%
centres régionaux	4.2	7.7	3.4	45%
autres zones urbanisées	3.8	8.6	4.8	56%
Corridors				
Kernstadt	8.0	10.3	2.4	23%
Birstal / Laufental*	3.4	6.8	3.4	51%
Ergolztal*	2.7	6.5	3.8	59%
Leimental*	2.9	5.7	2.8	50%
Fricktal	3.6	6.4	2.8	43%
Hochrhein (D)	2.2	3.6	1.4	38%
Wiesental (D)	5.1	7.6	2.5	34%
Oberrhein (D)	3.6	5.7	2.1	37%
Haut-Rhin et Sundgau (F)*	3.0	7.7	4.8	62%
agglomération	**34.3**	**60.4**	**26.0**	**43%**

Source : Metron 2012a
* ne couvre qu'une partie du périmètre du PA

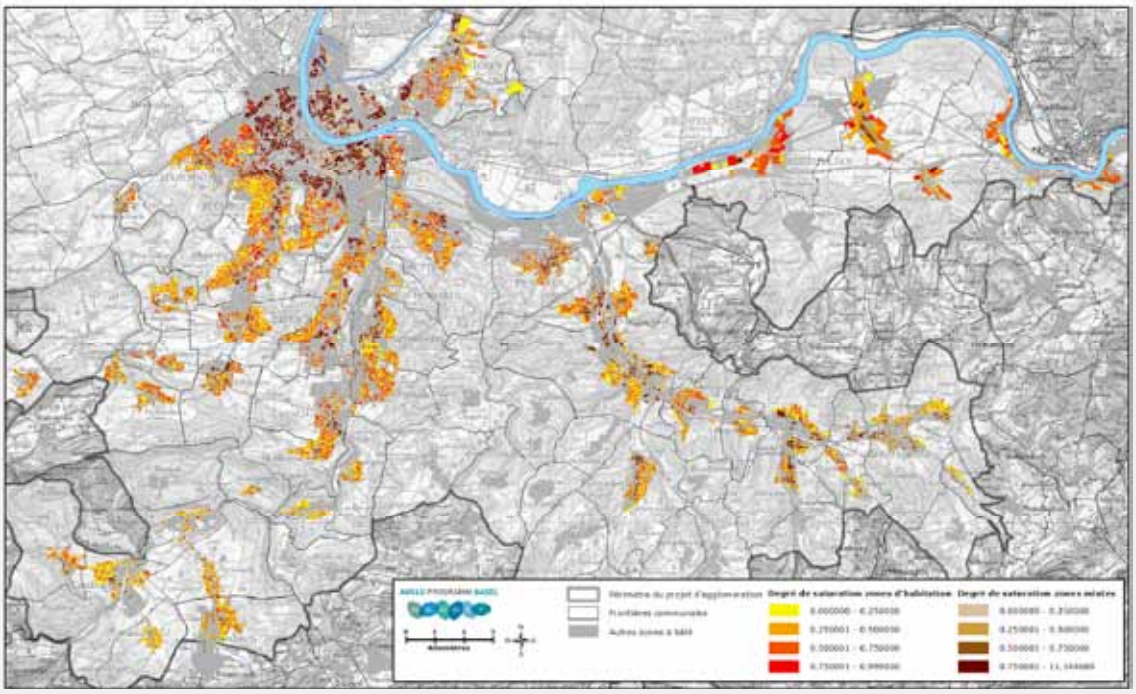
L'analyse SCOT a fourni des informations supplémentaires sur le potentiel de densification du bâti dans les communes françaises (O.T.E. Ingénierie 2010). Dans ce contexte, on a procédé à un recensement des surfaces non construites situées dans l'enveloppe urbaine. Dans de nombreuses communes, la part de ces surfaces se situe entre 15 et 20 %. Dans les communes rurales situées à l'ouest de la plaine rhénane et qui ne sont pas rentrées dans l'analyse de Metron, la surface non construite correspond à environ 160 ha. Il faut noter que ce chiffre ne tient pas compte des réserves que constituent les terrains sous-exploités.

Tendances de développement

Lorsqu'on confronte le besoin futur en logements découlant des prévisions démographiques (cf. chapitre 4.2.2) au potentiel d'habitation recensé, on constate que les zones à bâtir actuels suffisent théoriquement à couvrir ce besoin. Même si le taux de croissance démographique était plus élevé (pronostic « cible », cf. chapitre 4.2), le potentiel serait suffisant. Si le pronostic « tendance » se réalisait, la réserve de SBP au cœur de l'agglomération et dans les corridors intérieurs passerait à 22 % respectivement 27 %, dans le cas de figure « cible » elle descendrait à 20 % respectivement 25 %.

[23] Les potentiels de SBP indiqués correspondent à la somme des SBP construites y compris les surfaces surexploitées (p. ex. bonus accordés, plans d'aménagement, etc.) et des réserves maximales réalisables selon la loi.

Figure 17 : Degré de saturation des zones d'habitation et mixtes (pour la Suisse)



Source : Metron 2012a,développement démographique & capacité de l'habitat, volume 1 : résultats et interprétations. Metron Raumentwicklung AG, Brugg, février 2012 et Metron 2012b, développement démographique & capacité de l'habitat, volume 2 : Fondement, définitions et méthodologie. Metron Raumentwicklung AG, Brugg, février 2012

4.2.7 Qualité de desserte par les transports publics

L'analyse de la qualité de desserte par les transports publics des zones à bâtir montre que, sur le territoire suisse de l'agglomération, la majorité des surfaces destinées à l'urbanisation sont desservies par les transports publics. Uniquement 12 % des zones à bâtir[24] se situent à l'extérieur de la zone de catégorie D. La carte 2.7 montre une variation de cette valeur due à plusieurs zones à forte concentration d'emplois (p. ex. près de Möhlin, Sisslerfeld). En-dessous de la catégorie D, on ne trouve presque pas de zones d'habitations majeures ; en règle générale, il s'agit de petits quartiers périphériques. La seule exception se situe à l'ouest de Frenkendorf où une zone résidentielle entière est située en dehors du rayon de la catégorie D.

Pour le reste, les corridors intérieurs sont majoritairement classés dans la catégorie B ou C, les corridors extérieurs dans les catégories B à D et les autres zones urbanisées (à l'écart des corridors) relèvent de la catégorie D.

4.2.8 Point de situation relatif aux plans directeurs cantonaux et régionaux

Dans l'agglomération de Bâle, développer une approche globale qui intègre l'aménagement du territoire et l'organisation du trafic est un défi particulier. La trinationalité exige que trois systèmes et mentalités divergents se mettent d'accord sur des questions d'aménagement du territoire. Pour cette raison, ce chapitre est consacré aux outils de planification régionale et leur importance dans les trois États représentés dans l'agglomération de Bâle.

Dans les trois États, les plans directeurs cantonaux ou d'aménagement régional ont la même fonction. Dans le respect des lois nationales ou des Länder, ces plans définissent des directives con-

[24] Zones à bâtir en 2007 selon l'ARE

traignantes applicables par les autorités inférieures en matière d'aménagement du territoire. Ils couvrent toujours les aspects suivants (conférence du Rhin supérieur 2008) :

- objectifs et principes en matière d'aménagement territorial et de développement régional
- structure d'urbanisation régionale
- structure régionale des espaces verts / non bâtis
- terrains destinés à des projets infrastructurels et leur tracé (transports, approvisionnement, assainissement)

Les différences les plus importantes entre les systèmes résident dans le caractère plus ou moins contraignant des consignes au niveau local.

Tableau n° 12 : Plans directeurs cantonaux et plans d'aménagement régional dans les trois parties nationales de l'agglomération de Bâle

		Allemagne	France	Suisse
instrument		plan d'aménagement régional	schéma directeur	plan directeur cantonal
structure porteuse / périmètre		Regionalverband Hochrhein-Bodensee	Communauté de Communes des Trois Frontières (intercommunalité)	cantons B-V, B-C, AG, SO
état actuel		révision en cours (mise à jour lancée), le plan en vigueur (Regionalplan 2000) date de l'an 1998	révision en cours, le Schéma Directeur en vigueur date de l'an 1998, sera remplacé par le SCOT dès 2013	B-V : 2009 B-C : 2009, mise à jour en cous AG : 2011 SO : 2000, mise à jour annuelle
définitions importantes	paysage	› définition de ceintures vertes régionales (à large échelle) de coupures vertes (séparant des zones urbanisées) › réserves naturelles	› *sites inaltérables, espace naturel à forte sensibilité paysagère* › *coulée naturelle médiane* : couloir vert suprarégional entre l'Allemagne et la France, au nord de l'EuroAirport	› délimitation des zones boisées et agricoles › zones destinées à la protection / préservation du paysage non bâti (B-C : zones prioritaires nature / paysage, AG : paysages d'importance cantonale, SO : zones cantonales prioritaires nature / paysage) › B-C, AG et SO : définition de coupures d'urbanisation › réserves naturelles
	urbanisation	› priorités du développement urbain › délimitation des surfaces destinées à l'habitat › distinction entre zones d'habitation / zone mixtes et zones commerciales / zones industrielles › pas de consignes concernant les IGT	› délimitation généreuse de l'*aire de développement urbain et économique*	› délimitation des surfaces destinées à l'habitat › distinction entre zones d'habitation / zone mixtes et zones commerciales / zones industrielles › plans positifs relatifs aux PSD › B-V, B-C : plans positifs relatifs aux IGT

Lorsqu'on regarde les informations listées dans le tableau n° 12, on constate que le plan d'aménagement régional en Allemagne attache une grande importance à la sauvegarde d'une structure régionale d'espaces verts et à la délimitation des zones de développement urbain par rapport au paysage. Traditionnellement, les plans directeurs suisses ont aussi cette fonction fondamentale de délimitation des espaces. Ils vont même encore plus loin en imposant des usages

très précis (p. ex. pour les PSD). Par contre, les consignes fixant des limites à l'urbanisation n'ont fait leur entrée dans les plans directeurs qu'à la 3e génération de ceux-ci.

Les schémas directeurs français attachent également une grande importance à la préservation des espaces verts dans la région. Cependant, quand il s'agit de délimiter les espaces de développement urbain et économique, le plan directeur français est plus généreux. Les communes se voient accordés des espaces beaucoup plus grands destinés au développement urbain et économique qu'en Allemagne et en Suisse. Par ailleurs, les communes ont toute latitude pour définir elles-mêmes les usages des espaces à urbaniser.

4.3 Transports

4.3.1 Situation globale

Pour illustrer la situation globale en matière de transports dans l'agglomération de Bâle, on a eu recours aux matrices des lignes utilisées dans le modèle multimodal du trafic bâlois. La situation de référence 2030 a été actualisée en intégrant les prévisions structurelles les plus actuelles (cf. Metron 2012b) et les projets adoptés à ce jour (cf. Rapp Trans 2011). Cette situation représente la tendance de développement en matière de transports sans aménagements infrastructurels et/ou extensions de l'offre notables. Les matrices détaillées origines-destinations sont reproduites en annexe 3. Les références spatiales utilisées correspondent dans une large mesure à l'articulation de l'espace régionale selon la carte n° 1.2.

Selon la situation de référence 2008, tous les jours, 1 million 730 000 de déplacements par moyen motorisé (TP et TIM) commencent ou se terminent dans le périmètre de l'agglomération de Bâle. Presque 80 % des trajets effectués (env. 1 million 350 000) relèvent du trafic intra-agglomération, c'est-à-dire le lieu de départ et la destination se trouvent à l'intérieur du périmètre de l'agglomération. À cela s'ajoute le trafic de transit qui n'est pas couvert par les chiffres et graphiques suivants. D'ici à l'an 2030, on s'attend à une croissance du trafic de 13 %. Les TP afficheront avec 20 % un taux de croissance au-dessus de la moyenne. En volumes absolus pourtant, la croissance du TIM l'emporte toujours. La part du trafic venant de ou allant vers l'extérieur[25] augmentera légèrement de 21,8 % à 22,6 %.

Tableau n° 13 : Macro-indicateurs du développement global des transports 2008 – 2030

macro-indicateur	2008	2030	différence	en %
trafic moyen en jours de semaine [trafic de personnes]	1'729'500	1'948'200	+ 218'700	+ 13%
TIM [trafic de personnes]	1'321'800	1'457'700	+ 135'800	+ 10%
TP [trafic de personnes]	407'700	490'500	+ 82'900	+ 20%
répartition modale	23.6%	25.2%	--	--

Source : Rapp Trans 2012

Conformément aux attentes, ce sont les flux de trafic radiaux qui marquent la circulation, les flux radiaux entre la ville de Bâle et les corridors suisses dépassant largement les flux transfrontaliers. Des flux tangentiels existent surtout sur le territoire allemand de l'agglomération entre Weil am Rhein, Lörrach et Rheinfelden. Du côté suisse, les flux tangentiels entre les secteurs de Birseck, Leimental et de Muttenz / Pratteln sont les plus marqués.

[25] Il s'agit de déplacements dont le lieu de départ et la destination sont situés en dehors du périmètre de l'agglomération.

Les variations régionales de la répartition modale[26] (carte n° 3.6) reflètent l'influence des frontières nationales. En France et en Allemagne, la valeur reste très largement en-dessous de 5 %. Sur le territoire suisse, cette valeur ne descend presque jamais aussi bas. Les communes périphériques (p. ex. sur le Gempenplateau ou dans le massif du Jura entre l'Ergolztal und le Fricktal) affichent dans leur majorité une part des TP située entre 5 et 10 %. La plupart des communes atteignent cependant une valeur au-delà de 10 %, avec une tendance vert le haut plus on s'approche du centre de l'agglomération. Dans les corridors intérieurs et les centres régionaux, la valeur dépasse le seuil des 20 % et, à Bâle, elle est généralement supérieure à 30 %.

Tendances de développement

Les pronostics 2030 (état de référence) partent de l'hypothèse d'une augmentation du trafic au-dessus de la moyenne pour les secteurs nord et est de l'agglomération de Bâle. En ce qui concerne le trafic transfrontalier, on s'attend à une croissance très dynamique à deux chiffres, en particulier pour les liaisons Bâle - EuroAirport (+55%) et Bâle – Saint-Louis et ses environs (+84% !).

En ce qui concerne les secteurs situés à l'est, on table sur des taux au-dessus de la moyenne pour les flux de et vers la région Birsfelden / Muttenz / Pratteln / Augst (augmentation parfois entre 20 et 40%). En effet, il est probable que les parcours de longue distance effectués jusqu'ici à partir de l'Ergolztal et du Fricktal vers la ville de Bâle se déplacent progressivement vers cette région. Cette légère baisse sera pourtant compensée par l'augmentation du trafic entre Bâle et Birsfelden / Muttenz / Pratteln / Augst.

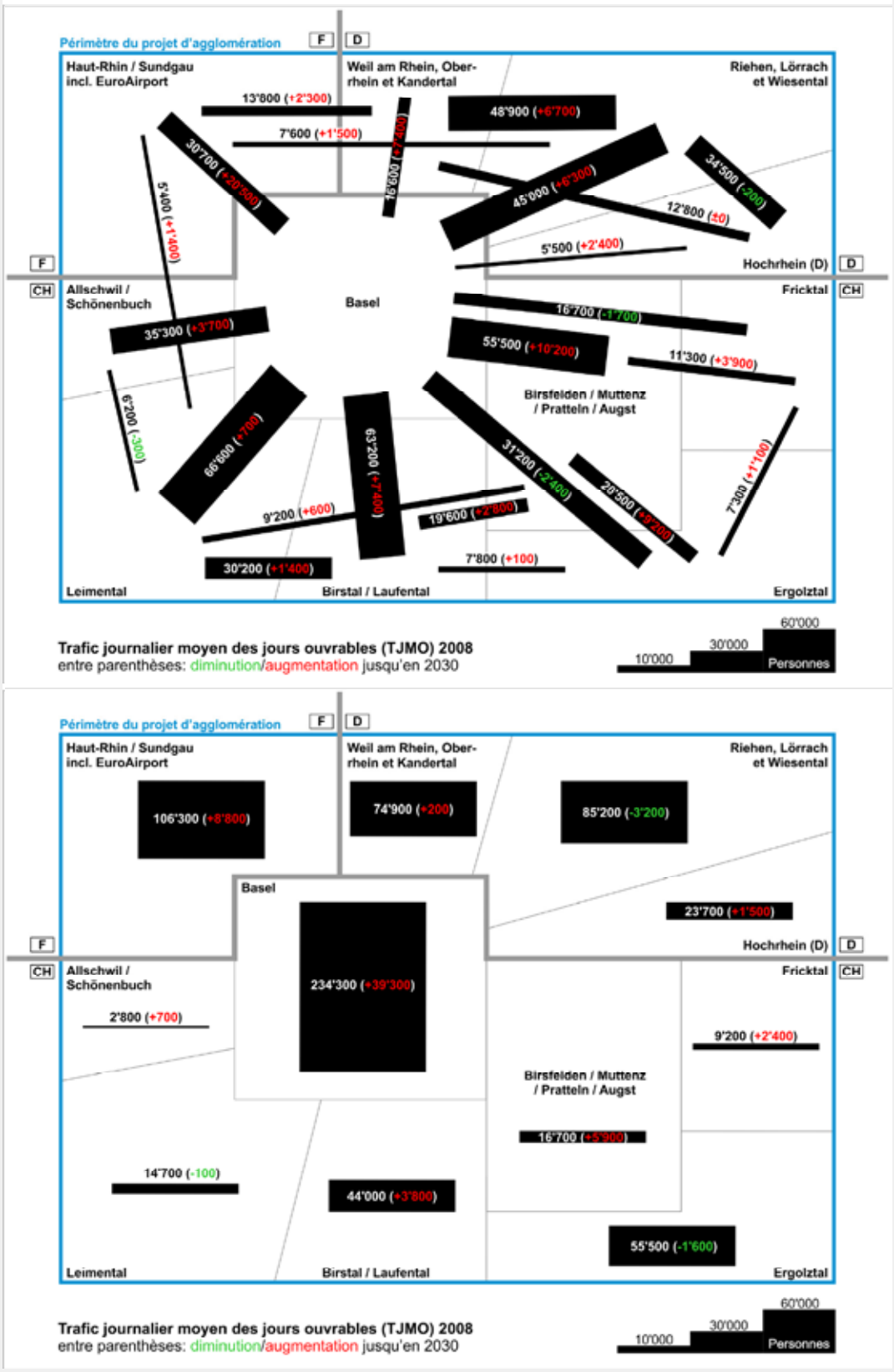
Les flux de trafic radiaux entre Bâle et les deux corridors du Birstal et de Riehen / Lörrach / Wiesental connaîtront une croissance dans la moyenne (+12% respectivement +14%).
La dynamique sera la moins forte dans le Leimental. Pour le trafic dans le sens radial, on prévoit une stagnation, tandis que certaines liaisons tangentielles afficheront une légère augmentation à un chiffre.

Un autre aspect qui mérite d'être signalé est l'augmentation considérable du trafic à l'intérieur de la ville de Bâle (+16,5%). Cette augmentation qui est due à la croissance structurelle urbaine se chevauchera avec l'augmentation du trafic sur les relations radiales.

Les prévisions relatives à la répartition modale (carte n° 3.7) misent sur une augmentation nette dans les parties allemandes et françaises tandis que, du côté suisse, seules les zones proches du centre de l'agglomération (corridors intérieurs) afficheront une légère hausse. Dans les zones périphériques, le chiffre aura plutôt tendance à baisser. Il convient néanmoins de relativiser la validité des prévisions en ce qui concerne les petites communes, car les valeurs sont souvent assez modestes. Cela explique que de légères modifications en chiffres absolus peuvent entraîner de fortes variations en pourcentage.

[26] Dans ce rapport, le terme de répartition modale (Modal Split) désigne, sauf indication contraire, la part des transports publics

Figure 18 : Flux du trafic entre (en haut) et à l'intérieur (en bas) des régions de l'agglomération de Bâle (déplacements dans les deux sens, relations supérieures à 5'000 parcours) trafic moyen en jours de semaine 2008 et évolution d'ici à 2030



Source : Rapp Trans AG 2012; calculs et graphique établis par le bureau du projet d'agglomération

4.3.2 Transports publics: RER

Structure du réseau (carte n° 3.1)

La structure du réseau ferroviaire dans l'agglomération de Bâle reflète parfaitement sa structure d'urbanisation et sa situation frontalière. Les lignes des chemins de fer suivent les corridors urbanisés le long des vallées et constituent des « infrastructures doubles » tout au long des frontières entre l'Allemagne et la France et entre l'Allemagne et la Suisse. À l'exception du Leimental, toutes les vallées sont équipées de lignes ferroviaires qui remontent vers le cœur de l'agglomération avec ses deux gares de grandes lignes, Bâle CFF et Basel Badischer Bahnhof, assurant ainsi les relations (supra-)régionales.

En principe, les lignes ferroviaires dans l'agglomération de Bâle sont soit à voie unique soit à double voie. De plus, le tronçon de la ligne du Hochrhein, côté allemand, n'est pas électrifié. Autres faiblesses du réseau ferroviaire dans la région bâloise : pas de raccordement ferroviaire de l'EuroAirport et un nombre d'arrêts insuffisant au cœur de l'agglomération. À la position géographique défavorable des deux gares de grandes lignes – qui n'assurent qu'indirectement la desserte du centre-ville de Bâle (entre Barfüsserplatz et Claraplatz) – s'ajoute un manque de haltes du RER qui pourraient améliorer l'accessibilité régionale des différents quartiers urbains, décongestionner les gares principales et optimiser l'interconnexion avec le réseau de tram et de bus. La mise en service de nouveaux arrêts, réalisée ces dernières années (Pratteln, Salina Raurica, Augarten, Basel-Dreispitz, Riehen-Niederholz, Lörrach-Dammstrasse, Lörrach-Museum/Burghof, Lörrach-Schwarzwaldstrasse, Schopfheim-West), a permis d'améliorer la desserte par le RER des secteurs situés à l'extérieur ou en périphérie du cœur de l'agglomération.

Endroits générateurs de pertes de temps et goulets d'étranglement infrastructurels

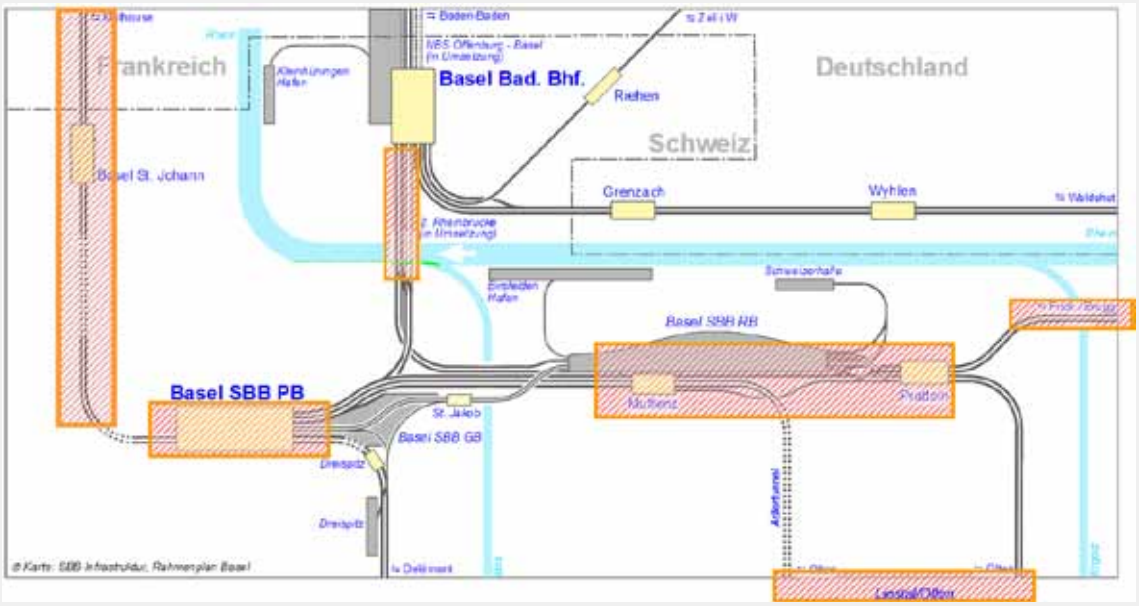
Le trafic sur rail dans l'agglomération de Bâle est caractérisé par un chevauchement de différents types de trafic (grandes lignes nationales et internationales, trafic régional et transport de marchandises). En raison de la situation géographique de la ville de Bâle sur l'axe européen nord-sud et son importance nationale comme pôle logistique, c'est en particulier le volume du trafic de marchandises qui est au-dessus de la moyenne.

Sa fonction de nœud ferroviaire est reflétée par le taux d'exploitation élevé des infrastructures. Sur plusieurs tronçons, notamment au niveau du nœud ferroviaire bâlois et sur les lignes de rabattement, les capacités sont aujourd'hui dans une large mesure saturées (cf. Figure 19). Une autre ligne particulièrement chargée est l'Elsässerbahn qui relie St. Jean à la gare CFF. Les réserves inexistantes favorisent d'une part des pertes de temps de parcours parce que les incidents qui surviennent se propagent plus facilement sur d'autres lignes. D'autre part, elles restreignent les possibilités d'améliorer l'offre de prestations du RER.

Les deux gares de la ville de Bâle se caractérisent par une exploitation très asymétrique des infrastructures ferroviaires. L'utilisation principale des gares qui est celle faite par les trains venant de l'est (CFF) respectivement du sud (gare badoise) se traduit par un grand nombre de trains qui se terminent dans les deux gares.

Une autre raison pour les pertes de temps de parcours tant dans le trafic ferroviaire que dans le fonctionnement du tram, est le manque de lignes à double voie permettant des croisements. Dans ce contexte, il faut mentionner les lignes à voie unique dans le Laufental et entre Riehen et Lörrach.

Figure 19 : Goulots d'étranglement capacitaires (rectangles hachurés) du nœud ferroviaire bâlois



Source : CFF, schéma complété (Elsässerbahn)

Tendances de développement

Le programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES, remplace rail 2030) lancé par la Confédération et dont la mise en œuvre se fera en plusieurs étapes, tient compte des goulets d'étranglement dans la région bâloise. L'étape d'aménagement 2025 du projet FAIF[27] prévoit une augmentation de la capacité sur la ligne Bâle-Liestal qui sera réalisée dans une première phase par un évasement de l'accès à la gare par l'est et par la création de voies de rebroussement supplémentaires à Liestal et Gelterkinden. Ces travaux doivent permettre de réaliser un cadencement de 15 minutes dans l'Ergolztal[28]. La 2e phase qui consistera en un désenchevêtrement complet du tronçon entre Bâle et Muttenz ainsi qu'à Pratteln, permettant ainsi d'assurer une cadence de 15 minutes dans le Fricktal, est jugée moins urgente dans PRODES et sera donc mise en œuvre ultérieurement. Cela vaut aussi pour la mise à double voie de la ligne ferroviaire dans le Laufental.

À moyen voire à long terme, l'agglomération poursuit son projet central « Herzstück » touchant le RER de Bâle. Ceci prévoit la création d'un tunnel sous le centre-ville reliant les deux gares bâloises Bâle CFF et Badischer Bahnhof. Les trains RER pourraient ainsi circuler sur des lignes diamétrales reliant directement Wiesental / Hochrhein aux corridors suisses sans changement de direction. Cette infrastructure améliorerait par ailleurs nettement l'accessibilité du centre-ville et déconges-tionnerait le réseau de tram.

Offres : lignes, cadencement et système tarifaire (carte n° 3.1)

Le réseau du RER est marqué par la situation géographique des deux gares de la ville de Bâle. La topologie des rails a pour conséquence que les liaisons directes entre la Suisse et l'Allemagne nécessitent des manœuvres de rebroussement dans une des deux gares bâloises, voire dans les deux.

[27] Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire

[28] Dans une première phase, un troisième produit est envisagé jusqu'à Gelterkinden.

Dans le corridor allemand du Hochrhein, l'électrification inexistante constitue une raison supplémentaire expliquant le manque d'intégration dans le réseau.

Dans le trafic ferroviaire entre le territoire suisse et le territoire français de l'agglomération, des liaisons directes seraient possibles malgré les différences entre les systèmes d'électrification ferroviaire et de sécurisation dans les deux pays. Mais, puisque les chemins de fer français mettent en œuvre des trains automoteurs qui ne sont pas compatibles avec le système d'électrification ferroviaire suisse et que les automoteurs FLIRT ne sont pas homologués en France, il n'y a plus aujourd'hui de liaisons directes.[29] Les passagers doivent changer de train à Bâle.

En ce qui concerne la disponibilité horaire, on constate un décalage entre l'offre de prestations en Suisse et celle en Allemagne et en France :

- cadence de 30 minutes généralisée dans les corridors suisses (S1, S3, WB) ainsi que dans le Wiesental où, par la superposition des lignes S5 et S6, la fréquence des trains descend à 15 minutes les jours ouvrables entre Steinen et Lörrach-Stetten.
- cadence de 60 minutes sur les lignes Basel Badischer Bahnhof – Freiburg, Basel Badischer Bahnhof – Waldshut et sur la branche française de l'ancienne S1. Cependant, au moins aux heures de pointe, un cadencement de 30 minutes est à peu près atteint pour certaines haltes parce que des produits plus rapides s'y arrêtent aussi.

Le manque de liaisons directes et la fréquence d'un train par heure seulement en direction de l'Alsace ont des répercussions négatives, en particulier pour la gare de St. Jean. Celle-ci mène une triste existence dans le trafic urbain en raison de cette offre peu séduisante et malgré son emplacement avantageux.

Tendances de développement

L'objectif à atteindre par le RER à moyen terme est un cadencement généralisé de 30 minutes sur toutes les lignes. Conformément au but fixé par PRODES pour les agglomérations, il est envisagé de passer à plus long terme à un cadencement de 15 minutes au cœur de l'agglomération. Dans la stratégie de développement 2020 de l'ETB, cet objectif est désigné par le terme de « la région urbaine des 15 minutes » (ETB 2009). Il ne sera cependant pas possible de réaliser cette densification sans d'importants travaux d'extension des infrastructures dans la partie centrale de l'agglomération.

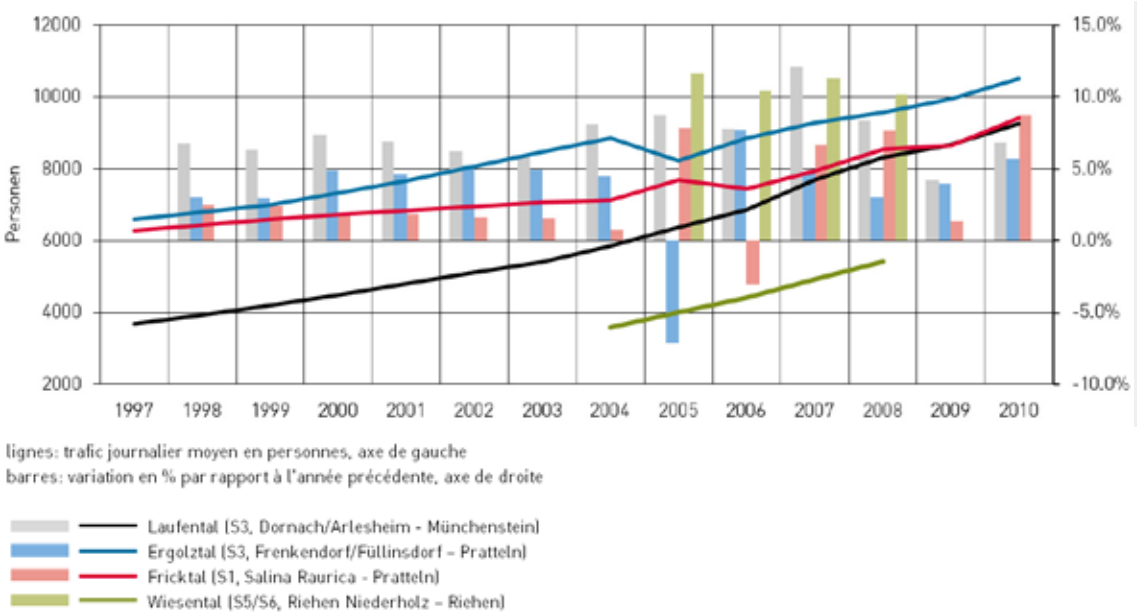
Demande (carte n° 3.2)

La Figure 20 illustre la dynamique qu'a connue la demande sur les lignes du RER. Sur presque toutes les lignes, on a pu enregistrer des augmentations continues. Un phénomène à signaler est la croissance élevée et constante que connaît le Laufental depuis longtemps. C'est d'ailleurs dans ce corridor que la demande a augmenté le plus pendant les dix dernières années (+104%). Pour l'Ergolztal, on a pu observer également des taux de croissance annuels élevés. La progression de la demande sur cette ligne du RER s'est néanmoins affaiblie (+45% au cours des dix dernières années) suite à la mise en service de nouvelles haltes de trains de grandes lignes à Liestal et Sissach en 2005. Le Fricktal a connu un développement généralement moins dynamique (+24%). Du côté allemand, l'utilisation des lignes S5 et S6 s'est considérablement accrue entre 2004 et 2008 (44%). Il faut pourtant dire que, pendant la même période, l'offre a été élargie dans le même ordre de grandeur (+40%).

[29] Avant la mise en service des trains automoteurs FLIRT, il existait une liaison directe jusqu'à la fin 2008.

Dans le corridor allemand du Hochrhein, la demande a progressé de 32% (en termes de passager-kilomètre) entre 2003 et 2010. Cette progression s'est pourtant affaiblie ces dernières années (+8% entre 2006 et 2010, données fournies par DB Regio AG, trafic régional en Bade du sud). Nous ne disposons pas de données relatives à l'évolution de la demande dans le corridor français.

Figure 20 : Dynamique de la demande sur les lignes du RER[30]



Source : Direction des constructions et de l'environnement de Bâle-Campagne 2010

Tendances de développement

L'analyse de la progression de la demande dans le domaine des TP par rapport à l'état de référence 2030 conclut à une forte augmentation continue de la demande sur la ligne ferroviaire de l'Ergolztal, du Rhin supérieur et sur la ligne reliant Bâle et Mulhouse (carte n° 3.3). Dans le Wiesental et le Birstal, la croissance de la demande concernera prioritairement les tronçons les moins excentrés tandis que la croissance ne dépassera pas les 1 000 passagers sur les tronçons extérieurs.

Au long du Hochrhein, on s'attend seulement à une faible augmentation de la demande, et ceci sur toute la longueur de la ligne. Il faut cependant tenir compte du fait que le nombre de passagers qui empruntent cette ligne se situe à un niveau considérablement plus bas que dans le reste de la région, en particulier en comparaison avec les lignes ferroviaires suisses.

Entre le Fricktal et la région Birsfelden/Muttenz/Prattlen/Augst, il faudra s'attendre à une hausse de la demande dans le trafic sur rail.

[30] Dans le cas du Wiesental, les seuls chiffres disponibles étaient le nombre annuel de passagers entre 2004 et 2008 sur toute la ligne du RER. Les moyennes figurant dans le graphique pour le tronçon entre Riehen et Riehen-Niederholz sont des valeurs déduites à partir des chiffres de référence du modèle global du trafic bâlois de 2008. Il s'agit donc d'un ordre de grandeur. Les taux de croissance sont néanmoins consistants (et se réfèrent au nombre de passagers sur toute la ligne). Aucun chiffre n'a pu être obtenue pour le corridor français en direction de Mulhouse.

4.3.3 Transports publics : tram et bus

Structure de réseau (carte n° 3.1)

Au réseau ferroviaire se superpose un réseau de bus reliant les petites communes (desserte moyenne) et assurant l'accessibilité au niveau local (desserte fine). Logiquement, le réseau de bus offre aussi des liaisons tangentielles vers les régions moins densément peuplées situées à l'écart des grands axes.

Dans la partie centrale de l'agglomération, il s'ajoute le réseau du tram qui forme, avec le réseau de bus, un réseau d'une grande densité de desserte moyenne et fine couvrant tous les corridors urbanisés importants. Dans le Leimental, le tram assure partiellement la fonction des chemins de fer, inexistants dans ce secteur.

Le réseau du tram est presque intégralement aménagé à double voie. Les derniers tronçons à une seule voie se trouvent à Binningen, entre Ettingen et Rodersdorf ainsi qu'entre Arlesheim et Dornach. De plus, la majorité des lignes menant vers la banlieue disposent d'un tracé indépendant de la route. À l'extérieur des villes pourtant, les voies de tram ne sont séparées de la route destinée au TIM que sur certains tronçons, ce qui permet des vitesses plus élevées.

Au jour d'aujourd'hui, à l'exception de la halte de la ligne 10 à Leymen, il n'existe pas (ou plus) de lignes de tram transfrontalières. Les lignes n° 3, 11 et 6 se terminent à la frontière française ou allemande. Les travaux de prolongation de la ligne 8 vers Weil am Rhein sont actuellement en cours. À Lörrach, le RER, avec son réseau d'arrêts d'une grande densité (7 haltes à Lörrach), assure partiellement la fonction du tram, inexistant dans ce secteur.

L'offre de lignes de bus transfrontalières entre l'Allemagne et la Suisse, avec trois lignes dans la partie Bâle Nord / Weil am Rhein (12, 16, 55) et quatre lignes dans la partie Grenzach-Wyhlen / Riehen / Lörrach (16, 35, 38, 7301), est satisfaisante. Entre la France et la Suisse, il existe seulement deux lignes de bus régionales (603, 604) et le bus reliant l'aéroport (50).

Endroits générateurs de pertes de temps sur les parcours (carte n° 3.10)

Dans le trafic de bus, outre les délais irréguliers d'échange de voyageurs à la montée et à la descente, c'est l'interaction avec le TIM au niveau des nœuds routiers qui provoque le plus souvent des pertes de temps sur les parcours. Dans l'agglomération de Bâle, la tendance va donc dans le sens d'une priorisation des TP par une adaptation progressive de la gestion des nœuds et des mesures constructives (couloirs de bus) qui seront réalisées dans le cadre des futurs projets d'assainissement des nœuds ou des routes. Aujourd'hui, seul dans la partie suisse de l'agglomération, il existe quelques rares couloirs de bus sur des tronçons de route / nœuds notoirement surchargés.

Le tableau suivant donne le détail des endroits générateurs de pertes de temps sur les parcours communiqués par les entreprises de transports publics (carte n° 3.10).Outre les points noirs traditionnels au niveau des nœuds urbains à Bâle, Lörrach et Saint-Louis, les endroits problématiques se multiplient sur les deux liaisons tangentielles entre le Leimental et Birseck. En particulier aux intersections avec des routes radiales à fort trafic, aux heures de pointe, des bouchons sont provoqués affectant la circulation des bus.

Un tronçon problématique traditionnel est la Rheinstrasse entre Pratteln et Liestal. Des travaux sont actuellement en cours visant à améliorer la situation à l'intersection Krummeneichstrasse / Rheinstrasse.

D'autres points générateurs de retards peuvent être identifiés à Bâle, Liestal, Lörrach et Weil am Rhein. Il s'agit notamment de certains nœuds ou traversées de communes où la circulation des bus est entravée par le TIM (ne figure pas dans le tableau).

Tableau n° 14 : Endroits générateurs de perte de temps sur les parcours (endroits présentant un potentiel d'embouteillage)

	tronçon / endroit	problème	entreprise	Lignes
BL	Reinach, nœud Bruggstrasse / H18	bouchon	BLT	62, 64
BL	Reinach, Therwilerstrasse, sortie Birsigtalstrasse	jonction avec une route à fort trafic	BLT	64
BL	Oberwil, Hauptstrasse	bouchon dû au feu pour piétons	BLT	60, 61, 64
BL	Therwil, Reinacherstrasse avant le carrefour de la mairie (feu tricolore)	bouchon	BLT	64
BL	Therwil, Bahnhofstrasse Löwenkreisel jusqu'au passage à niveau	bouchon	BLT	64
BL	Biel-Benken, intersection Therwilerstrasse / Eichgasse	jonction avec une route à fort trafic / endroit accidentogène	BLT	60, 64
BL	Bottmingen, intersection Oberwilerstrasse / Schlossgasse dans les deux sens	bouchon	BLT	34, 60
BL	Bottmingen, Bruderholzstrasse y compris le rond point de Bottmingen	bouchon	BLT	37, 60, 63
BL	Münchenstein / Basel, intersection Reinacherstrasse / Jakobsbergerstrasse	jonction avec une route à fort trafic	BLT	37
BL	Münchenstein, nœud H18 / Bruderholzstrasse	bouchon	BLT	60, 63
BL	Muttenz, intersection Baselstrasse / Margelackerstrasse et Rennbahnkreuzung	bouchon	BLT	60, 63
BL	Bâle, Brügglingerstrasse Dreispitz jusqu'à St. Jakob	bouchon	BLT	36, 37
BL	Binningen, rond point de Dorenbach	bouchon	BVB	2, 34
BL	Birsfelden, nœud Schulstrasse und Birseckstrasse	feux tricolores mal coordonnés		3
BL	Allschwil, Baslerstrasse	jonction avec une route à fort trafic	BVB	6
BL	Allschwil, intersection Binningerstrasse / Baslerstrasse	jonction avec une route à fort trafic	BVB	33, 61
BL	Frenkendorf, Rheinstrasse en direction de Liestal	jonction avec une route à fort trafic	AAGL	80
BL	Liestal, Kasernenstrasse en direction de Lausen	bouchon	AAGL	70, 71, 76
BL	Liestal, intersection banque cantonale, côté Gerbergasse	bouchon	AAGL, PA	70, 71, 76, 78, 83
BL	Liestal, intersection banque cantonale, côté bâloise	bouchon	AAGL	70, 80, 76
BL	Liestal, Oristalstrasse en direction de la gare de Liestal	bouchon	PA	72, 67
BL	Grellingen, passage à niveau en direction de Seewen	passage à niveau fermé	PA	116
BL	Blauen/Dittingen/Nenzlingen, Baselstrasse et Laufenstrasse	jonction avec une route à fort trafic	PA	119
BL	Zwingen, intersection Birsbrücke	bouchon	PA	119

BL	Laufen, passage souterrain de la gare, côté Wahlen	jonction avec une route à fort trafic	PA	114
BL	Laufen, sortie gare routière	jonction avec une route à fort trafic	PA	111,112, 114, 118, 119
BL	Laufen, rond point de la gare	bouchon	PA	112, 118, 119
BL	Laufen, place de la gare	véhicules encombrant la gare routière	PA	111, 112, 114, 118, 119
BL	Frenkendorf, Rheinstrasse en direction de Liestal	jonction avec une route à fort trafic	AAGL	70
BL	Liestal, place de la gare	véhicules encombrant la gare routière	AAGL	70, 71, 76, 78, 83
BL	Zwingen, intersection Birsbrücke	bouchon	PA	119
BL	Zwingen, intersection Birsbrücke	bouchon	PA	119
BL	Münchenstein, Kreuzung MFP	bouchon	BLT	58, 60
BL	Muttenz, intersection Baselstrasse / Münchensteinerstrasse	jonction avec une route à fort trafic	BLT	60
BL	Thürnen, passage à niveau	passage à niveau fermé	BLT	108
BL	Münchenstein, nœud H18 / Bruderholzs-trasse	bouchon	BLT	60, 63
BS	Bâle, Steinengraben	feux tricolores mal coordonnés	BVB	30
BS	Bâle, Elisabethenstrasse	bouchon	BVB	1, 2
BS	Bâle, Centralbahnplatz	véhicules encombrant la gare routière	BVB	30, 48, 50
BS	Bâle, Hammerstrasse	bouchon	BVB	1, 2
BS	Bâle, Spalentor	bouchon	BVB	3
BS	Bâle, Klybeckstrasse	feux tricolores mal coordonnés	BVB	8
BS	Bâle, Neuweilerstrasse	bouchon	BVB	8
BS	Bâle, Birsstrasse	conflit avec piste cyclable / véhi-cules stationnés	BVB	36
BS	Bâle, Dorenbachviadukt	bouchon	BVB	2
D	Lörrach, centre-ville	pas de données	Südba-denbus	7300, 7301
D	Stetten frontière - Riehen Niederholz	pas de données	Südba-denbus	7301
F	Saint-Louis, centre-ville (Rue de Hu-ningue, Rue de Mulhouse)	pas de données	Metro-Cars (Distribus)	1, 2, 4

Source : AAGL : Autobus AG Liestal, PA: PostAuto, BLT : Baselland Transport AG, BVB : Basler Verkehrsbetriebe, Südbadenbus et Metro-Cars (Distribus)

Offre: lignes et leur fréquence de circulation (carte n° 3.1)

Le réseau du tram bâlois comprend surtout des lignes radiales qui se superposent dans le secteur central. Les lignes de ceinture 1,14 et 21 assurent en plus les liaisons tangentielles autour du centre. L'actuel réseau ne couvre cependant pas les relations tangentielles vers les secteurs plus excentrés du cœur de l'agglomération ni les liaisons entre les différents corridors. La fréquence de circulation pour toutes les lignes du tram est de 7 minutes 30.

Le réseau des lignes de bus présente des différences considérables d'un pays à l'autre. Tandis que, du côté suisse, presque toute commune de plus de 100 habitants permanents est raccordée aux TP, la desserte fine est beaucoup moins bien développée dans les parties allemandes de l'agglomération et, en particulier, du côté français. Certaines petites communes ne sont pas du tout desservies par les transports publics ou bien à une fréquence extrêmement réduite.

Tendances de développement

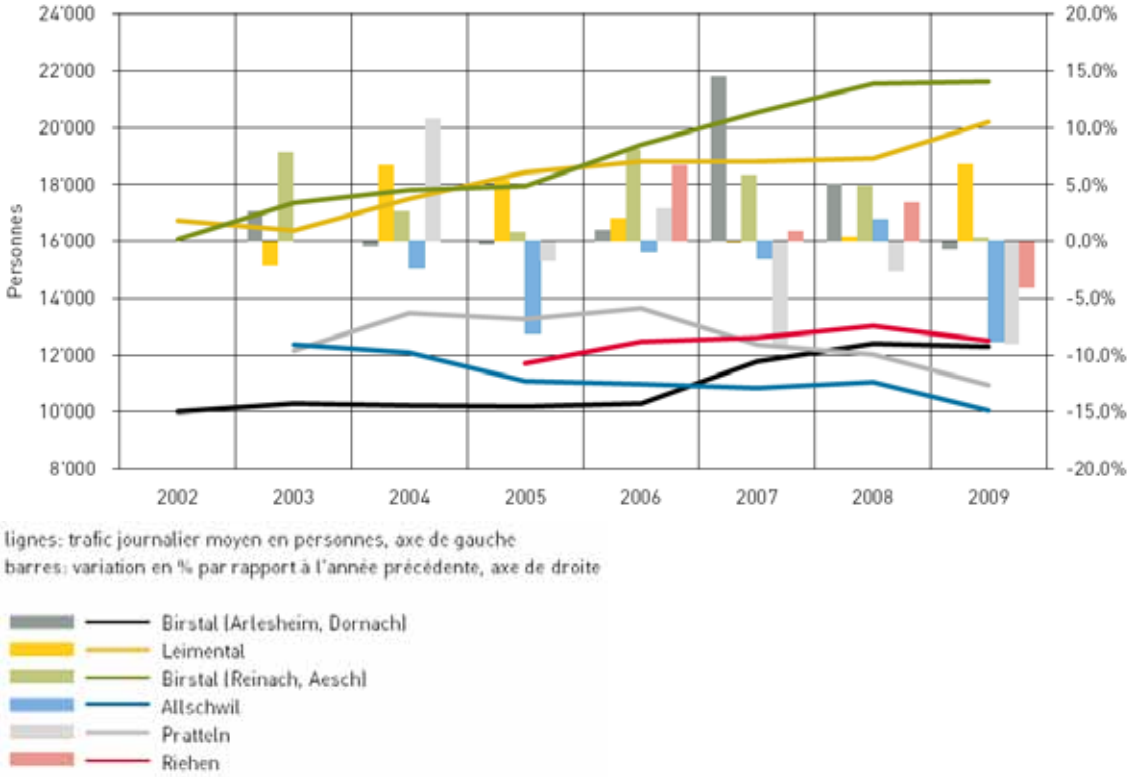
Actuellement, les idées concernant le développement du réseau du tram bâlois foisonnent. Pour étudier l'intégration des différents projets d'extension et leur utilité et pour définir un réseau « cible » comprenant les extensions futures, une étude a été réalisée en 2011/2012 sous le titre « étude stratégique sur le réseau du tram dans la région de Bâle 2020 ». Elle a débouché sur un design pour le futur réseau de tram qui est décrit au chapitre 7.3.1.

Demande (carte n° 3.2)

On peut constater des différences très nettes concernant l'évolution de la demande dans les différents corridors de tram dans l'agglomération de Bâle. C'est encore le Birstal qui présente un développement très dynamique – qui est pourtant limité à la ligne du tram vers Reinach et Aesch. Sur la ligne en direction d'Arlesheim et de Dornach, le nombre de passagers est plutôt resté constant pendant ces dernières années, ce qui s'explique probablement encore une fois par l'extension du RER. La croissance enregistrée pendant les années 2007 et 2008 s'explique par les bouchons sur l'A2 dus aux chantiers autoroutiers qui ont poussé les pendulaires à abandonner la voiture au profit du tram (Direction de l'urbanisme et de l'environnement de Bâle-Campagne 2010). Dans le Leimental, depuis 2003, les chiffres ont une tendance à la hausse. Seul en 2006 et 2007, le nombre de passagers a stagné. Depuis 2008, les chiffres sont de nouveau à la hausse grâce à la mise en service de la ligne spéciale E10 qui circule aux heures de pointe. Pour le corridor en direction de Muttenz et Pratteln, on constate depuis 2006 une baisse continue du nombre de passagers. Une des raisons pour cette baisse réside probablement dans la fréquence de circulation du RER de 15 minutes entre Pratteln et Bâle, mais cela n'explique pas tout. Sur la ligne de tram d'Allschwil, on constate depuis un certain temps déjà une stagnation voire une baisse du nombre de passagers qui s'expliquent par l'extension massives des lignes de bus pendant les dernières années. Par contre, dans le corridor de Riehen, les chiffres étaient légèrement positifs au cours des dernières années. Suite à l'intégration de la S6 dans l'union tarifaire de la Suisse du Nord-Ouest en 2009, le nombre de passagers a de nouveau baissé.

On peut dire globalement que l'offre du tram rencontre une forte demande engendrant un taux d'utilisation des capacités adéquate. Les capacités de transport de passagers sur les lignes de tram dans le Leimental et sur la ligne 11 vers Aesch sont largement épuisées. Par ailleurs, certaines lignes au centre-ville sont partiellement saturées, ce qui réduit la qualité de l'offre.

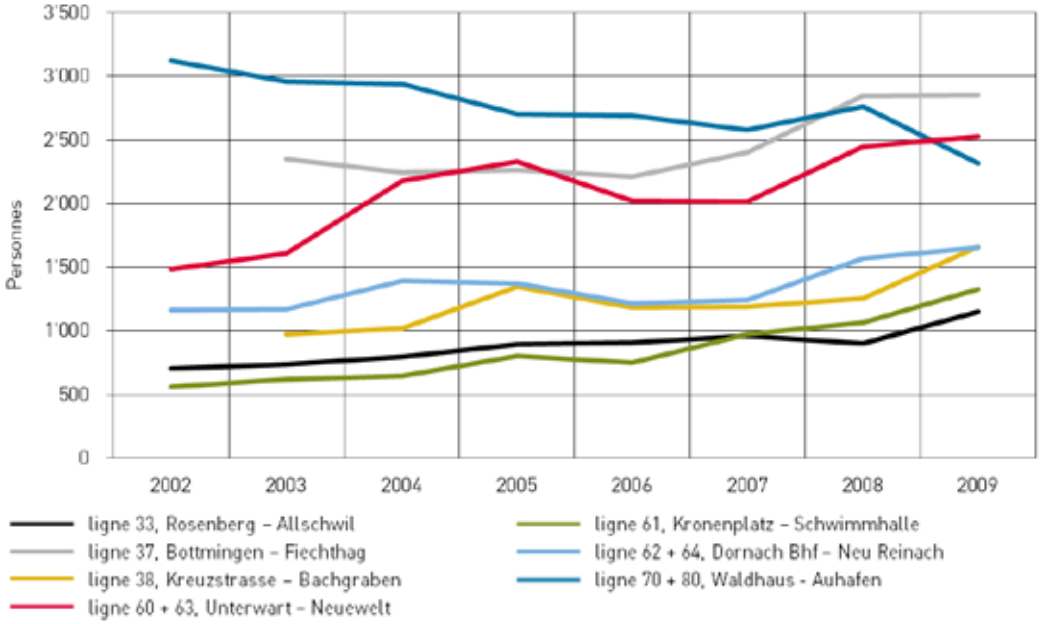
Figure 21 : Dynamique de la demande des lignes de tram dans l'agglomération



Source : comptage de passagers, données mises à disposition par la BVB et la BLT
Moyennes considérées: Birstal : Dreispitz-Neuewelt (ligne 10) et Ruchfeld-Dreispitz (ligne 11), Leimental : Dorenbach-Zoo (lignes 10 et 17), Pratteln : Freidorf-Schänzli (ligne 14), Allschwil : Lindenplatz-Morgartenring (ligne 6), Riehen : Habermatten-Eglise (lignes 2 et 6).

En ce qui concerne le réseau de bus, le graphique représentant le développement de la demande (cf. Figure 22) ne tient compte que de certaines lignes circulant au cœur de l'agglomération. Il s'agit notamment des lignes tangentielles des zones urbaines périphériques. Les lignes n° 70 et 80 sont des lignes radiales circulant entre l'Ergolztal et le centre-ville bâlois. Lorsqu'on compare ce diagramme avec ceux relatifs aux chemins de fer et au tram, on constate que la dynamique de la demande concernant le réseau de bus est plus volatile. En général, toutes les lignes de bus ont pu augmenter – mises à part quelques variations – leur nombre de passagers pendant les dernières années. Il n'y a que les lignes n° 70 et 80 qui affichent depuis longtemps une demande à la baisse. Une raison importante pour cette situation devrait résider dans les retards chroniques dus à la saturation du réseau du TIM entre Liestal et Pratteln.

Figure 22 : Dynamique de la demande relative à certaines lignes de bus circulant au coeur de l'agglomération



Source : comptage de passagers, données mises à disposition par la BVB et la BLT

Tendances de développement

L'évaluation de la demande de TP par rapport à l'état de référence 2030 permet de tabler sur une augmentation de la demande sur les réseaux de bus et de tram dans la région de Bâle (carte n° 3.3). Il faut notamment s'attendre à de fortes hausses du nombre de passagers au centre (centre-ville de Grand-Bâle, Petit-Bâle) et dans le nord de Bâle (Saint-Louis, Kleinhüningen). Sur les lignes de tram entre Schifflände et St.-Louis frontière ainsi qu'entre la gare de St. Jean – Dreirosenbrücke – Messeplatz, les chiffres devront presque doubler. Au niveau des liaisons vers la banlieue par contre, la dynamique de croissance sera moins forte. Pour le Birseck et en direction de Lörrach, on s'attend à une légère augmentation de la demande, tandis que le nombre de passagers dans le Leimental et en direction de Pratteln stagnera, voire régressera.

Quant au réseau de bus, les plus fortes augmentations de la demande sont à attendre à Bâle et dans la première ceinture de l'agglomération où les lignes de bus desservent les zones de développement prioritaire. C'est le cas par exemple à Allschwil (la zone du Bachgraben), à Saint-Louis et dans le quartier de Wettstein à Petit-Bâle (Roche).

Système tarifaire

L'offre tarifaire dans l'agglomération de Bâle est marquée par l'union tarifaire de la Suisse du Nord-Ouest (Tarifverbund Nordwestschweiz – TNW), l'union des transports régionaux de Lörrach (Regio Verkehrsverbund Lörrach – RVL), la SNCF ainsi que le Distribus. Tant le TNW que le RVL sont des unions tarifaires fédérant l'ensemble des entreprises des transports publics, ce qui permet aux passagers d'emprunter très facilement tous les moyens de transport disponibles avec un seul billet. Le Distribus et la SNCF, par contre, appliquent leur propre système tarifaire.
Au niveau transfrontalier, trois forfaits « bilatéraux » sont proposés :

› La RegioCardPlus (forfait mensuel ou annuel) permet l'utilisation des moyens de transport des réseaux TNW et RVL. Une version limitée (RegioCardPlus light) ne couvre que les zones frontalières du RVL.

› L'abonnement DistriPass existe en version transfrontalière qui est valable pour le réseau de bus sur le territoire de la CC3F et le réseau TNW. L'utilisation des trains SNCF n'est pas comprise dans cette formule qui n'existe d'ailleurs que sous forme d'un forfait mensuel.

› La formule AlsaPlus permet d'utiliser les TER Alsace[31] sur un trajet précis plus le réseau TNW. Ce produit est réservé aux transfrontaliers français (France-TNW) et n'est disponible que sous forme d'un forfait mensuel.

Aujourd'hui, la seule formule valable pour les réseaux des trois pays est un forfait journalier. Cette offre tarifaire répond aux besoins d'un grand nombre d'usagers des TP et semble en plus être un produit compétitif. Pendant les dix dernières années, le nombre d'abonnements transfrontaliers vendus a quadruplé et atteint désormais 50 000 forfaits mensuels. Il existe pourtant encore un potentiel d'amélioration en ce qui concerne les liaisons transfrontalières vers la France. Les faiblesses résident notamment dans un manque de souplesse de l'offre ferroviaire et le fait que les formules sont exclusivement disponibles sous forme de forfaits mensuels.

Depuis 2010, dans le cadre d'un projet Interreg, les différents opérateurs s'affichent sous le label commun triregio. Une plate-forme sur internet donne des informations sur les offres tarifaires transfrontalières. Un horaire en ligne trinational ainsi que l'extension de l'offre tarifaire des services occasionnels sont planifié.

Confort et image des TP

Pendant les années dernières, le confort du parc de véhicules et de l'équipement des stations d'arrêt s'est amélioré. Ceci vaut pour tous les moyens de transport. Il faut mentionner notamment la mise en service de panneaux d'affichage électroniques qui permettent aux passagers de s'informer dans les rames et dans les stations. Le matériel roulant sur le réseau ferroviaire et les lignes de tram correspond majoritairement aux normes actuelles. Dans certains cas pourtant, des rames sont mises en œuvre qui ne permettent pas encore l'accès à niveau.

Depuis 2009, les cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne et Soleure font des enquêtes de satisfaction auprès de leurs clients selon une méthode standardisée dont l'indice permet des comparaisons avec l'indice de satisfaction obtenu par des enquêtes menées dans d'autres régions suisses au sujet des TP. Pour l'année 2011, la valeur enregistrée se situe en haut de la fourchette des 11 indices relevés en Suisse. Depuis 2009, elle s'est maintenue continuellement à un niveau élevé. Parmi les sujets qui méritent qu'on apporte des améliorations, il y a les thèmes qui intéressent particulièrement les clients tels que réclamations (53 points [32]), infrastructures des arrêts (69), informations en cas de retard (70), propreté des stations (70), confort du trajet (71) et aussi le sujet dont l'impact sur la satisfaction global est le plus grand qu'est celui des prix des billets (71). En ce qui concerne les infrastructures des arrêts, la critique porte en particulier sur un manque de sièges et une protection insuffisante contre les intempéries. Par rapport à la situation en 2009, on constate néanmoins un jugement nettement plus positif. La mauvaise note donnée au confort s'explique notamment par les températures en été – jugées désagréables -, la mauvaise qualité de l'air et l'inconfort des places debout.

Dans les autres domaines fondamentaux, qualité du réseau, fiabilité et prix, les résultats atteignent des niveaux moyens. Le jugement positif que les clients portent sur les critères « aménagement du réseau » et « liaisons directes » permet de conclure que la majorité des personnes questionnées aperçoivent à peine les faiblesses du RER bâlois (manque de liaisons directes, situation

[31] TER = Transports Express Régionaux ; TER Alsace est une marque de la SNCF désignant le réseau régional en Alsace.

[32] L'évaluation se fait sur une échelle de 0 à 100 points selon le barème suivant : moins de 60 points = insatisfait, 60-79 points = satisfait, 80-100 points = très satisfait. Les valeurs se réfèrent aux cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne.

décentralisée des deux gares de grandes lignes à Bâle, trop peu d'arrêts au centre). On peut en déduire que les carences auxquelles les usagers sont confrontés tous les jours ont un poids plus grand dans ce type d'enquête que des améliorations hypothétiques du réseau. Force est de constater pourtant que le critère « correspondances » atteint un niveau relativement bas par rapport aux autres critères relatifs à la qualité du réseau. Finalement, les meilleurs résultats sont obtenus quand il s'agit d'évaluer le personnel, la facilité d'utilisation et l'information.

L'enquête de satisfaction réalisée pour la première fois en 2011 auprès des clients des lignes de bus transfrontalières reliant la ville de Bâle avec la France et l'Allemagne a certes révélé que les clients étaient satisfaits, mais l'indice de satisfaction se situait à un niveau nettement plus bas que la moyenne obtenue par les cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne. À l'exception du confort, qui était jugé excellent, tous les autres critères ont été évalués moins bien, en particulier la qualité des informations en cas de retard et le traitement des réclamations qui avait un poids relativement grand dans l'enquête. Il est vrai que plus de deux tiers des passagers ne sont pas satisfaits du service assuré par les lignes de bus transfrontalières en soirée et le dimanche, mais contrairement aux clients dans les autres zones de l'agglomération, ils n'attachent pas une grande importance à la qualité du réseau en général.

4.3.4 Réseau routier

Structure

Tout comme le réseau des transports publics, le réseau routier reflète également la structure d'urbanisation dans les corridors. Il est cependant nettement plus dense en périphérie et propose des liaisons tangentielles dont la couverture par les TP est très restreinte. Les autoroutes A2 (l'axe Bâle – Sissach – Härkingen/A1), A3 (l'axe Bâle – Fricktal – Baden) et l'A5 (l'axe Bâle - Freiburg) sur le territoire allemand et l'A35 (l'axe Bâle – Mulhouse) sur le territoire français du Rhin supérieur constituent le réseau routier à grand débit (réseau RGD). Celui-ci est complété par l'A98 entre Rheinfelden et Weil am Rhein, qui assure une fonction régionale importante, et la H18 entre Aesch et Bâle, qui absorbe le trafic venant du Laufental et du Birseck.

Un rôle tout à fait particulier revient à l'échangeur de Hagnau, nœud routier à l'intersection des deux routes à grand débit H18 et A2/A3 ainsi que de diverses routes principales locales. C'est au niveau de ce nœud routier que les plus importants flux du trafic individuel motorisé venant de l'espace suisse convergent et se croisent ; que ce soit dans une optique régionale ou nationale. À l'exception de l'A861, il n'existe pas de routes alternatives à grand débit permettant de contourner ce nœud, même pas sur un vaste rayon.

Les routes principales complètent le réseau RGD. Elles établissent des liaisons régionales supplémentaires (p. ex. dans le Sundgau, le Wiesental et le Laufental) et, en absence d'autoroutes, assurent aussi une fonction de transit.

Volume du trafic et saturation (carte n° 3.8)

Le réseau routier à grand débit dans l'agglomération de Bâle subit d'importants volumes de trafic en raison du chevauchement du trafic de transit européen nord-sud et du trafic régional. Avec une moyenne de plus de 126 000 véhicules par jour (TJM 2010), le tronçon autoroutier entre la jonction de Hagnau et Pratteln est un des tronçons les plus chargés en Suisse. Le diagramme suivant illustre la tendance à la hausse qu'a enregistrée le trafic absorbé par les routes à grand débit pendant les dernières années[33]. En zone urbaine et sur le tronçon menant à la jonction de Augst,

[33] La décroissance du trafic en 2006 et 2007 s'explique par les chantiers

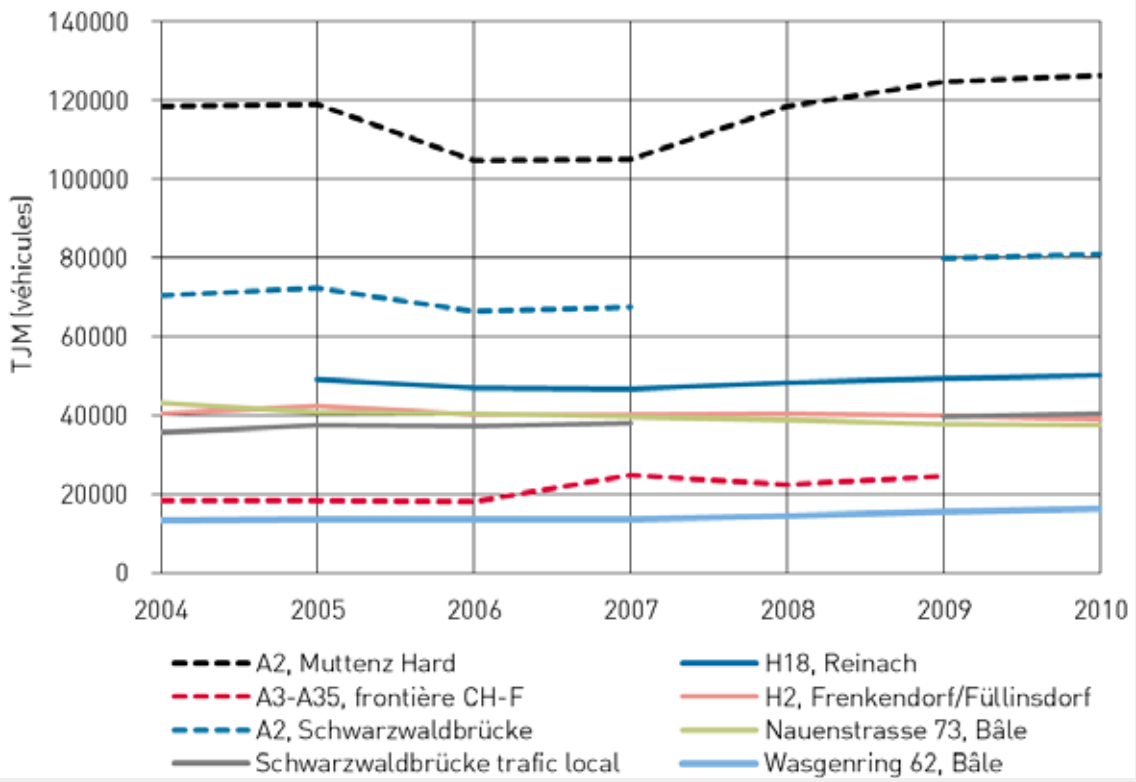
l'A2/3 a désormais atteint la limite de saturation. Cette situation provoque des problèmes, en particulier au niveau des jonctions (surtout de Hagnau et Gellert) où, aux heures de pointe, la pression est telle que les capacités du réseau local urbain ne suffisent plus.

Par le passé, les points névralgiques dans le réseau RGD étaient traditionnellement les passages frontières. En raison de la liberté de circulation des personnes entre la Suisse et l'UE, les entraves à la circulation des personnes dues aux contrôles aux frontières ont été reléguées au second plan. Le trafic marchandises transfrontalier continue cependant de poser des problèmes tout comme les procédures de restitution de la TVA. L'aménagement de zones d'attente pour les poids lourds et la fluidification des formalités douanières ont permis de réduire considérablement ces problèmes, du moins en fonctionnement normal. La fragilité du système actuel, les perspectives d'une progression continue du trafic de marchandises et le taux important de poids lourds sur l'A861 montrent pourtant qu'il y a toujours urgence.

Sur le réseau de la ville de Bâle cependant, le volume du trafic n'a augmenté que légèrement. Jusqu'ici, la hausse a pu être absorbée dans une large mesure par les autoroutes. Bien que le nombre de véhicules ait diminué légèrement pendant les dernières années, la Nauenstrasse, qui est un axe important entre l'A2/3 et le centre-ville de Grand-Bâle, continue d'enregistrer un important volume de trafic. Aux heures de pointe, cet axe est saturé. Dans la partie nord de la ville, la mise en service de la tangente nord (2007/2008) a permis de réduire la circulation sur les routes urbaines et les deux ponts sur le Rhin, Wettsteinbrücke et Johanniterbrücke. Le quartier de Gundeldingen continue de subir un trafic intense.

En zone périurbaine, il faut mentionner l'important volume du trafic sur les routes principales H2 dans l'Ergolztal, en particulier entre Pratteln et Liestal, et la H18 au Birseck. L'augmentation a été particulièrement marquée au niveau des jonctions de la H18, p. ex. sur la route reliant Bottmingen à Muttenz en passant par la H18 (38 000 véhicules de TJM au niveau de la jonction) ou bien sur la Bruggstrasse à Dornachbrugg 21 500 véhicules de TJM). En règle générale, les nœuds routiers dans le Leimental et au Birseck, situés entre les routes radiales en direction de Bâle et les tangentielles reliant les corridors urbanisés, présentent un degré de saturation important aux heures de pointe. D'autres tronçons routiers particulièrement chargés, voire saturés, se trouvent dans les environs de Lörrach, sur la bretelle de Rheinfelden, à Kleinhüningen et sur le pont du Palmrain.

Figure 23 : Volume du trafic à certains endroits représentatifs; les lacunes sont dues au fait que les données manquent pour certaines périodes



Source : comptage du trafic ASTRA / Bâle-Ville / Bâle-Campagne

Il convient de mentionner également le trafic transfrontalier dû aux déplacements des personnes faisant leurs courses ou allant dans les centres commerciaux et de loisirs situés en périphérie de Bâle. Le réseau routier local à Pratteln et au niveau des passages frontières à Lörrach, Weil am Rhein et Rheinfelden est particulièrement chargé, voire saturé les samedis.

Tendances de développement

Compte tenu de la progression probable de la mobilité, il faut s'attendre à une croissance supplémentaire du trafic routier. Pour l'année 2020, la Confédération s'attend à ce que l'A2/3 sera surchargée de jusqu'à 10 % entre le Schwarzwaldtunnel (tunnel de la Forêt Noire) et la jonction de Gellert, de plus de 20 % entre les jonctions de Gellert et de Hagnau et de 10 à 20 % devant l'échangeur de Liestal. Pour cette raison, le programme visant à éliminer les goulets d'étranglement prévoit d'élargir la route nationale à partir du Schwarzwaldtunnel jusqu'à la jonction de Gellert à deux fois trois voies sur toute la longueur, puis à deux fois quatre voie jusqu'à l'échangeur de Hagnau. Le projet fait partie du module 2 et sera donc concrétisé davantage d'ici le prochain message relatif au programme (législature 2011 – 2015) et soumis à un nouvel examen. L'élargissement à 8 voies du tronçon entre Hagnau et l'échangeur de Liestal a été écarté (module 4) en arguant que la pression serait un peu moindre sur ce tronçon et que celui-ci bénéficierait d'un fort développement des transports publics.

Côté allemand, on a l'intention de prolonger l'A98 en direction de l'est. L'aménagement se fera par étapes. La construction du tronçon autoroutier entre Murg et Hauenstein vient d'être terminée (mise en service en 2012). La réalisation d'un tronçon à quatre voies sur une longueur de 2,4 km entre le triangle du Hochrhein et Rheinfelden-Karsau est envisagée pour la période 2012-2015.

Il semble cependant peu probable qu'il y ait une autoroute continue entre Lörrach et Waldshut-Tiengen dans les vingt ans à venir.
En raison de la saturation du réseau RGD, il est probable que la pression exercé sur le réseau routier secondaire au cœur de l'agglomération aille en s'accroissant. Malgré cela, les autorités de la ville de Bâle sont dans l'obligation de faire baisser de 10 % par rapport au niveau de 2010 le volume du trafic sur le réseau routier (sauf routes nationales) d'ici à 2020. Fin 2010, le souverain de Bâle-Ville a donné son accord à cet objectif qui avait été fait dans le cadre d'une contre-proposition à l'initiative des villes.

Gestion du trafic

Le terme de « gestion du trafic » désigne les mesures visant à améliorer le flux de la circulation et à accroître la sécurité sur le réseau routier :

- régulation du trafic : signalisation générale, mise en place de déviations ad-hoc en cas de goulets d'étranglement ou d'obstacles temporaires ou de longue durée
- contrôle du trafic en temps réel : régulation du flux de la circulation aux carrefours et sur les routes par des installations de signalisation lumineuse, une limitation dynamique de la vitesse, l'affectation temporaire de voies de circulation, le dosage des véhicules entrant sur ou sortant d'une route, etc.
- information sur l'état du trafic : informer les usagers de la route en temps utile sur les goulets d'étranglement, incidents, bouchons, etc. pour que ceux-ci puissent adapter les paramètres de leur déplacement (temps de départ, destination, route et moyen de transport)

Aujourd'hui, les tâches relevant de la gestion du trafic dans l'agglomération de Bâle sont réparties selon les compétences territoriales et en fonction des réseaux. Depuis 2008, c'est la Confédération qui est responsable de la gestion du trafic sur le réseau des routes nationales en Suisse. Pendant la mise en place de la centrale nationale suisse de gestion du trafic, les missions régionales ont continué d'être assumées par les centrales cantonales de gestion du trafic à Bâle et Sissach qui, normalement, assurent la gestion du trafic sur les routes cantonales.

En 2009, un groupe de travail a conclu que, pour des raisons organisationnelles, il serait judicieux de maintenir la séparation entre les deux centrales de gestion du trafic. Par contre, on a identifié des opportunités permettant de créer un système global de gestion du trafic qui couvrirait l'ensemble de l'agglomération suisse et tout le réseau routier. Il serait par exemple imaginable d'y rattacher les centrales opérationnelles des entreprises de transports publics ou le contrôle de la signalisation lumineuse. Jusqu'ici, il n'existe pas encore de concept détaillé.

La partie allemande de l'agglomération ne dispose pas non plus d'un système de gestion intégré du trafic. Deux systèmes de régulation fonctionnent sur les autoroutes fédérales à l'intérieur du périmètre de l'agglomération. L'installation située sur l'A5 entre Efringen-Kirchen et le passage frontière à Weil am Rhein s'étend sur une longueur de 9 km et comprend, outre des installations de signalisation lumineuse et des caméras vidéo, deux zones d'attente pouvant accueillir quelque 450 poids lourds sur une longueur de 9 km au total. Le dispositif installé sur l'A98/A861 entre Lörrach-Est et Rheinfelden-Sud comprend également deux zones d'attente pouvant accueillir environ 150 camions. Les deux installations sont gérées par la direction 9 du Regierungspräsidium Tübingen en coopération avec la police autoroutière locale. La gestion du trafic sur le réseau secondaire relève de la responsabilité commune du Regierungspräsidium Freiburg (compétent en matière d'équipement technique), des autorités compétentes du Landkreis Lörrach et des autorités policières sur place.

Sur le territoire français, la gestion du trafic est aussi organisée de manière hiérarchique. Sur l'A35, c'est la Direction Interdépartementale des Routes Est (DIR-Est) qui est compétente, sur les routes départementales et communales, les niveaux administratifs correspondants.

4.3.5 Stationnement

L'analyse suivante, qui s'intéresse aux questions liées au stationnement, est focalisée sur le cœur de l'agglomération. En raison de la pression de la demande au centre et du fait qu'il existe des dispositions communales différentes qui entrent en interaction, ce sujet a une importance toute particulière.

Offre de places de stationnement

Il n'existe pas de statistique globale indiquant la quantité des places de stationnement disponibles dans l'agglomération trinationale de Bâle. Cela s'explique d'une part par le fait que ce domaine relève en principe de la compétence des communes et, d'autre part, par le grand nombre de places sans marquage qui constituent de vastes zones grises dans l'espace routier.

Sur le territoire de la ville de Bâle, on compte aujourd'hui environ 100 000 places de stationnement dont quelque 36 000 sont accessibles au grand public. Parmi celles-ci, 12 000 places ne sont pas gérées (zone blanche ou sans marquage). 14 000 places se situent en zone bleue, 5 000 dans des parkings couverts accessibles au grand public et les 5 000 places restantes sont des places payantes ou des emplacements soumis à des règles spéciales.

Les données dont disposent les autres communes et villes ne couvrent qu'une partie de leur offre de places de stationnement (parkings équipés d'horodateurs, parkings couverts). La ville de Lörrach par exemple a relevé environ 2 000 emplacements répartis sur neuf parkings couverts et environ 1 200 places dispersées dans les différentes zones de stationnement autour du centre-ville, accessibles aux visiteurs.

Les parkings couverts à Bâle et Lörrach sont par ailleurs raccordés à un système dynamique guidant les conducteurs vers les emplacements libres.

Régime de stationnement

En principe, les communes déterminent et l'offre de places de stationnement et le régime d'accès aux parkings sur le domaine public. Dans beaucoup de cas, il existe un règlement cantonal qui définit les lignes directrices en la matière. Seul le canton de Bâle-Ville définit sa politique relative au stationnement des véhicules au niveau cantonal.

L'offre de places de stationnement sur le domaine public peut être influencée par l'aménagement et la signalisation de l'espace routier communal. Ce sont pourtant les règles d'urbanisme appliquées par les différentes communes qui jouent un rôle plus important car elles valent aussi pour le domaine privé. Compte tenu de l'acuité du problème, une différence de taille existe en ce qui concerne les paramètres dimensionnant les places de stationnement : tandis que le canton de Bâle-Ville définit un plafond, les règles d'urbanisme s'appliquant dans les autres communes définissent des minimums.

Dans l'ensemble de l'agglomération, les bases juridiques relatives à la gestion des parkings sur fonds privés accessibles au grand public font largement défaut. Il est possible de définir au cas par cas, dans des procédures déterminant l'occupation des sols, des règles contraignantes pour la gestion des parkings privés dépassant une certaine taille.

Les emplacements de stationnement aux lieux de travail sont aussi à peine soumis à un régime de gestion par les entreprises. Certaines grandes sociétés, situées avant tout dans la partie suisse de l'agglomération, ont développé des concepts relatifs à la mobilité qui prévoient ce type d'instruments.

Bâle-Ville : Le nombre autorisé de places de stationnement d'automobiles sur fonds privés créées à l'occasion de la construction de bâtiments ou d'installations est défini en principe par le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés. Quand il s'agit de projets générant un trafic important (à partir de 2 000 trajets par jour), depuis 2010, il faut appliquer un modèle des trajets défini dans le code de la construction. Dans ce contexte, le plan d'affectation du sol, outre le nombre maximum de places de stationnement, doit fixer une limite pour le nombre de trajets. Au cas où celle-ci serait dépassée, il faudra payer une somme forfaitaire par place et une redevance supplémentaire par trajet excédentaire. Ce type de modèle s'applique désormais au centre commercial Stücki.

Dans l'espace routier public, de nombreuses places de stationnement sont depuis longtemps soumises à un régime de gestion[34]. En septembre 2011, le Grand Conseil a décidé une révision de sa politique en la matière. Toutes les places de stationnement sur fonds publics dans la ville de Bâle qui, jusqu'ici, n'étaient pas soumises à un tel système de gestion, seront transformées en zones bleues. Le stationnement de longue durée pour visiteurs et pendulaires sera toujours possible moyennant de nouvelles cartes payantes. Cette mesure vise à réduire à un minimum le trafic lié à la recherche d'une place de stationnement gratuit et illimité. D'ici 2016, elle sera mise en œuvre progressivement dans les quartiers.

Bâle-Campagne : La plupart des communes suburbaines appliquent un régime de stationnement « dual », c'est-à-dire, pendant les années dernières, on a créé des zones bleues dans le double but de garantir un nombre suffisant de places de stationnement aux résidants et de dissuader le trafic pendulaire. Les résidants munis d'une carte de stationnement résidentiel, gratuite et illimitée, peuvent toujours stationner leur véhicule sans restrictions. Un tel régime existe à Binningen, Birsfelden (toutes les places se trouvent en zone bleue), Oberwil et Therwil. Les communes de Muttenz, Pratteln, Münchenstein et Reinach ont soit décidé soit envisagé des projets similaires. Allschwil est la seule commune qui ne dispose pas encore d'un concept de stationnement bien qu'il s'agisse d'un sujet récurrent.

Allemagne : Les aires de stationnement situées dans les centres urbaines du côté allemand sont de plus en plus soumises à un système de gestion extensive. Le centre-ville de Lörrach compte quatre zones de stationnement payantes appliquant des tarifs entre 1 euro 50 par heure (au centre, durée max. 1 heure) et 2 euros 50 par jour (en périphérie, durée max. 12 heures). Il est cependant toujours possible de garer sa voiture gratuitement dans les rues à l'écart du centre-ville.

France : Dans la partie française de l'agglomération, le stationnement reste pour l'instant gratuit. En raison de la forte demande de places de stationnement de la part des transfrontaliers, la durée maximale de stationnement a pourtant été limitée à trois heures dans certaines zones situées à proximité de la frontière (p.ex. Saint-Louis).

Demande de places de stationnement

Tout comme pour l'offre, il n'existe pas de statistique intégrale concernant la demande de places de stationnement. Dans la majorité des quartiers de la ville de Bâle, il est toutefois possible

[34] Pour le stationnement sur le domaine public, un tarif maximal de 2 CHF par heure est appliqué actuellement. Il est envisagé de proposer aux visiteurs un tarif journalier de 12 CHF. Dans les parkings couverts, les tarifs horaires se situent majoritairement entre 2 et 3 CHF par heure. Au centre, ce tarif peut cependant monter jusqu'à 8 CHF par heure (Centralbahnparking).

d'acheter ou de louer sans problème des emplacements sur fonds privés[35]. Par ailleurs, à l'exception des petits parkings en situation centrale, les parkings couverts accessibles au grand public affichent rarement complets. La pression de la demande exercée sur les places de stationnement sur fonds publics non gérées pose problème puisqu'elle est à l'origine du trafic lié à la recherche d'une place de stationnement. Dans certains quartiers résidentiels, ce type de trafic peut représenter une part importante de la circulation.

Tendances de développement

Suite à la transformation des places de stationnement blanches en zones bleues qu'envisage la ville de Bâle, il faudra s'attendre dans les communes voisines à une demande plus forte en places de stationnement qui ne relèvent pas encore d'un régime de gestion. Les communes voisines ont déjà réagi à ce phénomène en adaptant leurs concepts de gestion de l'espace de stationnement qui existent aujourd'hui et en mettant en application de nouveaux projets. Sur le territoire de la ville de Bâle, on devrait par contre s'attendre à une diminution du trafic lié à la recherche d'une place de stationnement.

4.3.6 Trafic cycliste

Méthode utilisée pour identifier les faiblesses

Pour recenser les faiblesses dans le domaine de la mobilité douce, les communes ont été invitées à réaliser des analyses de faiblesses. Un manuel leur a été fourni pour les soutenir dans leur travail de recensement des faiblesses.

Dans la phase suivante, les communes ont enregistré les informations saisies dans une banque de données mise en place par le canton de Bâle-Campagne. Les services cantonaux compétents ont ensuite dépouillé ces données.

Catégorisation des faiblesses

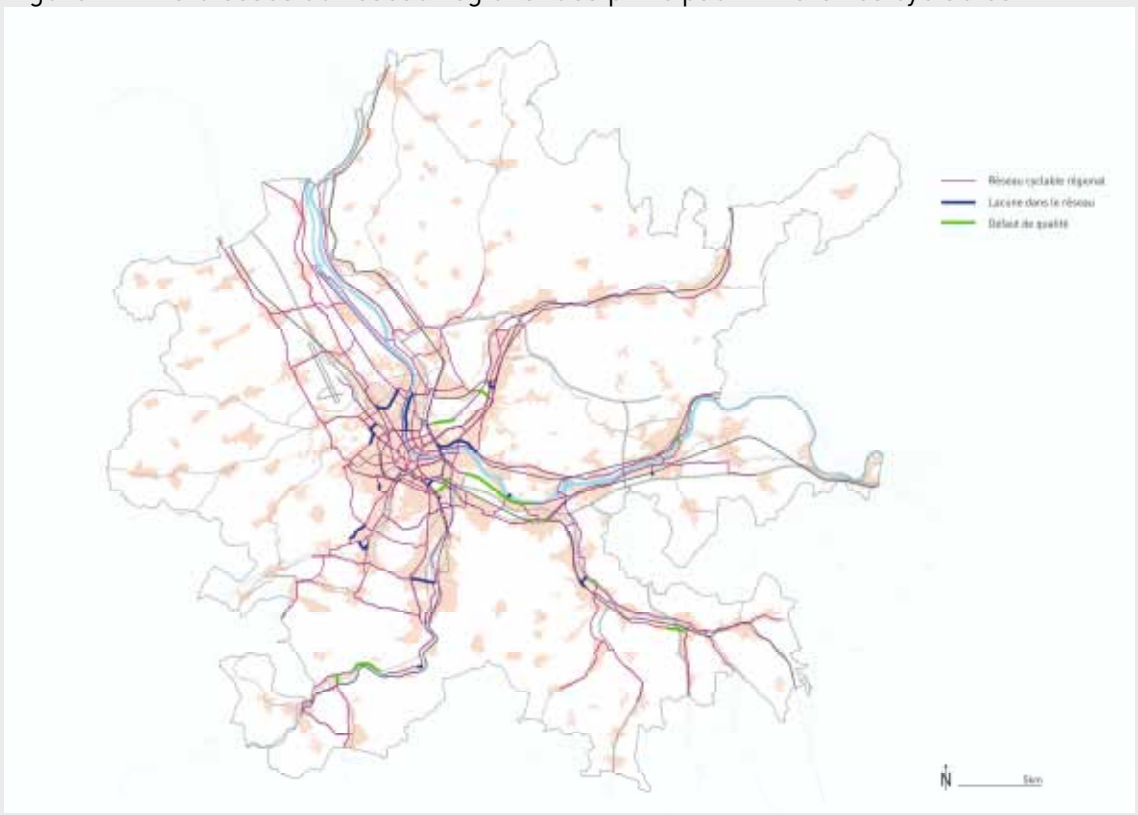
Les faiblesses ainsi saisies ont été classées en deux catégories : faiblesses locales et faiblesses ayant un impact régional. Parmi les **faiblesses locales**, on peut citer par exemple des travaux d'entretien, des problèmes de visibilité (p. ex. des haies trop hautes), des traversées de route et des sorties dangereuses, un aménagement routier trop axé sur les besoins des automobilistes, etc. Remédier à ces faiblesses relève dans la plupart des cas de la responsabilité des communes. Ces mesures ne sont donc pas traitées dans ce rapport. Par contre, le projet d'agglomération tient bien compte de faiblesses telles que le manque d'itinéraires pour cyclistes et piétons ou du fait que des routes et ruelles de quartier méritent une mise en valeur. L'existence d'itinéraires rapides, directs et faciles à utiliser est un préalable important si on veut renforcer l'attractivité de la mobilité douce et améliorer durablement la répartition modale au profit de la mobilité douce (cf. chapitre 7.3.3).

Les **faiblesses régionales** touchent le réseau régional des principaux itinéraires cyclables qui a été défini pour la première fois dans le cadre du projet d'agglomération de 2e génération (cf. chapitre 3.2.4). Remédier à ce type de faiblesses revient à augmenter l'attractivité du trafic cycliste et piétonnier régional et a le potentiel d'augmenter la part de la mobilité douce dans le trafic pendulaire. Le graphique suivant est une illustration du réseau régional des principaux itinéraires cyclables avec ses faiblesses identifiées.

[35] Conseil d'État du canton de Bâle-Ville : Conseil et rapport relatifs à l'initiative populaire cantonale « Oui à l'espace de stationnement sur fonds privés », décision gouvernementale du 10 mai 2011, Bâle.

La majorité des lacunes subsistent aux points de passage entre le cœur de l'agglomération et les corridors intérieurs. Il s'agit dans la plupart des cas de tracés indirects dus à des obstacles (chemins de fer, fleuve). Sur le territoire français, deux liaisons tangentielles sont concernées, l'une reliant Allschwil à Saint-Louis et l'autre Saint-Louis à Village-Neuf. À Oberwil, on a constaté qu'un point d'attraction pour le public (le quartier Mühlematt : centre commercial) n'était pas du tout raccordé au réseau d'itinéraires cantonal. Par ailleurs, l'itinéraire cyclable qui passe par ce quartier présente une lacune précisément à la hauteur de cet endroit très fréquenté. Une autre faiblesse réside dans le fait qu'il n'existe pas de possibilité de traverser le Rhin à hauteur de Grenzach-Wyhlen et Muttenz, ce qui provoque des détours importants. Cette situation s'aggravera encore davantage compte tenu du développement urbain programmé du côté allemand. Il faut finalement mentionner aussi l'inexistence d'une liaison entre Dornach/Arlesheim et Reinach – la lacune la plus longue dans le réseau qu'on puisse trouver à l'extérieur du cœur de l'agglomération.

Figure 24 : Faiblesses du réseau régional des principaux itinéraires cyclables



Source : graphique établi par le bureau du projet d'agglomération

Les carences de qualité concernant le réseau régional cyclable ont surtout été identifiées dans les corridors. Il s'agit majoritairement d'itinéraires cyclables très chargés et d'un niveau de protection insuffisant pour les cyclistes (couloirs pour vélos, réduction de la vitesse, trottoirs). De plus, certains passages souterrains et passages à niveau ont été qualifiés de points négatifs. À ces endroits, l'exigüité et l'aménagement des infrastructures entravent et le confort du passage et le sentiment subjectif de sécurité (en particulier dans les passages souterrains).

Dans le centre-ville bâlois, on a constaté un manque d'installations de stationnement publics pour vélos. L'offre se limite dans une grande partie à des installations isolées qui sont continuellement saturées. Aux points d'accès au centre-ville, il manque en particulier des parkings-vélos offrant des capacités importantes. Dans les corridors, les arrêts des transports publics constituent les destinations les plus fréquentées par les cyclistes. La situation concernant les parkings-vélos

est traitée au chapitre 4.3.8. Les faiblesses au niveau des arrêts du RER sont complétées par un manque d'installations de stationnement pour vélos adéquates au niveau de nombreux arrêts de tram et de bus.

4.3.7 Trafic piétonnier

Se déplacer à pied est la forme la plus élémentaire de la mobilité. Les habitants de la ville de Bâle effectuent 29 % de leurs déplacements quotidiens à pied.[36]
Dans les agglomérations urbaines, deux types d'infrastructure pour piétons ont une importance toute particulière :

- les surfaces piétonnes dans l'espace routier public, tant à l'intérieur des centres-villes et des centres locaux que dans les quartiers résidentiels
- les chemins pour piétons dans les espaces de détente de proximité, et partiellement, les sentiers de randonnée régionaux

Tout l'espace de l'agglomération est doté d'un réseau piétonnier d'une densité adéquate. Toutefois, la qualité des surfaces piétonnes est plus importante que leur simple disponibilité, en particulier à l'intérieur de l'espace urbanisé. Cette qualité résulte de l'aménagement de l'espace routier et de l'interaction avec les autres moyens de transport.

Au centre-ville de Bâle, de nombreuses ruelles sont aménagées en **zones piétonnes,** interdites au trafic motorisé. Lörrach et les deux Rheinfelden disposent également de ce genre de zones piétonnes où la qualité de séjour est très élevée.

Dans les trois pays de l'agglomération bâloise, les **zones 30** en Suisse, les **zones de rencontre,** en Suisse et en France, et les zones à circulation réduite et vitesse limitée (communément appelés zones résidentielles), en Allemagne, constituent autant de concepts, juridiquement et techniquement fondés, visant à modérer le trafic et à promouvoir la coexistence du TIM et de la mobilité douce, aussi dans les quartiers résidentiels et les centres des petites communes.

Au canton de Bâle-Ville, la mise en place de la plupart des zones 30 est terminée. Actuellement, le concept est en cours de révision : des extensions locales permettant d'intégrer des rues empruntées par les TP ainsi que la mise en place temporaire de zones 30 aux alentours de certaines écoles sont à l'étude. Un concept couvrant le centre-ville et instaurant des zones 30, des zones de rencontre et des zones exclusivement réservées aux piétons a également été adopté. Il sera mis en œuvre par étapes dans les deux à trois ans à venir.

Au canton de Bâle-Campagne, il existe déjà de nombreuses zones 30, en particulier dans les communes suburbaines, la tendance allant vers une généralisation des zones 30. À Binningen, Bottmingen, Oberwil, Reinach, Münchenstein, Muttenz et Birsfelden, la presque totalité des quartiers résidentiels sont des zones 30. À Therwil, Arlesheim, Reinach, Sissach, Liestal et Pratteln, celles-ci sont complétées par des zones de rencontre. Jusqu'ici, la cartographie de toutes les zones 30 et zones de rencontre dans le canton de Bâle-Campagne n'a pas encore été dressée[37]. Une grande partie de ses zones 30 ont été établies il y a deux à cinq ans. À Allschwil, l'opinion publique voit d'un œil critique les mesures visant à une modération du trafic et la question de la gestion des places de stationnement. Cela explique pourquoi on n'a pas encore pris de telles mesures dans cette commune.

[36] Situation 2010, source : Socialdata, http://www.socialdata.de/daten/kennziffern.php

[37] Un projet cantonal de numérisation des zones 30 et des zones de rencontre vient d'être lancé.

Les communes situées dans le canton d'Argovie sont aussi dotées de zones 30, par exemple à Rheinfelden, Möhlin et Kaiseraugst. Il reste encore du potentiel, notamment pour la création de zones de rencontre dans les communes périurbaines de l'agglomération de Bâle et dans les centres urbains des corridors. Des pôles de développement urbain tels qu'Aesch, Bottmingen, Münchenstein et Muttenz sont toujours dépourvus de zones de rencontre.

Sur le territoire allemand, on trouve souvent des rues à circulation réduite et vitesse limitée. À Lörrach, tous les quartiers résidentiels sont désormais des zones 30. À Weil, de nombreuses rues à usage d'habitat font partie des zones 30 (p. ex. Riedlistrasse / Alte Strasse, Obere Schanzstrasse, Lörracherstrasse). Par ailleurs, la partie centrale de la Hauptstrasse à Weil est aménagée en zone30 et zone20.

C'est du côté français où les efforts visant à valoriser les surfaces piétonnes ont progressé le moins. Des zones 30 existent seulement dans quelques rares quartiers résidentiels. Dans les centres-villes (en particulier à Saint-Louis), à l'exception de certaines places interdites à la circulation, on roule toujours à la vitesse habituelle autorisée en ville et les trottoirs sont séparés nettement de la chaussée.

Tendances de développement

De nombreuses communes s'efforcent de valoriser leurs centres par des mesures de modération du trafic et d'aménagement de l'espace routier. Les piétons peuvent donc s'attendre légitimement à de nouvelles améliorations au niveau local.

La ville de Rheinfelden (CH) a adopté l'année dernière un nouveau plan directeur relatif aux transports qui prévoit la création de nouvelles zones 30. À Weil am Rhein, des efforts sont entrepris pour créer une zone piétonne, celle de Lörrach a été élargie pendant la durée d'un test. La commune de Schopfheim a développé un nouveau concept urbain qui s'inspire des zones de rencontre existant en Suisse. À Bâle, la mise en œuvre du concept relatif au trafic au centre-ville permettra de valoriser le cœur de la ville au profit des piétons.

4.3.8 Intermodalité

Pour des raisons économiques, la disponibilité géographique des moyens de transport public est limitée. Afin d'améliorer les conditions de desserte, une combinaison avec les infrastructures du trafic individuel est indispensable.

Accès aux TP

L'accès au RER s'est considérablement amélioré ces dernières années. En effet, tous les arrêts des lignes S1 et S3 du RER ont été rénovés ou reconstruits, adaptés aux besoins des handicapés et dotés en même temps de parkings à vélos. De plus, les 16 haltes de la ligne Wiesentalbahn et les quatre nouveaux arrêts du RER à Lörrach (Dammstrasse, Musée / Gare, Schwarzwaldstrasse) et à Schopfheim ont été adaptés aux besoins des personnes à mobilité réduite (fauteuils roulants, poussettes). La hauteur des quais permet désormais un accès à niveau aux rames du RER FLIRT.

Park + Ride (carte n° 3.13)

Depuis qu'en 1987 le premier concept, intitulé « gare plus »[38], avait esquissé une interconnexion entre le TIM et l'offre ferroviaire, un vaste réseau d'installations de parkings-relais (park + ride) a été établi dans la partie suisse de l'agglomération de Bâle.

Une étude ETB, réalisée au printemps 2011, a permis de faire un état des lieux de l'offre et de la demande de P+R et de B+R (bike + ride) dans l'agglomération de Bâle. Cette enquête n'a pas seulement pris en compte les parkings labellisés P+R, mais toutes les places de stationnement disponibles aux alentours des arrêts. Le périmètre de l'enquête s'étendait sur les arrêts du RER au sein de l'ETB, hormis les vallées du Birstal / Laufental et de l'Ergolztal. Pour ces corridors, il existe des données relevées par les CFF (cf. le Tableau n° 15). Dans la région de St.Louis / Allschwil / Leimental et Weil am Rhein / Riehen / Grenzach, l'analyse a porté aussi sur certains arrêts de tram et de bus (cf. PTV 2011d). Les résultats de l'enquête, les données mises à disposition par les CFF et l'expertise des spécialistes sur place permettent de tirer les conclusions suivantes :

- En principe, l'offre de P+R est dense. Tous les arrêts importants du RER proposent au moins un minimum de parkings-relais.
- Les installations de P+R situées aux arrêts périphériques sont très chargées. Cela vaut pour tous les corridors.[39]
- Les taux d'occupation sont particulièrement élevés et frôlent parfois la saturation des deux côtés du Rhin supérieur, à de nombreux arrêts dans le Wiesental, à certains arrêts dans le Fricktal et au niveau du Hochrhein (les deux Rheinfelden, Hohe, Stein-Säckingen).
- La situation n'est pas optimale à Saint-Louis où de nombreux travailleurs pendulaires venant du Sundgau souhaitent garer leur voiture pour emprunter les TP de la ville de Bâle. Aux alentours directs de la gare, l'offre de places de stationnement est limitée. Pour répondre à la forte demande de places, une nouvelle installation de P+R a été inaugurée en 2010 à la gare de Saint-Louis avec une capacité de 187 places de stationnement. Son taux d'utilisation est déjà très élevé. Une partie de la forte demande est due à l'abus du parking-relais comme parking d'aéroport. Les aires de stationnement situées au centre-ville (Acacias, Place Gissy), à l'écart de la gare, affichent par contre un faible taux de fréquentation.
- Dans la région de Riehen / Grenzacher Horn il y a un écart très net entre la demande de stationnement gratuit et la demande de places payantes.
- Les taux d'utilisation des parkings-relais au niveau de nombreux arrêts suburbains (Weil am Rhein, Riehen, Eglisee, Bâle Bachgraben, Muttenz) se situent en bas et au milieu de la fourchette.

Des différences peuvent être constatées en matière de gestion des installations. En Suisse, l'utilisation des installations P+R, gérées majoritairement par les entreprises de transport, est dans la plupart des cas payante, tandis qu'en France et en Allemagne, les automobilistes peuvent garer leur véhicule le plus souvent gratuitement.
En 2011, le Grand Conseil du canton de Bâle-Ville a adopté une contre-proposition à l'initiative P+R[40].L'initiative a été abandonnée par la suite. La proposition-clé du projet prévoit que le canton de Bâle-Ville s'engage à promouvoir activement la création d'installations P+R, même à l'extérieur du canton. Un fonds « pendulaire », alimenté par une partie des droits de stationnement perçus

[38] existe sous forme d'une brochure : Bahnhof Plus – Konzept und Ideen für attraktivere Bahnhöfe und Haltestellen (gare plus – concept et idées pour des gares et des haltes plus attractives), délégation des Conseils d'États des deux Bâles chargée de l'aménagement territorial régional (s.l.d.d.) 1987

[39] Les données relevées reflètent la situation du jour de l'enquête. On ne peut pas dire dans quelle mesure elles sont représentatives du taux moyen d'utilisation (cf. les données des CFF relatives à l'utilisation des parkings-relais en Suisse, Tableau n°)

[40] Initiative populaire cantonale « Oui aux installations P+R régionales »

par le nouveau système de gestion de l'espace de stationnement (cf. chapitre 4.3.5), sert à financer ce type d'installations P+R, mais aussi à prendre d'autres mesures en faveur d'un trafic pendulaire respectueux de l'environnement.

Tendances de développement

L'extension du réseau RER, prévue à moyen terme, et la saturation du réseau RGD iront de pair avec une augmentation de la demande de P+R. Suite à la montée des taux d'utilisation, il sera localement indispensable d'élargir les installations P+R existantes, ce qui sera le cas notamment dans le Fricktal et du côté allemand et français.

Tableau n° 15 : Taux d'occupation des installations P+R gérées par les CFF

gare	nombre de place de stationnement	taux moyen d'occupation	taux maximal
corridor Ergolztal			
Muttenz	39	11%	18%
Frenkendorf-Füllinsdorf	44	39%	45%
Sissach	127	32%	58%
Gelterkinden	112	23%	31%
Olten	108	77%	92%
corridor Laufental			
Münchenstein	37	20%	39%
Dornach-Arlesheim	12	53%	58%
Aesch	36	29%	38%
Grellingen	24	63%	83%
Zwingen	14	14%	14%
Laufen	64	41%	80%
corridor Fricktal			
Kaiseraugst	9	40%	47%
Rheinfelden	47	90%	100%
Möhlin	48	41%	50%
Mumpf	38	26%	39%
Stein-Säckingen	132	95%	>100%
Laufenburg	40	65%	100%

Source : données mises à disposition par les CFF)

Bike + Ride (carte n° 3.12)

L'existence de parkings-vélos (bike + ride) augmente la zone d'attraction des arrêts. L'enquête ETB (PTV 2011d) a relevé la situation suivante dans l'agglomération de Bâle :

- Il y a urgence tout au long des chemins de fer dans le Wiesental, le Hochrhein et le Fricktal (jusqu'à Bâle). Beaucoup de parkings à vélos situés aux arrêts du RER frôlent la saturation. Cela vaut en particulier aussi pour certains arrêts dotés de grandes capacités B+R tels que Pratteln, Muttenz et les deux Rheinfelden.
- À l'ouest de Bâle (Allschwil, la zone du Bachgraben) et dans les quartiers de Saint-Louis situés proches de la frontière, les parkings à vélos, qui sont relativement modestes, affichent des taux d'occupation très élevés.
- La situation est plus détendue à la gare de Saint-Louis et sur la ligne en direction de Mulhouse.
- Sur la ligne du S5 à Weil am Rhein et dans la zone entre Riehen et Niederholz, les taux d'occupation des installations B+R sont à un niveau bas.

› Des déficits existent au centre-ville de Bâle. La station à vélos souterraine à la Centralbahnplatz, inaugurée en 2002, a été élargie à plusieurs reprises en raison de la forte demande. Les cases et les box à vélos sont payants. Malgré cela, des listes d'attentes pour des abonnements mensuels ou annuels existent.

La forte demande d'emplacements sécurisés pour les vélos s'explique par la sécurité souvent défaillante des parkings à vélos librement accessibles, souvent victimes de vols ou d'actes de vandalisme. Un nouveau concept est mis en pratique dans la station à vélos à la gare de St. Jean, inaugurée en décembre 2009. L'utilisation est gratuite mais soumise à une surveillance automatique. À la gare de Liestal, une nouvelle station à vélos a été ouverte en 2010 qui propose plus de places surveillées (116) que de places non surveillées (93). La nouvelle installation mise en service en 2011 à Lörrach est également équipée de box à vélos qu'on peut fermer à clé.

Tendances de développement

L'extension du réseau du RER entraînera aussi un nombre croissant d'utilisateurs des installations B+R. Par ailleurs, la vente de vélos électriques monte en flèche. En même temps, les exigences en matière de sécurité augmentent. Promouvoir la mobilité combinée vélo-TP n'est possible que si on arrive à sécuriser les parkings-vélos. Un autre facteur dont il faut tenir compte est l'extension nécessaire de certaines stations à vélos dans les corridors. À Muttenz, le déménagement de la Université technique de la Suisse du Nord-Ouest (FHNW) entraînera sans doute une hausse de la demande. La prolongation de la ligne de tram vers Weil am Rhein aura un effet semblable et la demande sera aussi plus forte à la gare de Saint-Louis.

Auto-partage (carte n° 3.14)

L'auto-partage (Car Sharing) est un outil intelligent qui complète l'offre des transports publics. Les atouts spécifiques de cet outil résident dans une grande disponibilité de la mobilité individuelle motorisée et dans une faible consommation de surfaces. De plus, comme cette offre est disponible à la destination, une partie de la distance est souvent parcourue en TP. Cependant, pour profiter de cette offre, il faut en règle générale être membre d'un réseau d'auto-partage.
Le cœur de l'agglomération de Bâle est doté d'un vaste réseau de stations d'auto-partage. Dans les corridors, on retrouve ces stations majoritairement le long des lignes ferroviaires, le Leimental, le Birseck et l'Ergolztal présentant de bons taux de couverture. Au Fricktal et dans la partie supérieure du Wiesental, la disponibilité est moindre. Du côté allemand, l'offre est inexistante sur les lignes du Rhin supérieur au nord de Weil et du Hochrhein à l'est de Rheinfelden tout comme sur le territoire français. L'association française Auto'trement ne propose pas de stations au sud de Mulhouse.

Il y a encore un potentiel d'amélioration en ce qui concerne l'utilisation transfrontalière des offres d'auto-partage proposées par les différentes organisations. Cette possibilité existe entre l'Allemagne (Stadtmobil Südbaden) et la France (Auto'trement) et entre l'Allemagne et la Suisse (Mobility) tandis qu'une telle offre transfrontalière n'est pas encore disponible dans le format franco-suisse.

Tendances de développement

Une enquête réalisée en 2007 par Rhin-Autopartage a relevé une demande potentielle pour Saint-Louis. Puisque l'auto-partage connaît un développement dynamique en Alsace, on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'une telle offre sera aussi proposée dans un proche avenir à Saint-Louis.

4.3.9 Sécurité routière

Sécurité routière objective : points noirs

En Suisse, la définition des points noirs fait l'objet d'une norme (SN 640 009a). La méthode appliquée consiste à subdiviser le réseau routier en carrefours et tronçons (100 m en agglomération, 200 m hors agglomération) et à procéder ensuite à un comptage des accidents par carrefour / tronçon. On tient compte du nombre d'accidents par an. Les cantons utilisent des seuils différents à partir desquels un tronçon est classé dans la catégorie « point noir ». Les deux Bâles, par exemple, considèrent que 5 accidents par tronçon en font un point noir, tandis que le canton d'Argovie applique une valeur de 6 accidents.

En Allemagne, un endroit à concentration d'accidents répond à un des critères suivants : (1) quatre accidents du même type en un an, (2) cinq accidents corporels en trois ans ou (3) trois accidents corporels graves en trois ans. Les intervalles pris en compte sont des carrefours, des tronçons de 300 m en agglomération et de 600 m hors agglomération.

En France, les accidents corporels enregistrés sont regroupés dans des zones d'accumulation des accidents corporels. Les données sont calculées sur 5 ans et sur des sections de route de 850 m (cf. Figure 27).

Vu les différences entre les définitions et les références temporelles utilisées par les trois pays, il est difficile d'établir un bilan global des endroits à concentration d'accidents. Pour ne pas confronter les statistiques existantes à une nouvelle analyse divergente, nous avons renoncé à dresser le bilan des points noirs selon une méthode unique.

Bâle-Ville : Pendant les dernières années, le canton de Bâle-Ville a réussi à réduire continuellement le nombre de points noirs. Le chiffre a pu être ramené de 47 en 2001 à seulement 7 en 2010. Fin 2011, Bâle (à côté de Berne) a été récompensée pour ce résultat par le prix de la sécurité du bureau de prévention des accidents (bpa). Parmi les points noirs qui subsistent, il faut mentionner en premier lieu ceux qui, depuis des années, font partie de cette catégorie (cf. Tableau n° 16).

Tableau n° 16 : Points noirs à Bâle-Ville

endroit (** = classé point noir à plusieurs reprises depuis 2007	accidents 2010
Johanniterbrücke / Schanzenstrasse / St. Johanns-Vorstadt **	8
Freiburgerstrasse / Hochbergerstrasse (installation de signalisation lumineuse 216)	7
Schützenhaus (installation de signalisation lumineuse 145) **	6
Bundesplatz **	5
St. Alban-Ring / St. Jakobs-Strasse (installation de signalisation lumineuse 571) **	5
Schwarzwaldallee, sortie Badischer Bahnhof	5
Hochbergerstrasse / Riehenring (installation de signalisation lumineuse 217) **	5

Source : police cantonale de Bâle-Ville 2011)

Bâle-Campagne : Actuellement, le canton de Bâle-Campagne enregistre 22 points noirs. Tous ces points noirs doivent, à terme, être assainis. Des études visant à remédier à la situation sont déjà en cours à de nombreux endroits.

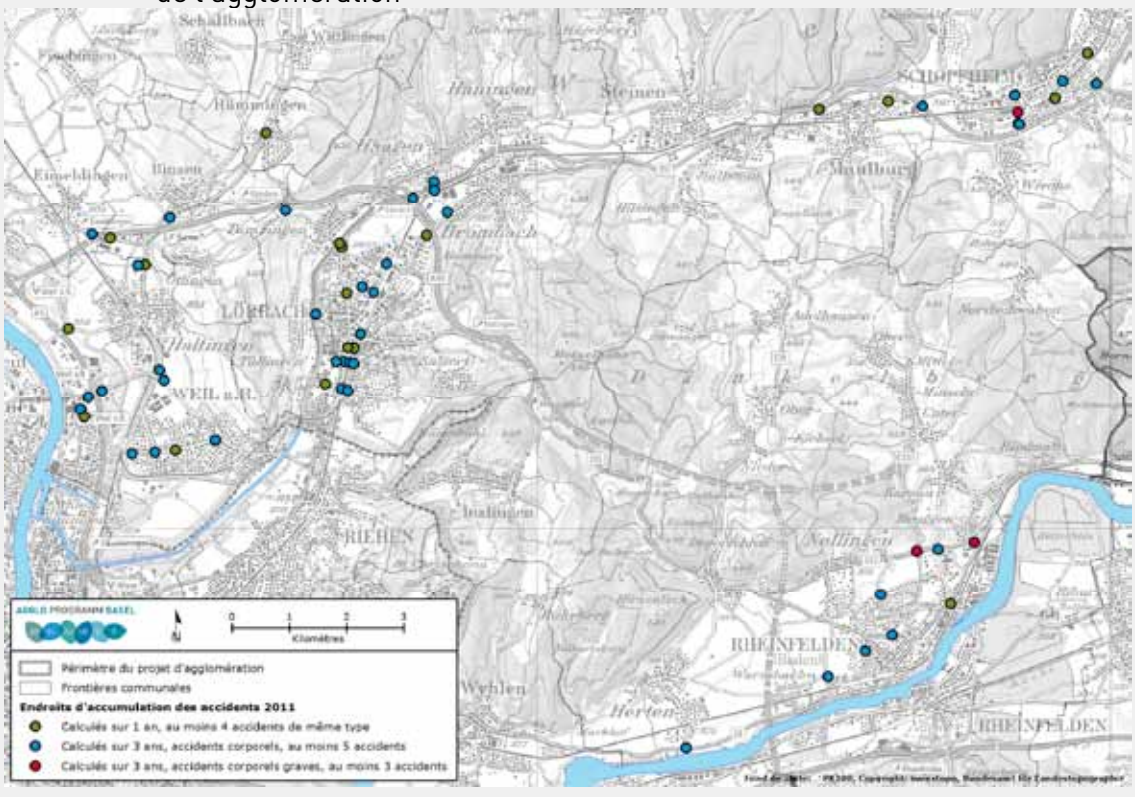
Argovie : La liste la plus actuelle des points noirs dans le canton d'Argovie se réfère aux accidents survenus dans les années 2008 et 2009. Aucun des points noirs relevés ne se situe à l'intérieur du périmètre du projet d'agglomération.

Figure 25 : Points noirs au canton de Bâle-Campagne, situation juillet 2011

Source : direction des travaux publics de Bâle-Campagne

Allemagne : La statistique allemande des endroits à concentration d'accidents tient compte des données relevées en 2011. La cartographie (Figure 26) montre une forte concentration au niveau des carrefours urbains à Lörrach, Weil et Rheinfelden. D'autres endroits à concentration d'accidents sont situés aux intersections des principaux axes routiers. C'est notamment le cas aux alentours de la B317 au Wiesental et au niveau de la B143 au nord de Rheinfelden.

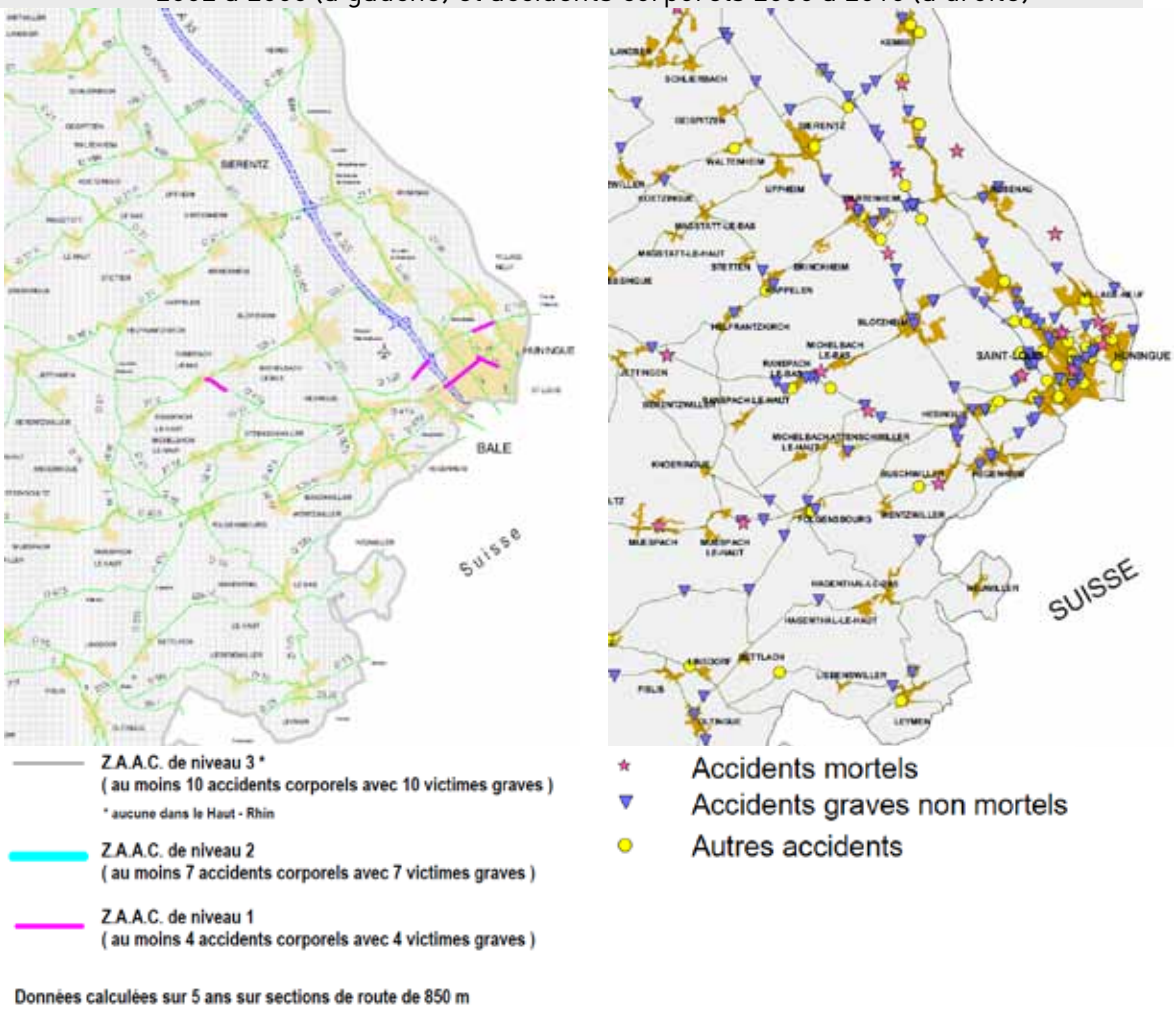
Figure 26 : Endroits à concentration d'accidents 2011 dans la partie allemande de l'agglomération



Source : police de Lörrach

France : Le graphique représentant les zones d'accumulation des accidents corporels est basé sur des données relevées pour les années 2002 à 2006. Certaines sections des routes départementales D105 et D469 font partie de ces zones. Les deux routes rallient la région de Huningue / Village-Neuf à l'ouest et, soit, traverse la ville de Saint-Louis (D469), soit, la contourne par le nord (D105). La cartographie la plus actuelle des accidents corporels montre que ces deux routes restent toujours des endroits accidentogènes. Par contre, le nombre d'accidents survenant sur les routes en direction nord-sud est plus bas.

Figure 27 : Ecurité routière en France ; zones d'accumulation des accidents corporels 2002 à 2006 (à gauche) et accidents corporels 2006 à 2010 (à droite)



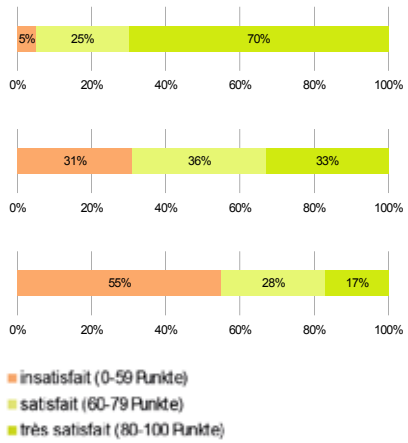
Source : Direction départementale des Territoires du Haut-Rhin; Service Transport, Risques et Sécurité (www.sr68.fr)

Sentiment subjectif de sécurité des passagers

L'enquête de satisfaction réalisée en 2009 par les cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne et Soleure est révélatrice en ce qui concerne le sentiment subjectif de sécurité des usagers des transports en commun (cf. chapitre 4.3.3). De jour, 95 % des voyageurs interrogés ont une perception satisfaisante à très satisfaisante de leur sécurité. Tard le soir, le sentiment individuel de sécurité est nettement moins bon. Presqu'un tiers des passagers n'est pas satisfait. Logiquement, plus de la moitié des personnes interrogées pensent que la présence des forces de sécurité dans les transports publics est insuffisante. En raison de la taille des rames cette perception est plus marquée dans les trains que dans les bus et tramways.

Tableau n° 17 : Evaluation de critères concernant la sécurité dans les Transports

critère	évaluation	répartition des réponses
sentiment de sécurité de jour	88	5% / 25% / 70%
sentiment de sécurité après 21 heures	70	31% / 36% / 33%
nombre suffisant de personnes assurant la sécurité des passagers	56	55% / 28% / 17%



Source : GfK Trustmark 2009).

4.3.10 Accessibilité

Il existe plusieurs méthodes permettant de mesurer l'accessibilité On a souvent recours à une des deux approches fondamentales suivantes :

- approche basée sur le temps de parcours : calcul du temps de parcours entre un point et chaque autre point situé dans le périmètre étudié ; présentation graphique généralement sous forme d'isochrones.
- approche basée sur le potentiel d'accessibilité : calcul du potentiel d'accessibilité pour chaque point individuel ; on s'intéresse à la somme des critères caractéristiques (p. ex. population, nombre d'emplois, surface de vente, etc.) de chaque point spatial, pondérée par un indicateur économique relatif à la distance parcourue (généralement le temps de parcours). Les résultats obtenus constituent un indicateur relatif de la centralité et de l'attractivité d'un site. Plus l'indicateur est élevé, plus proches et plus nombreux sont les critères caractéristiques considérés.

Dans le cadre d'une analyse des transports, la première approche permet d'avoir une vue d'ensemble plus rapidement, tandis que les indicateurs du potentiel d'accessibilité sont un peu plus abstraits et leur interprétation est plus complexe (dynamique du trafic *et* dynamique structurelle). Le centre-ville de Grand-Bâle est le cœur de l'agglomération de Bâle. Pour cette raison, les temps de parcours ont été calculés à partir de la Barfüsserplatz (carte n° 3.11).

Les différences entre les corridors sont très nettes. L'accessibilité de la Barfüsserplatz à partir des régions allemandes et françaises de l'agglomération est moins bonne qu'en partant des corridors suisses. En direction du Wiesental, on ressent l'absence d'une liaison RER à intervalles densifiés et, en direction de la France, la réduction de l'offre transfrontalière en TP. Par contre, dans le sud de Bâle, l'influence des lignes de tram suburbaines qui assurent une bonne accessibilité du centre à partir des régions de Muttenz/Pratteln, Birseck et du Leimental se fait sentir.

Si, au lieu des temps de parcours, l'on regarde l'accessibilité calculée par la méthode basée sur le potentiel d'accessibilité, ce sont les villes de Lörrach et Liestal et, dans une moindre mesure, Rheinfelden qui se révèlent être d'importants centres secondaires. Cela signifie une meilleure accessibilité des lieux de travail et des centres commerciaux même dans les zones périphériques de l'Ergolztal et du Wiesental.

4.3.11 Comportement de mobilité et gestion de la mobilité

Comportement de mobilité

Grâce à l'enquête ménages téléphonique sur le comportement de mobilité réalisée par l'ETB au printemps 2011 sur le territoire français et allemand de l'ETB, on dispose d'indicateurs très récents relatifs au comportement de mobilité dans ces zones. En ce qui concerne la partie suisse de l'agglomération, il fallait prendre les données du microrecensement 2005 puisque les résultats du microrecensement 2010 n'ont pas encore été disponibles lors de l'élaboration du rapport.

Ce qui est étonnant c'est que le taux de déplacement est légèrement plus élevé en France que dans le reste de l'agglomération. Des enquêtes antérieures réalisées au niveau national avaient abouti aux mêmes résultats (PTV 2011a). Cette situation s'explique par une population d'âge moyen plus importante en France. Par conséquent, le taux de personnes immobiles y est moins élevé qu'en Allemagne et en Suisse.

Il ne faut pas surestimer les différences entre les moyennes des temps de parcours parce qu'on ne peut pas dire dans quelle mesure les données sont comparables. On peut supposer cependant qu'en raison de la part plus importante des TP en Suisse, les moyennes des temps de parcours des habitants suisses de l'agglomération sont légèrement plus élevées que celles de leurs voisins. Selon les experts locaux, la demande de TP du côté français est exclusivement alimentée par le trafic scolaire.

Tableau n° 18 : Indicateurs relatifs au comportement de mobilité dans les trois pays de l'agglomération de Bâle

pays	Suisse[41]	Allemagne	France
indicateur de mobilité			
moyenne du nombre de déplacements par jour	3.3	3.45	3.68
personnes immobiles	10.3%	10.7%	8.4%
temps de parcours par déplacement [min]	28	17	20
répartition modale (part des moyens de transport utilisés pour les déplacements)			
TP	17.4%	8.0%	7.7%
TIM	40.0%	59.0%	66.8%
MD	41.3%	32.7%	23.8%
taux d'équipement en outils de mobilité			
personnes de plus de 18 ans ayant le permis	74%	87%	94%
ménages équipés d'un automobile	69%	89%	96%

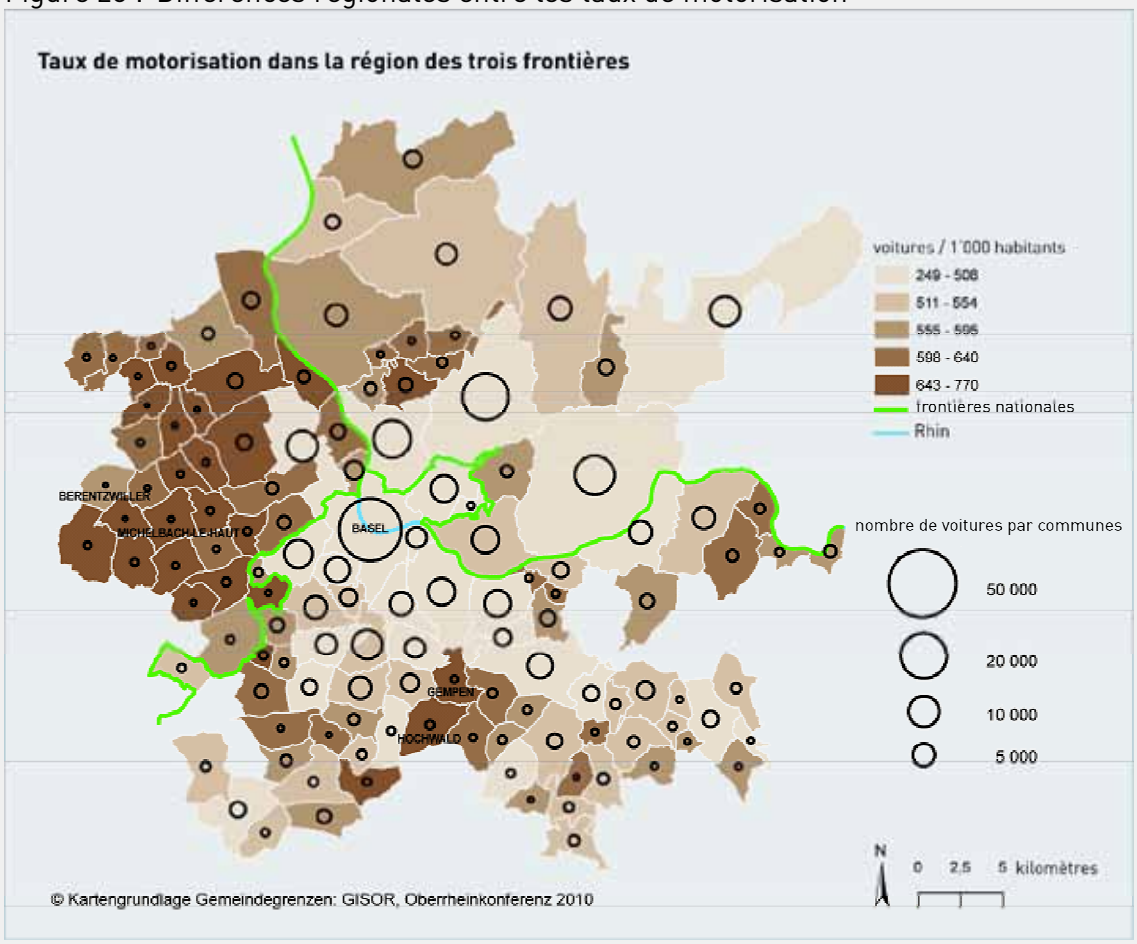
Source : PTV 2011a, PTV 2011b, ARE 2005

Les résultats de l'enquête confirment que les parts des TP sont nettement inférieures au-delà des frontières suisses (cf. chapitre 4.3.1). En revanche, les parts du TIM sont considérablement plus élevées. Il ne faut pourtant pas oublier que le chiffre obtenu pour la partie suisse est dominé par le comportement des habitants du centre urbain. Étonnamment, les différences entre les territoires français et allemand sont faibles, bien que l'offre des TP en Allemagne assure une meilleure couverture de la structure urbaine.

[41] Les indicateurs cités se réfèrent à des ménages ou des personnes ayant leur domicile dans l'agglomération de Bâle.

Les différences relatives au choix du moyen de transport se reflètent aussi en termes d'équipement d'outils de mobilité. C'est le taux de motorisation en France qui est particulièrement frappant – presque chaque ménage dispose d'une automobile. Le taux de personnes ayant un permis de conduire est également plus élevé en France qu'en Allemagne et celui en Allemagne est plus élevé qu'en Suisse.

Figure 28 : Différences régionales entre les taux de motorisation



Source : office de la statistique du canton de Bâle-Ville

Tendances de développement

La série des microrecensements suisses montre que le nombre spécifiques des parcours n'a guère changé pendant les dernières décennies. En revanche, on a pu observer une augmentation de la moyenne des distances parcourues, tant par personne que par déplacement. Cela s'explique avant tout par les trajets pendulaires plus longs (Simma 2003, ARE 2006).

Il faut s'attendre à ce que la mobilité individuelle continue d'augmenter, en particulier en termes de trafic de loisir. Un des facteurs qui explique cette tendance est la mobilité des personnes âgées. La part des personnes âgées qui ne travaillent plus, mais qui ont l'habitude d'être mobiles, marqueront l'évolution du trafic. D'un autre côté, la diversification des schémas des déplacements quotidiens favorisera ce développement (enchaînements de parcours plus complexes). Parmi les causes plus profondes, il faut citer l'augmentation du nombre de personnes travaillant à temps partiel et l'élargissement du rayon d'action des individus ainsi que le progrès technologique dans le domaine du trafic et des systèmes de communication.

Sans changements fondamentaux du contexte général, notamment concernant les prix de l'énergie - la future répartition modale dépendra en premier lieu de la qualité de l'offre des TP (disponibilité locale et temporelle, vitesse du transport, coûts, confort) par rapport au TIM. Pour cette raison, les pronostics correspondants sont très incertains. En raison d'une plus forte concurrence en termes d'espaces et suite à l'extension de l'offre des TP, on peut s'attendre à ce qu'une plus grande part du trafic dans l'agglomération reviendra aux TP.

Gestion de la mobilité

Aujourd'hui, les systèmes et instruments de gestion de la mobilité n'existent que ponctuellement dans l'agglomération de Bâle. Cela vaut tant pour les concepts et projets portés par les collectivités territoriales que pour les actions des entreprises. C'est le canton d'Argovie qui a une longueur d'avance avec sa plateforme aargaumobil dont l'objectif est de sensibiliser les communes et les entreprises, de mettre en œuvre des projets et de promouvoir l'échange d'expériences. Le canton de Soleure a lancé un projet comparable intitulé so!mobil. Au canton d'Argovie, il existe en plus huit installations park + pool au long de l'A1 et de l'A3, celle à Rheinfelden se situant dans le périmètre de l'agglomération. Avec cet instrument, le canton souhaite aider les travailleurs pendulaires à pratiquer le covoiturage.

Suite à l'adoption de la contre-proposition à l'initiative des villes, Bâle-Ville a compris qu'en matière de gestion de la mobilité, il y a urgence. Actuellement, la conception et la mise en place d'un système correspondant sont en cours. Dans le canton de Bâle-Campagne ainsi qu'en Allemagne et en France, les efforts en faveur d'une gestion généralisée de la mobilité n'ont pas encore progressé de la même façon.

Du côté suisse, les premières mesures communales ont été lancées dans le cadre des programmes « cité de l'énergie » et « gestion de la mobilité dans les entreprises » de l'Office fédéral de l'énergie. Il s'agit notamment de promouvoir la gestion de la mobilité au sein des services communaux et de conseiller les entreprises en termes de gestion de la mobilité liée au fonctionnement de l'entreprise.

Le tableau synoptique montre que toutes les activités lancées jusqu'ici sont de nature régional voire communal. Par ailleurs, on n'a pas encore épuisé tous les possibilités juridiques et de planification permettant de favoriser la gestion de la mobilité tels que les procédures relatives à l'affectation des sols (plans d'affectation particulière, plan d'aménagement, modèles / contingents de déplacements) ou les études d'impacts. Le canton de Bâle-Ville a assorti le permis de construire accordé à certaines entreprises de l'obligation de concevoir et de mettre en œuvre des concepts de gestion de la mobilité.

5 Vision d'avenir 2030

Sur la base de la stratégie 2020 de l'ETB, le projet d'agglomération de Bâle a développé, au moyen d'une procédure participative trinationale, une vision spatiale pour toute l'agglomération, valable jusqu'en 2030 – la vision d'avenir 2030.

Cette vision d'avenir constitue la stratégie commune en vigueur de l'agglomération bâloise, établie en concertation trinationale dans les domaines du paysage, de l'urbanisation et des transports. Dans les 15 ans à venir, le présent projet d'agglomération devra permettre de mettre en place les conditions préalables à sa mise en œuvre.

5.1 Genèse de la vision d'avenir et principes régissant le développement de l'agglomération

5.1.1 Fondements

Pour développer la vision d'avenir, on a eu recours aux instruments de planification que les administrations des six sous-régions sont tenues d'appliquer :

- canton de Bâle-Ville, plan directeur cantonal, 2010
- canton de Bâle-Campagne, plan directeur cantonal, 2010
- canton d'Argovie, plan directeur cantonal, 2011
- canton de Soleure, plan directeur cantonal, 2011
- région Hochrhein-Bodensee, plan d'aménagement régional 2000, 1998
- Pays de St-Louis, Schéma directeur, 1998
- Pays de St-Louis, Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) des cantons de Huningue et de Sierentz, en cours de rédaction

Outre les plans directeurs cantonaux, schémas directeurs / SCOT et le plan d'aménagement régional, de nombreux autres concepts, stratégies et instruments ont inspiré la vision d'avenir.

Au niveau transfrontalier, il faut mentionner la stratégie de développement 2020 de l'Eurodistrict Trinational de Bâle (ETB) qui avait réalisé un travail préparatoire substantiel sur lequel la vision d'avenir du projet d'agglomération de 2e génération pouvait s'appuyer. La Confédération avait cependant des exigences encore beaucoup plus strictes en termes de précision de la vision spatiale globale, notamment en ce qui concerne la coordination entre urbanisation et transports, la faisabilité technique des mesures relatives aux transports et la définition des priorités. Dans ce sens, la vision « corridors+ », conçue à l'horizon 2030, poursuit et précise les travaux préparatoires de l'ETB.

5.1.2 Processus d'élaboration

Sur le fond, le processus d'élaboration de la vision d'avenir pour le projet d'agglomération de Bâle se divise grossièrement en deux étapes qui ont duré environ trois ans. Dans un premier temps, l'accent a été mis sur le développement d'une vision commune pour l'agglomération trinationale de Bâle. Dans un deuxième temps, la vision – définie dans ses grands principes – a été peaufinée et, en ce qui concerne certains chapitres, complètement revue.

Le chemin vers une vision commune : la genèse des scénarios

En vue de la détermination de la vision d'avenir 2030 pour l'agglomération bâloise, trois conceptions différentes de l'avenir ont été développées dans une première étape. Elles figurent dans le tableau suivant :

Tableau 19 : Vision d'avenir : trois scénarios

« cœur »	« corridors »	« surface »
Plus la densité du tissu urbain dans une région est élevée, plus les distances se raccourcissent, plus grande sera la partie des déplacements qui pourra s'effectuer par les moyens de la mobilité douce, plus les transports publics seront en mesure de proposer une offre d'une grande densité. Le scénario « cœur » cherche à conjuguer urbanisation et transports de manière à concentrer le développement futur sur l'espace autour du centre urbain trinational (la ville de Bâle ainsi que certaines parties de Weil, Huningue, Saint-Louis, Allschwil, Binningen et Birsfelden). Le scénario « cœur » contraste diamétralement avec la tendance au mitage qu'on a pu observer pendant les dernières décennies.	Ce scénario reprend à son compte la structure d'urbanisation qui s'est développée historiquement le long des axes des infrastructures de transports et « accepte » pour ainsi dire le résultat d'une certaine évolution historique. L'espace urbanisé de l'agglomération de Bâle s'est étendu vers la campagne surtout au long des corridors, prenant ainsi la forme des doigts d'une main. L'élargissement du centre urbain trinational est désigné par le terme « cœur de l'agglomération » et comprend Grenzach, Lörrach, Weil, Saint-Louis / Huningue, l'EAP, Hégenheim / Allschwil, Münchenstein et Salina Raurica. Le scénario « corridors » vise un développement bien ordonné des corridors en fixant des limites très claires. Conjuguer extension et densification requiert un choix intelligent des priorités.	Ce scénario s'apparente le plus à la tendance observée tout en essayant de freiner l'étalement urbain en renonçant le plus largement possible à un classement de nouveaux terrains en zone à bâtir. En même temps, ce scénario ne prévoit pas d'efforts supplémentaires visant à une densification du tissu urbain ou à un développement des PSD. Le scénario « surface » envisage donc que la croissance ait lieu en particulier dans les zones où la desserte est assurée par le TIM ou bien où une bonne desserte par les TP est possible avec un taux de couverture des frais financiers suffisant.

Source : Metron AG 2010: vision d'avenir 2030 pour l'agglomération de Bâle, 22 octobre 2010

Les trois scénarios prennent tous à leur compte les objectifs visés par la politique de l'agglomération, mais à des degrés différents et en en donnant des interprétations divergentes. Dans les trois cas de figure, l'espace urbanisé (les actuelles zones à bâtir) ne devra plus grandir. Les nouvelles surfaces utiles doivent, en principe, être créées à l'intérieur des zones à bâtir qui existent aujourd'hui. Les scénarios se distinguent pourtant par le fait qu'ils placent les accents pour l'agglomération à des niveaux différents. Cela varie d'une concentration très claire de l'espace urbanisé à la préservation de l'actuelle structure d'urbanisation de l'agglomération.

Les discussions menées à l'occasion de la première réunion participative et au sein des instances responsables du projet d'agglomération ont fait ressortir clairement que, d'un point de vue technique, il fallait opter pour le scénario « corridors » comme étant la meilleure variante. Il s'agissait d'abord d'une décision de principe. Dans un deuxième temps, la vision d'avenir « corridor+ » a été développée : le scénario d'origine « corridors » a évolué à travers de nombreux ateliers, la pre-

mière démarche participative et les réunions du groupe technique de suivi 'planification' pour devenir la vision d'avenir « corridor+ ». De plus amples informations sur la genèse de la vision d'avenir figurent au chapitre 3.2.1.

5.1.3 Intention et principes

La vision d'avenir « corridor+ » décrite dans le paragraphe suivant constitue la suite logique du scénario « corridors » et prend en compte, dans la mesure du possible, les idées, corrections, demandes de modification et de précision formulées par les participants aux ateliers et démarches participatives, par les membres du groupe technique de suivi ainsi que la direction du projet (voir chapitre 3.2.1). La philosophie fondamentale du scénario « corridors » a cependant été préservée au cours de toutes les phases de révision du projet.

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, la stratégie se déploie dans quatre directions :

› création d'un pôle central attrayant, jouissant d'une forte identité et d'un rayonnement régional important et concentrant fonctionnalités publiques et commerciales ;

› opportunités de développement économique optimales grâce à une desserte optimisée par la MD, les TP et le TIM ;

› 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 cours d'eau protégés et des richesses naturelles.

5.1.4 Éléments structurant l'espace

La vision d'avenir de l'agglomération de Bâle est une image de cet espace illustrant le développement futur de la structure d'urbanisation et la nature du système des transports de l'agglomération. Différents éléments structurants ont été définis pour représenter la vision d'avenir. Ces paramètres permettent de décrire les zones qui composent l'espace en précisant leur situation géographique, leur importance et leur fonction. D'une part, ces paramètres servent à structurer le développement futur visé en matière d'urbanisation et, d'autre part, ils permettent de le localiser très concrètement. Les éléments relevant du domaine des transports représentent les composantes les plus importantes des transports et précisent l'emplacement des modules principaux de l'offre future. La liste suivante dresse l'inventaire des éléments structurant l'espace dans la vision d'avenir du projet d'agglomération de Bâle :

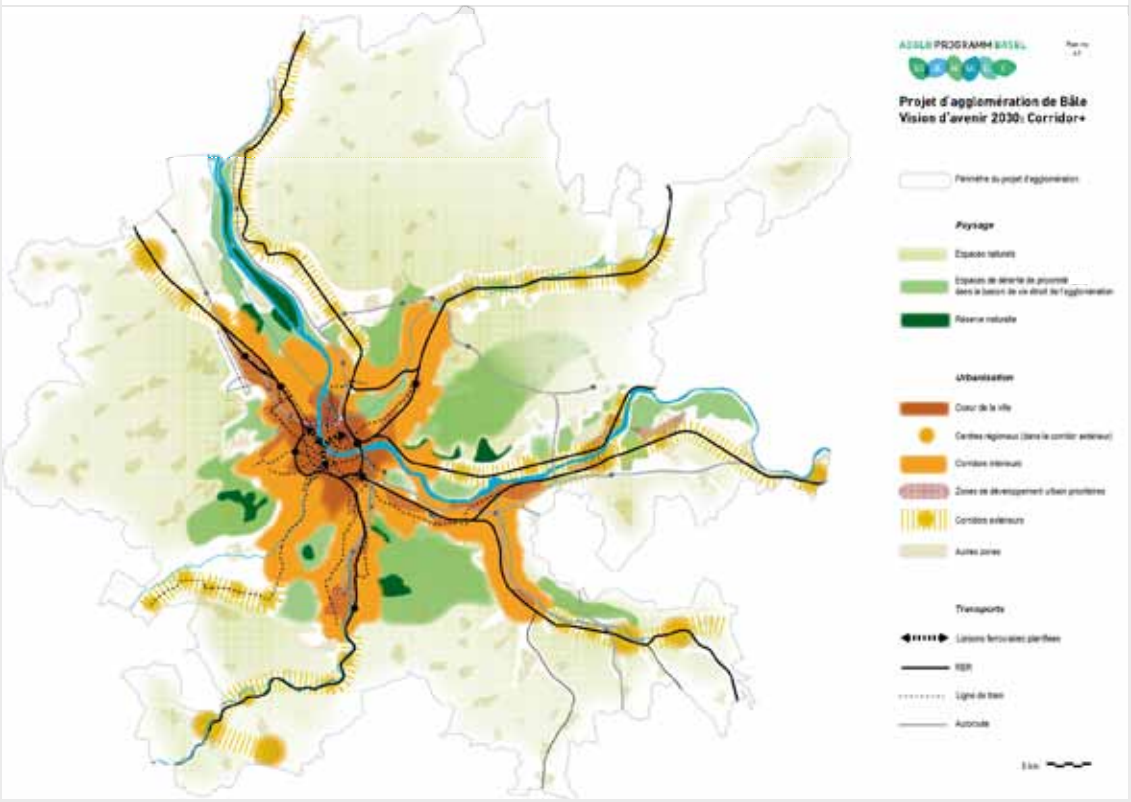
› paysage
  – espaces naturels
  – espaces de détente de proximité dans les environs proches de l'agglomération
  – réserves naturelles

› urbanisation
  – centre urbain (cœur)
  – centres régionaux (dans les corridors extérieurs)

– corridors intérieurs
– zones de développement urbain prioritaire
– corridors extérieurs
– autres zones urbanisées

› transports
– RER
– lignes de tram
– autoroutes
– liaisons ferroviaires prévues

Figure 29 : Vision d'avenir agglomération de Bâle 2030



Source : Metron AG, vision d'avenir 2030 pour l'agglomération de Bâle, 31 octobre 2011

5.1.5 Objectifs selon les différents domaines

Paysage : préservation des espaces verts en forme des doigts d'une main

Les espaces verts en forme des doigts d'une main seront valorisés et protégés en empêchant toute extension surfacique du tissu urbanisé. Une plus forte concentration des habitants et des emplois dans le reste de l'agglomération requiert la valorisation des espaces fluviaux et naturels pour répondre aux besoins croissants de détente de proximité. Par ailleurs, il convient de préserver les espaces paysagers créateurs d'identité. Les espaces naturels tels que les espaces fluviaux ou bien les grands espaces verts de proximité ainsi que les zones boisées et les espaces de loisir et de détente de proximité sont à protéger et à interconnecter.

Urbanisation : résolument tournée vers le développement intérieur

Le projet d'agglomération de Bâle a pour objectif de valoriser le centre urbain principal, les centres des 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 chemins courts avec une densification aux endroits appropriés tout en gardant une grande qualité de l'habitat.

Les pôles stratégiques de développement situés au cœur de l'agglomération seront développés de manière beaucoup plus active qu'aujourd'hui. Dans les zones à bâtir bien desservies par les TP situées dans le reste de l'agglomération, la densification quantitative et qualitative de l'habitat sera encouragée avec modération. Les autres zones urbanisées qui existent aujourd'hui à l'extérieur des corridors (zones à bâtir existantes) verront croître le nombre de leurs habitants et de leur population très faiblement (nouveaux classements en zone à bâtir négligeables).

Les paragraphes suivants précisent les différents éléments de la structure d'urbanisation prévue par la vision d'avenir selon leur définition et leurs objectifs respectifs. Les critères suivants servent à une différenciation spatiale :

- un cadencement de 15 minutes au minimum pour le RER et/ou de 7 minutes 30 pour le tram ou le bus vers Bâle et
- une zone urbanisée sans discontinuité par rapport au cœur de l'agglomération
- des fonctions régionales d'importance

Cœur de l'agglomération : La délimitation du cœur de l'agglomération s'est faite selon des paramètres relativement restrictifs. Le critère décisif retenu était la densité des habitants et du bâti (nombre d'étages, etc.). Le cœur urbain comprend le centre-ville classique de Bâle y compris tous les quartiers adjacents (St. Jean, Kleinhüningen, Rosental, St. Alban, Gellert, Gundeli, Bruderholz, Bachgraben). Certains quartiers de Birsfelden en font aussi partie. Pour cette raison, dans les analyses quantitatives (chapitre 4), Birsfelden est considéré comme faisant partie intégrante du cœur de l'agglomération.

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 à augmenter l'offre d'espaces d'habitation et de travail attrayants. À cet effet, d'une part, les pôles stratégiques de développement situés dans le cœur urbain seront activés et développés avec vigueur (p. ex. le port de Kleinhünigen / 3Land et le quartier de Dreispitz), et, d'autre part, de nouveaux espaces d'habitat et de travail seront créés dans des 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, on distingue les corridors intérieurs et les corridors extérieurs. Les zones situées dans les corridors qui répondent aux deux premiers critères font parties des corridors intérieurs. Parmi elles, on compte donc les zones urbanisées continues à partir desquelles il est possible d'atteindre le centre-ville en 10 minutes 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, dans les corridors intérieurs aussi, des espaces d'habitat et de travail devront être créés pour que le développement urbain ait lieu principalement à l'intérieur du tissu urbain existant. Les corridors intérieurs ont une importance centrale quand il s'agit de mettre en œuvre cette stratégie parce que, dans ces zones, les potentiels de

densification sont beaucoup plus grands que dans le centre-ville proprement dit. L'accent est mis, comme pour le cœur de l'agglomération, d'une part, sur l'activation des pôles stratégiques de développement (Muttenz / Pratteln, Salina Raurica, Birsstadt, Allschwil et Liestal) et, d'autre part, sur une densification générale des zones à bâtir qui sont déjà viabilisées, en particulier des sites bien desservis par les TP (p. ex. dans les vallées au long des axes du train et du tram).

Corridors extérieurs : Les zones situées dans les corridors qui ne répondent pas aux deux premiers critères, mais qui sont bien desservies 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 près 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 dans la vision d'avenir des centres régionaux qui ne répondent qu'au troisième des trois critères cités ci-dessus. Dans la plupart des cas, ils sont pourtant très bien desservis pas les TP (plateforme d'échange du RER et/ou arrêt de trains Intercity ou de TER) et possèdent donc une qualité de desserte particulière (p. ex. Rheinfelden, Sissach). Les centres régionaux sont situés dans les corridors extérieurs tout en assurant des fonctions régionales importantes et en ayant un rayonnement régional (p. ex. Schopfheim, Laufen / Breitenbach, Bad Säckingen / Stein et Sierentz) Les centres urbains situés en dehors du cœur de l'agglomération sans qu'ils dépassent les limites des corridors intérieurs ne constituent pas un cas particulier et sont considérés dans la vision d'avenir comme corridors intérieurs (Lörrach, Liestal, St.-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 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 (gare de Muttenz : palais de justice, nouvelle université technique ; Pratteln : concept des constructions en hauteur).

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 de la surface bâtie due à la croissance restera, dans une très large mesure, circonscrite dans les limites des zones à bâtir existantes ; dans des cas bien justifiés cependant, de nouvelles affectations en zone à bâtir restent possibles quand les sites sont bien desservis par les TP (au moins du niveau C).

Transports : optimisation et extension du système de transports pour des transports durables

D'un point de vue général, l'accent en matière de transports sera mis sur une approche durable. D'un côté, le système des transports sera optimisé et, partout où ce sera nécessaire, complété. Les transports publics (RER, tram, bus) seront développés, le TIM sera optimisé ponctuellement, notamment au niveau des axes principaux. La mobilité combinée avec ses interfaces et les mobilités douces (trafic piétonnier et cycliste) connaîtront des conditions plus favorables, permettant ainsi d'augmenter l'efficacité du système des transports dans son ensemble.

Le projet d'agglomération entend utiliser les outils relevant de la gestion de la mobilité pour combiner intelligemment les différents moyens de transport (en fonction de la situation et de manière adéquate) et il aura recours aux instruments de gestion du trafic pour une meilleure coordination entre les différents modes de transport. Pour résoudre les problèmes de transport dans l'agglomération de Bâle, la priorité sera accordée aux transports publics et aux mobilités douces sans pour autant négliger un recours adéquat au TIM.

Dans ce domaine, l'accent sera mis plus particulièrement sur l'extension du RER au sein de l'agglomération. Au cœur de celle-ci et dans les corridors intérieurs, l'offre des TP est dense et propose des moyens de transport bien coordonnés entre eux. Offrir des correspondances confortables entre les différents modes de TP et avec les MD en réduisant les temps d'attente à un minimum est un élément central de la stratégie sectorielle 'transports'.

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 ses lignes diamétrales. L'offre se densifiera pour garantir un cadencement systématique de 15 minutes pour le 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 RER, le prolongement de certaines lignes de tram et des mesures ponctuelles pour améliorer la desserte fine doivent compléter l'offre des TP dans l'agglomération de Bâle. Là aussi, l'accent est mis sur la mise en valeur des zones de développement prioritaire (Saint-Louis, le port de Kleinhüningen / 3Land, Salina Raurica et Dreispitz). Parmi les mesures ponctuelles destinées à améliorer la desserte fine, de nouvelles lignes seront réalisées qui permettront à l'avenir de répondre à la demande croissante de transport au sein de l'agglomération.

Le projet d'agglomération s'engage en faveur de déplacements respectueux du tissu urbain. Cela signifie qu'au centre de l'agglomération où le TIM est devenu un problème grave, celui-ci sera ramené à un niveau compatible avec le tissu urbain et l'espace routier sera valorisé (au profit de la mobilité douce également) sur tous les tronçons très chargés. Dans les centres régionaux qui connaissent des problèmes, il est envisagé d'améliorer l'éco-compatibilité des déplacements par des mesures relevant de l'organisation de la circulation.

Il convient d'organiser les déplacements de manière à ne plus entraver les TP et à éviter, dans la mesure du possible, les effets négatifs tels que les embouteillages dans les zones urbanisées. Le trafic des poids lourds doit rester autant que possible à l'écart des centres et des axes routiers en zone habitée. Une régulation efficace et des mesures d'organisation du trafic permettront de réduire les kilomètres parcourus à un minimum.

Dans le domaine du TIM, les mesures seront limitées à des aménagements ponctuels, des optimisations locales des capacités du réseau et à l'accessibilité des pôles stratégiques de développement tout en empêchant le transfert du trafic 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'agglomération.

Le trafic combiné profitera d'une meilleure offre de parking-relais qui seront mis en place aux arrêts du RER les mieux adaptés, c'est-à-dire en tenant compte de l'offre des transports publics. Les emplacements destinés à accueillir des parkings-relais doivent être choisis de manière à ne pas entrer en concurrence avec l'offre des TP. Cela signifie qu'il faut les réaliser dans les secteurs

où la voiture assure la fonction de desserte fine parce qu'en raison d'un faible taux de couverture des frais financiers 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).

5.2 Objectifs de la vision d'avenir

5.2.1 Développement démographique et potentiels de l'habitat (faisabilité)

Les réflexions sur la future répartition de la croissance démographique au sein de l'agglomération ont été guidées en particulier par le concept fondamental de la vision d'avenir. Celui-ci prévoit une concentration de la croissance démographique au cœur de l'agglomération, dans les corridors intérieurs et les centres régionaux – partout où la population supplémentaire pourra efficacement être desservie par les TP.

Les capacités correspondantes ont été retenues comme paramètres pour déterminer le taux de croissance démographique dans les différents espaces fonctionnels. En ce qui concerne la planification, la concentration est un principe directeur cohérent et souhaitable. L'objectif visé en matière de répartition de la croissance démographique doit cependant tenir compte des capacités limitées de l'habitat urbain (même à l'avenir) dans certains espaces fonctionnels (notamment au cœur de la ville) pour que l'objectif reste réaliste et donc mesurable et vérifiable.

Par ailleurs, la soutenabilité politique de l'objectif fixé pour la répartition de la croissance démographique a également joué un rôle dans les réflexions. C'est dans ce contexte que les objectifs en matière de développement démographique ont été définis.

Les trois facteurs d'influence cités, pondérés dans l'ordre de leur énumération, ont défini l'objectif en matière d'évolution démographique à partir de perspectives différentes, aboutissant finalement au présent tableau.

Le projet d'agglomération a confirmé le pronostic global 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 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 avait déjà révélé que de grands efforts doivent être déployés afin de créer un nombre d'habitation suffisant dans les zones de l'agglomération bâloise qui sont bien desservies par les TP.

Tableau 20 : Scénario tendance 2030

	habitants*		pourcentages		Croissance		
	2010	2030	2010	2030	en chiffres absolus*	en %	en % p.a.
cœur de la ville	179'000	184'000	23%	23%	5'000	3%	0.1% p.a.
corridors intérieurs	325'000	340'000	42%	42%	15'000	5%	0.2% p.a.
corridors extérieurs	80'000	87'000	10%	11%	8'000	10%	0.4% p.a.
centres régionaux	90'000	98'000	12%	12%	8'000	9%	0.4% p.a.
autres zones urbanisées	97'000	106'000	13%	13%	9'000	9%	0.4% p.a.
agglomération	**770'000**	**815'000**	**100%**	**100%**	**45'000**	**6%**	**0.3% p.a.**

Source : Metron 2012a
* chiffres arrondis : les sommes / différences peuvent ne pas correspondre aux chiffres indiqués

La répartition démographique sur les différents secteurs spatiaux a été remaniée dans l'esprit de la vision d'avenir « corridors+ ». Par rapport au scénario « tendance », l'évolution démographique au

cœur de l'agglomération et dans les corridors intérieurs est jugée beaucoup plus dynamique dans le scénario cible. Le scénario « tendance » comptait encore 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'a été 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 pour la 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, représentaient dans le scénario « tendance » les espaces les plus dynamiques dans l'agglomération (au total environ + 24 000 habitants d'ici à 2030), sont jugés beaucoup plus passifs dans 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 croissance zéro « loin de la réalité », mais auront droit à une légère augmentation de 0,1 % par an (environ + 1 000 personnes d'ici à 2030).

Tableau 21:Scénario cible 2030

	habitants		pourcentages		Croissance		
	2010*	2030*	2010	2030	en chiffres absolus*	en %	en % p.a.
cœur de la ville	179'000	189'000	23%	23%	10'000	6%	0.3% p.a.
corridors intérieurs	325'000	348'000	42%	43%	23'000	7%	0.3% p.a.
corridors extérieurs	80'000	83'000	10%	10%	3'000	4%	0.2% p.a.
centres régionaux	90'000	98'000	12%	12%	8'000	9%	0.4% p.a.
autres zones urbanisées	97'000	98'000	13%	12%	1'000	1%	0.1% p.a.
agglomération	**770'000**	**815'000**	**100%**	**100%**	**45'000**	**6%**	**0.3% p.a.**

Source : Metron 2012a
* chiffres arrondis : les sommes / différences peuvent ne pas correspondre aux chiffres indiqués.

Les calculs des potentiels d'habitat effectués par Metron[42] ont montré que les réserves existantes sont, en principe, suffisamment grandes pour résorber théoriquement l'évolution démographique pronostiquée. Cela vaut pour tous les types d'espace, 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 du besoin individuel en surface habitable et de la croissance démographique. Ces réserves sont les plus restreintes au cœur de la ville et dans le corridor intérieur (environ 20 % et 25 %).

Puisque, dans la majorité des cas, il s'agit toutefois de potentiels situés sur des terrains qui sont déjà bâtis (densification interne), il ne sera pas possible de réaliser ces potentiels partout où c'est souhaité. Il faut donc retenir que la mobilisation des réserves situées en terrain bâti - et représentant quand même 80 % - requiert des efforts plus importants que la construction d'immeubles sur des terrains non bâtis (environ 20 % seulement).

[42] Metron AG, Évolution démographique & capacités de l'habitat dans l'agglomération de Bâle (tome 1 Résultats et interprétations et tome 2 Fondement, définitions et méthodologie), février 2012

Les calculs des potentiels confirment donc la vision d'avenir pour l'agglomération bâloise. Dans toutes les zones, les potentiels existants sont théoriquement suffisants pour résorber tant l'évolution démographique pronostiquée (tendance) que celle qui est visée (cible). En principe, la mise en œuvre de la stratégie et des mesures est donc possible.

Afin d'absorber toute la croissance démographique pronostiquée dans les secteurs privilégiés par le projet, un peu moins de 44 millions de m² de SBPi seraient nécessaires. En tenant compte de la planification actuelle, le cœur de la ville, 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 le développement des potentiels se trouvant dans des situations de desserte peu favorable dans les centres régionaux, les corridors extérieurs et les autres communes. Cependant, c'est un objectif qui exige la création d'une offre adéquate dans les zones de développement prioritaire qui soit apte à soutenir la concurrence des potentiels en situation moins favorable (stratégie « pull »).

Pour cette raison, les mesures inscrites dans le projet d'agglomération doivent avoir pour but de créer un habitat de qualité au cœur de la ville, dans les corridors intérieurs et les parties bien desservies des centres régionaux.

5.2.2 Objectifs liés aux transports

La modélisation de la tendance table sur une augmentation du trafic de 13 % pour l'agglomération de Bâle dans son ensemble (TP et TIM ; cf. le chapitre 4.3.1). Compte tenu des objectifs stratégiques pour l'urbanisation et des mesures d'extension des réseaux de transport, le tableau suivant illustre comment le scénario cible du PA de Bâle se distingue de l'évolution tendancielle.

Tableau 22 : Scénarios tendance et cible dans le domaine des transports

	Etat 2008	Tendance			Cible		
		2030	Différence	en %	2030	Différence	en%
TP	407'700	490'500	+82'900	+20%	567'700	+160'000	+40%
TIM	1'321'800	1'457'700	+135'800	+10%	1'371'800	+50'000	+4%
MD (vélo)	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	+9'000	Steigerung
TP+TIM	**1'729'500**	**1'948'200**	**+218'700**	**+13%**	**1'939'500**	**+210'000**	**+12%**

Source : RappTrans 2012

L'augmentation de la part des TP devra au moins doubler pour passer de + 20 % selon la tendance à + 40 % selon le scénario cible. Tenant compte de l'extension importante de l'offre du RER et du réseau de tram, 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. Au sein du 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, les mesures relatives à la mobilité douce sont censées augmenter sensiblement la part de celle-ci par rapport au nombre total des déplacements.

6 Besoin d'action

6.1 AFOM paysage et environnement

Les espaces libres situés entre les corridors urbanisés et le Rhin constituent pour l'agglomération de Bâle une offre attrayante en espaces verts et non bâtis à proximité du centre. Un grand nombre de ces zones de détente de proximité, appréciées par la population, subissent pourtant une forte pression de fréquentation qui, à l'avenir, ne cessera de croître. Cette situation crée des conflits entre objectifs de protection et droits d'utilisation, mais également entre les différents groupes d'usagers. De plus, dans beaucoup de cas, l'interconnexion des espaces paysagers au-delà des vallées reste très restreinte à cause des infrastructures de transport et des zones urbanisées (cf. f Figure 30).

Dans de nombreuses communes de l'agglomération, on peut observer une forte pression pesant sur le paysage environnant du fait de l'étalement urbain. Les plans directeurs régionaux, qui fixent les limites de l'urbanisation, sont appelés à défendre avec plus de vigueur la cause de la protection du paysage.

Malgré une diminution de la pollution atmosphérique par rapport à la moyenne des années précédentes, le niveau de pollution dans l'agglomération reste trop élevé. En particulier dans la ville de Bâle et sur les lieux fortement exposés à la circulation, les moyennes annuelles dépassent les seuils admis (oxydes d'azote, poussière de particules). Les dépassements des limites de concentration d'ozone en période estivale touchent notamment les parties hautes du Jura.
Des contraintes sonores excessives pèsent surtout sur les zones situées à proximité du réseau RGD et le long des axes routiers principaux dans les corridors.

Tableau 23 : AFOM paysage et environnement

atouts	Faiblesses
› espaces paysagers et espaces verts attrayants et en partie étendus, situés autour du centre de l'agglomération › une offre de parcs urbains de haute qualité › le Rhin et les zones alluviales qui constituent des éléments paysagers créateurs d'identité et fédérateurs › à l'écart des corridors, un paysage de culture resté intact › espaces verts / non bâtis garantis par les plans directeurs régionaux	› à de nombreux endroits, le paysage naturel coupé / fragmenté par des ouvrages d'infrastructure et des zones d'habitation › manque d'interconnexion écologique entre les espaces paysagers au-delà des corridors › dépassements réguliers des seuils de concentration de polluants (oxydes d'azote, particules, ozone) › localement, de fortes contraintes sonores le long des axes routiers et ferroviaires (en part. des axes principaux)
opportunités	**Menaces**
› mise en valeur des espaces verts dans la ville ou près de la ville par des mesures d'aménagement et de gestion environnementale › mise en adéquation de la protection du paysage / de la nature avec des concepts d'utilisation innovants › amélioration de la qualité de l'air par des progrès techniques (émissions) et une réduction du TIM (contre-proposition faite par l'initiative des villes) › mise en œuvre résolue du plan directeur régional en matière de protection du paysage	› extension de la surface urbanisée (évolution démographique, augmentation de la surface consommée par habitant) › pression d'utilisation croissante sur les espaces verts / non bâtis à proximité des zones habitées › effets environnementaux néfastes d'un réseau RGD surchargé

Source : Bureau du projet d'agglomération

6.2 AFOM urbanisation

En raison de la topographie, l'agglomération de Bâle s'est développée en suivant des axes d'urbanisation clairement définis. Dans les corridors, on constate néanmoins des tendances d'étalement urbain caractérisé par des passages mal structurés d'une commune à l'autre, des zones commerciales et industrielles situées en périphérie et des zones urbaines qui ne cessent de s'étendre. Par ailleurs, de nombreuses communes de la partie extérieure de l'agglomération disposent de grandes réserves de zones à bâtir. Celles-ci mettent en danger la politique de densification et celui de concentrer la croissance en priorité sur le cœur de l'agglomération et les corridors intérieurs (cf. chapitre 5.2). Le risque consiste en particulier en une augmentation du trafic individuel motorisé si la croissance concerne toutes les parties de l'agglomération en même temps.

Fort heureusement, le recul démographique de la ville de Bâle a pu être stoppé très récemment. Bâle-Ville, petit canton urbain sans surfaces non bâties, poursuit une stratégie de transformation et de densification. L'analyse montre qu'il existe d'importants potentiels.

Malgré la coopération transfrontalière, l'aménagement territorial dans l'agglomération de Bâle est caractérisé par un manque de coordination, illustré en particulier par les nombreux centres commerciaux et hypermarchés qui viennent d'être ouverts ou planifiés.

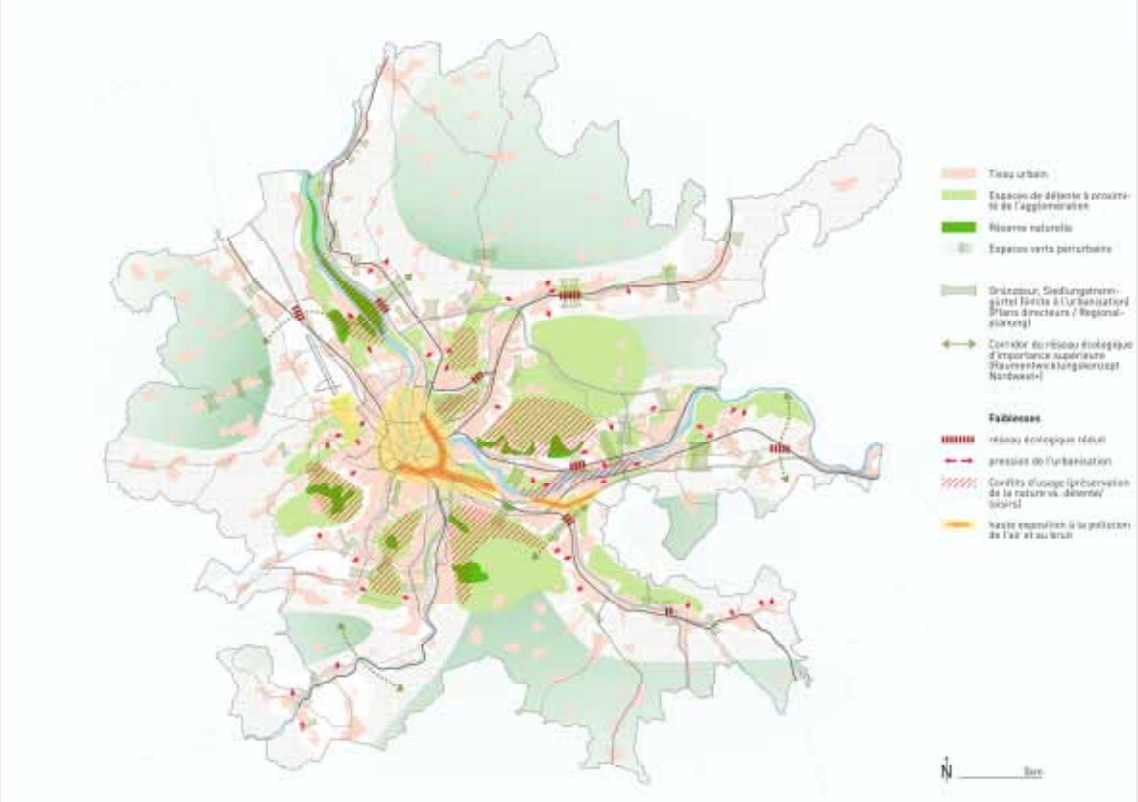
Tableau 24 : AFOM urbanisation

atouts	Faiblesses
› axes d'urbanisation clairement définis, c.-à-d. parfois une délimitation naturelle de l'espace urbain imposée par la topographie › renversement de tendance en ce qui concerne le recul démographique au cœur de l'agglomération › transformation des zones de développement urbain en cours › planification positive des PSD (tous les cantons) assortie de contraintes d'utilisation (Bâle-Ville, Argovie)	› importantes réserves de terrains à bâtir dans les communes situées en périphérie › extension des zones urbaines, en particulier dans les corridors extérieurs, tendances à l'étalement urbain › faible coordination transfrontalière et intercantonale en matière d'aménagement du territoire (p.ex. dans le domaine des installations générant un trafic important)
opportunités	**Menaces**
› existence de potentiels d'évolution démographique et de création d'emplois au cœur de l'agglomération et dans les corridors intérieurs ; en particulier dans les zones de développement prioritaire définies › tendance à un transfert d'un certain nombre d'emplois des parties de l'agglomération situées en périphérie vers les corridors › extension du réseau TP et valorisation structurelle générale au cœur de l'agglomération et dans les corridors intérieurs › mise à profit des potentiels de développement interne existants (en particulier dans les zones de développement prioritaire) › plus forte limitation du développement urbain dans les autres communes situées dans les corridors extérieurs par un renforcement des plans directeurs régionaux (de 3e génération)	› la croissance démographique la plus forte selon le scénario « tendance » se situe en dehors des zones de l'agglomération à forte densité (dans les autres zones urbanisées) › signes d'une offre excédentaire de centres commerciaux et hypermarchés spécialisés › développement urbain parallèle au cœur de l'agglomération / dans les corridors intérieurs ET les autres zones › manque d'une politique transfrontalière d'amémagement du territoire et, partant, encouragement à l'étalement urbain en raison de l'automonie des communes › longueur du processus de densification dans les zones de développement non prioritaires, en particulier en raison d'une structure de propriété dispersée

Source : Bureau du projet d'agglomération

Le graphique suivant illustre les faiblesses dans les domaines de l'urbanisation, du paysage et de l'environnement et leur emplacement géographique.

Figure 30 : Faiblesses urbanisation, paysage et environnement



Source : représentation réalisée par le bureau du projet d'agglomération sur la base des plans directeurs cantonaux et régionaux et le concept spatial de la Suisse du Nord-Ouest.

6.3 AFOM transports

Dans le domaine des transports, l'analyse est très exhaustive. Pour cette raison, la synthèse des atouts, faiblesses, opportunités et menaces s'articule autour de trois domaines thématiques. Les sujets transversaux (p. ex. sécurité de la circulation, comportement de mobilité) sont traités de manière intégrée.

Dans les **transports publics,** la plupart des faiblesses peuvent être identifiées au niveau du réseau ferroviaire. D'une part, les infrastructures ferroviaires du nœud bâlois et des lignes convergeant vers ce dernier sont saturées jusqu'à la limite de leurs capacités. Cette situation rend la densification souhaitée du RER difficile voire impossible. La forte augmentation du nombre de passagers enregistrée ces dernières années, en particulier dans les vallées Laufental, Ergolztal et Wiesental, montre qu'il y a urgence.

Outre la saturation des capacités du réseau ferroviaire, il faut mentionner un faible niveau d'intégration de celui-ci, manifesté par un manque de liaisons diamétrales de la ligne alsacienne et la ligne du Hochrhein (non électrifiée), par l'existence de deux gares têtes de lignes sur les liaisons entre la Suisse et le Wiesental / Hochrhein et un raccordement ferroviaire inexistant à l'aéroport.

Sur le réseau du tram, les lignes vers Reinach/Aesch et le Leimental ont vu le nombre de leurs passagers augmenter ces dernières années. Notamment la ligne reliant le Leimental se heurte aujourd'hui aux limites de ses capacités de transport.

Tableau 25 : AFOM transports publics et mobilité combinée

atouts	Faiblesses
› réseau RER attrayant dans la partie suisse de l'agglomération et dans la vallée du Wiesental › réseau de tram bien développé avec des branches reliant tous les corridors de l'agglomération (centre et corridors intérieurs) › ces dernières années, augmentation du nombre de passagers sur la plupart des lignes des chemins de fer et du tram › haut niveau de satisfaction des clients › offre tarifaire adaptée du côté suisse et allemand	› goulets d'étranglement des capacités du nœud ferroviaire bâlois élargi › topologie désavantageuse du réseau marquée par deux gares têtes de lignes en situation excentrée › saturation des capacités de transport aux heures de pointe (en part. les lignes du tram dans la partie ouest du canton de Bâle-Campagne, le RER dans l'Ergolztal) › peu d'arrêts de train au centre › pas d'électrification de la ligne du Hochrhein (Allemagne) › pas de raccordement ferroviaire à l'EuroAirport › longueur du trajet entre le Leimental et Bâle › pertes de temps sur de nombreuses lignes de bus (surtout dans les secteurs Leimental-Birseck, Liestal-Pratteln, Bâle-Ville) › liaisons tangentielles inexistantes (RER, tram) › peu de lignes ferroviaires transfrontalières directes (sans changement de train) › répartition modale relativement basse dans les parties allemande et française de l'agglomération › sentiment d'insécurité de nombreux passagers circulant tard le soir (surtout dans le RER)
opportunités	**Menaces**
› renforcement de l'attractivité du RER pour les transports transfrontaliers › aménagement du réseau du tramway permettant d'être à la hauteur (des évolutions les plus récentes) et de promouvoir le développement urbain (souhaité) au cœur de l'agglomération et dans les corridors intérieurs › remise en état de lignes de tram transfrontalières › amélioration de la répartition modale du côté allemand et français › valorisation des plates-formes d'échange et de la mobilité combinée par une meilleure synchronisation rail-tram-bus, des parkings-relais et des parkings vélos	› le développement du système du RER dépend de gros projets infrastructurels (mesures d'ordre supérieur relevant de la Confédération) › manque de fiabilité de la desserte fine en raison d'une offre de TP très dense qui entre en concurrence avec d'autres modes de transport

Source : Bureau du projet d'agglomération

Les plus grands problèmes affectant le **trafic routier** viennent des nœuds et tronçons routiers très chargés voire surchargés. La saturation du réseau RGD, en particulier du tronçon situé entre les jonctions Hagnau, Wiese et Muttenz Sud / Münchenstein, augmente la pression qui pèse sur le réseau secondaire (pas d'effet de décongestion). Cela vaut notamment pour l'axe Nauenstrasse – gare CFF et le quartier de Gundeldingen mais aussi pour les routes dont le tracé est parallèle à celui des routes à grand débit dans la vallée du Birstal et dans le secteur Pratteln - Muttenz - Bâle. Le fait que la gestion du trafic sur ces deux réseaux soit organisée dans une large mesure de manière indépendante, ce qui se manifeste en particulier par un manque d'installations de dosage aux points d'interface des réseaux, ne fait qu'aggraver ces problèmes.

Les embouteillages sur le réseau secondaire affectent surtout les secteurs situés autour des nœuds surchargés. Les nœuds problématiques s'accumulent dans la vallée du Leimental et au Birseck

(croisement des flux radiaux et tangentiels), dans la vallée de l'Ergolztal entre Pratteln et Liestal et au niveau de certains nœuds à Bâle, Muttenz et Allschwil.

La politique menée par Bâle-Ville en matière de gestion du stationnement est résolument axée sur la réduction du trafic lié à la recherche d'une place de stationnement. Il en résulte une certaine pression s'exerçant sur les communes avoisinantes qui ont réagi récemment par la mise en service de nombreux concepts municipaux de gestion des aires de stationnement. Bien qu'une harmonisation transfrontalière fasse encore défaut, la tendance va dans la bonne direction.

Tableau 26 : AFOM trafic individuel motorisé (y compris gestion du trafic et stationnement)

atouts	Faiblesses
› densité du réseau routier avec une bonne desserte fine › en période normale, bon délestage des routes grâce au réseau RGD › régime de gestion du stationnement public dans toute la ville de Bâle (en cours d'application) › de plus en plus de concepts relatifs à la gestion du stationnement public dans les communes de banlieue	› réseau RGD saturé / surchargé en périodes de pointe › nœuds saturés / surchargés surtout aux croisements des principaux axes routiers radiaux et tangentiels (Leimental, Birseck, l'axe Pratteln-Birsfelden-Breite) › saturation de certains quartiers urbains et traversées de communes (en part. quartier de Gundeldingen, Allschwil, Binningen, Bottmingen, Oberwil, Reinach, Aesch, Dornach, Liestal) › haut risque d'embouteillage pour le trafic de poids lourds, notamment aux passages frontières › dans certains cas, pas de système de gestion du trafic sur le réseau RGD (H18, H2, A98) › pas de système de gestion du trafic entre le réseau RGD et le réseau secondaire
opportunités	**Menaces**
› harmonisation des politiques de gestion du stationnement › important gisement de potentiels dans le domaine de la gestion de la mobilité › système de gestion du trafic intégré au niveau régional › transfert du trafic marchandises sur le rail et la voie fluviale	› trafic supplémentaire à absorber par le réseau secondaire en raison de la congestion du réseau RGD › instabilité de la hiérarchisation des réseaux en raison des résistances au niveau des jonctions RGD › trafic généré par les automobilistes à la recherche d'une place de stationnement, en part. du côté français et allemand

Source : Bureau du projet d'agglomération

Bien que l'agglomération bâloise dispose d'un **réseau cyclable** dense, de nombreuses faiblesses du réseau principal régional (cf. chapitres 3.2.4.3 et 4.3.6) ont pu être décelées en coopération avec les représentants des communes et des associations. Outre les lacunes et obstacles qui persistent sur le réseau principal, c'est le manque d'une offre de stationnement de qualité et / ou en quantité suffisante qui caractérise la situation à beaucoup d'endroits. De nombreuses infrastructures de parkings vélos dans la ville de Bâle et le long des chemins de fer dans les vallées du Fricktal et du Wiesental sont particulièrement saturées. Le fait que les exigences en matière de sécurité de dépôt aient augmenté se traduit par la grande demande de box à vélo équipés de serrure qui sont proposés à la gare CFF. A plusieurs endroits, une telle offre est inexistante.

Pour ce qui concerne la mobilité douce, il faut mentionner les **zones piétonnes** et les nombreuses zones 30, notamment dans les communes suisses. Dans la partie française de l'agglomération par contre et, en partie aussi du côté allemand, la modération du trafic et la priorisation de la mobilité douce dans les centres-villes ne sont pas encore aussi répandues.

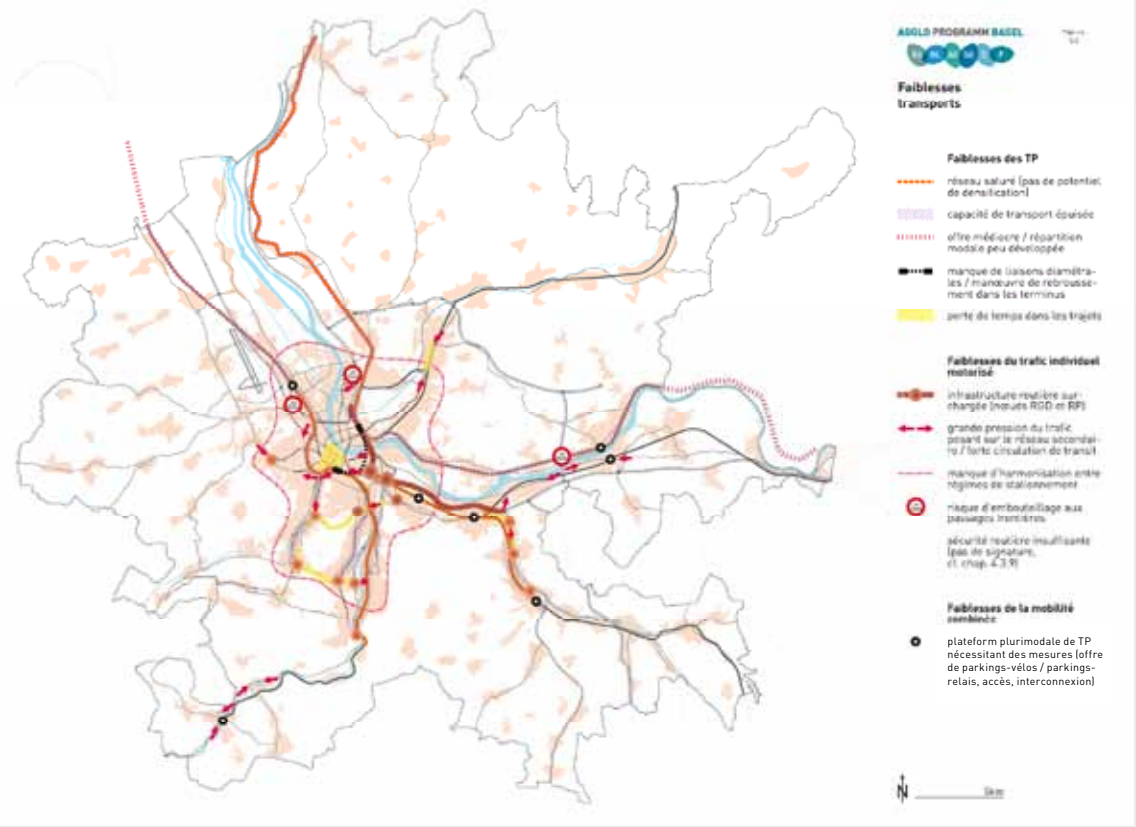
Tableau 27 : AFOM mobilité douce

atouts	Faiblesses
› densité du réseau cyclable existant › dans certaines gares, existence d'infrastructures de parkings vélos offrant un haut degré de sécurité (box à vélo équipés de serrures, surveillance) › zones piétonnes dans les centres-villes (Bâle, Lörrach, Rheinfelden) › zones de rencontre et zone30 dans de nombreuses communes en Suisse et en Allemagne	› saturation de l'offre de parking vélo au cœur de l'agglomération (en part. à la gare CFF de Bâle, Bale Ouest) et à plusieurs arrêts dans les vallées du Wiesental et du Fricktal ainsi qu'à Muttenz et Pratteln › des lacunes dans le réseau cyclable principal de la région › qualité insuffisante des infrastructures › sécurité insuffisante d'un grand nombre des stations vélos › traversées des communes difficiles par l'effet de coupure des routes
opportunités	**Menaces**
› combler les lacunes existantes dans le réseau cyclable principal (au profit et du trafic de loisir et du trafic quotidien / pendulaire) › mise à profit de l'avantage que présente le trafic cycliste (par rapport aux TP) sur les liaisons tangentielles › élargissement des zones de rencontre et / ou des zones 30 › augmentation du nombre des chaînes de mobilité combinée TP-vélo suite à l'extension considérable de l'offre du RER	› conflit entre la mobilité douce, le tram et le trafic routier qui se disputent le terrain au cœur de l'agglomération › besoin de sécurité plus grand pour la MD si la saturation du réseau RGD provoquait un surplus de trafic sur le réseau secondaire › exigences plus strictes en matière de sécurité à cause de l'augmentation des vitesses augmentées (vélos électriques)

Source : Bureau du projet d'agglomération

Le graphique suivant illustre les faiblesses dans le domaine des transports et leur emplacement géographique. Pour ce qui concerne les points faibles du réseau cyclable, veuillez vous référer à la fFigure 24 à la page 81.

Figure 31 : Faiblesses transports



Source : présentation réalisée par le bureau du projet d'agglomération sur la base de documents techniques divers.

Il n'est pas facile d'illustrer toutes les faiblesses dans une présentation cartographique, car, soit elles concernent des zones trop petites, soit elles ne peuvent être localisés. La matrice suivante est un outil permettant de présenter les faiblesses dans le domaine des transports de la manière la plus exhaustive et différenciée possible.

Tableau 28 : Faiblesses dans le domaine des transports selon les secteurs géographiques (état actuel)

		coeur de l'agglomération	Birstal / Laufental	Ergolztal	Leimental	Fricktal	Hochrhein (D)	Wiesental (D)	Rhin supérieur (D)	Haut-Rhin et Sundgau (F)
TIM	saturation									
	liaisons tangentielles									
	sécurité du trafic									
	politique du stationnement									
TP	offre / accessibilité									
	liaisons tangentielles									
	infrastructures / capacités									
	pertes de temps en trajet									
	situation d'interconnexion									
MD	lacunes dans le réseau									
	surfaces dédiées aux piétons									
mobilité combinée	parkings-relais									
	parkings-vélos									
gestion de la mobilité										
gestion du trafic										
trafic de marchandises										

Source : Bureau du projet d'agglomération
jaune = faiblesses peu importantes ; orange = moyennes ; rouge = importantes
[case vide = pas ou bien peu de points faibles]

6.4 Besoin d'action

L'analyse AFOM et la comparaison avec la vision d'avenir permettent de dégager les mesures à prendre dans les trois domaines thématiques. Les aspects les plus importants concernant les actions nécessaires sont présentés ci-dessous. C'est sur cette synthèse que reposent les stratégies sectorielles (renvoi entre parenthèses).

Paysage et environnement

› **Préserver et valoriser les espaces de détente et de loisir (►P1, P2) :**
Les cours d'eau constituent probablement l'élément le plus marquant du paysage dans l'agglomération bâloise. La préservation et la valorisation de leurs fonctions comme espaces de détente sont essentielles pour assurer l'attractivité de la région. Il convient d'élaborer des concepts de protection et d'utilisation intégrés pour les cours d'eau et les rives des fleuves Rhin, Wiese, Birs, Birsig et Ergolz.

› **Eviter la fragmentation des espaces laissés à l'état naturel et créer des liaisons enter eux (►P2, U3) :**
Nombreux sont les espaces de détente de proximité qui subissent une grande pression d'utilisation et de construction. Dès aujourd'hui, les infrastructures d'habitat, de transport et d'approvisionnement fragmentent de larges parties de l'agglomération. Il convient de briser cette tendance. Dans tous les corridors, il faut agir, que ce soit en raison d'une forte dynamique démographique (p. ex. le Fricktal) ou de création d'emplois (p. ex. la périphérie de Bâle-Ville) ou bien à cause des infrastructures existantes (p. ex. le secteur Muttenz-Pratteln).

› **Valoriser et mettre en réseau les espaces verts urbains et périurbains (►P3) :**
À côté des vastes paysages et des cours d'eau, ce sont les espaces verts à l'intérieur des zones bâties qui assurent une grande qualité de vie dans un environnement urbain. Pour l'instant, l'agglomération de Bâle possède encore de nombreux oasis de ce type. La pression d'utilisation est pourtant élevée, rendant plus important que jamais le développement durable des quartiers.

› **Réduire la pollution de l'air et le niveau de bruit dans les zones particulièrement affectées (►divers) :**
La réduction des émissions et immissions est un champ d'action global. Malgré des améliorations partielles (surtout relatives à la qualité de l'air), il existe toujours des sites très exposés à la circulation qui subissent des contraintes excessives. Ce problème touche notamment les secteurs situés à proximité des réseaux RGD et RP dans les corridors intérieurs.

Urbanisation

› **Transférer la future croissance démographique des secteurs périurbains vers le cœur de l'agglomération, les corridors intérieurs et les centres régionaux (►U1, U2, U3) :**
Cette exigence représente l'objectif central proprement dit de la 'vision d'avenir' et aussi du PA de Bâle dans son ensemble. La dynamique démographique la plus forte se manifeste aujourd'hui dans les corridors extérieurs. Une série de mesures coordonnées concernant l'habitat et les transports devront permettre d'inverser cette tendance.

› **Exploiter les potentiels de densification dans les zones de développement prioritaire (travailler et habiter) ainsi qu'aux endroits particulièrement bien desservis par les transports (►U1, U2) :**
Les potentiels en termes de surfaces brutes à plancher (SBP) pouvant être exploités au profit du développement vers l'intérieur permettent de réaliser une croissance importante dans le cœur de l'agglomération mais surtout dans les corridors intérieurs. En raison des structures de propriété et d'autres paramètres, les réserves les mieux exploitables se situent dans les 13 zones de développement prioritaire inscrites dans la stratégie sectorielle 'urbanisation'. C'est dans ce domaine où, à court et à moyen terme, il faudra mobiliser toutes les énergies pour développer des concepts. S'y ajoutent des pôles de développement d'importance moyenne tels que certains quartiers autour des gares dans les communes situées dans les corridors.

› **Renforcer la coopération trinationale en matière d'aménagement du territoire et de planification des transports (►U2, U3, P2) :**
Au sein de l'agglomération de Bâle, la coopération transfrontalière a une longue tradition. Elle demande toutefois de gros efforts et son intensité varie beaucoup en fonction des domaines techniques concernés. En ce qui concerne les transports, il convient notamment d'approfondir la planification trinationale du RER en associant toutes les collectivités territoriales ainsi que les entreprises de transport. La coopération entre les bureaux chargés de l'aménagement du territoire a beaucoup évolué ces dernières années, mais elle reste trop souvent cantonnée dans le travail conceptuel. À l'avenir, il faudra également s'attaquer aux questions d'exécution pouvant aller jusqu'à une harmonisation éventuelle des bases réglementaires.

Transports

› **Renforcer l'offre du RER de manière significative et assurer une interconnexion transfrontalière (►T1-1, T3-3, U2) :**
La densité de l'offre varie encore beaucoup d'un pays à l'autre et les liaisons transfrontalières se limitent à quelques rares lignes. Il est vrai que l'offre existante dans les corridors suisses (vallées Ergolztal, Fricktal et Laufental) est globalement satisfaisante, mais cette offre est victime de son propre succès et atteint, à beaucoup d'endroits, la limite de ses capacités de transport. Établir le cadencement de 15 minutes sera obligatoire à moyen terme. Du côté allemand et français il faudra, d'une manière générale, renforcer l'offre du RER pour que la répartition modale – qui reste pour l'instant à un niveau bas – soit amenée au niveau atteint par la Suisse. Pour y arriver, la densification des fréquences de circulation doit aller de pair avec la

création de nouvelles lignes diamétrales pour raccourcir la durée des trajets et pour réaliser des liaisons directes.

› **Élargir le réseau de tram , combler les lacunes et augmenter la fiabilité de la desserte fine (►T1-2, T2, T3-2) :**
Les mesures d'aménagement du RER, comprenant notamment le Herzstück du RER, apporteront une contribution significative à la décongestion des réseaux de tram et de bus au sein de l'agglomération de Bâle, qui sont particulièrement chargés. Au centre, il sera pourtant indispensable de prolonger certaines lignes de tram et de renforcer ponctuellement la desserte fine. Là aussi, l'accent est mis sur une meilleure desserte des zones de développement urbain prioritaire. S'y ajoute la nécessité de renforcer la stabilité du système dans son ensemble (création de redondances), un objectif qui sera atteint par des travaux d'aménagement ciblés. Une plus grande fiabilité de la desserte fine demande cependant une harmonisation avec les mesures concernant le TIM et la mobilité douce.

› **Étudier de nouvelles lignes tangentielles des TP et réaliser celles-ci progressivement en accord avec la stratégie d'urbanisation (►T1-2, T3-1) :**
L'analyse menée a clairement démontré qu'il y a urgence en matière de création de liaisons tangentielles. Par rapport à la route, les TP sont désavantagés de manière très claire. En règle générale, les liaisons tangentielles sont plus diffuses que les liaisons radiales et la rentabilité d'une telle offre de transports publics n'est pas garantie. Dans cette optique, il convient d'avancer progressivement. À court et moyen terme, la priorité reviendra à la création de nouvelles liaisons tangentielles reliant le cœur de l'agglomération et sa banlieue, ce qui aura souvent un effet positif sur le système dans son ensemble (p. ex. les lignes du tram Claragraben ou Petersgraben). À plus long terme, le besoin en nouvelles lignes tangentielles entre les corridors intérieurs se fera sentir. Il faudra notamment prendre en considération l'évolution des deux projets majeurs décisifs que sont ELBA (au Sud-ouest) et le port (au Nord).

› **Décongestionner la circulation routière urbaine et la diriger vers le réseau des routes à grand débit (►T2) :**
Dans le but de maintenir à un niveau supportable la qualité de vie au cœur de l'agglomération et dans les autres centres-villes, il convient, dans la mesure du possible, de réduire le TIM (accompagné d'une offre croissante des TP, qui sont eux-aussi de plus en plus sources d'émissions). Le gouvernement de Bâle-Ville, en faisant sa contre-proposition à l'initiative des villes, a donné un signal politique en ce sens. Pour répondre aux exigences dans ce domaine, il faut non seulement mettre en œuvre des mesures d'aménagement et de contrôle du réseau secondaire, mais également prendre des mesures permettant de diriger le trafic vers le réseau RGD. Garantir les capacités requises est une tâche prioritaire. Néanmoins, il convient aussi d'optimiser les nœuds névralgiques du réseau RGD secondaire qui sont très chargés (H2, H18), en particulier dans les secteurs d'Aesch et de Liestal.

› **Organiser le transport de marchandises sur route en tenant compte des besoins de la ville et augmenter la répartition modale (rail, fleuve) (►T4, T2-2) :**
Dans la région bâloise, qui est la porte d'entrée nord de la Suisse, le trafic de marchandises est tant une chance (en particulier économique) qu'un fardeau en termes d'environnement et de qualité de vie. Il convient notamment de transférer encore davantage le trafic de marchandises transfrontalier, qui connaît des taux de croissance au-dessus de la moyenne, sur le rail et la voie fluviale. Le reste du trafic de marchandises sur route doit être organisé de la manière la plus compatible possible avec les besoins des communes. Il faut en particulier mettre en place un système de gestion du trafic (à l'échelle de la région entière) ainsi qu'une organisation efficace des terminaux de transbordement (trimodal).

› **Augmenter la part du trafic vélo et créer un réseau transfrontalier attractif de pistes cyclables (►T3) :**
Pendant les dernières années, le réseau des pistes cyclables destinées au trafic de loisir a été considérablement élargi. Par contre, il y a toujours un déficit important en ce qui concerne le trafic de tous les jours, en particulier au niveau transfrontalier. Par rapport aux TP, le vélo dispose d'un avantage, surtout sur les liaisons tangentielles qui relient les corridors. Il convient de

mieux exploiter ces potentiels. Les conditions topographiques dans l'agglomération de Bâle sont excellentes sur les liaisons radiales, elles sont par contre moins bonnes sur les liaisons tangentielles.

› **Accroître le niveau de sécurité du trafic piétonnier et cycliste et valoriser l'espace routier public (►T2-3, T3-2) :**
La décongestion de l'espace routier urbain est étroitement liée à la mise en œuvre de mesures d'aménagement ponctuel (places et tronçons de route). Celles-ci n'assurent pas seulement la stabilité du système des transports dans sa totalité mais elles augmentent également la sécurité et contribuent à réduire les émissions de polluants (p. ex. diminution du bruit en raison de la réduction de la vitesse). La mise en valeur de l'espace routier public est une tâche permanente. Le cœur et certains autres centres-villes de l'agglomération bâloise peuvent déjà faire valoir de nombreux progrès (zones à trafic modéré). Par contre, les problèmes persistent dans les centres-villes situés dans les corridors.

› **Assurer une meilleure coordination trinationale des mesures visant le changement de comportement (►T1, T2, T3) :**
En comparaison avec d'autres agglomérations, la gestion de la mobilité dans la région bâloise laisse encore à désirer. L'offre trinationale qui existe dans le domaine des transports publics ne doit pas faire oublier qu'il y a un besoin d'agir énorme. Prioritairement, il faut mettre l'accent sur l'information et la motivation (le tout concentré dans une main ou sur une plateforme centralisée). Pour ce qui concerne les mesures d'incitation financières (tels que les déductions pour les frais de transport) par contre, les obstacles institutionnels restent élevés dans cet espace trinational.

7 Stratégies sectorielles

La **vision d'avenir « corridors+ »** développée en concertation avec les représentants des collectivités territoriales concernées repose sur les principes suivants :

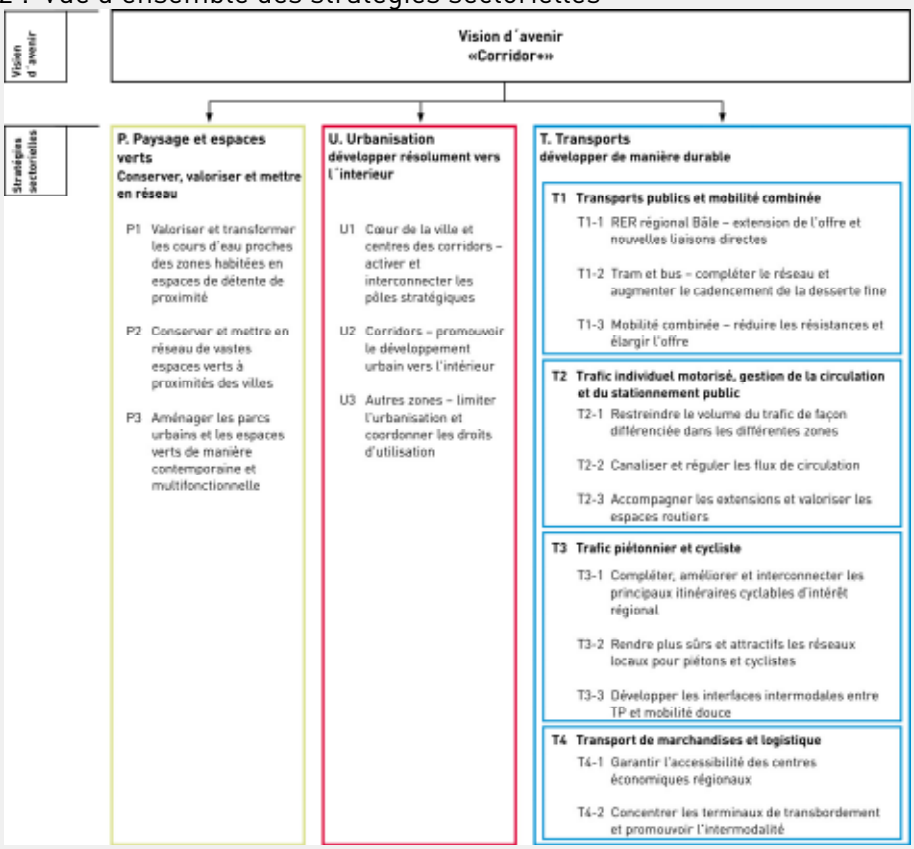
- paysage et espaces verts : préservation, valorisation et mise en réseau des espaces verts en forme des doigts d'une main
- urbanisation : résolument tournée vers le développement intérieur
- transports : construire durablement (agglomération RER)

Ces principes généraux servent de base au développement des stratégies et des mesures à prendre. Pour ce qui concerne le domaine des transports en particulier, une distinction supplémentaire en 4 stratégies sectorielles a été opérée:

- transports publics et mobilité combinée
- trafic individuel motorisé, gestion de la circulation et du stationnement public
- mobilité douce
- transports de marchandises et logistique

Les stratégies sectorielles sont fortement interdépendantes, ce dont il faut systématiquement tenir compte. Le tableau suivant illustre la structuration des stratégies sectorielles avec leurs priorités stratégiques 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 32 : Vue d'ensemble des stratégies sectorielles



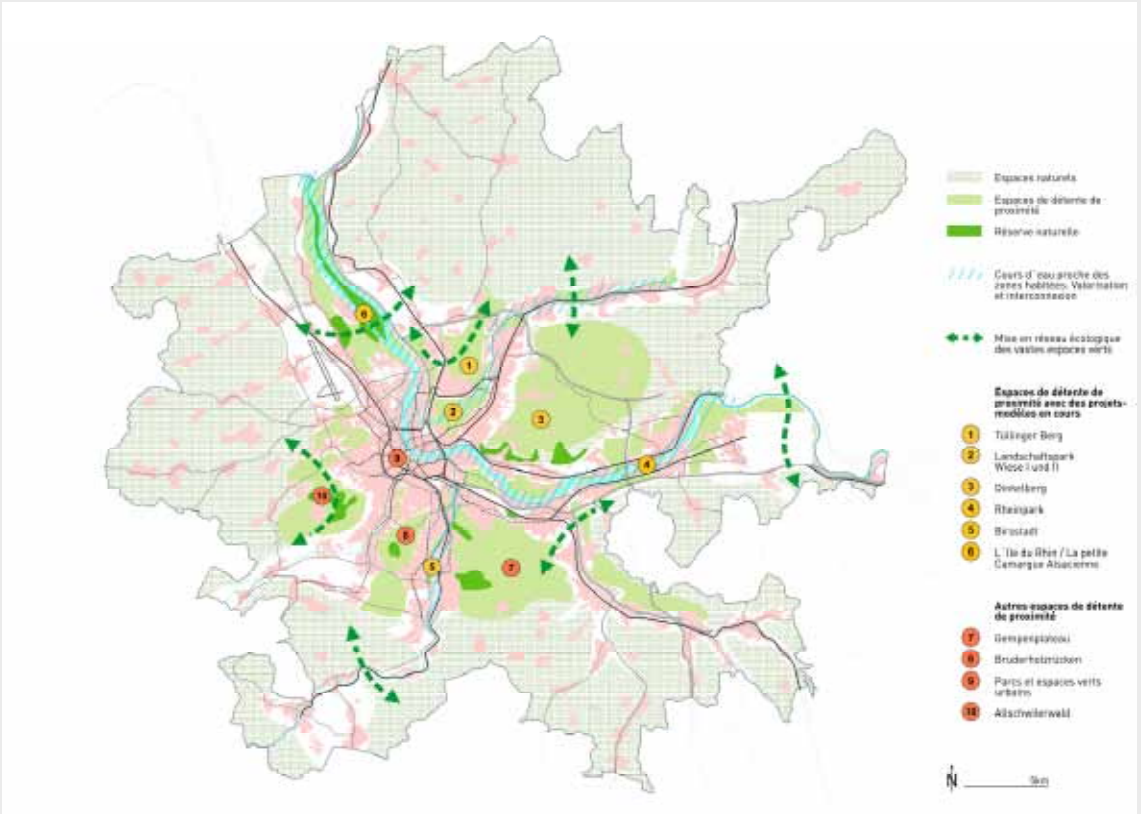
Source : Bureau du projet d'agglomération

7.1 Paysage et espaces verts

L'analyse des faiblesses a relevé le fait que le paysage dans l'agglomération de Bâle, par sa structure ressemblant aux doigts d'une main, sépare les zones habitées en corridors. La croissance de l'agglomération à laquelle il faut s'attendre 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. Parmi ces projets, il faut aussi citer les projet-modèle IFP se situant dans le périmètre suisse de l'agglomération.

Figure 33 : Stratégie sectorielle paysage et espaces verts



Source : graphique réalisé par le bureau du projet d'agglomération[43]

[43] Les représentations cartographiques des stratégies sectorielles ont repris en partie des données originaires de la stratégie de développement de l'ETB (ETB 2009).

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 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, régulateurs du climat local, etc.). Dans cet esprit, il faut tout particulièrement promouvoir 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 de 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 envisagé et où l'occasion se présente. La préservation des espaces verts est assurée par les instruments compris dans les plans directeurs, le plan régional ainsi que dans le SCOT (secteurs prioritaires paysages, territoires de protection de la nature, agriculture, ceintures vertes, etc.). Le rôle du projet d'agglomération consiste surtout à assurer une meilleure mise en réseau.

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 sous-estimées. Pour les citadins à mobilité réduite, ces parcs sont souvent les seuls espaces verts accessibles.

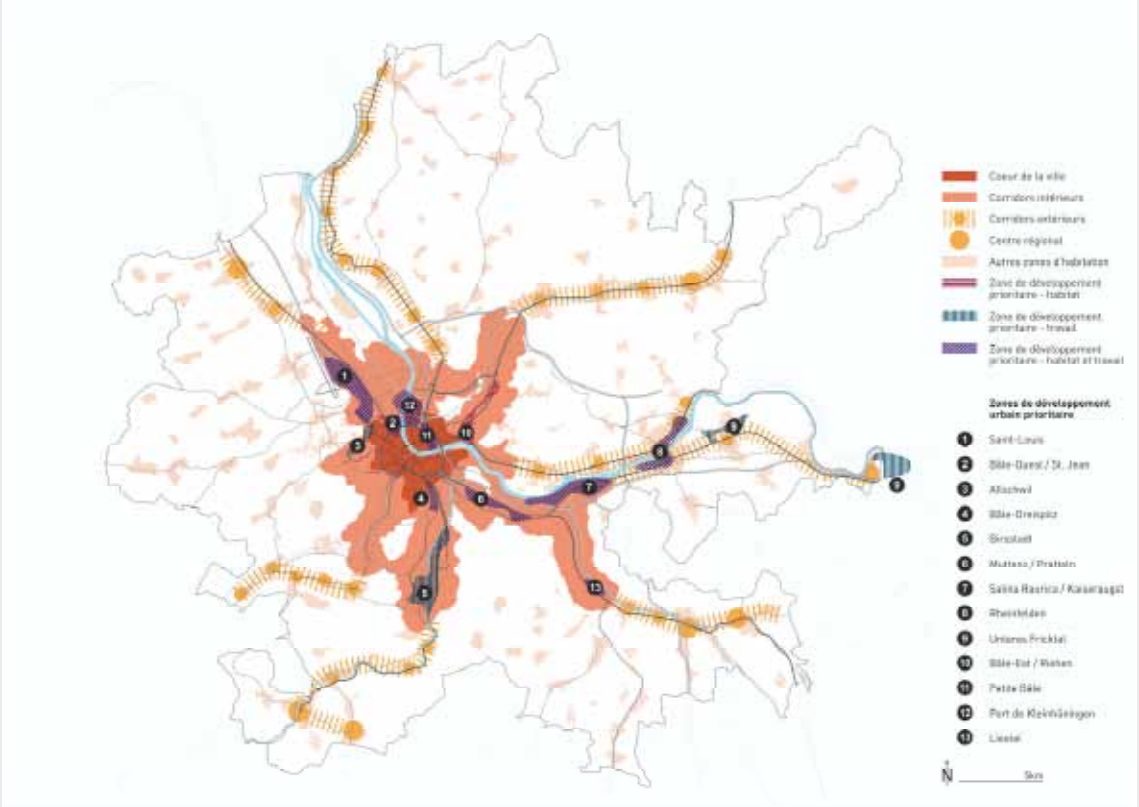
Afin de répondre aux divers besoins des utilisateurs et pour garder intacts les parcs même sous une pression de fréquentation croissante, il faut inventer des concepts d'utilisation et d'aménagement innovants. L'aménagement de nouveaux parcs et espaces verts ou de ceux qui existent déjà dans l'agglomération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

Les potentiels et activités des 'projets-phares' les plus importants relevant du domaine paysage et environnement sont inscrits dans les fiches de mesures P1 à P6.

7.2 Urbanisation

Le développement urbain futur doit être résolument tourné vers l'intérieur. Les priorités stratégiques y associées se différencient selon les trois catégories spatiales figurant dans la vision d'avenir, d'une part, parce que les besoins d'intervention divergent d'une catégorie d'espace à l'autre, et d'autre part, parce que les instruments d'aménagement du territoire sont différents.

Figure 34 : Stratégie sectorielle urbanisation



Source : graphique réalisé par le bureau du projet d'agglomération

U1 : Cœur de la ville et corridors intérieurs – activer et interconnecter les zones de développement prioritaire

Des terrains constructibles non bâtis sont pratiquement inexistants au cœur de la ville et rares aux centres des corridors. Des réserves foncières au niveau de l'habitat ancien existent, mais sont dispersées, donc difficiles à densifier. Les potentiels de densification et de développement au cœur de la ville (et dans les corridors intérieurs), qui sont les mieux concentrés et qui ont les plus grandes chances de se réaliser, se situent dans ce qu'on appelle les pôles stratégiques de développement (PSD). Ces PSD sont définis dans les plans directeurs cantonaux et régionaux, mais non pas selon des critères uniques. Dans le cadre du projet d'agglomération, les PSD sont regroupés dans des **zones de développement urbain prioritaire** (cf. l'annexe 4). Ce terme désigne des zones dont le potentiel de densification et d'extension au profit de l'agglomération 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 concernés. Les zones de développement les plus importantes sont illustrées sur la carte stratégique. Elles sont concentrées au cœur

de l'agglomération et dans les corridors intérieurs[44]. Le projet d'agglomération 2e génération est donc axé encore plus sur le développement de zones stratégiques dont la situation géographique est la plus centralisée possible. L'état d'avancement des études relatives à ces espaces, leurs potentiels et les futures étapes de mise en œuvre sont décrits dans les fiches de mesures.

L'amélioration de l'accessibilité de ces zones stratégiques est un aspect prioritaire quand il s'agit de définir les mesures à prendre dans le domaine des transports. La desserte des zones de développement prioritaire par les moyens de transport et leur interconnexion est un critère clé pour une politique d'agglomération réussie. Il convient de distinguer les différents types d'usage principaux :

- Les zones de développement prioritaire à forte densité d'habitations et d'emplois générant un trafic important doivent être implantées sur des sites les plus centralisés possibles et bien desservis par les transports publics.
- Les zones de développement prioritaire comprenant de grandes surfaces et générant un trafic marchandises important se situent – parfois délibérément – à l'extérieur des zones à forte densité démographique ; elles peuvent facilement être desservies par les chemins de fer et/ou le réseau des routes nationales et n'encombrent pas les routes traversant les communes.

Un autre champ d'action offrant un bon potentiel pour les secteurs en situation centrale est la **construction en hauteur**. La canton de Bâle-Ville a une longue tradition de construction d'immeubles de grande hauteur qui s'explique en partie par son ouverture d'esprit en ce qui concerne l'architecture moderne. En 2010, le canton a publié un « concept sur les immeubles de grande hauteur »[45] qui définit les principes de la construction en hauteur et recense les sites potentiels. Quelques rares communes dans l'agglomération poursuivent aussi une telle approche (p. ex. Pratteln). Les immeubles de grande hauteur ont un important potentiel de densification. Il convient désormais de mieux appréhender ce potentiel et d'en faire profiter encore plus le cœur de l'agglomération, les centres des corridors intérieurs et les centres régionaux.

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

Les plus grands potentiels de densification de l'agglomération de Bâle se situent dans les corridors. Dans la vision d'avenir, on distingue les corridors intérieurs et les corridors extérieurs :
Les **corridors intérieurs** doivent répondre à la règle du « cadencement 15 minutes ». Cela veut dire au minimum un cadencement à 15 minutes pour le train et / ou à 7 minutes 30 pour le tram et le bus vers Bâle-Ville. Dans ce contexte, le développement urbain vers l'intérieur signifie une activation des zones de développement prioritaire (voir plus haut) et une densification du tissu urbain (avec classement en zone à bâtir si nécessaire).

Les **corridors extérieurs** prolongent les corridors intérieurs et présentent également une très bonne desserte par les transports publics (TP). À l'exception de la vallée du Leimental, tous les corridors sont desservis par les lignes du RER. Le développement vers l'intérieur peut s'appuyer ici sur moins de zones stratégiques. La densité démographique est moins importante qu'au niveau des corridors intérieurs et se concentre sur les zones présentant une bonne desserte par les TP.

Il est souhaitable de préserver les coupures vertes et les pénétrantes de verdure, en particulier aussi le long des corridors. Qu'il s'agisse des corridors intérieurs ou extérieurs – une excellente

[44] Les seules zones de développement prioritaire dans les corridors extérieurs sont la vallée Unteres Fricktal, U9 (sites logistiques d'importance nationale) et Liestal, U13 (centre régional)

[45] „Hochhäuser in Basel – Grundlagen und Konzept" (Immeubles de grande hauteur à Bâle – principes et concept), Hochbau- und Planungsamt (Office des bâtiments et de la planification), Bâle-Ville, Juin 2010

desserte par les TP est une condition préalable à cette priorité stratégique et les mesures allant dans ce sens en constituent la base.

En matière d'aménagement du territoire, la stratégie sectorielle U2 requiert tout un **bouquet de mesures** et doit s'inscrire dans le cadre des compétences législatives des pouvoirs publics. Les plans directeurs cantonaux (de 3e génération) définissent des zones de développement où se concentrera prioritairement le développement urbain ou la densification urbaine, allant de pair avec la préservation ou une augmentation de la qualité de l'habitat. En règle générale, celles-ci se trouvent dans des secteurs bien desservis par les TP. La mise en œuvre concrète des **stratégies de densification** est difficile parce qu'elle est soumise à des conditions générales différentes (surtout en ce qui concerne les compétences communales en matière d'urbanisme et les structures de propriété). Dans le canton Bâle-Campagne, le débat politique et technique vient d'être initié par la publication de l'« étude de densification : potentiels et visions »[46]. Les instances responsables du projet d'agglomération de Bâle soutiennent ce type de processus au-delà des frontières cantonales et nationales ; elles fournissent des documents de base et renforcent la coopération avec les communes (mesure 'stratégie de densification urbaine à l'échelle de l'agglomération').

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

Pour ce qui concerne les autres zones, la limitation de l'urbanisation telle qu'elle est inscrite dans la vision se fait principalement au moyen des outils de l'aménagement du territoire que prévoient les plans directeurs cantonaux, les plans d'aménagement régional (Allemagne) et le SCOT (France) ou leur transposition au niveau de planification communale (plans d'occupation des sols). En Suisse, dans le cadre des plans directeurs cantonaux de 3e génération, les procédures correspondantes sont en train d'être simplifiées.[47] Le projet d'agglomération soutient activement les actions des collectivités territoriales visant à une limitation de l'extension urbaine. La mission principale du projet d'agglomération consiste à proposer des alternatives situées dans les zones fortement densifiées et offrant des conditions de desserte attractives afin qu'une limitation de l'extension urbaine dans les autres zones devienne une hypothèse envisageable.

Outre la limitation de l'urbanisation en général, c'est en particulier le sujet des installations générant un trafic important qui intéresse ces parties de l'agglomération. En Suisse, tous les cantons connaissent désormais les critères d'exigence en matière de desserte de ces sites. Il conviendra de les appliquer rigoureusement pour que, conformément à la vision d'avenir, les nouvelles installations soient orientées vers les zones fortement densifiées. En Allemagne et en France, les sites destinés à ce type d'usage sont réglementés par les communes. Il n'existe pas encore de critères harmonisés au niveau régional s'appliquant à ces sites.

[46] http://www.baselland.ch/Raumplanung.273911.0.html

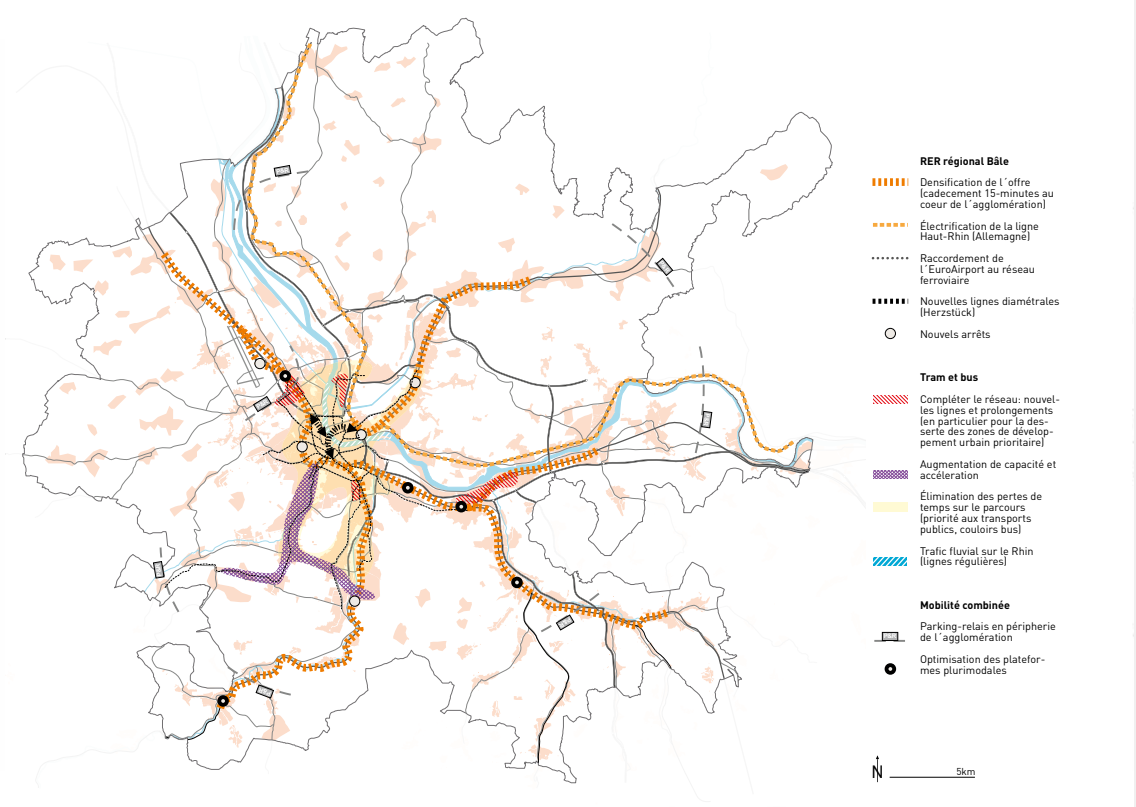
[47] Notamment par une définition plus claire du territoire urbain ainsi que par la mise en place de lignes de délimitation des zones habitées et/ou de bandes de terrain laissées libres. Des mécanismes de compensation intercommunale visant à des changements d'affectation dans les zones mal desservies sont au moins discutés.

7.3 Transports

7.3.1 Transports publics et mobilité combinée

La carte suivante illustre les priorités stratégiques visées dans le domaine des transports publics et de la mobilité combinée :

Figure 35 : Transports publics et mobilité combinée



Source : graphique réalisé par le bureau du projet d'agglomération

T1-1 : RER de Bâle – extension de l'offre et nouvelles liaisons diamétrales

En ce qui concerne le développement futur du RER de Bâle, 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 du cadencement de 15 minutes 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 Rail 2030, 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 au sein de 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.

› En octobre 2010, les parlements cantonaux des deux Bâles, après une analyse et une évaluation approfondies des variantes du **Herzstück Regio-S-Bahn** (maillon central du RER de Bâle) ont donné leur préférence à la « variante centre ». Les travaux de planification d'un tunnel ferro-

viaire sous le centre-ville se poursuivent désormais selon un calendrier ambitieux permettant d'ouvrir de nouvelles **lignes diamétrales du RER** au niveau trinational.

› 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 Bade-Wurtemberg. Actuellement, l'horizon de réalisation visé est l'an 2016. Par ailleurs, le prochain appel d'offre entraînera une extension de l'offre. Pour ce qui est de ce corridor, une harmonisation a lieu avec le projet d'agglomération de Schaffhouse.

› Un renforcement de l'offre est également prévu sur les **lignes du Rhin supérieur**, tant en Allemagne (S4) qu'en France (S1). Actuellement, la Région Alsace est en train de rédiger un concept global pour le corridor Bâle-Mulhouse.

Les travaux de planification menés dans les domaines cités ci-dessus illustrent que le RER de Bâle doit atteindre un niveau d'offre plus performant défini en deux étapes. À moyen terme, il s'agira d'améliorer l'offre dans le temps et dans l'espace de manière prioritaire (cadencement plus dense, nouveaux arrêts), et à long terme, de développer l'accessibilité régionale (liaisons diamétrales grâce au Herzstück).

Cette extension du réseau du RER s'inscrit comme priorité dans la stratégie sectorielle 'transports'. La plupart des mesures principales qui s'imposent dans ce contexte (désenchevêtrement des lignes de rabattement et aménagement du nœud bâlois, Herzstück du RER) sont connues depuis un certain temps, mais font actuellement l'objet d'une meilleure coordination entre-elles (planification cadre CFF nœud bâlois).

De plus, il faut citer la création de **nouveaux arrêts du RER** dont l'objectif est une intégration adéquate des pôles stratégiques urbains dans le réseau des transports publics régionaux. Il s'agit en particulier des arrêts nouveaux suivants : Bâle-Morgartenring, Bâle-Solitude, Riehen-Stettenfeld/Lörrach, Pratteln Buholz et Dornach Apfelsee. La création de l'arrêt Bâle-Morgartenring améliorerait considérablement le raccordement au réseau ferroviaire de la commune d'Allschwil et de ses environs.

Le quatrième volet consiste à **relier l'EuroAirport** au réseau ferroviaire. À ce jour, c'est le seul aéroport national en Suisse à ne pas être directement accessible en train. La Confédération (par crédit LGV) et le canton de Bâle-Ville tout comme le Land du Bade-Wurtemberg et le Département Hochrhein se sont engagés à contribuer au financement du projet. Ces engagements ne suffisent pas pour autant à garantir son financement global.

Le schéma suivant présente une possible configuration du réseau RER de l'agglomération de Bâle à l'horizon 2030 en tenant compte de la réalisation de la variante centre du Herzstück. La vision d'avenir du projet d'agglomération donne un rôle stratégique de premier ordre au RER comme étant un élément déterminant les études sur l'urbanisation. Cet état des faits est une forte incitation à harmoniser les travaux de planification au niveau transfrontalier. Grâce à la dynamique déclenchée par le processus du projet d'agglomération, en 2012, les premiers échanges ont eu lieu entre les nombreuses autorités impliquées dans les études sur le RER dans la région bâloise en vue d'une coordination plus étroite.[48]

[48] Les cantons AG, BL, BS, JU, SO, la Région Alsace, le Land du Bade-Wurtemberg (en partie, les Landkreise de Lörrach et de Waldshut, le RVHB et d'autres), la Confédération Suisse.

Figure 36 : L'offre du RER à l'horizon 2030, Herzstück variante centre

Source : Scheidegger 2010

T1-2: Tram et bus – compléter le réseau et augmenter le cadencement de 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 bonne coordination avec le réseau du RER. Les travaux menés actuellement reposent sur l'étude stratégique sur le réseau du tram réalisée par le deux cantons de Bâles en 2011. Avec l'étude intitulée « **Tramnetz Basel 2020 (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 supplémentaires (en 2011, 74 km étaient exploités). Le réseau (cf. f Figure 37) répondra en particulier aux objectifs suivants :

- certains 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),
- les lignes du tramway assureront la desserte de plusieurs zones de développement importantes (Erlenmatt, Salina Raurica, le port de Kleinhüningen, l'espace du Dreispitz, Saint-Louis, etc.),
- un plus grand nombre de lignes du tram mèneront jusqu'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 à différentes générations de 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. Le concept « réseau du tram 2020 » est délibérément conçu de manière à ne pas prévoir d'investissements qui s'avéreraient obsolètes après la réalisation du Herzstück du RER.

La planification était clairement focalisée sur l'offre. L'optimisation du tracé du réseau - réalisable en étapes – permet désormais de définir les travaux d'infrastructure nécessaires. Au total, 20 nouveaux tronçons seront construits, dont quatre sont déjà en cours de construction ou en préparation et dix sont inscrits dans les catégories A et B du projet d'agglomération. Certaines mesures visant à combler des lacunes dans le réseau urbain seront assumées entièrement par le projet d'agglomération.

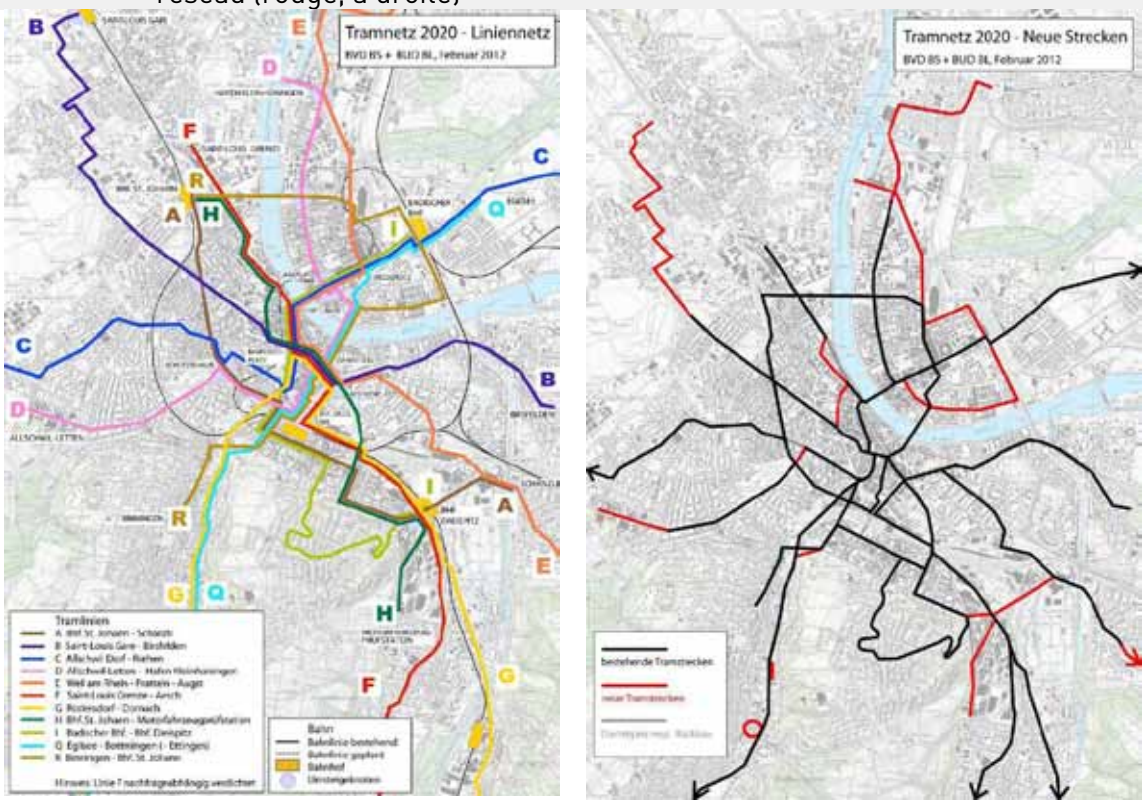
Outre les prolongements de lignes, le concept comprend également le renforcement du débit sur l'axe du tramway dans le Leimental, l'espace le plus densément peuplé dans l'agglomération ne disposant pas de desserte par le RER. L'aménagement par étapes de cette ligne a pour but de renforcer la capacité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

Le « réseau du tram 2020 » laisse de la place à des options d'extension ultérieures, telles que le prolongement de certaines lignes (p. ex. au-delà de la gare de Weil am Rhein, vers la zone du Bachgraben ou bien à partir du port de Kleinhüningen en direction de Huningue en traversant le Rhin). Quelques-unes de ces extensions auront un caractère tangentiel (p. ex. la liaison vers Huningue) et pourront plus tard être intégrées dans le réseau sans grandes difficultés parce que, *a priori*, elles ne modifient pas la structure du réseau. Les projets à long terme de ce type doivent encore être harmonisés avec le développement urbain futur et les études en cours portant sur le long terme (en particulier ELBA).

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

Finalement, un nouvel élément des transports publics est actuellement à l'étude, à savoir la mise en place de **lignes fluviales régulières** sur le Rhin permettant de proposer des parcours courts et attractifs pour certaines liaisons spécifiques. Grâce à la présence du campus Novartis, de Roche, de nombreuses institutions universitaires et d'autres utilisateurs présents à St. Jean et dans ses environs, et compte tenu du développement urbain éventuel autour du port de Klybeck et au nord de Birsfelden (sortie Est de la commune), on peut s'attendre à un potentiel de passagers entre Kleinhüningen et Birsfelden. Leur raccordement à partir de l'espace frontalier nord (Huningue, Weil am Rhein) suivant le Rhin pourrait être tout à fait intéressant. Mis à part le tourisme, ce potentiel est à peine utilisé jusqu'ici. Le projet suscite un vif intérêt de l'opinion publique et auprès des entreprises.

Figure 29 : Réseau du tramway 2020, réseau des lignes (à gauche) et extensions du réseau (rouge, à droite)



Source : Département des constructions et des transports du canton de Bâle-Ville / Direction des constructions et de l'environnement du canton de Bâle-Campagne 2012

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 citoyens vis-à-vis de la mobilité 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 :

› **offre de parkings-relais** : En principe et dans la mesure du possible, les parking-relais devraient 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 du niveau de service des TP existant en zone rurale (bus), il faudra toutefois appliquer 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 transports en commun. Pour cette raison, il faudra prévoir des parkings-relais dans ce corridor ferroviaire jusqu'à Saint-Louis (et donc à proximite du centre de l'agglomération). Dans le cas de Saint-Louis, un réaménagement complet de la gare est cependant programmé, y compris la création de nouvelles liaisons de bus/tram/mobilité douce (plateforme d'échange des TP). 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 trois sens (vallées du Rhin, de la Wiese et du Hochrhein) et où le niveau de l'offre des TP est très inégal. L'offre de parkings-relais doit être coordonnée avec la politique de gestion des parkings au cœur de l'agglomération.

› **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. Le nombre de places disponibles pour les vélos et l'accessibilité en toute sécurité de ces dernières, sont les paramètres décisifs qui déterminent l'attractivité de l'offre ainsi qu'un sentiment (subjectif) de sécurité personnelle.

› **plates-formes d'échange des transports publics** : D'une part, il s'agit d'une meilleure interconnexion entre les moyens des TP (en particulier gares routières accolées aux gares ferroviaires et 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.

Tableau 29 : stratégie sectorielle et mesures principales transports publics et mobilité combinée

Priorité stratégique	Mesures principales

T1-1 : RER – extension de l'offre et nouvelles liaisons diamétrales directes	› extension des infrastructures visant à introduire le cadencement à 15 minutes au centre de l'agglomération :
	  › Bâle CFF terminus Est, décongestion Muttenz, tiroirs de rebroussement / voies en cul-de-sac dans l'Ergolztal
	  › Bâle CFF terminus Ouest, tiroirs de rebroussement St. Jean (ou Saint-Louis)
	  › décongestion de Pratteln, tiroir de rebroussement à Rheinfelden
	  › mise à double voie dans le Laufental
	› Herzstück du RER Bâle – variante centre
	› électrification de la ligne Hochrhein
	› nouveaux arrêts du RER : Bâle-Morgartenring, Bâle-Solitude, Riehen-Stettenfeld/Lörrach-Zollweg, Pratteln Buholz, Dornach Apfelsee
	› raccordement de l'EuroAirport au réseau ferroviaire

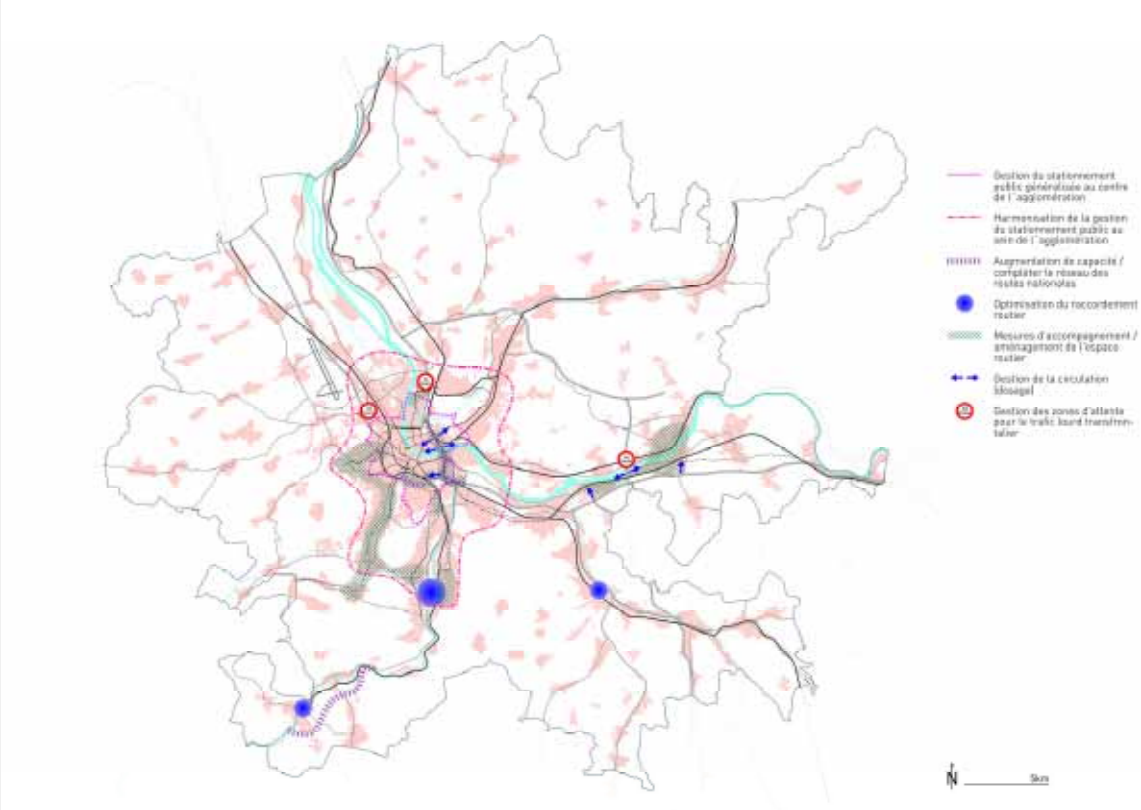
T1-2 : Tram et bus – compléter le réseau et augmenter le cadencement de la desserte fine	› prolongement de lignes de tram / nouvelles lignes de tram pour le trafic transfrontalier et dans le cadre des pôles stratégiques de développement (Saint-Louis, Salina Raurica, Stücki-Kleinhüningen, Dreispitz, Clara- et Petersgraben, Allschwil-Letten) › renforcement de capacité et accélération de la ligne de tram dans le Leimental › priorité aux TP et aménagement routier pour réduire les pertes de temps sur les trajets en tram / bus au centre-ville de Bâle et dans les sous-centres › ligne fluviale régulière sur le Rhin entre Birsfelden et Bâle-Nord
T1-3 : Mobilité combinée – réduire les réticences et élargir l'offre	› plates-formes d'échange des TP (Saint-Louis, Laufen, Muttenz, Breitenbach) › offre de parkings-relais dans la partie extérieure de l'agglomération › offres de parkings-vélos dans tout le périmètre de l'agglomération avec une attention particulière portée sur la sécurité du matériel et des personnes

Source : Bureau du projet d'agglomération

7.3.2 Trafic individuel motorisé, gestion de la circulation et du stationnement

Le développement futur du TIM est soumis aux intérêts contradictoires liés à l'évolution générale de la mobilité, à la garantie de l'accessibilité des PSD et aux exigences d'une gestion des flux de circulation compatible avec les besoins de la ville. Cela concerne en particulier la mise en œuvre de la contre-proposition du canton à l'initiative des villes – approuvée en novembre 2010 par les électeurs du canton de Bâle-Ville – visant à réduire le volume du TIM sur le réseau routier de la ville de 10 % entre 2010 et 2020 (hormis le réseau des routes nationales). La carte suivante illustre les priorités stratégiques dans le domaine du TIM :

Figure 38 : Trafic individuel motorisé, gestion de la circulation et du stationnement public



Source : graphique réalisé par le bureau du projet d'agglomération

T2-1 : Restreindre le volume du trafic de façon différenciée dans les différentes 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 de **stationnement**. L'application des restrictions correspondantes doit se faire en fonction de l'usage ainsi que des secteurs concernés. Cela signifie qu'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 trajets déterminent l'ordre de grandeur du nombre maximal de trajets de et vers les installations générant un trafic important. Dans le canton de Bâle-Ville, les places de stationnement sur le domaine public sont par ailleurs soumises à un système de gestion

du stationnement public[49]. 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 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 contraintes supplémentaires non souhaitées.

Un autre outil permettant une utilisation adéquate des moyens de transport est la **gestion de la mobilité.** L'analyse des points faibles a révélé que ce domaine est généralement peu développé au sein de 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.[50] Les instances responsables du projet d'agglomération de Bâle soutiennent des initiatives correspondantes et examinent la mise en place d'une propre plate-forme intercantonale et transfrontalière comprenant la diffusion d'information et de projets.

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 conserver le trafic à l'écart des quartiers résidentiels et, en même temps, de maintenir à un niveau faible l'intensité globale du 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 de la circulation.

Pour continuer à garantir l'accessibilité en général, ce qui reste un impératif à l'avenir, il faudra assurer et, si besoin renforcer les **capacités des routes à grand débit** 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. Mais il faut aussi garantir l'accessibilité des PSD importants – en particulier dans les corridors – surtout par un raccordement optimisé au réseau RGD (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 extensions et valoriser 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 soient associées à des mesures d'accompagnement pour éviter que les éventuelles capacités supplémentaires du réseau RGD ne provoquent une surcharge du réseau secondaire.

[49] Dès aujourd'hui, quelque deux tiers des places de stationnement sont gérés sur cette base. Une extension du système de gestion du stationnement est actuellement en discussion et sera traitée avec deux autres initiatives cantonales relatives à la circulation au repos (« Oui aux parkings-relais régionaux » et « Oui au stationnement sur le domaine privé »)

[50] Voir http://www.aargaumobil.ch.

Des mesures d'accompagnement s'imposent en particulier pour les projets d'aménagement de la tangente Est et du tunnel de Gundeli. Le prolongement de l'A7 améliorera la situation aujourd'hui problématique du quartier Gundeldingen avec ses deux axes principaux de la Dornacherstraße et de la Gundeldingerstraße ; cette amélioration doit être obtenue par des mesures d'accompagnement.

Cette priorité stratégique comprend aussi **l'amélioration des tronçons de route particulièrement chargés** dans les zones fortement peuplées. Non seulement des quartiers et communes entiers en profiteront (p. ex. Kleinhüningen, Allschwil), mais les sous-centres dans les corridors (p. ex. les deux Rheinfelden) 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.

Suite aux débats sur un contournement Sud et l'adoption du plan directeur cantonal du canton de Bâle-Campagne, le plan de développement Leimental – Birseck – Allschwill (« ELBA ») a été lancé fin 2010 pour la partie sud-ouest de l'agglomération bâloise. Le but de ce processus de planification est de présenter dans cinq ans une proposition comprenant des mesures de développement à long terme dans les domaines de l'urbanisation et des transports (voir aussi la stratégie sectorielle TP). Pour l'heure, il n'a pas encore été décidé quelles seront les mesures à prendre en matière de transports. Une combinaison de mesures de régulation du trafic et de limitation de la vitesse pour le TIM semble envisageable (extension ciblée des capacités et mesures d'accompagnement adaptées) ainsi qu'une offre de transport en commun améliorée.

Tableau 30 : Stratégie sectorielle et mesures principales TIM, régulation du trafic et du stationnement

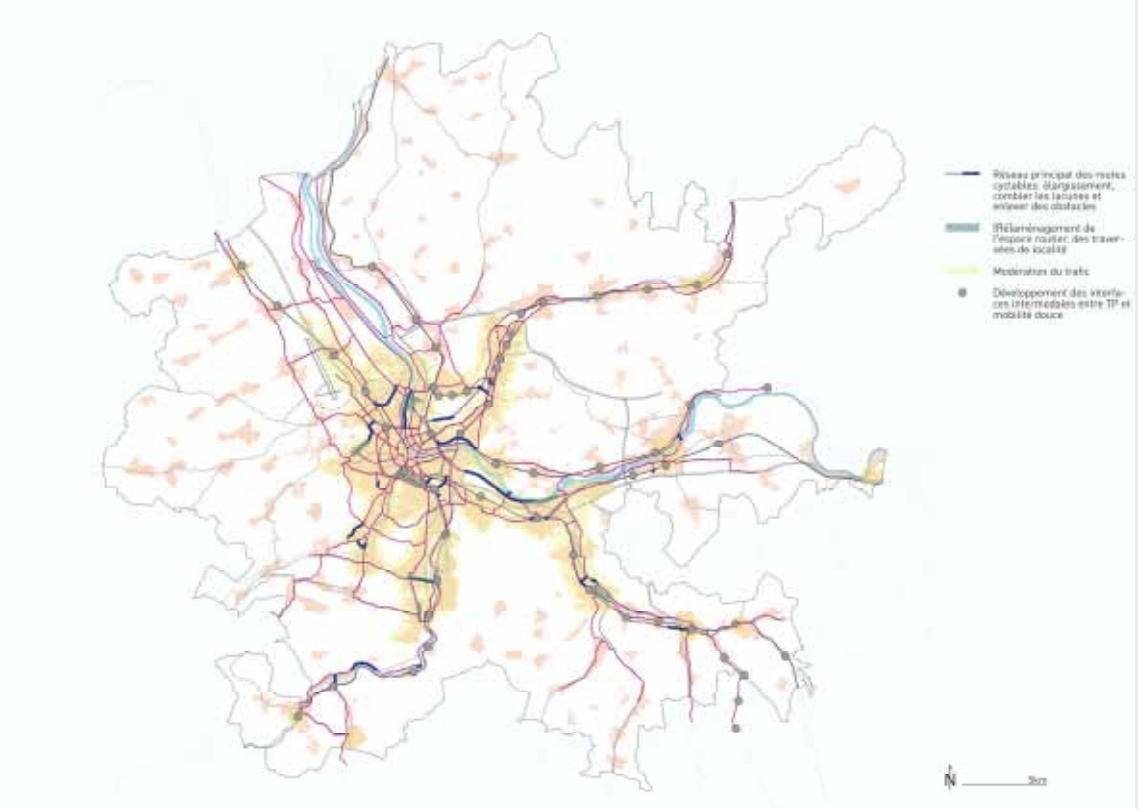
Priorité stratégique	Mesures principales
T2-1 : Restreindre le volume du trafic de façon différenciée dans les différentes zones	› harmonisation de la gestion des places de stationnement au cœur de l'agglomération › mise en place d'une plate-forme centralisée pour la gestion de la mobilité
T2-2 : Canaliser et réguler les flux de circulation	› garantie capacitaire de la fonction RGD (tangente Est, Augst – Bâle) › complètement de réseau pour désengorger des routes secondaires (A2/A7 tunnel de Gundeli) › raccordement aux réseaux RGD-RP pour une meilleure accessibilité (Aesch, Liestal, Laufen) › gestion du trafic à l'échelon régional
T2-3 : Accompagner les extensions et valoriser les espaces routiers	› mesures d'accompagnement à l'extension capacitaire du réseau des routes nationales (tangente Est, Gundeli) › aménagements de l'espace routier (Dreispitz, Kleinhüningen, Rheinfelden-Kaiseraugst, Allschwil-Bachgraben) › réduction du trafic dans les centres-villes (Dornach, Aesch, Pratteln) › H2, Liestal-Ost

Source : Bureau du projet d'agglomération

7.3.3 Trafic piétonnier et cycliste (mobilité douce)

Le potentiel de la mobilité douce est grand. Selon le microrecensement 2005, quelque 45% de tous les trajets effectués en Suisse ne dépassent pas les 5 km, 30% des trajets parcourus en voiture sont inférieurs à 3 km et un trajet en voiture sur huit en Suisse ne dépasse pas 1 km. Une offre attrayante pour les déplacements à pied et à vélo se définit par des liaisons continues, directes et sécurisées (voir la figure 39 avec le réseau principal des pistes cyclables), par l'accès à des infrastructures de centralité ainsi que par des dispositifs de stationnement en quantité et en qualité suffisantes à la destination et au point de départ. Cette offre doit être adaptée en priorité aux déplacements de tous les jours (pendulaires, élèves, achats, etc.) sans pour autant négliger les besoins générés par les déplacements de loisir et de détente.

Figure 39 : Stratégie sectorielle mobilité douce



Source : graphique réalisé par le bureau du projet d'agglomération

En ce qui concerne l'extension des infrastructures destinées à la mobilité douce, la stratégie sectorielle 'trafic piétonnier et cycliste' 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 cyclables sécurisées, directes et rapides, s'adressant en particulier au trafic quotidien (trafic pendulaire). Pour répondre à cette exigence, la voirie doit être de bonne qualité (revêtement, largeur,

signalisation, panneaux, etc.). Selon 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 ;

› des liaisons tangentielles directes reliant les axes des vallées situées à la périphérie de Bâle ou du cœur de l'agglomération et dans les corridors extérieurs (dans la mesure où la topographie du terrain 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 pour les déplacements associés aux loisirs. 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 véloroutes touristiques (tracé, revêtement, signalisation, etc.). Les différents projets peuvent être catégorisés de la manière suivante :

1a combler des lacunes du réseau cyclable principal

1b raccorder le réseau cyclable principal et desservir des sites centraux à partir de ces itinéraires cyclables régionaux

Parmi ces projets, on peut citer les mesures destinées à augmenter la sécurité routière et la qualité des éléments existants du réseau, la construction de nouveaux itinéraires et d'ouvrages d'art permettant de franchir des obstacles (infrastructures routières, éléments naturels).

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

Les mesures d'aménagement 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 (zones 30, zones de rencontre, élargissement des trottoirs, aménagement des places, etc.). Outre une telle valorisation de l'espace routier, l'existence d'un réseau piétonnier à mailles serrées, offrant, si possible, des liaisons directes vers le centre-ville, les équipements d'intérêt public (p. ex. les écoles) et entre les quartiers, est une condition préalable pour infléchir la répartition modale en faveur de la mobilité douce.

Parmi les facteurs qui déclenchent des travaux d'aménagement concernant les traversées d'agglomération, il y a souvent les points noirs causés par le TIM ou un niveau de circulation très chargé. Par conséquent, ces mesures sont classées dans la catégorie des mesures TIM du projet d'agglomération (projets individuels ou mesures d'accompagnement de projets TIM d'ordre supérieurs, priorité T2-3).

Les mesures relatives à la mobilité douce couvrent des projets relevant des deux catégories suivantes :

2a valoriser l'espace routier et augmenter la sécurité routière sur le réseau existant

2b combler les lacunes sur les réseaux piétons et cyclables locaux

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 (vélos-parkings, stations vélo, stationnement couvert, etc.).

Tableau 31 : Stratégie sectorielle relative au trafic piétonnier et cycliste

Priorité stratégique	Mesures principales
T3-1 : Élargir, améliorer et interconnecter le réseau régional des itinéraires cyclables principaux	› lot de mesures LV à l'horizon A › lot de mesures LV à l'horizon B
T3-2 : Rendre plus sûrs et attractifs les réseaux locaux pour piétons et cyclistes	› aménagement de traversées d'agglomération (Aesch, Dornach, Pratteln) › réaménagement du nœud Dreispitz, mesures d'accompagnement au quartier de Gundeldingen › gestion de l'espace routier à Kaiseraugst / Rheinfelden › mise en place d'un système régional de gestion du trafic › déplacement de la H3 Rheinstrassse (Salina Raurica) › aménagement de l'espace routier dans la zone portuaire de Kleinhüningen
T3-3 : Développer les interfaces intermodales entre TP et MD	› extension des plates-formes TP (Saint-Louis, Laufen, Breitenbach, Muttenz) › lot de mesures MD à l'horizon A et B

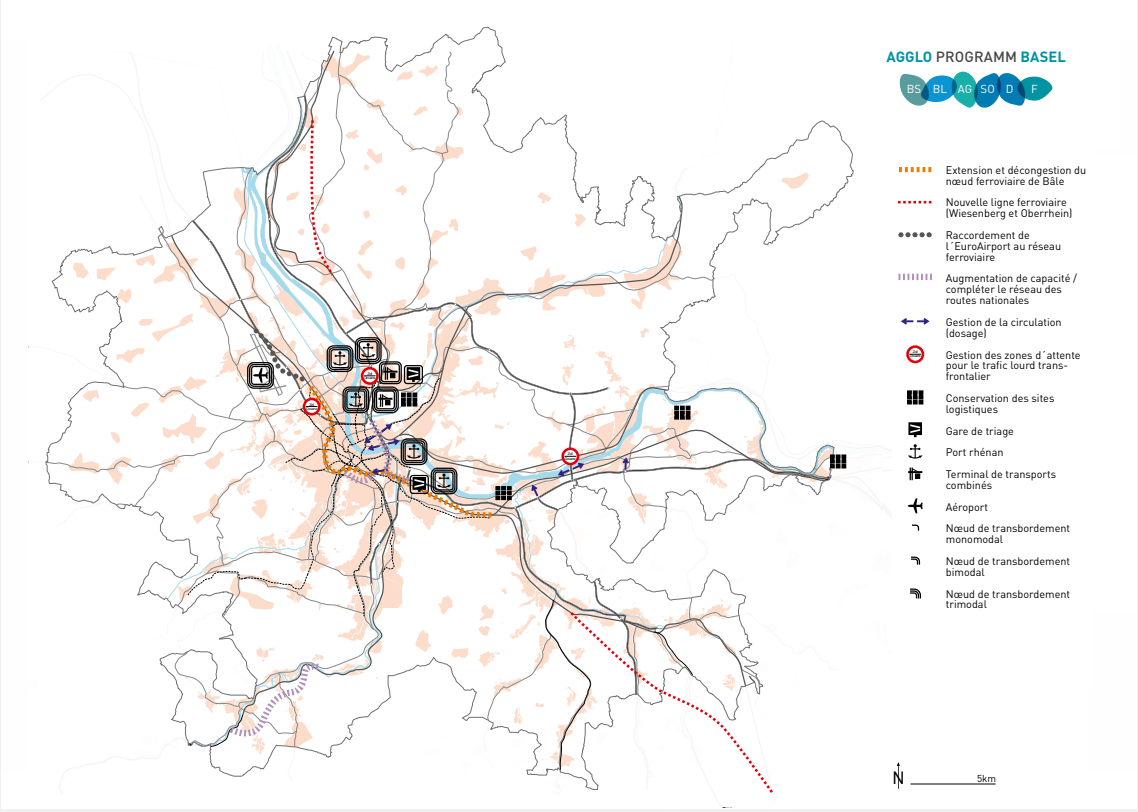
Source : Bureau du projet d'agglomération

7.3.4 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 routiers et ferrés (et, grâce aux ports rhénans et l'EAP, aussi dans le domaine des transports fluviaux et de la circulation aérienne) reliant la Suisse aux pôles économiques et logistiques européens – la plus 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 concentrer les nœuds de transbordement.

Figure 40 : Stratégie sectorielle transports de marchandises et logistique



Source : graphique réalisé par le bureau du projet d'agglomération (s'appuyant sur Signer 2010)

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

Cette priorité stratégique « profite » 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 RGD.

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 (qui n'est pas indispensable à l'approvisionnement et à l'élimination). 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 : Concentrer 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 les transports intermodaux, 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 G2 est le nouveau Gateway Bâle-Nord (terminal de transports combinés).

Tableau 32 : Stratégie sectorielle transports – mesures principales transport de marchandises

Priorité stratégique	Mesures principales
T4-1 : Garantir l'accessibilité des sites économiques régionaux	› gestion des zones d'attente pour le trafic transfrontalier de poids lourds (Allemagne + France) › mise en place d'un système régional de gestion du trafic › régulation du trafic et mesure d'accompagnement jonction Bâle-Centre (ABAC) › réaménagements au niveau du nœud Bâle-Dreispitz › H2 concept d'exploitation et d'aménagement Liestal-Est
T4-2 : Concentrer les nœuds de transbordement et promouvoir l'intermodalité	› Gateway Bâle-Nord (terminal de transports combinés) › liaison ferroviaire Sud reliant le port de Muttenz-Au › desserte en transport du port – développement urbain Kleinhüningen

Source : Bureau du projet d'agglomération

8 Mesures

8.1 Mesures relatives aux transports

Le tableau suivant est une liste des mesures relatives aux transports inscrites au projet d'agglomération de Bâle de 2e génération. Ces mesures ont été différenciées selon les horizons A, B et C et classées suivant les différents modes de transport. La priorisation des mesures a été réalisée dans un processus itératif qui a duré plusieurs mois. Dans une première étape, on a procédé, dans une démarche bilatérale associant les collectivités territoriales (cantons et États), à un recueil des mesures principales en cours de planification et des nouvelles mesures découlant de la stratégie sectorielle. Dans un deuxième temps, ces mesures ont été examinées pour déterminer leur cohérence avec la vision d'avenir et les stratégies d'action qui en découlent. Dans une troisième phase, on a évalué leur degré de maturité avant d'établir un ordre de priorité conformément aux critères d'efficacité établis par l'ARE (directives ARE, chapitre 4.4). Les informations sur la pertinence, le degré de maturité, le rapport coût-utilité ainsi que le degré 'prêt à être réalisé' et 'financement garanti' des mesures se trouvent dans les fiches de mesures. Une vue d'ensemble figure à l'annexe 2 ainsi que dans le justificatif d'efficacité (chapitre 8.6).

Tableau 33 : Liste des mesures transports PA Bâle 2e génération

n°	mesure	catégorie	coûts Mio. CHF	prio.
mesures A				
LV1	LV-Paket A-Horizont[51]	MD	58	A
Ö1	Regio S-Bahn Elektrifizierung Hochrheinstrecke Basel – Waldshut (-Erzingen - Schaffhausen)	RER	120[52]	A
Ö14	Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis	tram	98	A
Ö16	Tramverlängerung Stücki - Kleinhüningen	tram	41	A
Ö18a	Tramerschliessung Salina Raurica (1. Etappe)	tram	80	A
Ö19	Doppelspurausbau Tramlinien 10/17, „Spiesshöfli" / Binnningen	tram	25	A
Ö28	ÖV-Drehscheibe Saint-Louis	nœud TP	9	A
Ö29	ÖV-Drehscheibe Muttenz	nœud TP	6	A
Ö30	ÖV-Drehscheibe Laufen	nœud TP	55	A
Ö31	ÖV-Drehscheibe Breitenbach	nœud TP	2	A
M1a	Verkehrssteuerung und Flankierende Massnahmen Anschluss Basel-City – Gundeldinger Quartier ABAC	TIM	8	A
M2	Basel-Dreispitz: Knotenanpassungen	TIM	25	A
M4	H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina Raurica)	TIM	48	A
M8	Knoten Angenstein/Aesch	TIM	11	A
M10	H2 Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal-Ost	TIM	20	A
M12	Verkehrsmanagement Rheinfelden-Kaiseraugst	TIM	15	A
M13	Strassenraumgestaltung Bachgraben, Allschwil	TIM	19	A
M14	Aufwertung und Beruhigung Ortszentrum Pratteln	TIM	22	A
TOTAL Mio. CHF			**661**	**A**

[51] Listes de projet concernant les paquets de mobilité douce se trouvent dans l'annexe 6

[52] Coûts total du tronçon Bâle Bad Bhf jusqu'à Erzingen entre 120 et 195 mio. €. Un cofinancement pour le tronçon Bâle – Waldshut est sollicité dans le cadre du présent PA2 (100 Mio. €)

mesures B				
LV2	LV-Pakete B-Horizont	MD	110	B
Ö2	Regio-S-Bahn Herzstück	RER	1'050	B
Ö4-7	Neue Haltestellen Regio S-Bahn[53]	RER	52	B
Ö9	Verlängerung der Tramlinie 8 Weil – Sparkasse	tram	9	B
Ö17	Neue Tramverbindung Dreispitz	tram	60	B
Ö18b	Tramerschliessung Salina Raurica (2. Etappe)	tram	60	B
Ö20	Tramverlängerung Allschwil-Letten	tram	20	B
Ö21	Expresstram Linie 10	tram	20	B
Ö23	Neue Tramverbindung Claragraben	tram	20	B
Ö33	Linienschifffahrt Rhein	navigation	6	B
M1b	Verkehrssteuerung und flankierende Massnahmen Anschluss Basel-City – Gundeldinger Quartier ABAC	TIM	45	B
M3	Verkehrserschliessung Hafen – Stadtentwicklung Kleinhüningen	TIM – TP – MD	40	B
M5	Zubringer Dornach/Aesch an die H18	TIM	24	B
M6	Beruhigung Ortszentrum Dornach	TIM	4	B
M9	Beruhigung Ortsdurchfahrt Aesch	TIM	12	B
TOTAL Mio. CHF			**1'531**	**B**
mesures C				
Ö3	Regio-S Bahn Doppelspurausbau Riehen-Lörrach	RER	34	C
Ö15	Verlängerung Tramlinie 11 nach Saint-Louis	tram	98	C
Ö22	Tramtangente Kleinhüningen – Huningue – (Saint-Louis – Euro-Airport)	tram – TIM - MD	150	C
Ö26	Tram Roche	tram	86	C
Ö27	Tram Spitalstrasse	tram	40	C
Ö32	ÖV-Korridor Reinach - Dornach	Tram /bus	36	C
Ö35	Neue Tramverbindung Dreispitz – St. Jakob (-Polyfeld Muttenz)	tram	52	C
TOTAL Mio. CHF			**496**	**C**

Source : Bureau du projet d'agglomération

Avec un coût total de 661 millions de francs suisses, les mesures de type A demandées restent en-dessous du volume du PA1. Par contre, le PA2 est fortement marqué par ses mesures B dont les coûts s'élèvent à quelque 1.5 milliards de francs suisses. À l'horizon A, ce sont les mesures d'ordre supérieur de la Confédération qui l'emportent dans le domaine du RER, notamment au niveau du nœud de Bâle (voir chapitre 8.2). Ce n'est qu'une fois ces mesures réalisées, que des aménagements ultérieurs dans les divers corridors seront utiles. Par conséquent, l'horizon B se caractérise par des mesures relevant des TP. Outre l'extension du RER, le lot de mesures du type B englobe aussi de nouveaux projets de tram. On retrouve des projets d'aménagement routier dans les deux horizons, avec une légère avance pour l'horizon A. Finalement, le PA2 comporte deux grands paquets de mesures relatives à la mobilité douce à l'horizon A et B. Les projets individuels correspondants figurent dans le recueil des mesures (rapport 2).

[53] Morgartenring (Ö4), Basel Solitude (Ö5), Riehen-Stettenfeld/Lörrach-Zollweg (Ö6), Dornach-Apfelsee (Ö7).

8.2 Mesures d'ordre supérieur (üM)

Au sein de l'agglomération de Bâle, d'importantes mesures d'ordre supérieur relevant de la Confédération sont envisagées. Ces mesures d'envergure concernent autant le rail que la route. Les interdépendances entre celles-ci et les mesures inscrites dans le PA sont multiples et méritent d'être explicitées ici. Ceci est d'autant plus important que leur financement n'est pas encore garanti dans tous les cas, notamment pour ce qui concerne les mesures d'ordre supérieur envisagées à l'horizon B.

Réseau ferroviaire

Etant donné que les investissements réalisés dans la région bâloise dans le cadre des programmes Rail 2000 et ZEB (futur développement de l'infrastructure ferroviaire) sont restés plutôt en-dessous de la moyenne en comparaison avec d'autres régions, les besoins d'extension sont globalement importants. Cela vaut tant pour les axes d'accès à l'est et à l'ouest que pour le nœud bâlois lui-même (gare de Bâle CFF). Les capacités de densification de l'offre dans le domaine du trafic régional et des grandes lignes sont épuisées. Cet état de fait mène à une situation où notamment l'introduction du cadencement à 15 minutes du RER au cœur de l'agglomération – souhaitée depuis un bon moment – ne peut pas se faire. Dans le cadre de PRODES/FAIF (Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire), le parlement helvétique a désormais débloqué des crédits à hauteur de 390 millions de francs destinés à la réalisation de la première étape de l'extension du terminal Est de la gare CFF à Bâle et du désenchevêtrement Bâle-Muttenz (Ü1). Grâce à ces projets, les conditions permettant de parvenir à une densification de l'offre dans les vallées de l'Ergolztal et du Laufental seront remplies. Cette densification est à son tour un préalable justifiant la création de nouveaux arrêts du RER sur ces lignes (Ü7).

Contrairement à ces projets, les aménagements d'envergure à l'horizon B ne sont pas encore garantis. La réalisation du concept relatif à l'offre-cible du RER requiert de nouvelles mesures de désenchevêtrement sur la ligne d'accès Est (Muttenz 2e étape ainsi que Pratteln), au terminal Ouest des CFF ainsi que dans le Laufental (tronçons à double voie). Sans ces aménagements dans ces trois corridors, les densifications prévues dans le projet d'agglomération ne seront pas réalisables (le futur développement du trafic grandes lignes et du transport de marchandises sera par ailleurs aussi fortement compromis) mettant ainsi en question les nouveaux arrêts (Ü4, Ü7). Finalement, le Herzstück (maillon central) du RER est fondamentalement tributaire des investissements préalables dans le domaine du rail cités ci-dessus. Un projet de création de liaisons diamétrales directes de cette envergure ne sera utile que lorsque le nœud Bâle CFF ainsi que ses axes d'accès auront les capacités nécessaires. Sans le Herzstück du RER en revanche, il n'y aura pas de délestage du réseau de tram, rendant ainsi probables de nouvelles mesures affectant le tram (au-delà du projet d'agglomération).

Par ailleurs, d'autres mesures d'ordre supérieur concernant le rail (Ü5 raccordement de l'EuroAirport, Ü8 tunnel du Wisenberg) ne sont pas encore garanties : parmi celles-ci, le raccordement de l'EuroAirport est certes très important pour l'agglomération dans son ensemble, mais elle ne constitue pas le préalable technique fondamental à une densification de l'offre dans le corridor alsacien, tandis que le Wisenberg est décisif pour le futur développement du trafic grandes lignes et marchandises.

Réseau routier

En ce qui concerne la route, il y a deux mesures d'envergure relevant de la Confédération qui présentent le plus fort degré d'interdépendance par rapport aux mesures du PA : (Ü9) la jonction

autoroutière de Bâle-Centre (triangle de Gellert - gare – Birsig, le projet ABAC) ainsi que (Ü10) le renforcement des capacités de la tangente Est de Bâle. Les deux projets ne sont pas encore entièrement garantis, ni financièrement, ni sur le plan de la planification. Le raccordement du Centre est compris dans le Nouvel arrêté sur le réseau des routes nationales, la tangente Est s'est vue attribuer le deuxième degré de priorité (module 2) dans le programme visant à éliminer les goulets d'étranglement. Dans le cas des deux projets, c'est en particulier une mise en œuvre compatible avec les besoins de la ville qui fait l'objet des études en cours. Le fait que, du point de vue des transports, il y ait urgence fait l'unanimité entre la Confédération et le canton de Bâle-Ville.

Une solution prenant en compte les besoins de la ville, c'est-à-dire la mise en tranchée couverte de la tangente Est (Ü10), augmente la marge de manœuvre du projet d'agglomération permettant notamment de créer des liaisons attractives de mobilité douce et de valoriser des quartiers. Sans tangente Est, les exigences auxquelles devraient répondre la régulation régionale du trafic (mesure V3), la gestion de la mobilité (V2) ainsi que la gestion des zones d'attentes pour le trafic marchandises transfrontalier (G1) augmenteraient encore une fois sensiblement, ou alors, la pression que subit le réseau routier secondaire de la ville monterait en flèche.

Il existe un lien direct entre la jonction autoroutière du Centre (Ü9) et la régulation du trafic et les mesures d'accompagnement 'Gundeldingen – gare CFF' (M1a+b). Avec en toile de fond les incertitudes concernant le projet ABAC et, en même temps, la situation actuelle qui pousse à agir dans l'urgence, la mesure M1 est subdivisée en un volet de mesures d'aménagement à court terme (horizon A) et, à l'horizon B, un volet de mesures d'accompagnement concernant le tunnel Gundeli. Cela signifie que, même sans le tunnel Gundeli, la mesure A reste nécessaire, ou devient même encore plus urgente. Il va de soi que les éléments constitutifs seront planifiés d'un seul tenant mais réalisés en plusieurs étapes. Parmi les autres mesures d'ordre supérieur concernant le trafic routier, les mesures relatives aux transports de marchandises ont une importance particulière (gestion des zones d'attente pour le trafic marchandises transfrontalier et, dans le domaine de la mobilité combinée, le nouveau Gateway Nord). Les projets de contournement (Zwingen-Laufen, tunnel du Muggenberg) en revanche, sont surtout d'utilité locale et donc moins pertinents pour le projet d'agglomération dans son ensemble. Dans ces conditions, la liste des mesures d'ordre supérieur se présente comme suit :

Tableau 34 : Mesures d'ordre supérieur (ÜM)

n°	Mesure	Catégorie	Coûts Mio. CHF	Prio
Mesures A				
Ü1	Ausbau Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel - Muttenz (1. Etappe)	rail (PRODES)	390	A
Ü5	Schienenanbindung an EuroAirport	rail (F)	220 €	A
Ü16	Entflechtung Liestal	rail (ZEB)	320	A
Ü9	ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB - Birsig (Gundeldinger-Tunnel)	route (NEB)	612	A
Ü12	H2, Erneuerung und Erweiterung Umfahrung Liestal (inkl. Zentrumsanschluss Liestal)	route (NEB)	157	A
Ü13	H18 Vollanschluss Aesch	route (NEB)	53	A
G1	Stauraumbewirtschaftung für grenzüberschreitenden Schwerverkehr	route (trafic marchandises)	30	A
G2	Gateway Basel-Nord (KV-Terminal)	rail (trafic marchandises)	187	A
G3	Schienenanbindung Süd Auhafen Muttenz	rail (trafic marchandises)	19	A

Mesures B				
Ü2	Entflechtung Basel - Muttenz (Vollausbau)	rail (PRODES)	450	B
Ü3	Entflechtung Pratteln, Wendegleis Rheinfelden	rail (PRODES)	1'200	B
Ü4	Ausbau Basel SBB Westkopf, Wendegleis St. Johann	rail (en suspens)	sans indic.	B
Ü6	Ausbau Doppelspur Laufental	rail (en suspens)	170	B
Ü7	Neu-/Ausbaustrecken Karlsruhe – Basel	rail (DB)	5'700 €	B
Ü10	Kapazitätssteigerung A2 Osttangente, Verzweigung Hagnau bis Schwarzwaldtunnel	route (PEB)	1'000	B
Ü14	H18 Muggenbergtunnel	route (NEB)	150	B
Ü15	H18 Umfahrung Laufen und Zwingen	route (NEB)	950	B
Mesures C				
Ü8	Neubaustrecke Wisenbergtunnel	rail (PRODES)	5'610	C
Ü11	Erweiterung Kapazität A2 Verzweigung Hagnau - Verzweigung Augst	route (PEB)	420	C

Source : Bureau du projet d'agglomération

8.3 Prestations entièrement assumées par l'agglomération

Outre les mesures déposées en vue d'un cofinancement à travers le fonds d'infrastructures de la Confédération, le projet d'agglomération contient aussi ce qu'on appelle des « prestations entièrement assumées par l'agglomération ». Ce terme désigne des mesures infrastructurelles dont la pertinence individuelle n'est pas suffisante, ou bien des mesures autres qu'infrastructurelles où un cofinancement n'est pas envisagé dans le cadre du fonds d'infrastructures. En intégrant certaines mesures de ce type dans la liste des mesures, le PA de Bâle souligne leur importance particulière. Il faut pourtant dire explicitement que cette liste est loin d'être exhaustive et que, dans le cadre des travaux de planification en cours dans les différentes collectivités territoriales, toute une panoplie de prestations entièrement assumées par l'agglomération sont réalisées. Le tableau suivant présente les mesures que le PA2 met tout particulièrement en relief.

Tableau 35 : Mesures entièrement assumées par l'agglomération (Ae/Be)

n°	Mesure	Catégorie	Coûts Mio. CHF	Prio
Mesures individuelles				
Ö24	Neue Tramverbindung Petersgraben	tram	29	Ae
Ö25	Tramknoten Schützenhaus	tram	12	Be
Ö34	ÖV-Priorisierung und Busspuren	TP-route	sans indic.	Be
Ö36	Doppelspurausbau Tramlinie 10, Abschnitt Ettingen-Flüh	tram	28	Ae/ Be
Ö37	Busbeschleunigungsmassnahmen Hegenheimer-/Belforterstrasse	TP-route	1.5	Ae
M7	Aesch, Zubringer Pfeffingerring	TIM	10-20	Be
M15	Verkehrsraumgestaltung Rheinstrasse Liestal (FlMa HPL, H2)	TIM	36	Ae
Mesures de gestion				
V1	Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung	gestion du trafic	sans indic.	Ae
V2	Aufbau Mobilitätsmanagement	gestion du trafic	sans indic.	Ae
V3	Aufbau regionales Verkehrsmanagement	gestion du trafic	sans indic.	Ae

Source : Bureau du projet d'agglomération

Ces mesures se focalisent sur les mesures de management (gestion du stationnement, de la mobilité et du trafic) qui présentent de grands défis en ce qui concerne le processus de mise en œuvre trinational. En effet, le lancement et la coordination de tels projets de management transfrontaliers constituent des opportunités importantes à saisir par le projet d'agglomération :

- **harmonisation de la gestion des aires de stationnement** : Il faudra surtout que les communes situées dans la première ceinture de l'agglomération harmonisent davantage leurs politiques en matière de gestion du stationnement. La politique relativement restrictive menée par le canton de Bâle-Ville dans ce domaine ne doit pas provoquer de trafic supplémentaire dans les communes de la première ceinture. Il convient d'harmoniser dans la mesure du possible les critères s'appliquant au choix des sites, leur utilisation et la politique tarifaire.
- **mise en place d'un système de gestion de la mobilité :** Il convient de coordonner à l'échelon de l'agglomération les initiatives lancées par certaines collectivités territoriales en vue de la sensibilisation de la population et des entreprises, il faut développer de nouvelles offres en matière d'information et de conseil et créer une plate-forme d'information et de renseignement pour tout le périmètre de l'ETB.
- **mise en place d'un système régional de gestion du trafic :** Après que la Confédération et les cantons aient réorganisé la structure du réseau des routes nationales dans le cadre de la Réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT) – la régulation du trafic en région bâloise est assurée par le centre de gestion opérationnel d'Emmen – il convient désormais d'intégrer davantage et de manière systématique le réseau routier secondaire dans le système de gestion du trafic. Pour y arriver, il faut qu'aux différents niveaux institutionnels (Confédération/États, cantons, communes) les mesures nécessaires à la mise en place d'un système régional de gestion du trafic soient lancées.
- **préférence accordée aux TP et mise en place de couloirs de bus :** Il convient de faire évoluer la signalisation lumineuse avec leurs spécificités locales en faveur des TP (et de la MD) et, partout où c'est nécessaire, de les harmoniser au-delà des frontières. Dans le domaine des infrastructures, il faut avant tout aménager de nouveaux couloirs réservés aux bus, et ceci en coordination avec les autres mesures visant à valoriser l'espace routier public.

8.4 Mesures en matière d'urbanisation et de paysage

Dans le domaine urbanisation et paysage on distingue entre les pôles de développement de l'urbanisation et du paysage et les mesures relevant d'un niveau supérieur :

- **pôles de développement 'urbanisation' :** L'annexe 1 contient une vue d'ensemble des pôles de développement urbains avec des informations sur leurs potentiels. L'état d'avancement de la planification et les activités programmées sont concrétisés dans les fiches de mesures respectives.
- **pôles de développement 'protection de la nature – détente de proximité' :** Dans ce domaine, il s'agit de faire ressortir dans les fiches de mesures ce qu'on appelle les 'projets phares' pour l'agglomération de Bâle, les activités et les directives de concertation concrètes et leur état d'avancement (voir le tableau 33 au chapitre 7.1).
- **mesures d'ordre supérieur 'urbanisation' :**
  - **stratégie de densification urbaine à l'échelon de l'agglomération** (dans les corridors) : Lorsqu'il s'agit de densification, la marge de manœuvre des plans directeurs cantonaux et régionaux est moins grande qu'en matière de limitation de l'urbanisation. Pour cette raison, il convient de mettre en évidence, dans une stratégie s'appliquant à l'agglomération entière, les efforts à déployer pour soutenir les communes (et les investisseurs) lors de la mise en œuvre des concepts globaux d'aménagement de l'espace. Il faut pour cela rédiger un document stratégique valable pour toute l'agglomération et un concept de mise en œuvre correspondant. Quant aux mesures, il s'agit tout particulièrement de fournir de la documentation, des conseils et des renseignements. L'étude sur la « densification dans le canton de Bâle-Campagne – potentiels et visions » (janvier 2011) peut servir de modèle pour

les stratégies visant à soutenir activement la densification : Cette étude définit différents espaces présentant un potentiel particulier et illustre des stratégies de densification pouvant s'appliquer aux Leimental, Birstal et Ergolztal.

› **stratégie de limitation de l'urbanisation à l'échelon de l'agglomération** (dans les corridors et les autres zones) : Une fiche de mesures spécifique montre de manière systématique les actions inscrites dans les plans directeurs (respectivement les plans directeurs révisés de 3e génération) des différents cantons et collectivités territoriales étrangères. Parmi ces actions, il faut citer notamment des projets tels que les pénétrantes de verdure, les lignes de délimitation des zones habitées mais aussi la définition de critères s'appliquant au classement en zone à bâtir et aux installations générant un trafic important ou bien les nouveaux mécanismes de compensation intercommunale. Le PA de Bâle soutient la mise en œuvre de ces mesures et, grâce à sa stratégie sectorielle 'urbanisation' qui est focalisée sur le développement vers l'intérieur, il crée les conditions préalables pour que la limitation de l'urbanisation devienne une option réaliste dans les autres parties de l'agglomération.

› **stratégie relative aux immeubles de grande hauteur** (au cœur de l'agglomération, dans les corridors) : Les différents organismes responsables du projet d'agglomération de Bâle s'engagent à mener des activités qui ont pour but de promouvoir les constructions en hauteur. Sur la base des projets actuels (p.ex. le « concept de Bâle-Ville sur les immeubles de grande hauteur »), un concept de mise en œuvre sera élaboré, offrant en priorité des analyses du potentiel des différents espaces et des aides à l'exécution des mesures (conseil et information). En fin de compte, la mise en œuvre réelle des concepts relève de l'autorité des communes. Les cantons et la direction du projet d'agglomération sont censés fournir un soutien politique au processus de réalisation des travaux correspondants.

Tableau 36 : Mesures relatives à l'urbanisation et au paysage et leurs liens avec les mesures relatives aux transports

n°	Mesure	Référence mesures 'transports'
Urbanisation		
S1	Schwerpunktgebiet Saint-Louis	Ö14, Ö15, Ö28
Ö2	Schwerpunktgebiet Basel-West/St. Johann	Ö4, Ö14, Ö28, Ü4
S3	Schwerpunktgebiet Allschwil	Ö4
S4	Schwerpunktgebiet Basel-Dreispitz	Ö2, Ö17, M1, M2
S5	Schwerpunktgebiet Birsstadt	Ö2, Ö8, Ö32, M5, M6, M9, Ü6, Ü13
S6	Schwerpunktgebiet Muttenz/Pratteln	Ö2, Ö18, Ö29, Ü1, Ü2
S7	Schwerpunktgebiet Salina Raurica/Kaiseraugst	Ö2, Ö18, Ö29, M4, M12
S8	Schwerpunktgebiet Rheinfelden	Ö1, Ö2, Ö9, M12, Ü3
S9	Schwerpunktgebiet Unteres Fricktal	Ö1, Ü2, Ü3
S10	Schwerpunktgebiet Basel-Ost/Riehen	Ö2, Ö3, Ö6
S11	Schwerpunktgebiet Kleinbasel	Ö2, Ö5, Ö16, Ö33
S12	Schwerpunktgebiet Hafen Kleinhüningen/3Land	Ö16, Ö33, M3, G2
S13	Schwerpunktgebiet Liestal	M10, M11, Ü1, Ü12
S14	Agglomerationsweite Siedlungsverdichtungsstrategie	en particulier RER/tram
S15	Agglomerationsweite Siedlungsbegrenzungsstrategien	en particulier RER/tram
S16	Hochhausstrategie in Kerngebieten	en particulier RER/tram
Paysage et espaces verts		
L1	Tüllinger Berg	LV1, Ö3
L2	Landschaftspark Wiese I und II	LV1
L3	Regionalpark Dinkelberg	LV1, Ö1, Ö3
L4	Rheinpark	LV1, M12, Ö18
L5	Freiraumkonzept Birsstadt	LV1, Ö32, M6, Ü13
L6	L'île du Rhin/La Petite Camargue Alsacienne	LV1, Ü4

Source : Bureau du projet d'agglomération

8.5 Mesures non inscrites au projet d'agglomération

C'est volontairement que les mesures suivantes (potentiellement importantes) n'ont pas été inscrites au projet d'agglomération. L'explication en est fournie au cas par cas dans la colonne de droite.

Tableau 37 : Mesures non inscrites au projet

Mesure	Explication
prolongement du tram entre Riehen et Lörrach	Dans le contexte du développement urbain à Stettenfeld-Riehen – qui reste à concrétiser – la création d'un nouvel arrêt du RER est prévue. En outre, dans le cadre du Herzstück le canton de Bâle-Ville accorde une grande priorité aux études concernant le tunnel ferroviaire sous le centre-ville. Le corridor Riehen – Lörrach en profiterait tout particulièrement. Pour cette raison, le projet d'agglomération, dans ce secteur, se concentre sur des mesures ferroviaires. Il convient néanmoins d'examiner la nécessité d'un meilleur raccordement par tram/RER ou d'un prolongement du tramway jusqu'au nouvel arrêt de Stettenfeld.
prolongement de la ligne 10 du tram Arlesheim - Zwingen - Breitenbach (BLT)	Le potentiel de la demande pour un prolongement du tram n'a pas encore été validé. Par ailleurs, la distance qui sépare Bâle de Breitenbach dépasse la longueur habituelle d'une ligne de tram. Par conséquent, le temps de trajet atteint des valeurs peu attractives. Dans ce corridor, la priorité revient à l'aménagement du réseau ferroviaire, associé à une optimisation des plates-formes d'échange des TP, le tout visant à une meilleure intégration des réseaux chemins de fer, tram et bus.
nouveaux projets de tram	De nouveaux projets de tram en discussion font actuellement l'objet de l'étude conceptuelle globale du canton de Bâle-Ville sur le tram à l'horizon 2020 et ne sont donc pas encore arrivés à maturité. En fonction du résultat de l'étude, des mesures supplémentaires sont à prévoir dans le projet d'agglomération de 3e génération. Celles qui, dans notre perspective d'aujourd'hui, semblent prioritaires ont été reprises dans la catégorie des mesures à réaliser à l'horizon C.
ligne ferroviaire du Kandertal	Selon la vision d'avenir du projet d'agglomération, le Kandertal ne fait pas partie des zones à densifier (du moins pas à moyen terme) méritant un développement urbain spécifique. Du point de vue de la coordination transports/espace, ce projet n'est donc pas prioritaire. De plus, selon les études les plus récentes, le rapport coût/utilité reste pour l'instant insuffisant (fréquences trop faibles).
aménagement de la ligne ferroviaire de Waldenburg	L'extension progressive de l'offre de la ligne de Waldenburg dans le but de présenter une alternative attractive au TIM correspond certes à un besoin et est globalement utile, mais la pertinence pour l'agglomération est relativement faible. La vallée de Waldenburg ne constitue pas non plus un espace de densification dans le sens de la vision d'avenir.

Source : Bureau du projet d'agglomération

8.6 Justification de l'efficacité

Dans l'ensemble, les mesures du PA de Bâle de 2e génération visent un horizon à moyen terme, c'est-à-dire qu'elles seront réalisées progressivement dans la période entre 2015 et 2025. Au plan quantitatif, le PA de Bâle prône un changement de la répartition modale en faveur des transports publics et de la mobilité douce (voir le chapitre 5.2.2). En matière de transports, il s'agit de compenser le trafic individuel motorisé supplémentaire auquel il faut s'attendre à l'avenir principalement par les moyens des TP et de la mobilité douce. Le développement urbain doit, dans la mesure du possible, s'effectuer de manière concentrée et à proximité des centres-villes (focus porté sur les corridors intérieurs).

Pour être en mesure d'évaluer l'impact environnemental du PA2, outre une modélisation de tendance (état de référence 2030, cf. chapitre 4.3.1), une simulation supplémentaire de la circulation tenant compte des mesures du PA2 a été réalisée. Cet état E2, documenté dans le tableau suivant, représente la situation en l'an 2030 en incluant les mesures d'ordre supérieur réalisées et les mesures du projet d'agglomération de l'horizon A et B (pour la définition détaillée des états, cf. Rapp Trans 2012).

Conformément aux objectifs visés dans le domaine des transports (cf. chapitre 5.2.2) et tenant compte de l'augmentation du trafic selon les prévisions, 80 000 déplacements supplémentaires devront être transférés du TIM vers les TP. Les chiffres calculés dans le modèle du trafic prouvent que les mesures envisagées auront certes un effet de transfert. Cet effet, qui – selon le modèle du trafic – n'atteindra cependant que 27 000 déplacements et restera donc en-dessous des chiffres attendus dans le scénario cible. Toutefois, ce modèle, contrairement au pronostic « tendance », tient uniquement compte des effets liés à l'augmentation de l'offre résultant de la mise en place de nouvelles infrastructures. On n'a pas modélisé les mesures intelligentes supplémentaires (en particulier dans le domaine de la gestion du trafic) ni, surtout, la répartition hétérogène du développement démographique et du potentiel de création d'emplois (due à l'intégralité des mesures dans les domaines de l'urbanisation et du transport). Par conséquent, les objectifs figurant au chapitre 5.2.2 sont certes ambitieux, mais ne sont pas remis en question par les résultats de la modélisation.

Tableau 38 : Impact des mesures du PA sur l'évolution globale du trafic

	Objectif 2030	Etat de référence 2030 (tendance)	Etat E2 (y compris les mesures du PA)	Différence entre l'état de référence et l'E2*	
				en chiffres absolus	en %
TIM	1'371'800	1'457'700	1'430'200	-27'500	-1.9%
TP	567'700	490'500	514'400	+23'900	+4.9%

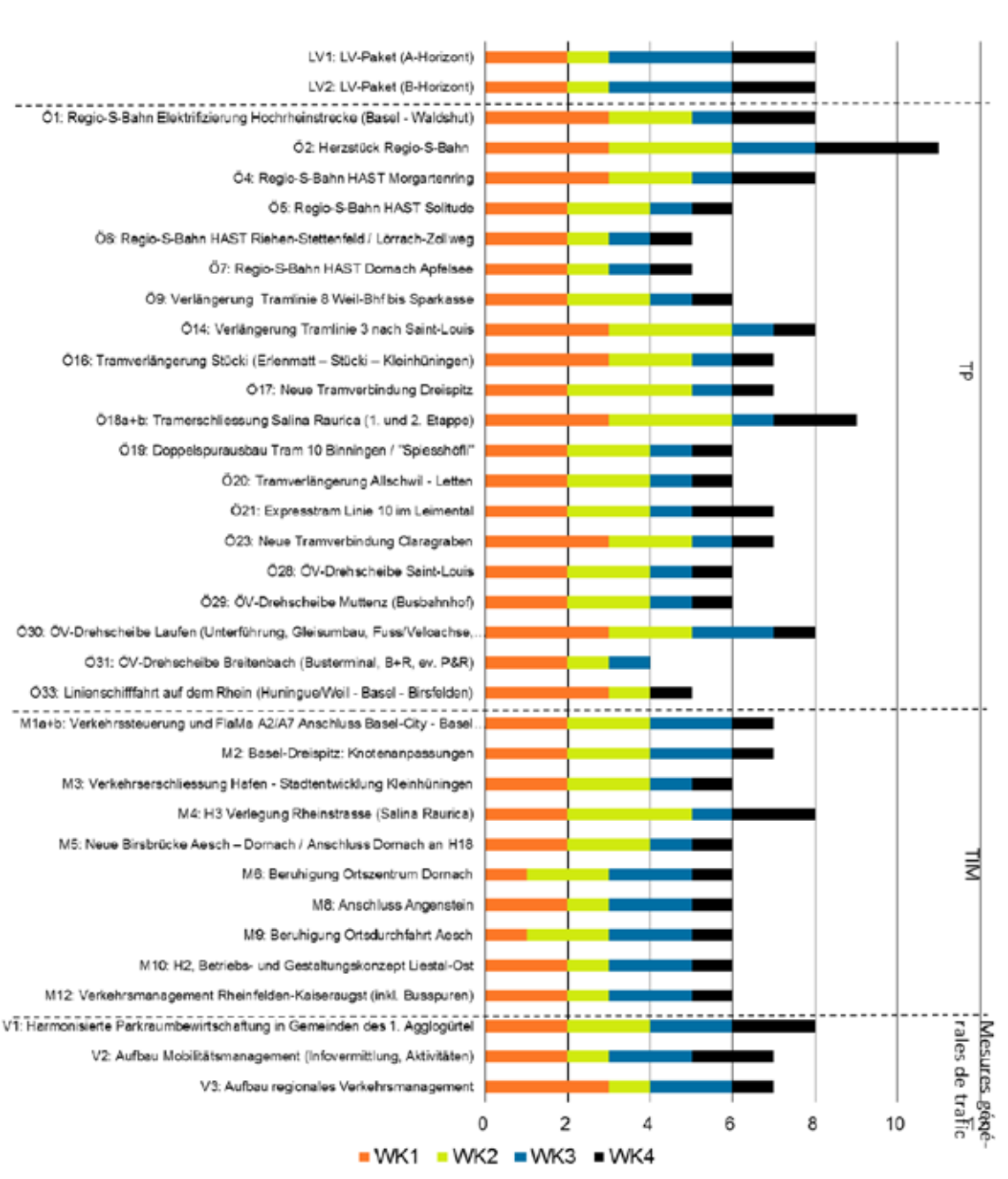
TJMO, trafic journalier moyen des jours ouvrables, en 2030 selon l'objectif, selon l'état de référence et selon l'état E2 avec les mesures réalisées du projet d'agglomération
*Les chiffres du TJMO selon l'état de référence 2030 et l'état E2 ne sont pas identiques. Par conséquent, les modifications modales ne s'annulent pas mutuellement.

Source : GVM Bâle, Rapp Trans 2012)

Sur la base d'informations d'ordre quantitatif et qualitatif, nous procédons ici à une appréciation qualitative de l'efficacité selon les paramètres des quatre critères d'efficacité définis par l'ARE (ARE 2010 : page 34 et suivantes). L'analyse de l'efficacité est faite sans tenir compte des mesures relevant de la Confédération (ARE 2010, chap. 4.5.1), c'est-à-dire qu'elle est focalisée sur les mesures du PA (types A et B, hormis les mesures C). Le graphique suivant est un résumé des points

attribués aux mesures de type A et B qui, après priorisation, sont maintenues dans le PA et pour lesquelles un cofinancement par la Confédération est demandé.
Ensuite, dans quatre tableaux synthétiques, il est procédé à une évaluation du potentiel d'efficacité des mesures (CE1 à CE4) pour le projet d'agglomération dans son ensemble.

Figure 41 : Schéma de l'efficacité des mesures 'transports' pour le projet dans son entier



Source : graphique réalisé par le bureau du projet d'agglomération

Tableau 39 : Analyse d'efficacité qualitative CE1 projet d'agglomération de Bâle, 2e génération

Paramètre	Effet	Secteurs principaux concernés	Mesure phare
1. trafic piétonnier et cycliste ↗↗	Pour la première fois dans l'histoire, il existe un concept global pour un **réseau trinational de liaisons cyclistes** continues. Les lacunes les plus importantes du réseau ont été identifiées sur tout le périmètre de l'agglomération et seront comblées successivement. De cette mesure profiteront tant les pendulaires quotidiens que le trafic de loisir et elle permettra au trafic cycliste de gagner ou de regagner du terrain. Dans le cadre des mesures locales destinées à aménager l'espace routier public, les **espaces réservés aux piétons** seront élargis et rendus plus attrayants. Des effets analogues seront obtenus grâce à l'extension des zones de rencontre et des zones 30 (mesures entièrement assumées par le PA reposant sur le haut niveau existant dans l'agglo bâloise).	trafic cycliste : toute l'agglo trafic piétonnier : cœur de la ville et en part. Aesch / Dornach, Liestal, Rheinfelden, Kleinhünigen, Lörrach, Saint-Louis	› lots de mesures LV A et B (LV1/2) › projets d'aménagement de l'espace routier et mesures d'accompagnement (M1, M3, M4, M6, M9, M12, M13, M14) › mise en place d'un système de gestion de la mobilité (V2)
2. système des transports publics ↗↗↗	Le PA2 (y compris les mesures d'ordre supérieur qui constituent une condition *sine qua non*) permettra au RER de Bâle de faire un véritable saut quantique. Dans les corridors intérieurs, il sera possible, à l'horizon B, d'introduire le cadencement à 15 minutes et d'augmenter sensiblement les capacités. Outre une meilleure desserte du centre-ville et des capacités renforcées, le Herzstück apportera de nouvelles lignes diamétrales directes et des gains correspondants en termes de temps de trajet. Cette mesure permettra d'améliorer considérablement la répartition modale, en particulier dans le domaine du trafic transfrontalier. L'extension du **réseau de tram** lancée dans le PA1, sera poursuivie. Cela ne permettra pas seulement d'augmenter les capacités du trafic urbain mais aussi de desservir de nouveaux secteurs et de conquérir une plus grande clientèle. Dans la vallée du Leimental, il y aura également un effet d'accélération, ce qui est important vu l'absence d'un corridor du RER. La création de nouvelles lignes tangentielles par contre sera envisagée à plus long terme (surtout le projet 3Land et ELBA), c'est-à-dire quand les contours du développement urbain ou le potentiel de la demande se dessineront de manière plus claire. Certains projets de tram permettront d'augmenter la stabilité globale du réseau (p. ex. le tram du Claragraben). Pour ce qui concerne le **trafic de** bus, les mesures d'aménagement de l'espace routier et de régulation du trafic permettront surtout d'améliorer la stabilité du service.	toute l'agglo	› projets de désenchevêtrement et d'extension d'ordre supérieur (Ü1-Ü6) › extension du RER : électrification du tronçon Hochrhein (Ö1), Herzstück (Ö2), nouvelles haltes (Ö4-Ö8) › extension du réseau de tram : Saint-Louis, Kleinhünigen, Dreispitz, Salina-Raurica, Leimental, Allschwil-Letten, Petersgraben et Claragraben › priorisation du TP sur route (Ö34)

3. réseau routier ↗↗	Les mesures d'ordre supérieur combinées aux mesures d'accompagnement du PA permettront de mettre en œuvre le transfert tant attendu du TIM vers le **réseau des routes nationales**. Sur le **réseau routier urbain** secondaire, le flux du trafic et la sécurité seront améliorés aux points névralgiques. Au total, la stabilité du réseau augmentera sans créer de nouvelles capacités induisant un trafic supplémentaire.	centre urbain de Bâle-Ville sous-secteurs : en part. Aesch, Liestal, passages frontières (Weil, Saint-Louis), Laufen / Zwingen, Kaiseraugst / Rheinfelden	› A2 tangente Est (Ü10), tunnel de Gundeli (Ü9) et mesures d'accompagnement (M1) › jonction complète d'Aesch (Ü13) et réfection de la H2 Liestal (Ü12) › gestion des aires d'attente des poids lourds (G1) › mise en place d'en système régional de gestion du trafic (V3)
4. accessibilité ↗↗↗	L'accessibilité par les **TP** sera considérablement accrue dans toute l'agglomération (nouvelles lignes diamétrales directes grâce au Herzstück, électrification, nouvelles haltes, densification du cadencement et accélération). Sur le plan du trafic origine, les corridors intérieurs et extérieurs profiteront des densifications du cadencement et des accélérations. Le prolongement des lignes de tram donnera aux secteurs périurbains une plus grande mobilité urbaine. En termes de **trafic routier**, certaines situations de congestion critiques pourront être désamorcées. En raison de l'augmentation croissante du volume global du trafic, la situation restera pourtant tendue, en particulier au niveau de la circulation transfrontalière. Et finalement, l'accessibilité s'améliorera considérablement pour les **cyclistes** grâce à l'extension du réseau cyclable.	centre urbain de Bâle-Ville tous les corridors (secteurs proches des gares)	› projets de désenchevêtrement et d'extension d'ordre supérieur (Ü1-Ü6) › extension du RER : électrification du tronçon Hochrhein (Ö1), Herzstück (Ö2), nouvelles haltes (Ö4-Ö8) › extensions du réseau de tram (divers) › priorisation des TP sur route (Ö34) › mise en place d'en système régional de gestion du trafic (V3) › lots de mesures LV A / B
5. intermodalité ↗↗	L'offre du RER générera un saut quantique (cadencement à 15 minutes au cœur de l'agglomération). Par la suite, les concepts relatifs au trafic de bus seront adaptés afin de garantir de meilleures correspondances. En termes d'infrastructures, cela implique l'aménagement de certains pôles de correspondance importants. Intégration du tram, gares routières, parkings-relais, et accessibilité par les mobilités douces (y compris vélos-parkings) seront autant de mesures valorisant l'intermodalité. Les lots de mesures MD comprennent d'autres projets supplémentaires visant à promouvoir l'intermodalité, en particulier trafic cycliste/TP. Par ailleurs, avec la mise en place du système de gestion de la mobilité (et d'autres mesures assumées entièrement par le PA) le PA2 mise de plus en plus sur l'aspect comportemental.	en part. les plates-formes d'échange majeures des TP dans les corridors (Saint-Louis, Laufen, Breitenbach, Muttenz)	› plates-formes d'échange Ö (Ö28-Ö31) › lots de mesures LV A / B

6. mesures visant à influencer la demande ↗	Le volet infrastructurel de la coopération trinationale est désormais très ambitieux tandis que les efforts visant à influencer la demande restent pour l'instant plus difficiles à réaliser (pour des raisons politiques et culturelles). Le PA2 souhaite franchir une nouvelle étape dans ce domaine. L'engagement en faveur de la mise en place de différentes mesures de management (gestion du stationnement, de la mobilité et du trafic) a pour but d'arriver à un transfert du TIM vers les TP et les MD. Le potentiel est particulièrement grand en matière de trafic transfrontalier qui est caractérisé par une répartition modale désavantageuse.	toute l'agglo	› harmonisation de la gestion des aires de stationnement (V1) › mise en place d'un système de gestion de la mobilité (V2) › mise en place d'un système régional de gestion du trafic (V3)
7. transports de marchandises ↗↗	Dans le cadre de la stratégie sectorielle TM, les mesures du PA2 visent en particulier deux domaines prioritaires : la gestion des aires d'attente aux passages frontières et l'aménagement des plates-formes logistiques (trimodales). Les conditions générales pour le transport combiné des marchandises (bateau-rail-route) continueront de s'améliorer pour délester le trafic routier. Par ailleurs, le trafic marchandises profitera des mesures d'aménagement capacitaires pris en faveur du trafic des voyageurs (rail et routes nationales).	passages frontières (D/CH, F/CH) port de Kleinhünigen port de Muttenz-Au Euroairport	› gestion des aires d'attente pour le trafic marchandises transfrontalier (G1) › Gateway Bâle Nord (G2) › desserte Sud par le rail du port de Muttenz-Au (G3) › mise en place d'un système régional de gestion du trafic (V3)

↗ = effet léger; ↗↗ = effet moyen; ↗↗↗ = effet important

Tableau 40 : Analyse d'efficacité qualitative CE2 projet d'agglomération de Bâle, 2e génération

Paramètre	Effet	Secteurs principaux concernés	Mesure phare
1. concentration du PA et de la population dans les secteurs favorables et en coordination avec les systèmes de transports ↗↗↗	Avec la création de **13 zones de développement prioritaire** (habitat et/ou travail) inscrites dans la vision d'ensemble et dans la stratégie sectorielle 'urbanisation', le PA2 renforce les efforts de concentration. Le but qui est visé délibérément consiste à pousser la concentration plus loin que ce qu'on peut attendre de tous les PSD figurant dans les plans directeurs cantonaux et régionaux pris ensemble. À l'exception des zones de développement situées dans la vallée du Unteres Fricktal (sites logistiques d'envergure nationale), l'ensemble des zones de développement se trouvent dans les corridors intérieurs, à proximité du cœur de l'agglomération. Les projets de transports prioritaires sont résolument axés sur une meilleure desserte de ces pôles stratégiques de développement. Il y a donc de fortes chances de pouvoir les mettre en œuvre.	13 zones de développement prioritaire, en part. dans les corridors (intérieurs) et le cœur urbain	› zones de développement urbain prioritaire (S1-S13) › extension du RER (Ö1-Ö8) › projets de tram (divers)

2. réduction de la dispersion urbaine ↗↗	En ce qui concerne le développement urbain concentré, le PA de Bâle focalise ses efforts en premier lieu sur le **périmètre de l'agglomération** lui-même (utilisation des réserves internes). Du côté de l'offre, les conditions seront réunies permettant de mettre en valeur des sites dont l'utilité en termes du développement territorial assurera un développement à l'intérieur du tissu bâti. Il s'agit en particulier des zones à proximité des gares dans tous les corridors ainsi que des pôles stratégiques de développement en situation centrale. Une **stratégie de densification urbaine** harmonisée au niveau trinational (y compris une stratégie relative aux immeubles de grande hauteur) soutiendra ce processus. La pénurie de terrains au cœur de l'agglomération ainsi que l'extension du RER dans les corridors sont les moteurs qui favoriseront la réalisation des potentiels de densification dans les corridors. Ces mesures permettront de réduire le phénomène de périurbanisation dans l'espace rural. En ce qui concerne les **mesures directes de limitation de l'urbanisation** en zone rurale, les cantons Bâle-Ville, Bâle-Campagne et Argovie ont inscrit des mesures plus concrètes dans leurs plans directeurs de 3e génération (Solothurn est sur le point de le faire). Du côté allemand (plan d'aménagement régional) et du côté français (SCOT), les plans correspondants sont en cours de révision. La limitation de l'urbanisation y aura une place privilégiée.	l'ensemble des corridors (communes bien desservies par les TP)	› zones de développement urbain prioritaire (U1-U13) › stratégie de densification urbaine à l'échelle de l'agglomération entière (S14) › extension du RER (Ö1-Ö8)
3. amélioration de la qualité de l'espace public ↗↗	Divers **projets d'aménagement routier** augmenteront la qualité de séjour et de vie le long des tronçons de route et autour des places à haute fréquentation. Autour des **plates-formes d'échange des TP**, non seulement la fonctionnalité du réseau s'améliorera, mais également la qualité de séjour pour les passagers.	centre urbain de Bâle-Ville centres situés dans les corridors : en part. Aesch, Dornach, Liestal, Saint-Louis, Laufen, Kaiseraugst / Rheinfelden	› projets d'aménagement routier (M1, M3, M4, M6, M9, M12, M13, M14) › harmonisation de la gestion du stationnement (V1) › lots de mesures LV A et B
↗ = effet léger; ↗↗ = effet moyen; ↗↗↗ = effet important			

Tableau 41 : Analyse d'efficacité qualitative CE3 projet d'agglomération de Bâle, 2e génération

Paramètre	Effet	Secteurs principaux concernés	Mesure phare
1. sécurité objective ↗↗	Les **points noirs en matière d'accident** se situent très souvent au cœur de l'agglomération. L'extension massive des TP (RER et tramway), les mesures d'accompagnement aux deux projets concernant le réseau des routes nationales (Gundeli, tangente Est) ainsi que l'extension du réseau cyclable contribueront à détendre significativement la situation générale et, ainsi, à accroître la sécurité sur le réseau routier du centre urbain bâlois. Depuis quelques années, la ville de Bâle applique un vaste programme d'assainissement des points noirs (mesure assumée entièrement par le canton) pour lequel elle a été récompensée fin 2011 par le bpa. Du côté Suisse, d'autres points noirs sont situés en particulier dans le Leimental et la banlieue de Birseck. Dans ces secteurs, outre les mesures individuelles (telles que l'aménagement du nœud de Dreispitz, la réduction du trafic aux centres-villes d'Aesch et de Dornach) on procède aussi à un renforcement des capacités du réseau des routes nationales. Du côté allemand, il existe une autre concentration de points noirs (Lörrach, Weil, Rheinfelden). Cependant, le PA de Bâle ne prévoit pas de mesures d'aménagement directes (mesures entièrement assumées par les Länder) dans ce domaine, mais mise sur un lot de mesures mixtes visant à améliorer la situation globale (en part. extension des TP, gestion de la mobilité et du stationnement).	centre urbain de Bâle-Ville Allschwil, Leimental Birseck (Lörrach, Weil, Rheinfelden/D)	› projets d'aménagement routier et mesures d'accompagnement (M1, M3, M4, M6, M9, M12, M13, M14) › harmonisation de la gestion du stationnement (V1) › extension du RER (Ö1-Ö8)
2. sécurité subjective ↗↗	Les mesures d'aménagement des **plates-formes d'échange des TP**, la création de nouveaux arrêts du RER et le prolongement des lignes de tram contribuent largement à renforcer le sentiment de sécurité. L'extension du **réseau des pistes cyclables** à l'échelle de l'agglomération entière ainsi que l'optimisation des nœuds auront certainement aussi des effets positifs sur la sécurité subjective des cyclistes. Et en fin de compte, la mise en œuvre de **mesures ponctuelles d'aménagement routier dans les centres-villes** et l'extension des zones de modération du trafic (zones de rencontre et zones 30) amélioreront la sécurité des piétons.	centre urbain de Bâle corridors : en particulier aux carrefours	› Plateforme multimodale (Ö28-31) › lots de mesures LV A et B › projets d'aménagement routier et mesures d'accompagnement (M1, M3, M4, M6, M9, M12, M13, M14)

↗ = effet léger; ↗↗ = effet moyen; ↗↗↗ = effet important

Tableau 42 : Analyse d'efficacité qualitative CE4 projet d'agglomération de Bâle, 2e génération

Paramètre	Effet	Secteurs principaux concernés	Mesure phare
1. émissions de polluants atmosphériques et de CO2 ↗↗	L'ensemble des mesures du PA visent à une **amélioration tangible de la répartition modale** (trafic de voyageurs et de marchandises), c'est-à-dire à un transfert du TIM vers les TP et la MD. Par conséquent, les modélisations réalisées par les services des deux Bâles chargés de la qualité de l'air prévoient, à l'horizon 2020, une réduction globale de la pollution au NO2 de 3 à 6 microgrammes / m3 (cf. chapitre 8.7). Outre les mesures de catégorie A inscrites dans le PA2, ce sont les mesures d'ordre supérieur ainsi que le progrès technologique général qui seront à l'origine de cette réduction. La part du PA dans la diminution est difficilement quantifiable, mais importante. Toutefois, en raison de l'augmentation générale du trafic, le niveau de la pollution globale restera élevé dans cette région frontalière dynamique. En ce qui concerne l'aspect énergétique, il convient de dire par ailleurs que l'extension de l'offre des TP provoquera une augmentation de la consommation d'électricité. La **concentration du développement urbain** dans les secteurs bien desservis et situés près du centre permet de réduire la longueur des trajets et, ainsi, les émissions, les zones de développement urbain prioritaire se trouvant dans leur grande majorité dans les corridors intérieurs. D'autres **progrès technologiques** permettent de s'attendre à de nouvelles réductions des émissions (moteurs, poids, etc.). Ces réductions ne peuvent pourtant être imputées que partiellement au projet d'agglomération, en particulier aux mesures de gestion de la mobilité (pour le reste, elles dépendent des mesures d'ordre supérieur, p.ex. d'ordre fiscal).	corridors intérieurs et extérieurs, y compris les centres régionaux centre-ville de Bâle (moins perceptible)	› extension du RER (Ö1-Ö8) › lots de mesures LV A et B › harmonisation de la gestion du stationnement (V1), gestion de la mobilité (V2) et régulation du trafic (V3) › zones de développement urbain prioritaire (S1-S13) › stratégie de densification urbaine à l'échelle de l'agglomération (S14)
2. immissions sonores ↗	Le moyen le plus propice pour baisser le niveau des nuisances sonores est la **diminution du TIM** et la **réduction des vitesses** par des projets d'aménagement routier / de modération du trafic et par une optimisation de la régulation du trafic (cf. les illustrations au chapitre 8.7). Des effets analogues peuvent être obtenus par toutes les mesures qui encouragent les **déplacements à pied et à vélo**. Par contre, les réductions des nuisances sonores suite à une **meilleure répartition modale** seront probablement à peine perceptibles. Finalement, l'augmentation du niveau des immissions sonores provoquée par la densification de l'offre des TP devrait être compensée par une meilleure qualité du matériel roulant et des mesures de protection contre le bruit à mettre en œuvre le long des axes urbanisés.	communes situées dans les corridors et souffrant d'un niveau d'immissions sonores particulièrement élevé, en part. Aesch / Dornach, Laufen, Liestal, Kaiseraugst / Rheinfelden, Kleinhünigen. centre de Bâle	› projets d'aménagement routier (M3, M4, M6, M9, M12, M13, M14) et mesures d'accompagnement aux Ü9 +10 (M1) › lots de mesures LV A et B › régulation régionale du trafic (V3)

3. consommation de surfaces et revitalisation des espaces naturels et paysagers ↗↗	Aucune des mesures du PA ne consommera d'importantes surfaces. Les nouveaux **axes** (en part. le Herzstück) seront souterrains. Partout où une perte de terrain, même minimale, sera provoquée (p.ex. déplacement de la H3 Rheinstrasse) des espaces de compensation ou de valorisation seront créés (ici : la promenade du Rhin). À l'intérieur des surfaces dédiées au trafic, des **réaffectations** locales en faveur des TP (prolongements de tram et couloirs de bus) ou de la MD (surtout le réseau cyclable) auront lieu. La totalité des **mesures relatives à l'urbanisation** visent à limiter la consommation des sols (développement urbain vers l'intérieur ; en part. dans les corridors). Et finalement, le PA2 mettra un focus sur la mise en valeur des **zones de détente de proximité** (souvent combinée avec une extension du réseau cyclable), situées proches des centres et proposant des activités liées à l'eau. Il existe dors et déjà dans tous les corridors et entre ceux-ci des espaces verts abritant des projets-modèles. Il convient de souligner ces activités, en particulier du côté allemand et français.	pénétrantes de verdure au long et entre tous les corridors bords du Rhin, Birsstadt	› 10 pôles de développement 'protection de la nature –loisirs de proximité' › lots de mesures LV A et B

↗ = effet léger; ↗↗ = effet moyen; ↗↗↗ = effet important

8.7 Impact environnemental

8.7.1 Méthodologie (air et bruit)

Dans le cadre de la mise en œuvre du **Plan de qualité de l'air** 2010, on a calculé l'évolution des émissions à l'horizon 2015 et 2020. Dans une deuxième étape, les chiffres obtenus ont été modélisés pour établir une cartographie de la pollution atmosphérique (cf. chapitre 4.1.3).

Les mêmes procédures ont ensuite été appliquées pour visualiser les effets du projet d'agglomération (mesure V6 du plan). L'année de référence retenue pour les conclusions concernant la pollution atmosphérique est l'an 2020 et non l'an 2030, qui est l'horizon de mise en œuvre fixé à tous les projets d'agglomération de 2e génération. Cela s'explique par le fait qu'en matière d'hygiène de l'air, les études se basent particulièrement sur le développement de mesures techniques. Celui-ci peut être pronostiqué avec une certaine fiabilité jusqu'en 2020, mais pour un avenir plus lointain, on ne dispose pas encore de données fiables.

L'analyse à l'horizon 2020 portait d'abord sur l'évolution de la pollution de l'air par le dioxyde d'azote (NO_2), l'indicateur le plus important du trafic motorisé. On a procédé par la suite à une comparaison entre la situation en 2009 et celle de 2020 (état GVM E3, cf. chapitre 2.3). L'étude a tenu compte des mesures d'ordre supérieur de catégorie A, des mesures inscrites dans le projet d'agglomération de 1e génération ainsi que des mesures de catégorie A inscrites dans le projet d'agglomération de 2e génération, notamment le creusement d'un tunnel sous le quartier Gundeldingen à Bâle. Outre ces mesures, l'introduction de normes plus strictes pour les gaz d'échappement, les mesures relevant du plan de qualité de l'air ainsi que la baisse généralisée de la pollution atmosphérique en Allemagne et en France ont joué un rôle dans la comparaison des années 2009 et 2020.

Le service chargé de la **protection contre le bruit** dans le canton de Bâle-Ville a étudié, sur la base des cadastres de Bâle-Ville et Bâle-Campagne, l'impact du projet d'agglomération sur les nuisances sonores issues du trafic routier dans les deux cantons. Dans un premier temps, les deux modèles cadastraux 3D ont été assemblés et adaptés sur la base des configurations E0 (situation de référence 2030), E1 (REF + ÜM) ainsi que E2 (E1 + PA2). Dans un deuxième temps, des cartes isophones ont été établies, c.-à-d. des cartes présentant les surfaces exposées au même niveau de bruit. Les différences entre les situations permettent de déterminer l'impact des mesures.

8.7.2 Évolution de la pollution atmosphérique du au NO2 à l'horizon 2020

La nature et le volume du trafic motorisé et la répartition modale entre les transports publics et le trafic individuel motorisé sont des indicateurs importants de la pollution atmosphérique, en particulier en ce qui concerne les émissions d'oxydes d'azote (NO_x). Outre les mesures techniques (introduction par l'UE de normes relatives aux gaz d'échappement), c'est notamment l'aménagement du territoire qui exerce une grande influence sur la quantité et les lieux de production des émissions. Le projet d'agglomération est un outil permettant au canton d'influencer le trafic de manière ciblée. Pour cette raison, le plan de qualité de l'air des deux Bâles 2010 prévoit, dans sa mesure V6, l'examen de l'impact du projet d'agglomération de Bâle sur la qualité de l'air.
Le graphique n° 1 présente la différence des concentrations d'oxydes d'azote au sud de Bâle entre les années 2009 et 2020.

Grâce aux différentes mesures envisagées dans cette période décennale, on peut s'attendre à une réduction à grande échelle des concentrations d'oxydes d'azote. Dans les cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne, la réduction se situera entre 0 et 3 microgrammes par mètre cube.

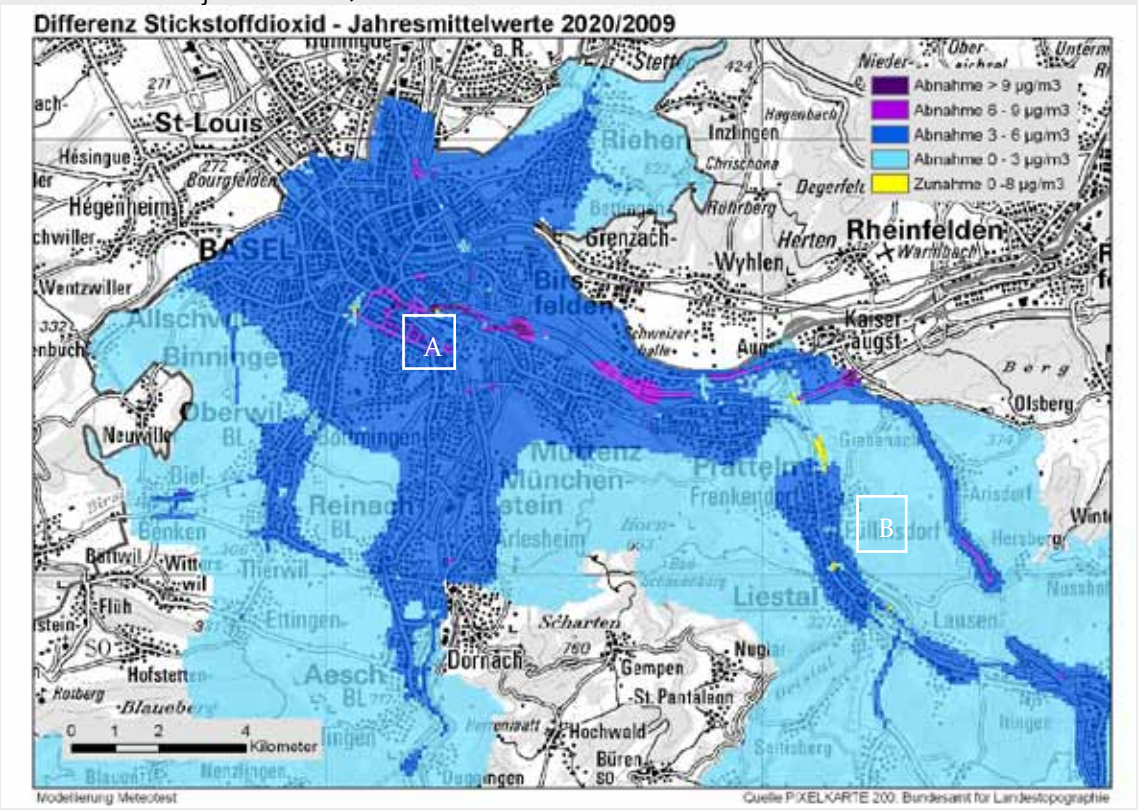
Dans les zones urbaines majeures telles que la ville de Bâle, on peut s'attendre à une baisse de la pollution due aux d'oxydes d'azote de 3 à 6 microgrammes par mètre cube. La baisse sera du même ordre de grandeur le long de l'autoroute A2. La réduction sera encore plus importante et dépassera les 6 microgrammes par mètre cube sur quelques tronçons d'autoroute particulièrement chargés ce qui s'explique premièrement par l'introduction de normes plus strictes pour les véhicules motorisés.

Selon les calculs du modèle, l'augmentation des concentrations d'oxydes d'azote ne sera que ponctuelle (les points jaunes dans la Figure 42). La montée des concentrations s'explique par un transfert ou bien un renforcement massif de la circulation à ces endroits.
Les deux endroits concernés sont les zones d'accès au tunnel sous le quartier de Gundeldingen et la route H2 entre Liestal et la jonction autoroutière à l'est de Pratteln :

le tunnel sous le quartier de Gundeldingen (A) : au niveau des zones d'accès au tunnel, à l'est, près du Wolf et, à l'ouest, près de la Pruntrutermatte, les rejets de polluants dans l'atmosphère provoqueront une hausse des émissions pouvant atteindre localement 8 microgrammes par mètre cube. En revanche, grâce à la réduction de la circulation et aux mesures d'accompagnement, les routes traversant le quartier de Gundeldingen verront leur niveau de pollution baisser de 6 à 10 microgrammes par mètre cube, la diminution des émissions étant donc plus importante que dans le reste de la ville.

la H2 entre Liestal et l'A2 (B) : il y aura un prolongement de la H2, en partant du nord vers l'autoroute A2. Cette nouvelle route en rase campagne sera construite dans une zone qui, jusqu'ici, n'était pas exposée à ce type de pollution. Ce nouveau tronçon de route provoquera une hausse des concentrations d'oxydes d'azote pouvant aller jusqu'à 8 microgrammes par mètre cube. En contrepartie, il y aura nettement moins de circulation sur l'actuelle Rheinstraße en zone résidentielle et le trafic résiduel sera fluidifié (cf. la mesure M15 aménagement de l'espace routier Rheinstraße Liestal (mesure d'accompagnement, HPL, H2))

Figure 42 : Tableau synoptique présentant l'impact des mesures du projet relatives aux transports (A = zone du tunnel sous le quartier de Gundeldingen ; B = jonction H2)



Source : RappTrans AG 2012 et calculations propres de Lufthygieneamt BS/BL ainsi que Meteotest

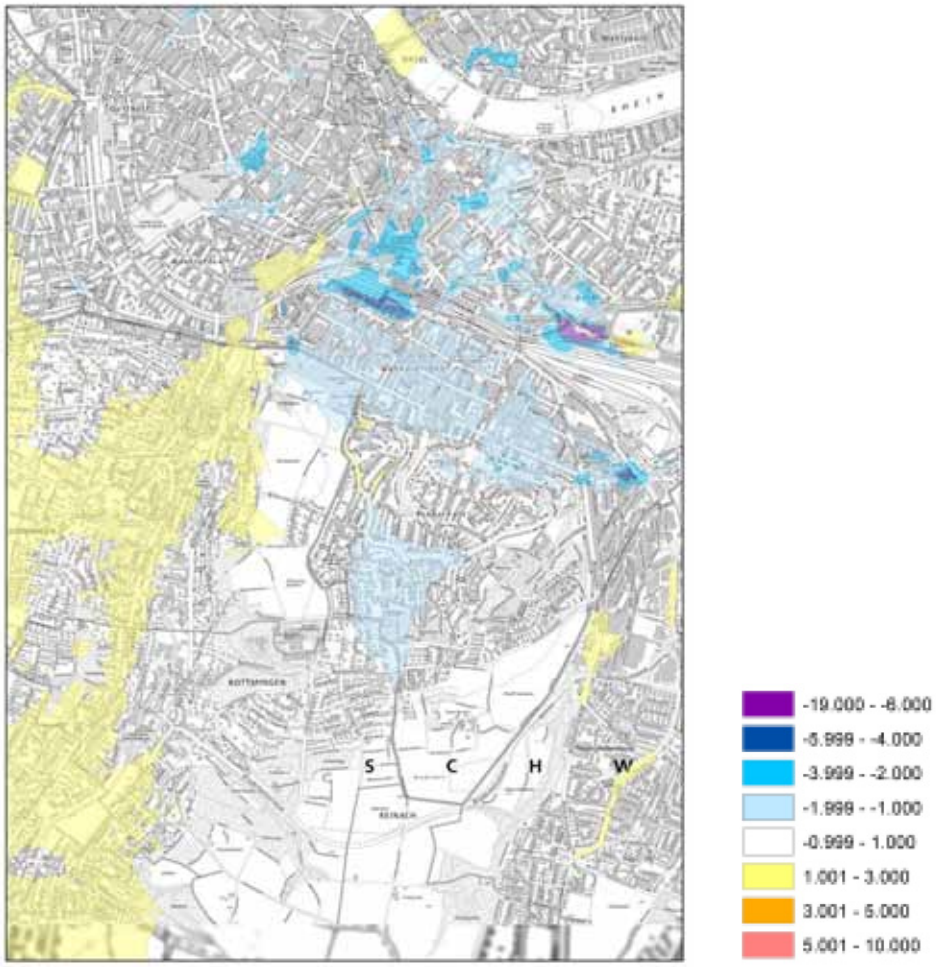
La combinaison de toutes les mesures de protection de la qualité de l'air permettra de réduire encore davantage la pollution atmosphérique dans la ville et l'agglomération de Bâle. Il n'est certes pas possible de distinguer en détail l'impact qu'auront les mesures inscrites au projet d'agglomération, mais elles contribuent aussi à améliorer la qualité de l'air. Au moment de la construction de nouvelles routes à des endroits très exposés, il convient néanmoins de veiller scrupuleusement à une optimisation de l'évacuation de l'air pollué.

8.7.3 Évolution des nuisances sonores à l'horizon 2030

À titre d'exemple, nous présentons dans les paragraphes suivants l'évolution des nuisances sonores suite aux mesures prises dans la zone de Gundeldingen Birsigtal (Ü9 : A2/A7 trianlge de Gellert-gare CFF-Birsig) ; (M1 : mesures d'accompagnement aux Ü9) et dans le Laufental (Ü13 : jonction complète d'Aesch ; M8 : nœud d'Angenstein/Aesch).

Gundeldingen Birsigtal : Le projet de construction d'un tunnel sous le quartier de Gundeldingen respectivement de la liaison directe entre le triangle de Gellert et le Birsigtal entraîneront une baisse du bruit lié au trafic routier dans le quartier de Gundeldingen et dans les rues situées à proximité de la gare, en particulier aux alentours de la Aeschenplatz ainsi sur sur l'axe Nauenstrasse-Grosspeterstrasse – Meret- Oppenheim-Strasse. En revanche, le Birsigtal ainsi que les communes d'Allschwil et de Binningen seront exposés à une augmentation du niveau des nuisances sonores de 1-2 dB (figure 42). Cela s'explique par un meilleur raccordement de ces communes au réseau des routes nationales.

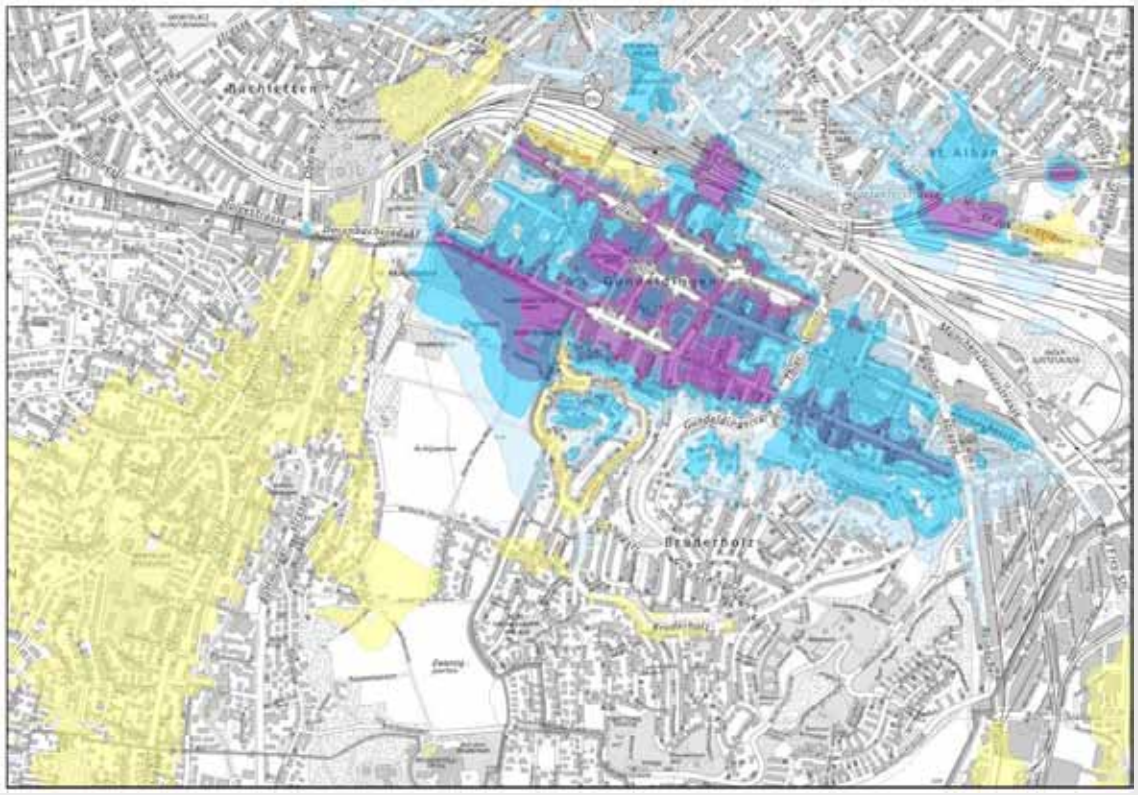
Figure 43 : Evolution des nuisances sonores dans le secteur Birsig – Gundeli ; situations Z1-Z0 (effet négatifs = baisse par rapport à la situation Z1)



Source : RappTrans AG 2012 et calculations propres du AUE canton Bâle-Ville, Protection contre le bruit

La mesure d'ordre supérieur ne prend son plein effet qu'à partir du moment où des mesures d'accompagnement, à savoir les mesures M1 du projet d'agglomération, deviennent effectives. Elles permettront de ramener les nuisances sonores dans le quartier de Gundeldingen, tant le long des axes longitudinaux que dans toute la zone, à un niveau largement en-dessous du seuil autorisé des émissions. La combinaison des mesures d'ordre supérieur et des mesures d'accompagnement permettra donc d'assainir durablement un quartier densément peuplé du point de vue acoustique (figure 44) :

Figure 44 : Evolution du niveau du bruit routier dans la zone de Gundeldingen (différence Z2-Z0)

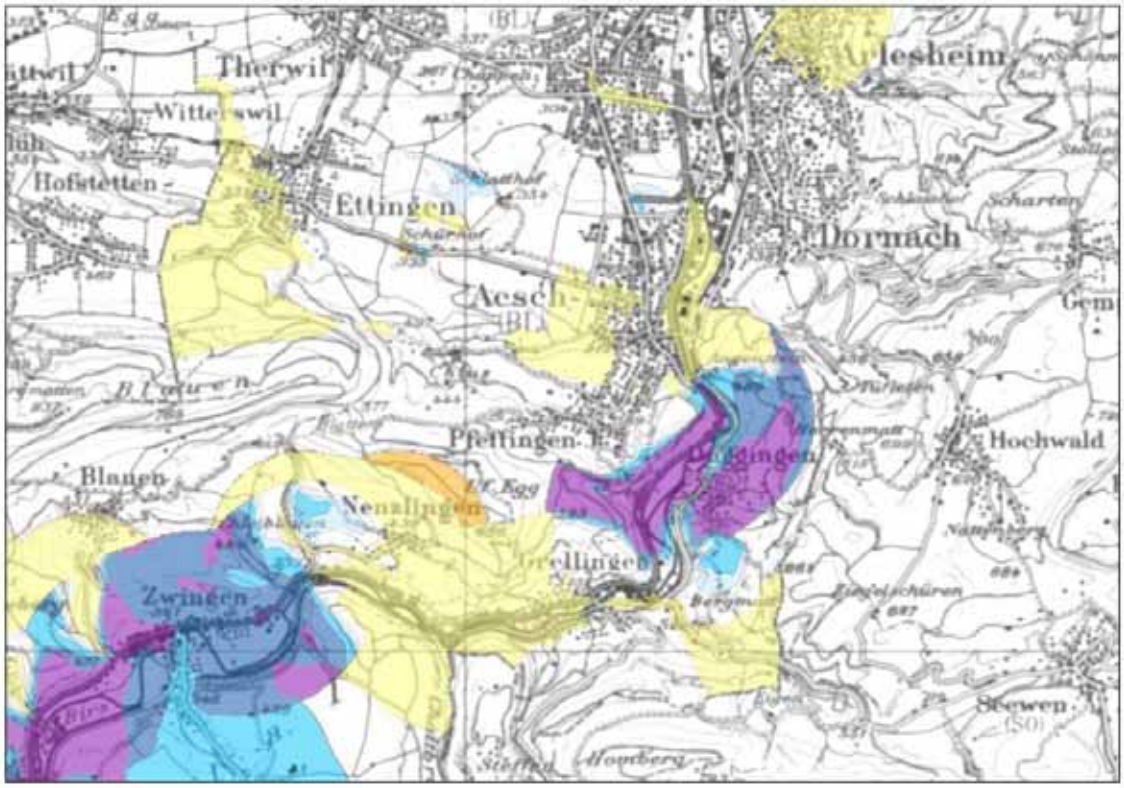


Source : RappTrans AG 2012 et calculations propres du AUE canton Bâle-Ville, Protection contre le bruit

Laufental : Dans le Laufental, des mesures relatives au trafic individuel motorisé sont envisagées tant dans le cadre des mesures d'ordre supérieur que dans celui du projet d'agglomération. En ce qui concerne leur impact sur les nuisances sonores, on a étudié en particulier les mesures d'ordre supérieur Ü15 (contournement de Laufen et de Zwingen), Ü13 (H18 jonction d'Aesch) ainsi que la mesure M5 du PA (bretelle de raccordement Dornach/Aesch à la H18) et M8 (nœud d'Angenstein/Aesch).

L'étude révèle que le contournement de Laufen entraînera, pour ces deux communes, une forte baisse du bruit lié au trafic routier, mais provoquera un niveau de bruit plus élevé sur les routes de rabattement puisque la liaison routière en direction de Bâle sera plus attractive. L'effet sera comparable dans la zone de Duggingen où l'on pourra enregistrer une baisse, tandis que, dans les alentours d'Aesch, en zone non urbanisée, le bruit routier augmentera (figure 44).

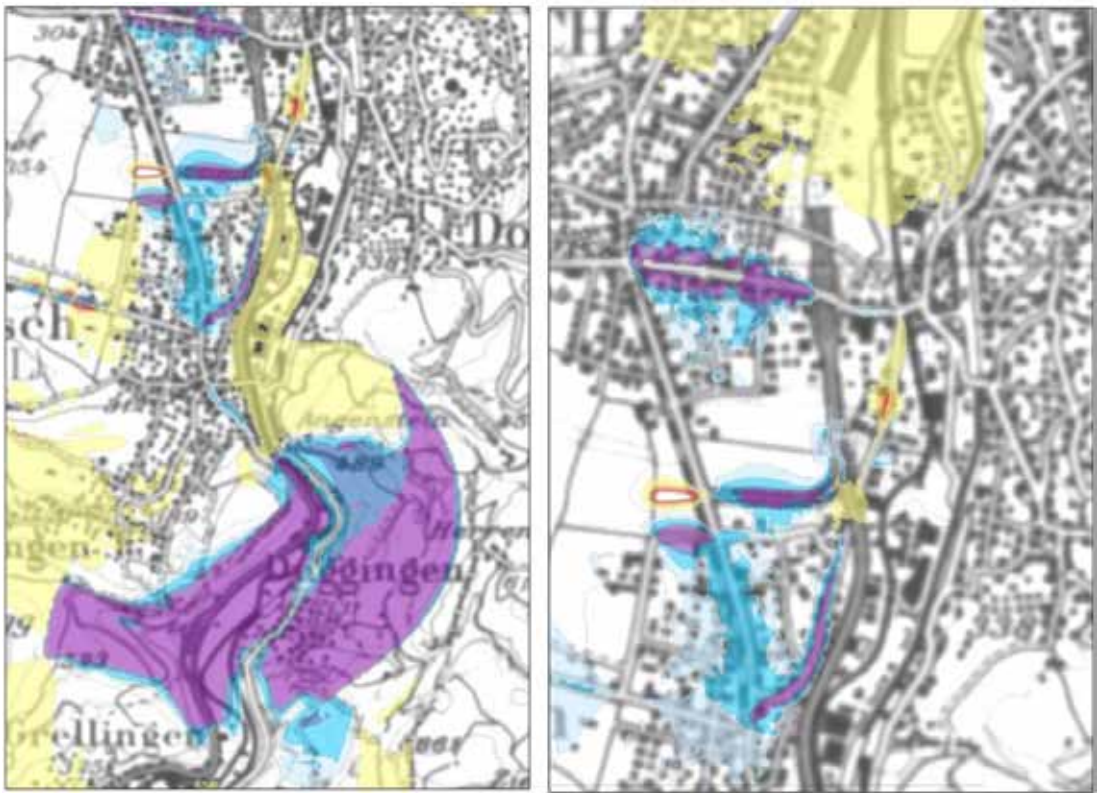
Figure 45 : Evolution des nuisances sonores dues au trafic routier dans le Laufental (différence Z1-Z0)



Source : RappTrans AG 2012 et calculations propres du AUE canton Bâle-Ville, Protection contre le bruit

Les mesures inscrites dans le projet d'agglomération permettront de réduire les nuisances sonores dans la région de Duggingen et d'Aesch. L'étude révèle en particulier que les mesures envisagées dans le projet d'agglomération réduiront considérablement le bruit lié au trafic routier au centre-ville d'Aesch en transférant le trafic vers les axes du réseau principal .

Figure 46 : Evolution des nuisances sonores dues au trafic routier dans la région d'Aesch-Dornach-Duggingen (à gauche : la différence Z2-Z0 ; à droite : la différence Z2-Z1 et au niveau local)



Source : RappTrans AG 2012 et calculations propres du AUE canton Bâle-Ville, Protection contre le bruit

Glossaire

Ae	Eigenleistungen = mesures assumées entièrement par l'agglomération
AFOM	est un sigle qui signifie atouts, faiblesses, opportunités et menaces ; en anglais = strength, weakness, opportunities and threats (SWOT)
AG	Canton d'Argovie
Agglo	Agglomération
ARE	Office fédéral du développement territorial
PA1	Projet d'agglomération, 1ère génération
PA2	Projet d'agglomération, 2ème génération
B+R	Bike and Ride (parkings-vélos)
BL	Canton de Bâle-Campagne
BLT	Baselland Transport
BS	Canton de Bâle-Ville
BVB	Basler Verkehrsbetriebe (société des transports bâloise)
CC3F	Communauté de Communes des Trois Frontiéres
CHF	Francs suiss
CFF	Chemins de fers fédéraux suisses
CRS	Conférence franco-germano-suisse du Rhin supérieur
D	Allemagne
DB	Deutsche Bahn
EAP	EuroAirport (aéroport Bâle-Mulhouse)
ELBA	Entwicklungsplanung (plan de développement) Leimental – Birseck – Allschwil
ETB	Eurodistrict trinational de Bâle
F	France
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
FFH	Flora-Fauna-Habitat (réserve naturelle conformément à la directive 92/43/CEE)
FG	Fachgruppe / fachliche Begleitgruppe (groupe d'expert)
FLAMA	Flankierende Massnahmen (mesures d'accompagnement)
G	Massnahmen Güterverkehr = mesures transport de marchandises
GVM	Gesamtverkehrsmodell (modèle multimodal du trafic)
Ha	Hectare
HPL	Hauptstrasse (route principale) H2 Pratteln – Liestal
IFP	Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques
KTU	Konzessioniertes Transportunternehmen (entreprise de transport concessionnaire)
LGV	Ligne à grande vitesse
LSA	Lichtsignalanlage (installation de signalisation lumineuse)
L	Massnahmen Landschaft und Grünräume = mesures paysage et espaces verts
LV	Massnahmen Langsamverkehr = mesures mobilité douce
M	Massnahmen MIV = mesures trafic individuel motorisé
MD	Mobilité douce (trafic cycliste et piétonnier)
Mio.	Million
Ü	Übergeordnete Massnahmen = Mesures d'ordre supérieur (de la Confédération)

NEB	Nouvel arrêté sur le réseau des routes nationales
OFS	Office fédéral de la statistique
Ö	Massnahmen öffentlicher Verkehr = mesures transports publics
P+R	Park and Ride (parkings-relais)
PA	Projet d'agglomération
p.a.	Per annum
PEB	Programme d'élimination des goulets d'étranglement des routes nationales (Office fédéral des routes)
PRODES	Programme de développement stratégique pour l'infrastructure ferroviaire (remplace le programme ZEB respectivement Rail2030)
PSD	Pôle stratégique de développement
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress (train express régional)
RPG	Raumplanungsgesetz (Loi sur l'aménagement du territoir, LAT)
RGD	Route à grand débit
RP	Route principale
RPT	Réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons
RVHB	Regionalverband Hochrhein-Bodensee
S	Massnahmen Siedlung = mesures urbanisation
SBP	Surface brute à plancher
SCOT	Schéma de Cohérence Territoriale
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer Français
SO	Canton de Soleure
TER	Transports Express Régionaux
TIM	Trafic individuel motorisé
TJMO	Trafic journalier moyen des jours ouvrables
TNW	Tarifverbund Nordwestschweiz (union tarifaire de la Suisse du Nord-Ouest)
TP	Transports publics
TRUZ	Trinationales Umweltzentrum (centre environnemental trinational), Weil am Rhein
UE	Union Européenne
V	Massnahmen Verkehrsmanagement = mesures gestion du trafic
WB	Waldenburgerbahn
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire (remplace le programme Rail 2000)
ZPS	Zones de protection spéciale des oiseaux sauvages (directive 79/409/CEE)

Liste des sources

ARE 2005 : Microrecensement sur le comportement en matière de transports 2005. Données disponibles auprès de l'Office fédéral du développement territorial, Ittigen.

ARE 2006 : Perspectives concernant le trafic des voyageurs à l'horizon 2030. Office fédéral du développement territorial, Ittigen.

ARE 2010 : Directive sur l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2e génération. Office fédéral du développement territorial, Berne, 14 décembre 2010.

ARE 2010b : Desserte et accessibilité en Suisse avec les transports publics et le trafic individuel motorisé. Rapport fondamental, Office fédéral du développement territorial, Ittigen.

Confédération Suisse : Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (loi sur le fonds d'infrastructure, LFInfr), 6 octobre 2006

Conseil fédéral 2008 : Arrêté fédéral concernant le programme d'élimination des goulets d'étranglement des routes nationales et l'allocation des moyens financiers. Rapport pour la consultation, Berne.

CRS 2003 : F-D-CH paysage, Projet Paysager pour le Rhin Supérieur : classification des paysages, Conférence franco-germano-suisse du Rhin supérieur, Kehl.

CRS 2006 : Carte des réserves naturelles sur le territoire de la Conférence franco-germano-suisse du Rhin supérieur : explications, Conférence franco-germano-suisse du Rhin supérieur, Kehl.

CRS 2008 : Plans directeurs cantonaux et régionaux dans la région du Rhin supérieur, Conférence franco-germano-suisse du Rhin supérieur, Kehl.

DB 2007 : La nouvelle ligne Karlsruhe – Bâle, Faits et réalités. DB Infrastruktur Projektbau, Karlsruhe, octobre 2007.

Département des constructions et des transports du canton de Bâle-Ville / Direction des constructions et de l'environnement du canton de Bâle-Campagne 2012 : Étude sur la planification stratégique du réseau de tramway dans la région de Bâle 2020, rapport succinct, mars 2012, Bâle et Liestal.

Diener R., J. Herzog, P. de Meuron. M. Meili und C. Schmid 2005 : Die Schweiz – Ein städtebauliches Portrait. ETH Studio Basel, Institut Stadt der Gegenwart (Hrsg.), Bâle.

Direction des constructions et de l'environnement du canton de Bâle-Campagne 2010 : rapport de tendance 08/09, sur l'utilisation de l'offre des TP dans le canton de Bâle-Campagne. Office de l'aménagement du territoire, service des transports publics, Liestal.

ETB 2009 : Un avenir à trois : stratégie de développement 2020. Eurodistrict trinational de Bâle (s.l.d.d.), Bâle.

Metron 2010 : Vision d'avenir 2030 pour l'agglomération de Bâle, rapport succinct à l'attention de l'atelier commun du projet d'agglomération et de l'ETB. Metron Raumentwicklung AG, Brugg, 14 juin 2010.

Metron 2012a : Développement démographique & capacité de l'habitat, volume 1 : résultats et interprétations. Metron Raumentwicklung AG, Brugg, février 2012.

Metron 2012b : Développement démographique & capacité de l'habitat, volume 2 : Fondement, définitions et méthodologie. Metron Raumentwicklung AG, Brugg, février 2012.

O.T.E. Ingénierie 2010 : SCOT des cantons de Huningue et de Sierentz, Diagnostic territorial, Rapport de présentation, Illkirch.

Police cantonal de Bâle-Ville 2011 : Accidents de la route, statistique annuelle 2010, Bâle, mars 2011.

Projet d'agglomération de Bâle 2007 : Projet d'agglomération de Bâle, Transports et urbanisation – stratégie et mesures (rapport à l'intention de la Confédération Suisse). Projet d'agglomération de Bâle, Bâle / Liestal / Aarau / Soleure, 13 décembre 2007)

Projet d'agglomération de Bâle 2010: Fuss-und Veloverkehr in der Agglomeration Basel Wegleitung für die Gemeinden, 2010

Projet d'agglomération de Bâle, Trinationaler Eurodistrict Basel 2010: Dokumentation zur 1. Mitwirkungsveranstaltung vom 14. Juni 2010 (vgl. auch www.agglobasel.org/mitwirkung/1-mitwirkungsveranstaltung)

Projet d'agglomération de Bâle, Trinationaler Eurodistrict Basel 2011: Dokumentation zur 2. Mitwirkungsveranstaltung vom 24. Januar 2011 (vgl. auch www.agglobasel.org/mitwirkung/2-mitwirkungsveranstaltung)

Projet d'agglomération de Bâle 2011: Dokumentation zur 3. Mitwirkungsveranstaltung vom 13. September 2011 (vgl. auch www.agglobasel.org/mitwirkung/3-mitwirkungsveranstaltung)

Projet d'agglomération de Bâle 2012: Dokumentation zur 4. Mitwirkungsveranstaltung vom 20. März 2012 (vgl. auch www.agglobasel.org/mitwirkung/4-mitwirkungsveranstaltung)

PTV 2011a : Renforcement du transport en commun et de la mobilité combinée de l'Eurodistrict Trinational de Bâle, Lot 1 : Réalisation d'une enquête ménages sur le territoire allemand de l'ETB, rapport final, Karlsruhe.

PTV 2011b : Renforcement des transports en commun et de la mobilité combinée de l'Eurodistrict Trinational de Bâle, Lot 2 : Réalisation d'une enquête ménages téléphonique sur les comportements liés à la mobilité sur la partie française de l'ETB. Rapport final, Karlsruhe.

PTV 2011c : Renforcement des transports en commun et de la mobilité combinée de l'Eurodistrict Trinational de Bâle, Lot 3 : Enquête cordon. Rapport final, Karlsruhe.

PTV 2011d : Renforcement des transports en commun et de la mobilité combinée de l'Eurodistrict Trinational de Bâle, Lot 4 : Enquête P+R/B+R. Rapport final, Karlsruhe.

Rapp Trans 2008 : Le modèle multimodal du trafic de la région de Bâle – actualisation 2008, Bâle, 21 août 2008.

Rapp Trans 2010a : Projet d'agglomération de Bâle 2e génération : Analyse et stratégies d'action. Rapp Trans AG, Bâle.

Rapp Trans 2010b : Herzstück du RER : application du modèle 2010, rapport final, Rapp Trans AG, Bâle.

Rapp Trans 2012 : Projet d'agglomération – évaluation de l'impact environnemental sur la base des modélisations du GVM, Offre, Bâle, 10 novembre 2011.

Scheidegger P. 2010 : Le Herzstück du RER de Bâle, Rapport technique sur le choix des variantes, Département des constructions et des transports du canton de Bâle-Ville / Direction des constructions et de l'environnement du canton de Bâle-Campagne (s.l.d.d.), août 2010, Bâle.

Signer R. 2010 : Concept d'aménagement du territoire Nord-Ouest+, Logistik Argumentarium. Scholl + Signer Stadt- und Regionalplaner, Zürich.

Simma A. 2003 : Histoire du microrecensement relatif au comportement en matière de transports en Suisse. Rapport de conférence, Swiss Transport Research Conference, mars 2003, Monte Verità / Ascona.

Annexes

Annexe 1 : Tableau des exigences de base
Annexe 2 : Décisions politiques
Annexe 3 : Matrices origines-destinations du modèle multimodal du trafic (GVM) à Bâle
Annexe 4 : Zones de développement urbain prioritaire
Annexe 5 : Priorisation des mesures
Annexe 6 : Mesures mobilité douce

Annexe 1 : Tableau des exigences de base

GA 1: Partizipation gewährleistet

Nr.	Bezeichnung	Erfüllt?	Erläuterung	Quelle
1	Partizipation Kantone	Ja	– Die relevanten kantonalen Ämter sind über die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms direkt auf verschiedenen Stufen eingebunden. Die Ämter sind damit stark am Erarbeitungsprozess beteiligt. Die Inhalte wurden zu einem grossen Teil von den zuständigen Behörden erarbeitet (Massnahmenblätter) oder zumindest überprüft (durch die Vertretung in den Gremien der Trägerschaft). – Darüber hinaus wurden im Gleichschritt mit der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms die einzelnen Kapitel bei den kantonalen Ämtern in die Vernehmlassungen gegeben (Zukunftsbild, Bevölkerungsentwicklung & Wohnraumpotenzial, „Analyse und Handlungsstrategien", SWOT, Teilstrategien und Massnahmenteil sowie die Wirkungen).	– Vgl. Kapitel 3.1 (Trägerschaft) – Vgl. Kapitel 3.2 (Erarbeitungsprozess und beteiligte Akteure) – Vgl. Kapitel 3.3 (Partizipation/Mitwirkungsveranstaltungen)
2	Partizipation Gemeinden	Ja	– Mit den vier grossen Mitwirkungsveranstaltungen wurden die Gemeinden in jeder Phase der Erarbeitung eingebunden. Die Gemeinden konnten sich im Rahmen der Mitwirkungsveranstaltungen aktiv in den Prozess einbringen und das Programm mitgestalten. – In den ersten Erarbeitungsschritten zum Zukunftsbild waren vor allem die ausländischen Gemeinden über die AG Raum des TEB beteiligt. – Im Zusammenhang mit den Planungen im Fuss- und Velobereich wurden die Gemeinden als entscheidende Planungsträger sehr eng im Agglomerationsprogramm eingebunden, sowohl im Inland wie auch im Ausland. – Begleitend zum Erarbeitungsprozess der 2. Generation wurden von der Geschäftsstelle auf kommunaler Ebene zahlreiche Informationsgespräche bzw. Präsentationen durchgeführt.	– Vgl. Kapitel 3.2.1 (Zukunftsbild) – Vgl. Kapitel 3.2.4 (Massnahmen Fuss- und Veloverkehr) – Vgl. Kapitel 3.3.1 (Mitwirkungsveranstaltungen) – Vgl. Kapitel 3.3.2 (Partizipation politische Kommissionen und Institutionen)

3	Mitwirkungs-veranstaltungen	Ja	– Alle Gebietskörperschaften und Interessenverbände wurden zu den vier Mitwirkungsveranstaltungen eingeladen und über den jeweiligen aktuellen Stand und die laufenden Studien informiert (pro Veranstaltung rund 700 Einladungen). Die Teilnehmenden der Veranstaltungen arbeiteten in Form von Workshops aktiv an der Gestaltung des Programms mit. Ihnen wurde dabei und danach die Gelegenheit geboten Stellung zu den verschiedenen Inhalten des Agglomerationsprogramms zu beziehen. – Die Mitwirkungsveranstaltungen wurden dokumentiert. Die Dokumentationen aller vier Mitwirkungsveranstaltungen sind im Internet frei verfügbar.	– Vgl. Kapitel 3.3.1 (Mitwirkungsveranstaltungen) – Vgl. www.agglobasel.org/mitwirkung/mitwirkungsveranstaltungen/
4	Partizipation zivile Bevölkerung	Ja	– Die zivile Bevölkerung wird laufend über die Medien, die Webseite des Agglomerationsprogramms Basel, sowie mit Flyern und Medienmitteilungen informiert. – Auf der Webseite werden laufend die wichtigen Dokumente der breiten Bevölkerung zugänglich gemacht. Die Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm engagiert sich für die Bekanntmachung des Agglomerationsprogramms und hat diverse Präsentationen bei Interessenverbänden, Parteien und in Gemeinden durchgeführt. – Nach Abschluss der politischen Beschlussfassungen wurde die breite Öffentlichkeit mittels Medien über den Abschluss des Agglomerationsprogramms Basel der 2. Generation sowie das weitere Vorgehen informiert. – Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms werden bei den Überarbeitungen der Richtpläne in die kantonalen Richtpläne aufgenommen. – Die zivile Bevölkerung kann so im Rahmen der kantonalen Richtplanverfahren Stellung beziehen.	– Vgl. Kapitel 3.3.2 (Partizipation politische Kommissionen und Institutionen) – Vgl. Kapitel 3.3.3 (Abstimmung Richtplanung /Regionalplanung/SCOT) – Vgl. Kapitel 3.3.5 (Partizipation Bevölkerung) – Vgl. Webseite: www.agglobasel.org – Vgl. Medienspiegel: www.agglobasel.org/presse/medienspiegel/ – Vgl. Pressematerial: www.agglobasel.org/presse/pressematerial/ – Vgl. Info-Zentrum: www.agglobasel.org/info-zentrum/dokumentation/

5	Umgang mit Stellungnahmen	Ja	– Grundsätzlich wurden alle Stellungnahmen zum Agglomerationsprogramm der 2. Generation von der Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel geprüft und ggf. berücksichtigt.
			– Bei Bedarf wurden Themen auch in den zuständigen Fachgruppen (FG Planung, FG Umwelt, FG Umsetzung) oder der Geschäftsleitung inhaltlich diskutiert.
			– Folgende Stellungnahmen wurden von der Geschäftsstelle bearbeitet:
			  – Mitberichte, Stellungnahmen im Rahmen der Vernehmlassung von Seiten der kantonalen Ämter
			  – Stellungnahmen im Rahmen der Vernehmlassung von Seiten der ausländischen Behörden (RVHB, CC3F, Städte und Gemeinden)
			  – Anliegen, die im Rahmen der Mitwirkungsveranstaltungen mitgeteilten wurden (siehe auch Dokumentationen).
			  – Stellungnahmen von Interessensvertretungen/Verbänden (VCS, ProVelo, Fussverkehr Schweiz, Handelskammer beider Basel)
				– Vgl. Kapitel 3.1 (Trägerschaft)
				– Vgl. Kapitel 3.2 (Erarbeitungsprozess)
				– Vgl. Kapitel 3.3 (Partizipation/Mitwirkungsveranstaltungen)
				– Vgl. Dokumentationen der Mitwirkungsveranstaltungen unter www.agglobasel.org/mitwirkung/mitwirkungsveranstaltungen/

Fazit: Die Grundanforderung 1 wird erfüllt. Sämtliche relevanten Akteure des Agglomerationsprogramms wurden gemäss Trägerschaftsstruktur stufengerecht in die Erarbeitung miteinbezogen. Möglichkeiten für eine bessere Integration werden im Zusammenhang mit der Erarbeitung der 3. Generation geprüft. Insbesondere der noch bessere Einbezug der Gemeinden soll neu organisiert werden.				

GA 2 Bestimmung einer Trägerschaft

Nr.	Bezeichnung	Erfüllt?	Erläuterung	Quelle
1	Trägerschaft	Ja	– Im April 2010 wurde der Vertrag zur Gründung der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel unterzeichnet. – Diese Trägerschaft, bestehend aus einer politischen Steuerung, einer Geschäftsleitung sowie einer Geschäftsstelle ist legitimiert in jeder Projektphase (Ausarbeitung, Prüfung durch den Bund, Verhandlungen über die Leistungsvereinbarung, Umsetzung) die Prozesssteuerung (Prozessführerschaft) sicherzustellen und als einziger Ansprechpartner gegenüber dem Bund zu fungieren. – Im Anschluss an die Abgabe des Agglomerationsprogramms Basel der 2. Generation werden die Planungen für eine Optimierung der Trägerschaft anlaufen. Das Agglomerationsprogramm Basel befindet sich in einem dynamischen Prozess, mit laufenden Weiterentwicklungen. Es ist vorgesehen, das Ausland noch stärker in die Trägerschaft einzubinden. Ebenfalls angedacht ist die Intensivierung der Planungen auf Gemeindeebene (Korridorplanungen für 6-8 Korridore).	– Vgl. Kapitel 3.1 (Trägerschaft) – Vgl. Umsetzungsbericht (Teil 4) – Vgl. Dokumentation 4. Mitwirkungsveranstaltung www.agglobasel.org/mitwirkung/mitwirkungsveranstaltungen/
2	Unterzeichnung Leistungsvereinbarung	Ja	– Die Leistungsvereinbarung zur 1. Generation des Agglomerationsprogramms Basel wurde am 07. Februar 2011 von der politischen Steuerung der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel unterzeichnet. – Bis zur Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung zur 2. Generation (2014) wird die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel gemäss Ziffer 1 angepasst sein.	– Vgl. Umsetzungsbericht (Teil 4)
3	Ressourcen Trägerschaft	Ja	– Die Trägerschaft mit der politischen Steuerung, der Geschäftsleitung sowie der Geschäftsstelle verfügen derzeit über ausreichend Ressourcen, um alle relevanten Aufgaben im direkten Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm ausüben zu können.	– Vgl. Kapitel 3.1 (Trägerschaft) – Vgl. Dokumentation 4. Mitwirkungsveranstaltung www.agglobasel.org/mitwirkung/mi

			– Das Agglomerationsprogramm befindet sich derzeit in einer dynamischen Entwicklungsphase, wobei sich zahlreiche neue Aufgabenfelder ergeben, deren Bearbeitung durch die für das Agglomerationsprogramm vorgesehenen Ressourcen nicht erfüllt werden können. Die Ressourcen der Trägerschaft müssen daher mit dem Ausbau der Trägerschaft sowie deren Aufgabenfelder laufend angepasst werden.	twirkungsveranstaltungen/

Fazit: Die Grundanforderung 2 wird erfüllt. Mit der Unterzeichnung des Vertrags zur Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel im April 2010 wurde die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel auf ein solides Fundament gestellt. Von der Trägerschaft wurde im Februar 2011 die Leistungsvereinbarung zur 1. Generation des Agglomerationsprogramms unterzeichnet. Das Agglomerationsprogramm Basel befindet sich in einem dynamischen Prozess, mit laufenden Weiterentwicklungen. Es ist vorgesehen, das Ausland noch stärker in die Trägerschaft einzubinden. Ebenfalls angedacht ist die Intensivierung der Planungen auf Gemeindeebene (Korridorplanungen für 6-8 Korridore).

GA 3 Analyse von Ist-Zustand und Entwicklungstrends sowie Identifikation von Stärken und Schwächen, Chancen und Risiken

Nr.	Bezeichnung	Erfüllt?	Erläuterung	Quelle
1	Perimeter	Ja	– Der Perimeter des Agglomerationsprogramms entspricht dem vom BfS definierten Perimeter für die trinationale Agglomeration Basel. – Das Zukunftsbild, die Teilstrategien, die IST- und SWOT- Analysen wurden für diesen Perimeter erstellt.	– Vgl. Kapitel 2.2 (Perimeter) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 1.1 (Perimeter und beteiligte Gemeinden)
2	Zusammenarbeitsstruktur	Ja	– Die Aufnahme von Projekten aus allen 6 Teilräumen, aber insbesondere die Aufnahme von ausländischen Projekten veranschaulicht, dass die Zusammenarbeit trotz unterschiedlicher Entscheidungskompetenzen (resultierend aus den sechs administrativen Einheiten) funktioniert. – Das Agglomerationsprogramm versteht sich als einen dynamischen Prozess. Die Zusammenarbeitsstruktur soll sich an verändernde Rahmenbedingungen oder aufgrund von neuen Erkenntnissen anpassen.	– Siehe hierzu auch GA2 (Trägerschaft). – Vgl. Kapitel 3.1 (Trägerschaft)
3	Landschaftsstruktur und Umweltsituation	Ja	– Die Themenfelder Landschafts- und Freiraumstruktur, Lärm-und Luftbelastung sowie Schutzzonen wurden genau analysiert (IST-Zustand) und die Trendentwicklung hergeleitet. Die dazu benötigten Daten aus den verschiedenen Teilräumen wurden zusammengetragen und wenn möglich aufeinander abgestimmt. Hier war ein gewisser Pragmatismus gefragt, da die Datenverfügbarkeit gerade von den deutschen und französischen Teilräumen oftmals nicht in der vom Bund vorgesehenen Qualität oder Eigenschaft vorhanden war. – Landschafts- und Freiraumstruktur (Vgl. Kapitel 4.1.1) – Naturschutz (Vgl. Kapitel 4.1.2) – Lärm- und Luftschadstoffbelastung (Vgl. Kapitel 4.1.3)	– Vgl. Kapitel 4.1 (Landschaft und Umwelt) – Vgl. Kapitel 6.1 (SWOT Landschaft und Umwelt) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 5.1 (Schwachstellen Siedlung und Landschaft)
4	Siedlungsstruktur	Ja	– Im Rahmen der Erarbeitung des Zukunftsbildes wurden die strukturierenden räumlichen Elemente der Agglomeration herausgearbeitet. Im Zukunftsbild werden diese Elemente abgebildet und es wird illustriert, wie sie sich bis 2030 entwickeln sollen. Die räumliche Gliederung (land-	– Vgl. Kapitel 4.2 (Siedlung) – Vgl. Kapitel 5 (Zukunftsbild) – Vgl. Kapitel 6.2 (SWOT Siedlung) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 4.1

			schaftlich-topographisch und funktionalräumlich) wird ausserdem in der IST-Analyse beschrieben und tabellarisch dargestellt und im Kartenanhang wird die funktionalräumliche Gliederung nach Gemeinden ausgewiesen. – 4A: Schematische Darstellung der räumlichen Gliederung (Vgl. Kapitel 4.2.1 und Kartenband (Teil 3), Karten 1.2 sowie 4.1) – 4B: Darstellung Einwohner- und Beschäftigtenzahl nach Gemeinden (Vgl. Kapitel 4.2.2 und Kartenband (Teil 3), Karten 2.2, 2.3, 2.4 und 2.5) Aufgrund der ungenügenden Datenlage in der trinationalen Agglomeration Basel, können die Beschäftigten nur für das Jahr 2008 verlässlich und vollständige über den ganzen Perimeter ausgewiesen werden. Die jüngste Entwicklung (2005-2008) wird für die Schweiz und Deutschland vergleichend beschrieben. Für den französischen Teil liegen keine verlässlichen Daten vor. Im Kartenband wird die Verteilung der Beschäftigen 2008 inkl. Veränderung (ohne F) auf Gemeindestufe ausgewiesen. Aussagen über die zukünftige Entwicklung sind in einem internationalen und zur Zeit unsicheren wirtschaftlichen Kontext schwer prognostizierbar. – 4C: Lokalisierung der Beschäftigungs- und Bevölkerungskonzentrationen (Vgl. Kapitel 4.2.3 und Kartenband (Teil 3), Karte 2.6). Für jeden Teilraum wird in Kapitel 4.2.3 die aktuelle Strategie erläutert und die geplanten Entwicklungsschwerpunkte werden aufgeführt. – 4D: Lokalisierung der verkehrsintensiven Einrichtungen (Vgl. Kapitel 4.2.4 und Kartenband (Teil 3), Karten 2.6). Der Begriff wird in den verschiedenen Teilräumen unterschiedlich oder gar nicht genutzt. Für die Erstellung der Karte wurde deshalb eine qualitative Auslegung des Begriffs gemacht. – 4E: Darstellung der aktuellen Bauzonen und der unüberbauten Bauzonen (Vgl. Kapitel 4.2.5 und Kartenband (Teil 3), Karten 2.7).	(Zukunftsbild) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 5.1 (Schwachstellen Siedlung und Landschaft)

			Diese Daten wurden im Rahmen eines externen Mandats erhoben (Metron 2012a und Metron 2012b). – 4F: Lokalisierung und Darstellung der inneren Reserven (Vgl. Kapitel 4.2.6). Die Bruttogeschossflächen wurden für jedes räumliche Element ausgewiesen (ausser Kategorie „übrige Gemeinden"). Gegenüber den Bauzonenflächen wird bei den Bruttogeschossflächen auch das Potential unternutzter Parzellen berücksichtigt. Diese Daten wurden im Rahmen eines externen Mandats erhoben (Metron 2012a und Metron 2012b). – 4G: Darstellung der Erschliessungsgüte ÖV (Vgl. Kapitel 4.2.8). Die ÖV- Güteklassen werden auf der Bauzonen-Übersichtskarte (Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 2.7) ausgewiesen.	
5	Verkehrssystem	Ja	– Bezüglich Angebot werden die Netzstruktur, die Fahrzeitverlustpunkte und infrastrukturellen Engpässe sowie das Liniennetz, die Taktdichte und das Tarifsystem des ÖV getrennt nach S-Bahn und Mittel- und Feinverteiler (Tram; Bus) detailliert aufgeführt. – Die Entwicklung der Nachfrage wird (für die S-Bahn und für Bus und Tram) mit Ausweisung der besonders dynamischen Linien im Bericht erläutert und auch in Kartenform dargestellt – 5A: Struktur, Angebot und Nachfrage ÖV (Vgl. Kapitel 4.3.1, 4.3.2 und 4.3.3 sowie Kartenband (Teil 3), Karten 3.1, 3.2, 3.3, 3.6, 3.7, 3.10, 3.11, 3.12, 3.13 und 3.14 – 5B: Struktur, Kapazität, und Auslastung des Strassennetzes (Vgl. Kapitel 4.3.4 und Kartenband (Teil 3), Karten 3.4, 3.5, 3.8, – 5C: Parkierungsangebot, Parkierungsregime und Parkierungsnachfrage (Vgl. Kapitel 4.3.5). Für das Angebot gibt es aus verschiedenen Gründen (Grauzone unmarkierter Parkplätze, kommunale Planungshoheit) keine agglomerationsweite Statistik. Auch bezüglich der Nachfrage ist keine gesamtheitliche Statistik verfügbar. Genauere Aussagen können nur zur Stadt Basel und Lörrach	– Vgl. Kapitel 4.3 (Verkehr) – Vgl. Kapitel 5 (Zukunftsbild) – Vgl. Kapitel 6.3 (SWOT Verkehr) – Vgl. Kartenband (Teil 3) (Teil 3), Karte 4.1 (Zukunftsbild) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 5.2 (Schwachstellen Verkehr) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 5.3 (Schwachstellen Velohauptroutennetz)

			gemacht werden. Da der Nachfragedruck im Agglomerationskern besonders hoch ist, liegen mit den baselstädtischen Parkplatzzahlen die wichtigsten Daten somit vor. Die Parkplatzregimes in den unterschiedlichen Teilräumen unterscheiden sich z.T. stark. Die existierenden Regelungen werden pro Teilraum aufgeführt. Die restriktivste Parkplatzpolitik betreibt Basel-Stadt. In Basel-Stadt führt der Nachfragedruck auf die unbewirtschafteten öffentlichen Parkplätze zu Parksuchverkehr in den Quartieren. Mit der schrittweisen Einführung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze in der Stadt Basel ab 2013 wird dieser jedoch abnehmen sowie gleichzeitig den Druck auf die Nachbargemeinden steigern. Folglich wird auch hier die Parkaumbewirtschaftung zu prüfen und ggf. anzupassen sein. – 5D: Struktur des Velonetzes inkl. Nachfrage: Vgl. Kapitel 4.3.6 und Kartenband (Teil 3), Karte 5.3 – 5E: Struktur Fussgängernetz (Vgl. Kapitel 4.3.7). Das Fussgängernetz in der Agglomeration ist dicht, besonders innerhalb des Siedlungsgebietes. Analysiert werden muss deshalb vor allem die Qualität, welche sich aus der Strassenraumgestaltung und der Interaktion mit dem übrigen Verkehr ergibt. Begegnungszonen und Tempo 30 Zonen bewirken eine Aufwertung des Strassenraumes und die Entschärfung von Konfliktpunkten mit anderen Verkehrsmitteln. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation wurde deshalb der Stand dieser Zonen in den einzelnen Teilräumen erfasst und detailliert aufgeführt. – 5F: Intermodalität (Vgl. Kapitel 4.3.8 und Kartenband (Teil 3), Karten 3.12, 3.13 und 3.14). – 5G: Benutzerfreundlichkeit und Image des ÖV-Systems (Vgl. Kapitel 4.3.3). Die Benutzerfreundlichkeit des ÖV wird in der Kundenzufriedenheitsstudie der Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft und So-	

			lothurn erfasst. – 5H: Erreichbarkeit (Vgl. Kapitel 4.3.10 und Kartenband (Teil 3), Karte 3.11) Die Erreichbarkeit wird in Kapitel 4.3.10 mittels zwei verschiedenen Ansätzen vermittelt, dem Reisezeitansatz und dem Potentialansatz. Die Berechnung der Erreichbarkeit nach dem ersten Ansatz macht deutliche Unterschiede zwischen den Korridoren sichtbar. Die Betrachtung nach dem Potentialansatz zeigt Lörrach und Liestal und in abgeschwächter Form Rheinfelden als bedeutende sekundäre Zentren. – 5I: Schwachstellen Verkehrssicherheit (Vgl. Kapitel 4.3.9)	
6	Mobilitätsverhalten und -beeinflussung	Ja	– Mobilitätsverhalten: Mit der TEB-Haushaltsbefragung (2011) im französischen und deutschen TEB-Gebiet liegen für diese Räume neueste Kennzahlen zum Mobilitätsverhalten vor. Für den Schweizer Agglomerationsteil muss auf die Daten des Mikrozensus 2005 zurückgegriffen werden, da die Ergebnisse des Mikrozensus 2010 zum Zeitpunkt der Berichtserstellung noch nicht verfügbar waren. – Stand Mobilitätsmanagement: Systeme und Instrumente des Mobilitätsmanagements sind in der Basler Agglomeration bisher erst punktuell verbreitet. Dies sowohl auf der Ebene von Konzepten und Programmen der Gebietskörperschaften als auch auf betrieblicher Ebene.	– Vgl. Kapitel 4.3.11

Fazit: Die Grundanforderung 3 wird erfüllt, weil in der Analyse von Ist-Zustand und Entwicklungstrends sowie bei der Identifikation von Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken alle Anforderungen aufgenommen und je nach Datenlage in der entsprechenden Tiefe erfüllt wurden. Neben den allgemeinen Angaben zu Perimeter und Gebietskörperschaften und Zusammenarbeitsstruktur (Trägerschaft) wurden die Themen Landschaft und Umwelt, Siedlung sowie Verkehr und Mobilitätsverhalten und -beeinflussung in der gewünschten Tiefe dargestellt.

GA 4 Entwicklung von Massnahmen in allen Bereichen, in Kohärenz zu Zukunftsbild, Teilstrategien und Priorisierung (erkennbarer roter Faden)

Nr.	Bezeichnung	Erfüllt?	Erläuterung	Quelle
1	Zukunftsbild	Ja	– Im Kapitel 5 wird das Zukunftsbild beschrieben und auf einer Karte dargestellt. – Es handelt sich um ein Leitbild mit dem für dieses Instrument angemessenen Konkretisierungsgrad. Im Zukunftsbild werden die bereits bestehende Verkehrsinfrastruktur sowie die Netzstruktur bedeutender geplanter Ergänzungen aufgezeigt. Die historisch gewachsene Siedlungsstruktur, die sich auf die einzelnen Täler konzentriert und sich entlang der Verkehrsinfrastrukturen entwickelte wird auf dem Zukunftsbild abgebildet. – Es wird ersichtlich, dass an diesen Strukturen festgehalten und eine grossflächige Siedlungsausdehnung vermieden werden soll. Damit wird auch gewährleistet, dass die identitätsstiftenden Landschaftsräume und die wertvollen Naherholungs- und Naturschutzgebiete erhalten werden.	– Vgl. Kapitel 5 (Zukunftsbild) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 4.1 (Zukunftsbild)
2	Teilstrategien	Ja	– Im Anschluss an die Festsetzung des Zukunftsbildes wurden die einzelnen Bereiche des Zukunftsbildes mittels Teilstrategien vertieft (Landschaft, Siedlung und Verkehr). – Die Teilstrategien zeigen auf, wie auf den identifizierten Handlungsbedarf eingegangen wird. Folgende Teilstrategien wurden entwickelt: – 2A: Teilstrategie Landschaft und Grünräume (Vgl. Kapitel 7.1 und Kartenband, Karte 5.1 und 6.1). Die Schwachstellenanalyse beinhaltet folgende Elemente: Siedlungsgebiet, Naherholungsgebiete, Naturschutzgebiete, periurbane Landschaftsräume, Grünzäsuren, Siedlungstrenngürtel, Vernetzungskorridore sowie Schwachstellen. Die Teilstrategie beinhaltet folgende Elemente: Landschaftsräume, Naherholungsgebiete, Naturschutzgebiete, Siedlungsnahe Flussläufe, ökologische Vernetzung und laufende Projekte mit Vorzei-	– Vgl. Kapitel 6.4 (Handlungsbedarf) – Vgl. Kapitel 7 (Teilstrategien) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 5.1 (Schwachstellen Siedlung und Landschaft) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 5.2 (Schwachstellen Verkehr) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 5.3 (Schwachstellen Velohauptroutennetz) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 6.1 (Teilstrategie Landschaft und Grünräume)

			gecharakter. – 2B: Teilstrategie Siedlung (Vgl. Kapitel 7.2 und Kartenband, Karten 5.1 und 6.2). Die Schwachstellenanalyse beinhaltet folgende Elemente: Siedlungsgebiet, Naherholungsgebiete, Naturschutzgebiete, periurbane Landschaftsräume, Grünzäsuren, Siedlungstrenngürtel, Vernetzungskorridore sowie Schwachstellen. Die Teilstrategie beinhaltet folgende Elemente: Räumliche Elemente, Schwerpunktgebiete Arbeiten und Wohnen. Mit der Strategie wird aufgezeigt, wo die prioritären Schwerpunktgebiete sowie Gebiete für eine Siedlungsentwicklung nach Innen liegen, in welchen räumlichen Elementen verkehrsintensive Einrichtungen erwünscht sind und wo die Siedlungsentwicklung nach Aussen begrenzt werden soll. Darüber hinaus ist ersichtlich, wo künftig die Siedlungsentwicklung konzentriert werden soll und wo demnach Siedlungsgebiete mit übermässiger Verkehrsbelastung aufgewertet werden sollen (Kern, innere Korridore und Regionalzentren). – 2C: Teilstrategie Verkehr – ÖV und kombinierte Mobilität (Vgl. Kapitel 7.3.1 und Kartenband, Karten 5.2 und 6.3). Die Schwachstellenanalyse beinhaltet folgende Elemente: Ausgeschöpfte Netzkapazitäten, ausgeschöpfte Beförderungskapazitäten, geringes Angebotsniveau/tiefer Modal Split, fehlende Durchbindungen und Fahrzeitverluste sowie ÖV-Drehscheiben mit Handlungsbedarf. Die Teilstrategie beinhaltet folgende Elemente: Struktur des künftigen Systems der Regio-S-Bahn (Infrastruktur und Angebotsstruktur), Struktur des öffentlichen Verkehrs (Tram, Bus ...), Perimeter für P&R-Standorte in den äusseren Korridoren sowie ÖV-Drehscheiben mit Handlungsbedarf. – 2D: Teilstrategie Verkehr – Motorisierter Individualverkehr, Verkehrssteuerung und Parkraumbewirtschaftung (Vgl. Kapitel 7.3.2 und Kartenband (Teil 3), Karten 5.2 und 6.4). Die Schwachstellen-	– Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 6.2 (Teilstrategie Siedlung) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 6.3 (Teilstrategie öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 6.4 (Teilstrategie motorisierter Individualverkehr, Verkehrssteuerung und Parkraummanagement) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 6.5 (Teilstrategie Fussgänger- und Veloverkehr) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 6.6 (Teilstrategie Güterverkehr und Logistik)

			analyse beinhaltet folgende Elemente: Struktur des künftigen Strassennetzes (Hochleistungsstrassen, Ausserortsstrassen), Überlastete Strasseninfrastruktur (HLS, HVS-Knoten), Gebiete in denen ein hohen verkehrlichen Druck auf das untergeordnete Netz besteht, fehlende Abstimmung der Parkierungsregime, Stauanfällige Grenzübergänge sowie ungenügende Verkehrssicherheit. Die Teilstrategie beinhaltet folgende Elemente: Perimeter für flächendeckende Parkraumbewirtschaftung, Perimeter für Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung in der Kernagglomeration, HLS mit Bedarf Kapazitätsausbau oder Netzausbau, Anschlussoptimierungen, Flamas/Aufwertung von Strassenräumen, Verkehrsmanagement und Staubewirtschaftung. – 2E: Teilstrategie Verkehr – Fussgänger- und Veloverkehr (Vgl. Kapitel 7.3.3 und Kartenband (Teil 3), Karten 5.3 und 6.5). Die Schwachstellenanalyse beinhaltet folgende Elemente: Struktur des künftigen regionalen Hauptroutennetzes, Netzlücken und Qualitätsmängel. Die Teilstrategie beinhaltet folgende Elemente: Regionales Velohauptroutennetz (Ausbau, Lückenschlüsse und Hindernisse), Neu-/Umgestaltung Strassenräume, Ortsdurchfahrten sowie Verkehrsberuhigungen und Ausbau intermodaler Schnittstellen ÖV-LV. – 2F: Teilstrategie Verkehr – Güterverkehr und Logistik (Vgl. Kapitel 7.3.4 und Kartenband (Teil 3), Karten 5.2 und 6.6). Die Schwachstellenanalyse beinhaltet folgende Elemente: Struktur des künftigen Strassennetzes (Hochleistungsstrassen, Ausserortsstrassen), Überlastete Strasseninfrastruktur (HLS, HVS-Knoten) und Stauanfällige Grenzübergänge. Die Teilstrategie beinhaltet folgende Elemente: Bedarf Schiene (Ausbau und Entflechtungen etc.), Kapazitätsausbauen Strasse, Verkehrsmanagement (Dosierungen), Staubewirtschaftungen an Grenzübergängen (Lkw-Verkehr), Standort-	

			sicherung Logistikflächen, Rangierbahnhöfe, Rheinhäfen, KV-Terminals, Flughafen, Umschlagsknoten (mono-, bi- und trimodal).	
3	Massnahmen	Ja	– In den 6 Teilstrategien wurden Kernmassnahmen entwickelt, die in einem weiteren Schritt vertieft wurden. Neben den Kernmassnahmen (Ankerprojekte) wurden in allen Bereichen zahlreiche Massnahmen identifiziert, die sich aus dem Handlungsbedarf ableiten und konform zum Zukunftsbild wie der entsprechenden Teilstrategie sind. In folgenden Bereichen konnten Massnahmen identifiziert werden: – 3A: Anpassung Infrastruktur und Angebot ÖV (Vgl. Tabelle 30, Seite 136, Massnahmenliste Verkehr Seite 146-147 und Massnahmenliste Übergeordnete Massnehmen Seite 150 sowie Massnahmenliste Eigenleistungen Verkehr Seite 151). – 3B: Anpassung Netze für Fuss- und Veloverkehr (Vgl. Tabelle 32, Seite 142, Massnahmenliste Verkehr, Seite 146). – 3C: Anpassung Struktur Strassennetz (Vgl. Tabelle 31, Seite 139, Massnahmenliste Verkehr Seite 146-147 und Massnahmenliste Übergeordnete Massnehmen Seite 150 sowie Massnahmenliste Eigenleistungen Verkehr Seite 151). – 3D: Anpassung der Verkehrsdrehscheiben und des Zugangs zu Bahnhöfen (Vgl. Massnahmenliste Verkehr Seite 146, Ö28-31 sowie LV1 und LV2). – 3E: Anpassung des Angebots an Parkplätzen und des Parkierungsregimes (Vgl. Massnahmenliste Eigenleistungen Verkehr Seite 151, V1). – 3F: Anpassung des Verkehrsmanagements (Vgl. Massnahmenliste Verkehr Seite 146 und Massnahmenliste Eigenleistungen Verkehr Seite 151, Ö34 und V2) – 3G: Nicht infrastrukturelle Massnahmen des Mobilitätsmanagements (Vgl. Massnahmenliste Eigenleistungen Verkehr Seite 151m, V3)	– Vgl. Kapitel 6 (Handlungsbedarf) – Vgl. Kapitel 7 (Teilstrategien) – Vgl. Kapitel 8 (Massnahmen) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 5.1 (Schwachstellen Siedlung und Landschaft) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 5.2 (Schwachstellen Verkehr) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 5.3 (Schwachstellen Velohauptroutennetz) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 6.1 (Teilstrategie Landschaft und Grünräume) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 6.2 (Teilstrategie Siedlung) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 6.3 (Teilstrategie öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 6.4 (Teilstrategie motorisierter Individualverkehr, Verkehrssteuerung und Parkraummanagement) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 6.5 (Teilstrategie Fussgänger- und Veloverkehr) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 6.6 (Teilstrategie Güterverkehr und Lo-

			– 3H: Identifikation und Priorisierung von Schwerpunktgebieten, Begrenzung der Siedlungsentwicklung, Standortkriterien für verkehrsintensive Einrichtungen sowie Kriterien für allfällige Neueinzonungen (Vgl. Massnahmen Siedlung und Landschaft Seite 153, agglomerationsweite Siedlungsverdichtungsstrategie S14, agglomerationsweite Siedlungsbegrenzungsstrategie S15 sowie Hochhausstrategie S16. – 3I: Übergeordnete Massnahmen (Vgl. Kapitel 5, Kapitel 6, Kapitel 7 sowie Kapitel 8). In der Zusammenfassung sowie insbesondere in Kapitel 8.2 wird die Rolle der ÜM im Agglomerationsprogramm Basel dargelegt. Bahnseitig besteht vor allem Ausbaubedarf, um den im Zukunftsbild anvisierten 15'-Takt zu realisieren. Gewisse Projekte sind im Rahmen von STEP/FABI gesichert. Die Finanzierung von gewissen Ausbauten im B-Horizont ist hingegen noch unsicher und damit auch die Verdichtung in 3 Korridoren. Strassenseitig bestehen die grössten Abhängigkeiten zu den AP-Massnahmen bei folgenden Projekten: Autobahnanschluss Basel-City (Ü9) sowie Kapazitätssteigerung der Basler Osttangente (Ü10). Beide Projekte sind planerisch und finanziell noch nicht vollständig gesichert, der verkehrliche Handlungsbedarf ist aber unbestritten.	gistik) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 7.1 (Massnahmen Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation, A-Horizont) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 7.2 (Massnahmen Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation, B/C-Horizont) – Vgl. Kartenband (Teil 3), Karte 7.3 (Übergeordnete Massnahmen)

Fazit: Die Grundanforderung 4 wird vollumfänglich erfüllt. Im Agglomerationsporgramm Basel der 2. Generation wird eine logische und nachvollziehbare Verbindung zwischen der allgemeinen Ebene (Zukunftsbild), der Zwischenebene (Teilstrategien) und Massnahmen hergestellt. Im Zukunftsbild wird Verkehrs- und Siedlungsentwicklung koordiniert. Das Bild ist proaktiv gestaltet, für den trinationalen Raum ambitioniert, aber zugleich auch realistisch und nicht zuletzt dank der Mitwirkungsveranstaltungen und dem intensiven Austausch in allen drei Ländern sowie allen Ebenen auch breit akzeptiert. Das Zukunftsbild wurde mittels 6 Teilstrategien vertieft, anhand deren konkrete und priorisierte Massnahmen abgeleitet werden konnten. Dabei wurden alle Bereiche abgedeckt (Landschaft, Siedlung, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Fuss- und Veloverkehr sowie Güterverkehr und Logistik). Alle Massnahmen greifen auf den in der Analyse identifizierten Handlungsbedarf zurück, beseitigen die offengelegten Schwachstellen und tragen massgeblich zur Umsetzung des Zukunftsbildes bei.

GA 5: Bestimmung und Begründung der prioritären Massnahmen

Nr.	Bezeichnung	Erfüllt?	Erläuterung	Quelle
1	Prioritäre Massnahmen zur Umsetzung des Zukunftsbildes/Teilstrategien	Ja	– In der Grundanforderung 4 wurde dieser Punkt ausführlich beschrieben	– Vgl. GA 4

2	Priorisierung durch Bewertung der Wirksamkeit	Ja	– Die Massnahmenpriorisierung erfolgte in einem mehrmonatigen iterativen Prozess.
			– In einem ersten Schritt wurden bilateral mit den Gebietskörperschaften (Kantone, Länder) die Kernmassnahmen laufender Planungen gesammelt. Daran anschliessend erfolgte die Prüfung bezüglich Kohärenz zum Zukunftsbild und den daraus abgeleiteten Handlungsstrategien sowie der Agglomerationsrelevanz. In einem dritten Schritt wurde der planerische Reifegrad geprüft und danach wurden die Massnahmen gemäss den ARE Wirkungskriterien priorisiert (Weisung ARE Kapitel 4.4).
			– Hinweise zu Relevanz, Planungsreife, Kosten-Nutzen-Verhältnis sowie Bau- und Finanzreife können den Massnahmenblättern entnommen werden. Eine Übersicht befindet sich im Anhang 5 sowie im Wirkungsnachweis (Kapitel. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).
			– Folgende Elemente wurden darüber hinaus in den Massnahmenblättern qualitativ-argumentativ verdeutlicht:
			  – Relevanz der Massnahmen für das Agglomerationsprogramm (Zukunftsbild und Teilstrategie)
			  – Mitfinanzierung (Kostenbeteiligung) der Massnahmen im Rahmen des Infrastrukturfonds
				– Vgl. Anhang 5 (Massnahmenpriorisierung)
				– Vgl. Kapitel 8.6 (Wirkungsnachweis)
				– Vgl. Angaben in den Massnahmenblättern und im Kartenband (Teil 3)
				– Vgl. Umsetzungsbericht (Teil 4)

			– Qualitative Beurteilung der Wirkungen der Massnahmen in Bezug auf die vier Wirksamkeitskriterien und des Kosten/Nutzen-Verhältnisses (Massnahmenblatt oder auch Anhang 5) – Kosten der Massnahme (Investitionskosten, Betriebskosten, Projektierungskosten) – Realisierungshorizont (Baubeginn) – Zeitpunkt der Einreichung des Vorprojekts. Für alle Projekte ist wie bereits bei den Massnahmen der 1. Generation vorgesehen, die Vorprojekte spätestens zwei Jahre vor Baubeginn beim ARE zur Prüfung einzureichen. Dieses Element gilt pauschal für alle Massnahmen und wurde daher nicht mehr in die Massnahmenblätter aufgenommen. Die Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel verfügt über ein Planungstool für die Umsetzung der Projekte der 1. Generation, dass über alle vier Kantone die Umsetzung der Projekte koordiniert (Zeitpläne, Finanzen, Controlling). Nach Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung der 2. Generation werden die Projekte automatisch in das Planungstool übernommen.	

Fazit: Die Grundanforderung 5 wird vollumfänglich erfüllt. Der logische und nachvollziehbare Aufbau des Agglomerationsprogramms der 2. Generation zeigt deutlich auf, dass die priorisierten Massnahmen des Programms wesentlich zur Umsetzung des Zukunftsbildes sowie der Teilstrategien beitragen. Die Massnahmenpriorisierung erfolgte in einem mehrmonatigen iterativen Prozess. In einem ersten Schritt wurden bilateral mit den Gebietskörperschaften (Kantone, Länder) die Kernmassnahmen laufender Planungen gesammelt. Daran anschliessend erfolgte die Prüfung bezüglich Kohärenz zum Zukunftsbild und den daraus abgeleiteten Handlungsstrategien. In einem dritten Schritt wurde der planerische Reifegrad geprüft und danach die Massnahmen gemäss den ARE Wirkungskriterien priorisiert. Aussagen zu Zweckmässigkeit, Mitfinanzierung (Kostenbeteiligung), Wirkung (Wk1-WK4), Kosten und Umsetzung (Reifegrad und Realisierungshorizont) finden sich für jede Massnahme separat in den Massnahmenblättern.

GA 6: Umsetzung und Controlling gesichert

Nr.	Bezeichnung	Erfüllt?	Erläuterung	Quelle
1	Formelle Verpflichtung der Partner	Ja	– In der Grundanforderung 1 wurde dieser Punkt ausführlich beschrieben	– Vgl. GA 1 – Vgl. Kapitel 3.1 (Trägerschaft)
2	Teilstrategien und Massnahmen Siedlungsentwicklung sind mit den kantonalen Richtplanungen und den übrigen Planungsinstrumenten vereinbar	Ja	– Das Zukunftsbild, die Teilstrategien sowie die Massnahmen sind mit allen behördenverbindlichen Planungsinstrumenten (Richtplanung, Massnahmenplan Luftreinhaltung, Regionalplan und SCOT) vereinbar. Zukunftsbild und Teilstrategien wurden im Abgleich mit der behördenverbindlichen Planung erstellt (z.B. Teilstrategie Siedlung, Schwerpunktgebiete Arbeiten und Wohnen). – Die Abstimmung erfolgte in den verschiedenen Gremien der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms (politische Steuerung, Geschäftsleitung, FG Planung und FG Umwelt). – Richtplanrelevante Massnahmen im Verkehrsbereich sind in den kantonalen Richtplänen eingetragen oder werden bei den laufenden Aktualisierungen berücksichtigt. – Das Agglomerationsprogramm wurde von allen sechs Teilräumen auf oberster politischer Ebene verabschiedet.	– Vgl. Kapitel 5.1.1 (Grundlagen) – Vgl. Kapitel 3.3.3 (Abstimmung Richtplanung/Regionalplanung/SCOT) – Vgl. Kapitel 3.4 (Politischer Prozess) – Vgl. Anhang 2 (Politische Beschlüsse)
3	Übereinstimmung von Zielen und Massnahmen von Bund und Nachbarkantonen ist gegeben	Ja	– Das Agglomerationsprogramm Basel der 2. Generation ist absolut kompatibel mit den Zielen und Grundsätzen des RPG, dem Raumkonzept Schweiz sowie den Sachplänen und Konzepten des Bundes. – Das Agglomerationsprogramm Basel der 2. Generation ist kompatibel mit den Zielen und Grundsätzen der Umweltschutzgesetzgebungen. – Die Koordination aller sechs beteiligten Teilräume (BS, BL, AG, SO, D und F) erfolgte über die Gremien der Trägerschaft oder über separat eingerichtete Arbeitsgruppen (Zukunftsbild, Fuss- und Veloverkehr, Workshops Mitwirkungen).	– Vgl. Kapitel 3.1 (Trägerschaft) – Vgl. Kapitel 3.2 (Erarbeitungsprozess)

4	Finanzielle Tragbarkeit des Agglomerationsprogramms	Ja	– Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation sind in den strategischen Planungen aller sechs Teilräume mit hoher Priorität vorgesehen. Durch die breite Akzeptanz des Zukunftsbildes als übergeordnete Strategie über die gesamte trinationale Agglomeration, und die behördenverbindliche Verankerung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms in den Richtplänen, haben die zu tätigenden Investitionen höchste Priorität. – Die Betriebskosten wurden soweit möglich für alle Massnahmen abgeschätzt. Die Angaben sind auf den Massnahmenblättern enthalten. Es wurde keine Massnahme im Agglomerationsprogramm vorgesehen, deren Betriebskosten nicht tragbar wären.	– Vgl. Kapitel 5 (Zukunftsbild) – Vgl. Kapitel 3.3.3 (Abstimmung Richtplanung/Regionalplanung/SCOT) – Vgl. Angaben in den Massnahmenblättern im Bericht 3
5	Monitoring und Wirkungskontrolle	Ja	– Das Agglomerationsprogramm Basel der 2. Generation beinhaltet ein Umsetzungsbericht zur 1. Generation. – Die relevanten Daten für das Monitoringinstrument des Bundes MOCA wurden fristgerecht von der Agglomeration Basel dem Bund zur Verfügung gestellt.	– Vgl. Umsetzungsbericht (Teil 4)

Fazit: Die Grundanforderung 6 wird erfüllt, weil die Einbindung des Agglomerationsprogramms in die kantonalen Planungen gewährleistet ist und damit behördenverbindlich verankert ist. Für die behördenverbindlichen Planungen im Ausland werden nach Möglichkeit die Inhalte des Agglomerationsprogramms überführt. Die Abstimmung auf Ziele und Massnahmen des Bundes sowie den ausländischen Teilräumen ist sichergestellt. Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation sind in den strategischen Planungen aller sechs Teilräume mit hoher Priorität vorgesehen. Durch die breite Akzeptanz des Zukunftsbildes als übergeordnete Strategie über die gesamte trinationale Agglomeration, und die behördenverbindliche Verankerung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms in den Richtplänen, haben die zu tätigenden Investitionen höchste Priorität. Das vorliegende Agglomerationsprogramm enthält einen umfassenden Controlling-Report zur Umsetzung der Massnahmen der 1. Generation (Siehe Bericht 4, Umsetzungsbericht).

Annexe 2 : Décisions politiques

Politische Steuerung Agglomerationsprogramm Basel (Teil 4 – Umsetzungsbericht)

AGGLO PROGRAMM BASEL
BS BL AG SO D F

Beschuss zum Umsetzungsbericht des Agglomerationsprogramms Basel, 2. Generation

Für die Eingabe des Agglomerationsprogramms Basel der 2. Generation ist die Abgabe eines Umsetzungsberichtes zur 1. Generation des Agglomerationsprogramms erforderlich. Aufgrund der komplexen Situation in Basel mit den vier Kantonen wurde von Seiten Bund (ARE) genehmigt, dass der Umsetzungsbericht nicht bereits Teil der Regierungsratsbeschlüsse sein muss und daher von der politischen Steuerung der Trägerschaft es Agglomerationsprogramms Basel genehmigt werden kann. Vor diesem Hintergrund wird die Genehmigung folgender Punkte beantragt:

://: Die politische Steuerung des Agglomerationsprogramms genehmigt den Umsetzungsbericht des Agglomerationsprogramms Basel der 2. Generation zur Abgabe bei Bund bis zum 30. Juni 2012.

Liestal, 29. Mai 2012

Dr. Patrick Leypoldt
Leiter Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel

Anlagen:
- Anhang 1: Bericht 4: Umsetzungsbericht zum Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation
- Anhang 2: Tabellen zum Umsetzungsbericht des Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation (im Bericht enthalten)
- Anhang 3: Anschreiben Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) zum Umsetzungsbericht

Kopie:
- GL Agglo Basel
- FG Planung und FG Umsetzung

Aarau / Basel / Liestal / Lörrach / Saint-Louis / Solothurn, 01. Juni 2012

Dr. Sabine Pegoraro
Regierungsrätin Kanton Basel-Landschaft

Dr. Hans-Peter Wessels
Regierungsrat Kanton Basel-Stadt

Marion Dammann
Landrätin des Landkreises Lörrach

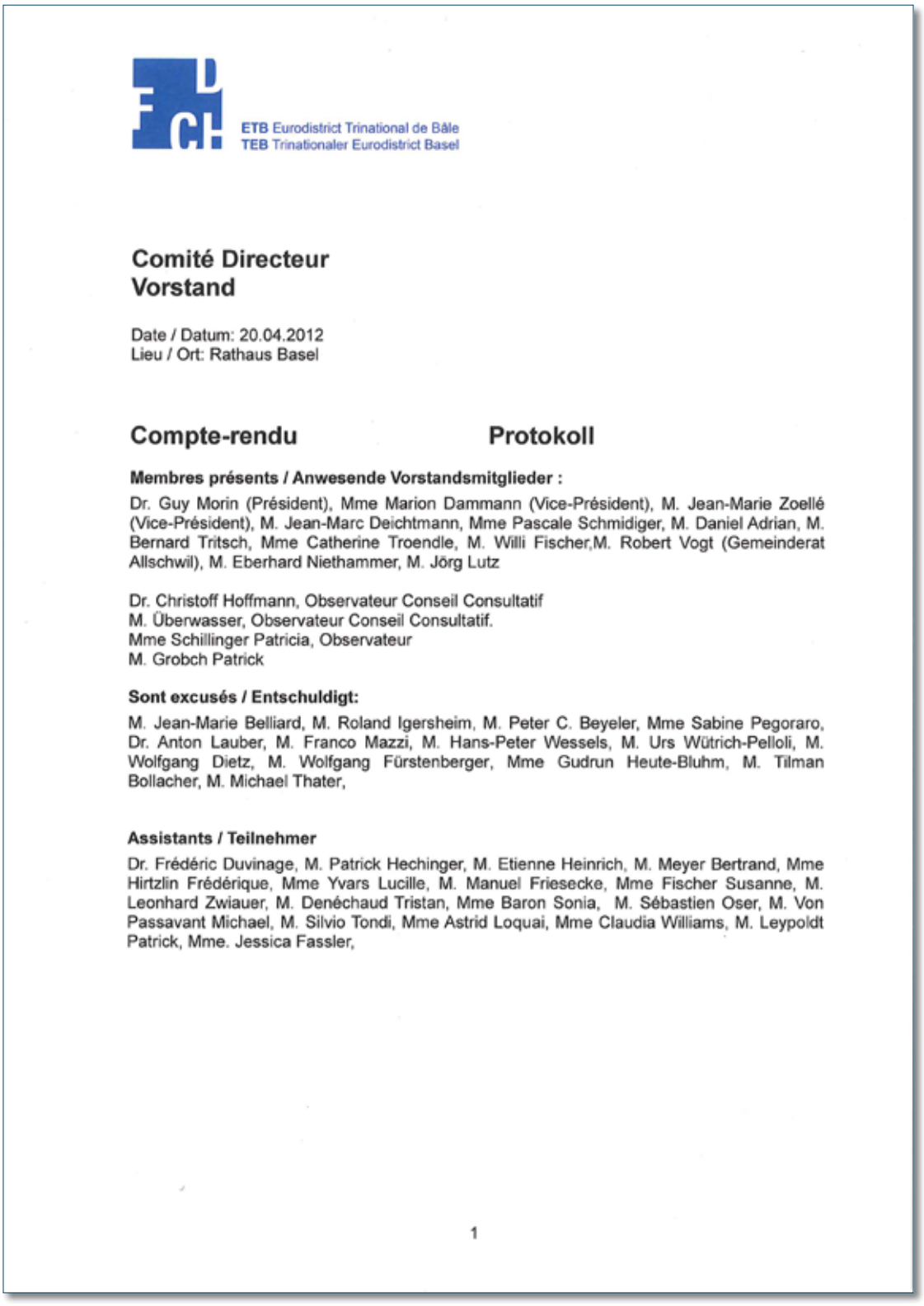
Jean-Marie Zoëlle
Maire de la Ville de Saint-Louis

Peter C. Beyeler
Regierungsrat Kanton Aargau

Walter Straumann
Regierungsrat Kanton Solothurn

www.agglobasel.org 2

Vorstand Trinationaler Eurodistrict Basel (TEB)



ETB Eurodistrict Trinational de Bâle
TEB Trinationaler Eurodistrict Basel

Comité Directeur
Vorstand

Date / Datum: 20.04.2012
Lieu / Ort: Rathaus Basel

Compte-rendu Protokoll

Membres présents / Anwesende Vorstandsmitglieder :

Dr. Guy Morin (Président), Mme Marion Dammann (Vice-Président), M. Jean-Marie Zoellé (Vice-Président), M. Jean-Marc Deichtmann, Mme Pascale Schmidiger, M. Daniel Adrian, M. Bernard Tritsch, Mme Catherine Troendle, M. Willi Fischer,M. Robert Vogt (Gemeinderat Allschwil), M. Eberhard Niethammer, M. Jörg Lutz

Dr. Christoff Hoffmann, Observateur Conseil Consultatif
M. Überwasser, Observateur Conseil Consultatif.
Mme Schillinger Patricia, Observateur
M. Grobch Patrick

Sont excusés / Entschuldigt:

M. Jean-Marie Belliard, M. Roland Igersheim, M. Peter C. Beyeler, Mme Sabine Pegoraro, Dr. Anton Lauber, M. Franco Mazzi, M. Hans-Peter Wessels, M. Urs Wütrich-Pelloli, M. Wolfgang Dietz, M. Wolfgang Fürstenberger, Mme Gudrun Heute-Bluhm, M. Tilman Bollacher, M. Michael Thater,

Assistants / Teilnehmer

Dr. Frédéric Duvinage, M. Patrick Hechinger, M. Etienne Heinrich, M. Meyer Bertrand, Mme Hirtzlin Frédérique, Mme Yvars Lucille, M. Manuel Friesecke, Mme Fischer Susanne, M. Leonhard Zwiauer, M. Denéchaud Tristan, Mme Baron Sonia, M. Sébastien Oser, M. Von Passavant Michael, M. Silvio Tondi, Mme Astrid Loquai, Mme Claudia Williams, M. Leypoldt Patrick, Mme. Jessica Fassler,

1

Décision	Beschluss
Les membres du Comité Directeur prennent connaissance du résultat comptable 2011 et acceptent la proposition du directeur de l'administration et du président Guy Morin concernant l'utilisation de la réserve.	*Die Vorstandsmitglieder nehmen das buchhalterische Ergebnis aus dem Jahr 2011 zur Kenntnis und stimmen dem Vorschlag des Geschäftsführers und des Präsidenten der Nutzung der Reserve zu.*
De plus, le comité directeur confie au président la mission d'écrire une lettre à l'IBA avec la demande de mener une étude concernant la clarification de la question de la TVA sur les factures.	*Zudem beauftragen die Vorstandsmitglieder den Präsidenten mit dem Verschicken eines Briefs an IBA mit der Bitte um Durchführung einer Studie bezüglich der Angabe der Mehrwertsteuer in Rechnungen.*
13. Projet Aggloprogramm Basel	**13. Projekt Agglomerationsprogramm Basel**
Monsieur Leypoldt présente le projet d'agglomération de deuxième génération (situation finale). Il informe également l'assistance de la possibilité nouvelle de financer avec le projet d'agglomération des projets qui sont entièrement sur sol étranger, si ces derniers représentent une utilité pour l'ensemble de la région.	Herr Leypoldt stellt den vorläufigen Endstand des Aggloprogramms 2. Generation vor. Er informiert über die Neuigkeit, dass nun auch Projekte finanziert werden können, die auf ausländischem Boden stattfinden, aber einen Nutzen für die Region bringen.
Décision	**Beschluss**
Les membres du Comité Directeur soutiennent le travail réalisé dans le cadre du programme d'agglomération de Bâle deuxième génération. Ils approuvent les projets du programme d'agglomération de deuxième génération.	*Die Vorstandsmitglieder unterstützen die ihm Rahmen des Aggloprogramms Basel geleistete Arbeit und drücken ihre Zustimmung gegenüber den Projekten der zweiten Generation aus.*
14. Divers	**14. Verschiedenes**
- Visite du « Comité Grand Lille » les 5 et 6 mars 2012 - Diffusion du reportage de l'émission Dreiland sur le projet C14 de la SWR3 - Lancement du projet ATMO IDEE « Prévention atmosphérique transrhénane dans l'Eurodistrict	- Besuch des „Comité Grand Lille" am 5. und 6. März 2012 - Ausstrahlung einer Reportage in der Sendung Dreiland auf SWR über das Projekt C14 - Projektbeginn Atmo IDEE „Rheinüberschreitende Luftreinhaltung im Eurodistrikt

12

Strasbourg Ortenau et le Rhin Supérieur (ETB, partenaire non cofinanceur)	Strasbourg-Ortenau

Village-Neuf, le 18 mai 2012

Guy Morin
Président
de l'Eurodistrict Trinational
de Bâle

13

Regierungsratsbeschluss Kanton Basel-Landschaft

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates
des Kantons Basel-Landschaft

Nr. 0846 vom 22. Mai 2012

Beschluss Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation
Eingabe an den Bund

1. Ausgangslage

Die trinationale Agglomeration Basel ist eine der drei Grossagglomerationen der Schweiz von internationaler Bedeutung. Durch die Lage im Dreiländereck Schweiz – Deutschland – Frankreich (Gateway nördliche Schweiz) ist sie von einem hohen Verkehrsaufkommen geprägt, wobei sich regionale, nationale und internationale Personen- sowie Güterverkehre überlagern. Siedlungspolitisch ist die trinationale Agglomeration Basel mit unterschiedlichen Rechtssystemen auf verschiedenen institutionellen Ebenen konfrontiert.

Im Prüfbericht des Bundes zum 1. Agglomerationsprogramm Basel wurden einige grundsätzlichen Punkte bemängelt: Dies war neben der nicht in eine einheitliche Strategie eingebetteten Sammlung bestehender Projekte (nach dem Prinzip "Jekami") insbesondere eine unvollständige Vertretung der nicht-Schweizer Teilräume der Agglomeration sowohl in der Organisation als auch bei den Massnahmen ("Zweiklassengesellschaft"). Dadurch fehlte eine grenzüberschreitende, funktionale Sichtweise der Agglomeration. Die ungenügende inhaltliche Ausrichtung des Agglomerationsprogramms wurde u.a. als Folge einer wenig zweckmässigen Organisation und einer unzureichenden Ausstattung mit Ressourcen betrachtet.

Parallel zum Start der inhaltlichen Bearbeitung des Agglomerationsprogramms Basel 2. Generation wurden daher die Einrichtung einer bikantonal gesteuerten Geschäftsstelle (gemäss RRB vom 2. Februar 2010 in Basel-Stadt und RRB vom 30. März 2010 in Basel-Landschaft) und eine trinationale Trägerschaft sowie ein den gesamten Erarbeitungsprozess eng begleitender trinationaler Mitwirkungsprozess beschlossen (Details siehe auch Folgekapitel).

Vor diesem Hintergrund hat sich das langfristig ausgerichtete Koordinations- und Umsetzungsinstrument Agglomerationsprogramm in seiner 2. Generation der Aufgabe gestellt, für die trinationale Agglomeration Basel die Verkehrsentwicklung ganzheitlich zu betrachten und für den ganzen Perimeter die Verkehrsprojekte aufeinander sowie auf die Siedlungsentwicklung abzustimmen, ohne teilräumliche Spezifikationen aus dem Blick zu verlieren. Die Verkehrs- und Umweltbelastungen sollen damit verringert und die Lebensqualität in der Agglomeration erhöht werden.

Mit dem Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation (kurz "AP 2") beantragt die trinationale Agglomeration Basel nun konkret eine Mitfinanzierung zentraler Verkehrsinfrastrukturmassnahmen für den Umsetzungszeitraum ab 2015 zur Erreichung dieser Ziele.

2. Trägerschaft

Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms ergibt sich aus der Lage im Dreiländereck mit drei Staaten (CH, D, F) und vier Kantonen (BL, BS, AG, SO) und bezieht für die Weiterentwicklung der 1. Generation auf allen Stufen die ausländischen Partner aktiv mit ein, so dass eine gemeinsame Erarbeitung realisiert werden konnte.

N:\Lka\Wp\Rrb_archiv_def\word\2012\2012-0846.doc

8. Berücksichtigung Inhalte Agglomerationsprogramm im Richtplan

Voraussetzung für eine Mitfinanzierung des Agglomerationsprogramms ist die Übereinstimmung mit den behördenverbindlichen Planungsdokumenten: auf Schweizer Seite den kantonalen Richtplänen, auf deutscher Seite dem Regionalplan und auf französischer Seite dem SCOT (schéma de cohérence territoriale). Die wesentlichen Elemente eines Agglomerationsprogramms müssen in diesen Planwerken in der geforderten Verbindlichkeit verankert sein oder im Zuge einer Überarbeitung noch angepasst werden. Verkehrsmassnahmen des Agglomerationsprogramms, welche sich auf der A-Liste befinden, müssen den Richtplankoordinationsstand "Festsetzung" aufweisen, Massnahmen der B-Liste haben mindestens einen Koordinationsstand "Zwischenergebnis" aufzuweisen.

Entsprechende Richtplananpassungen / -mutationen in den beteiligten Kantonen sind - wo nötig - rechtzeitig in die Wege zu leiten.

Die Richtpläne müssen bis zu Beginn der Verhandlungen zwischen Bund und Trägerschaft Agglomerationsprogramm Basel betreffend die Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm vom Bundesrat genehmigt sein, d.h. voraussichtlich im Jahr 2014.

Das Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation bietet bei entsprechender Mitfinanzierung aus dem Infrastrukturfonds die Chance, eine Vielzahl von Verkehrsinfrastrukturprojekten im Perimeter der trinationalen Agglomeration Basel realisieren zu können und damit Verkehrsprobleme zu beheben, eine abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu ermöglichen und damit zu einer nachhaltigeren Verkehrsmittelnutzung beizutragen.

://: 1. Das Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation wird verabschiedet und dem Bund termingerecht bis zum 30. Juni 2012 zur Prüfung eingereicht.

2. Der Regierungsrat ermächtigt die Bau- und Umweltschutzdirektion, die nötigen Schritte zur Freigabe des Agglomerationsprogramms Basel durch die Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel zwecks Eingabe beim Bund in die Wege zu leiten.

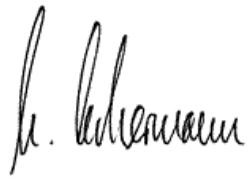
3. Der Regierungsrat beauftragt die Bau- und Umweltschutzdirektion, unverzüglich die erforderlichen Anpassungen des kantonalen Richtplans an die Hand zu nehmen.

4. Projekte der A-Liste werden jeweils von den zuständigen bzw. federführenden Stellen vorangetrieben, so dass sie wie im Agglomerationsprogramm verankert die Finanz- und Baureife im Zeitraum 2015 bis 2018 erreichen.

5. Mit der Information über die Einreichung des Agglomerationsprogramms Basel 2. Generation wird gewartet, bis alle geplanten politischen Beschlüsse der Trägerschaft in der trinationalen Agglomeration Basel getroffen sind. Erst im Anschluss daran informiert ausschliesslich die Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel - nach Absprache mit den kantonalen Informationsdiensten - an einem gemeinsamen Medienanlass (Termin 29.06.2012). Bis dahin sollen die politischen Beschlüsse nicht kommuniziert werden.

Verteiler (alle mit Beilagen):
- BUD (Sperrfrist und Auftrag zum Versand gemäss Verteiler im geeigneten Zeitpunkt; *voraussichtlich 29. Juni 2012*)
- Alle Mitglieder des Regierungsrates
- Landschreiber (2)
- Landeskanzlei

Der Landschreiber:



Regierungsratsbeschluss Kanton Basel-Stadt

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

► **Regierungsratsbeschluss vom 22. Mai 2012**

P120789

Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation – Verabschiedung und Ermächtigung zur Eingabe an den Bund

://: 1. Das Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation wird verabschiedet und beim Bund termingerecht bis zum 30. Juni 2012 zur Prüfung eingereicht.

Begründung

Das Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation bietet bei entsprechender Mitfinanzierung aus dem Infrastrukturfonds die Chance, eine Vielzahl von Verkehrsinfrastrukturprojekten im Perimeter der trinationalen Agglomeration Basel realisieren zu können und damit Verkehrsprobleme zu beheben, eine abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu ermöglichen und so zu einer nachhaltigeren Verkehrsmittelnutzung beizutragen.

STAATS-KANZLEI BASEL-STADT

Regierungsratsbeschluss Kanton Aargau

KANTON AARGAU

Protokoll des Regierungsrats

Sitzung: 23. Mai 2012 Nr. 2012-000659

Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung zweite Generation AareLand, Aargau-Ost, Basel, Limmattal; Gutheissung; Eingabe an den Bund; Vereinbarung zwischen dem Kanton Zürich und dem Kanton Aargau über die Trägerschaft für das Agglomerationsprogramm Limmattal; Ermächtigung an Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt

Departement Bau, Verkehr und Umwelt/Vortrag vom 8. Mai 2012

Beschluss

1.

Das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung AareLand wird gutgeheissen und zur Eingabe an den Bund verabschiedet.

2.

Das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Aargau-Ost wird gutgeheissen und zur Eingabe an den Bund verabschiedet.

3.

Das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Basel wird gutgeheissen und zur Eingabe an den Bund verabschiedet.

4.

Das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Limmattal wird gutgeheissen und zur Eingabe an den Bund verabschiedet.

5.

Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt wird beauftragt, die Programme koordiniert mit den beteiligten Kantonen bis zum 30. Juni 2012 dem Bund einzureichen.

6.

Die Vereinbarung zwischen dem Kanton Zürich, vertreten durch die Volkswirtschaftsdirektion und dem Kanton Aargau, vertreten durch das Departement Bau, Verkehr und Umwelt, über die Trägerschaft für das Agglomerationsprogramm Limmattal wird unter Vorbehalt der Unterzeichnung des Vertrags durch den anderen Partner gutgeheissen.

7.

Der Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt wird ermächtigt, die Vereinbarung zu unterzeichnen.

Versand: 29. Mai 2012

8.

Für die Kommunikation der Berichte zu den Agglomerationsprogrammen im Kanton Aargau wird die Kurz-URL www.ag.ch/agglomerationsprogramm freigegeben.

Verteiler
- Departement Bau, Verkehr und Umwelt (mit Akten)
- Abteilung Raumentwicklung BVU
- Departement Finanzen und Ressourcen
- Abteilung Finanzen DFR
- Landwirtschaft Aargau DFR
- übrige Departemente
- Staatskanzlei
- Strategie und Aussenbeziehungen SK
- Rechtsdienst des Regierungsrats

Staatsschreiber:

Regierungsratsbeschluss Kanton Solothurn

KANTON solothurn

Regierungsratsbeschluss

vom 22. Mai 2012

Nr. 2012/1019

Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation

1. Ausgangslage

1.1 Agglomerationspolitik des Bundes

Die Agglomerationsprogramme wurden 2001 vom Bund als neues Instrument für die Unterstützung der Agglomerationen als Wirtschaftsmotoren der Schweiz lanciert. Der Bund unterstützt die Agglomerationen insbesondere im Hinblick auf die Lösung ihrer Verkehrsprobleme. Die Agglomerationsprogramme zeigen auf, wie der Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel optimiert und auf die Ziele und Massnahmen der Raumplanung, insbesondere auf die Siedlungsentwicklung, abgestimmt ist. Im November 2004 wurden die Neugestaltung des Finanzausgleichs und die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) angenommen. Damit legte der Bund die Basis für die Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs. Seit 2008 fliessen über einen Zeitraum von 20 Jahren 6 Mrd. Franken aus dem Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr. Die Mittelzuteilung erfolgt nach Massgabe der Wirksamkeit der geplanten Infrastrukturen.

1.2 Agglomerationspolitik des Kantons Solothurn

Der Kanton Solothurn hat seine Agglomerationsstrategie im Regierungsratsbeschluss (RRB) Nr. 2003/2381 vom 16. Dezember 2003 definiert. Das Bau- und Justizdepartement, vertreten durch das Amt für Raumplanung, hat den Auftrag erhalten, die Agglomerationspolitik zu konkretisieren und im kantonalen Richtplan zu verankern. Die Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung 1. Generation waren ein erster Schritt in diese Richtung.

Im Dezember 2007 hat der Kanton Solothurn die Agglomerationsprogramme Solothurn, Aare-Land (zusammen mit dem Kanton Aargau) und Basel (unter Federführung des Kantons Basel-Stadt) der 1. Generation beim Bund zur Prüfung eingereicht (RRB Nr. 2007/2115 vom 11. Dezember 2007 und RRB Nr. 2007/2201 vom 18. Dezember 2007). Der Bund beteiligt sich mit 40 % (von möglichen 30 - 50 %) an bestimmten Projekten. Mitfinanziert werden Investitionen in Verkehrsinfrastrukturen. Einzelne Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm 1. Generation werden zurzeit umgesetzt.

Die Agglomerationsprogramme der 1. Generation erfüllten nicht sämtliche Aufgaben in den Bereichen Siedlung / Landschaft und Verkehr. Der Kanton Solothurn erarbeitet deshalb seit 2007 die Agglomerationsprogramme 2. Generation Solothurn, AareLand (wiederum zusammen mit dem Kanton Aargau) und Basel (unter Federführung der neu geschaffenen Geschäftsstelle Agglomeration Basel).

1.3 Anforderungen des Bundes an die Agglomerationsprogramme

Die Vorgehensweise bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogrammes Solothurn stützt sich auf die Weisung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der

3.4 Umsetzung Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation

Die Umsetzung erfolgt je nach Projektstand unterschiedlich:

Kantonale Infrastrukturprojekte der A-Liste (bau- und finanzreif für die Realisierung 2015 - 2018) sind in den Planungen des Bau- und Justizdepartementes enthalten. Sie werden vorangetrieben, so dass die Realisierung wie geplant im Zeitraum 2015 - 2018 erfolgen kann.

Für kantonale Infrastrukturprojekte der B-Liste (bau- und finanzreif für Realisierung 2019 - 2022) gilt das Gleiche zum späteren Zeitpunkt.

Mit der Aufnahme der Agglomerationsprogramme im kantonalen Richtplan wird die Verbindlichkeit des Planungsinstrumentes auf Behördenstufe erwirkt. Damit wird eine Grundanforderung des Bundes erfüllt. Grössere Projekte der A-Liste (Massnahmenbündel bzw. Einzelmassnahmen) mit erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt werden im Richtplan in der entsprechenden Abstimmungskategorie aufgenommen.

Die Beschlüsse über die Ausgaben der kantonalen Mittel erfolgen entweder projektspezifisch (Einzelvorhaben von mehr als 3 Mio. Franken) oder im Rahmen der Beschlüsse über die Verpflichtungskredite für Kleinprojekte mit Nettokosten von weniger als 3 Mio. Franken.

4. Beschluss

4.1 Das Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation wird genehmigt und zur Eingabe an den Bund verabschiedet.

4.2 Das Bau- und Justizdepartement wird beauftragt, das Programm koordiniert mit den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Aargau bis Ende Juni 2012 beim Bund einzureichen und die weiteren beteiligten Stellen mit den Unterlagen zu bedienen.

4.3 Mit der Information über die Einreichung des Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation wird gewartet, bis alle geplanten politischen Beschlüsse der Trägerschaft in der trinationalen Agglomeration Basel getroffen sind. Erst im Anschluss daran informiert ausschliesslich die Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel - nach Absprache mit den kantonalen Informationsdiensten - mit einer gemeinsamen Medienmitteilung.

4.4 Massnahmen / Projekte der A-Listen des Agglomerationsprogramms werden vorangetrieben, so dass die Finanz- und Baureife für den Zeitraum 2015 bis 2018 erreicht wird.

Andreas Eng
Staatsschreiber

Kreistagsbeschluss Landkreis Lörrach

BESCHLUSSVORLAGE

GEMEINSAM ZUKUNFT GESTALTEN
LANDKREIS LÖRRACH

Nr.: 11 / 2012

Dezernat	III Verkehr & Strukturpolitik	28.03.2012
Fachbereich	Stabsstelle für grenzüberschreitende Zusammenarbeit und Strukturpolitik	
Verfasser/-in	Sonya Baron	
Telefon	07621 410-3010	

Beratungsfolge	öffentlich	nicht-öffentlich	Datum	TOP-Nr.
Umweltausschuss		X	18.04.2012	
Kreistag	x		16.05.2012	3

Tagesordnungspunkt

Vorstellung der Ergebnisse des Basler Agglomerationsprogramms 2. Generation

- Grundidee der Agglomerationsprogramme in der Schweiz
- Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation
- Ergebnisse der letzten Mitwirkungsveranstaltung in Lörrach am 20.03.2012 und Ausblick auf die 3. Generation

Beschlussvorschlag

Der Umweltausschuss nimmt Kenntnis vom gemeinsam erarbeiteten Basler Agglomerationsprogramm und begrüßt die vorgestellten Ergebnisse. Dem Kreistag wird empfohlen, ebenso zu verfahren.

KT einstimmig.

Seite 1

Begründung

- Sachverhalt

Der schweizerische Bund hat die Herausforderungen für die dicht besiedelten Agglomerationsräume erkannt, die sich erheblichen Investitionen für Infrastrukturmaßnahmen gegenüber sehen, da die Ansprüche an die Verkehrsinfrastrukturen hier am höchsten sind. Er hat mit den Agglomerationsprogrammen ein Instrument geschaffen, um die Kantone bei der Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen in den dichten Siedlungsgebieten zu unterstützen. Es existieren in der Schweiz eine Vielzahl an Agglomerationsräumen, die ein Agglomerationsprogramm eingereicht haben (Anlage 1).

Ein Agglomerationsprogramm ist ein langfristiges Planungsinstrument, das periodisch erneuert wird. Es umfasst inhaltlich und zeitlich koordinierte und priorisierte Maßnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen sowie infrastrukturelle und betriebliche Maßnahmen der verschiedenen Verkehrsträger eines ganzen Agglomerationsraums.

Die künftige Siedlungsentwicklung soll im heute bereits weitgehend überbauten Gebiet und entlang der Korridore entwickelt, gefördert und gestärkt werden, die gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind. Dadurch können die Landschafts- und Naturerholungsräume geschützt werden und das Aufkommen des Motorisierten Individualverkehrs eingedämmt werden.

Eine besondere Herausforderung für das Agglomerationsprogramm Basel ist die Tatsache, dass es als einziger Agglomerationsraum gleich zwei andere Länder und deren Planungs- und Verwaltungssysteme einbinden muss (Anlage 2). Damit ist es in der Schweiz das wohl komplexeste Programm.

Mit den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Land, Solothurn, Aargau und den deutschen und französischen Nachbarn wurde in der zweiten Generation auf Grundlage der gemeinsamen Entwicklungsstrategie des Trinationalen Eurodistricts Basel (TEB) ein abgestimmtes Agglomerationsprogramm für den grenzüberschreitenden Großraum Basel geschaffen.

Für die deutschen Partner war der Regionalverband Hochrhein-Bodensee bei der Ausarbeitung des Programms beteiligt. Der Landrat/die Landrätin waren in der politischen Steuerung des Programms vertreten. Es wurden insgesamt vier Mitwirkungsveranstaltungen mit politischer Beteiligung durchgeführt, bei denen zu den jeweiligen Ausarbeitungsständen informiert wurde und die Möglichkeit der Einflussnahme bestand.

Zur Ausarbeitung des Basler Agglomerationsprogramms wurde zunächst ein gemeinsames Zukunftsbild entwickelt. Aus mehreren Optionen wurde das gemeinsame Zukunftsbild „Korridore+“ ausgewählt, welches auf der gemeinsamen Entwicklungsstrategie des Trinationalen Eurodistricts Basel (TEB) basiert (Anlage 3).

Mit dem grenzüberschreitenden Zukunftsbild zeigt die Agglomeration auf, wie sie sich in den Bereichen Siedlung, Mobilität und Landschaft bis ins Jahr 2030 entwickeln will und wie sie die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander abstimmen möchte. Gestützt auf das Zukunftsbild wurden die Schwachstellen und die Handlungsfelder ermittelt und Maßnahmen erarbeitet und priorisiert.

Das Ergebnis ist eine Liste mit für die Agglomeration bedeutsamen Maßnahmen, für die bei Annahme des Programms die entsprechende Kofinanzierung aus Bern bereitgestellt wird. (Anlage 4)

Die Maßnahmen der ersten Priorität werden im Zeitraum zwischen 2015 und 2018 realisiert Anlage 4).

Am 30.06.2012 wird es dem Schweizer Bundesamt für Raumentwicklung zur Prüfung übergeben.

Je nach Wirkung der Maßnahmen beteiligt sich der Bund an der Mitfinanzierung von Infrastrukturmaßnahmen. Grenzüberschreitende Maßnahmen werden vom Bund dann mitfinanziert, wenn im Rahmen des Agglomerationsprogramms ein Nutzen für den Schweizer Teil der Agglomeration nachgewiesen wird. Dieser Umstand und die Erkenntnis, dass nur ein koordiniertes Vorgehen die Verkehrsverhältnisse verbessern kann, erklärt das große Interesse sowohl der deutschen als auch der schweizerischen Gemeinden an einer grenzüberschreitend aufeinander abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsplanung.

Das Agglomerationsprogramm Basel bindet die ausländischen Partner jedoch nicht.

Weitere Informationen erhältlich:

http://www.are.admin.ch/themen/agglomeration/00626/index.html?lang=de

oder

http://www.agglobasel.org

Marion Dammann
Landrätin

Walter Holderried
Erster Landesbeamter

- Anlagen
  - Anlage 1: Übersicht Agglomerationsprogramme in der Schweiz
  - Anlage 2: Karte Perimeter Agglomerationsprogramm Basel
  - Anlage 3: Zukunftsbild Korridore+
  - Anlage 4: Maßnahmenliste Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation

Planungsausschuss des Regionalverbandes Hochrhein-Bodensee (RVHB)

REGIONALVERBAND HOCHRHEIN-BODENSEE

Auszug aus der Ergebnisniederschrift NSPA 09/12-Ö der 9. öffentlichen Sitzung des Planungsausschusses in der 8. Wahlperiode am 22.05.2012 – TOP 3

Agglomerationsprogramm Basel - 2. Generation

Beschluss

Der Planungsausschuss begrüßt, dass bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Basel - 2. Generation eine enge Zusammenarbeit mit der Verbandsverwaltung des Regionalverbands stattgefunden hat und nimmt den Abschlussbericht des Agglomerationsprogramms zustimmend zur Kenntnis.

Die strategischen Elemente des Agglomerationsprogramms - Zukunftsbild und Teilstrategien (Anlage 3 der Sitzungsvorlage DSPA 52/12-Ö) - sollen als trinational abgestimmte gemeinsame Strategie in den Bereichen Landschaft, Siedlung und Verkehr bis 2030 als wichtige Grundlage für die Gesamtfortschreibung des Regionalplans dienen. Die Verbandsverwaltung wird beauftragt, die Ergebnisse des Agglomerationsprogramms Basel für die Gesamtfortschreibung des Regionalplans zu nutzen.

Der Planungsausschuss begrüßt die Aufnahme der Elektrifizierung der Regio-S-Bahn auf der Hochrheinstrecke in das Agglomerationsprogramm Basel. Es stellt aus Sicht des Regionalverbands das grenzüberschreitende Schlüsselprojekt im A-Horizont des Agglomerationsprogramms Basel dar. Die Verbandsverwaltung wird beauftragt, die Geschäftsstelle des Agglomerationsprogramms Basel zu unterstützen, um eine Finanz- und Baureife im Zeitraum 2015-2018 zu erreichen. Der Planungsausschuss befürwortet ausdrücklich eine finanzielle Beteiligung seitens des Landes Baden-Württemberg bei der Schienenanbindung an den EuroAirport.

Der Planungsausschuss stimmt dem Projekt „Velo Oberrhein" im A-Horizont und den weiteren Projekten im B- bzw. C-Horizont (vgl. Maßnahmen in Anlage 4 der Sitzungsvorlage DSPA 52/12-Ö) und beauftragt die Verbandsverwaltung die Gemeinden, sofern Bedarf besteht, bei der Umsetzung der Vorhaben zu unterstützen.

Der Regionalverband unterstützt die Bestrebungen des Agglomerationsprogramms Basel - 2. Generation für die vorgesehenen Maßnahmen, die eine positive und nachhaltige Weiterentwicklung der trinationalen Grenzregion fördern, eine Bezuschussung aus dem Schweizer Infrastrukturfonds zu erhalten.

Die Verbandsverwaltung wird beauftragt, bei der künftigen Ausgestaltung des Agglomerationsprogramms Basel - 3. Generation mitzuwirken.

Waldshut-Tiengen, 30. Mai 2012

Tilman Bollacher, Landrat
Verbandsvorsitzender

Pays des Saint-Louis

Pays de Saint-Louis
PORTE DU SUNDGAU PAYS DE SIERENTZ TROIS FRONTIÈRES

Saint-Louis, le 15 mai 2012

AGGLO PROGRAMM BASEL
Rheinstrasse 29
CH-4410 LIESTAL

Réf. : PH/cb

Objet : Avis au regard du Projet d'Agglomération de Bâle

Madame, Monsieur,

Nous avons pris connaissance du rapport final du Projet d'Agglomération de Bâle. Il a été soumis au Bureau en date du 26 avril 2012 de notre Syndicat Mixte.

Tout d'abord, nous vous remercions de nous avoir associé au pilotage et à la gestion de ce projet aussi bien au niveau politique qu'au niveau technique.

Le Projet d'Agglomération de Bâle est compatible avec notre projet de Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) en cours de finalisation qui définit pour les vingt prochaines années les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés de la partie française de l'agglomération de Bâle.

Nous notons avec satisfaction la proposition d'inscription des infrastructures suivantes dans le Projet d'Agglomération :

- prolongation du tram bâlois n° 3 jusqu'à la gare de Saint-Louis ;
- plateforme plurimodale de la gare de Saint-Louis : création d'un parking en silo de 300 places côté Ouest et réaménagement des accès bus côté Est ;
- création d'un parc de stationnement couvert de 300 places pour vélos côté Ouest de la gare de Saint-Louis ;
- piste cyclable entre la gare de Saint-Louis et Huningue / Weil-am-Rhein.

Restant à votre disposition, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

Pour le Bureau
du Syndicat Mixte,

Le Président,

Jean UEBERSCHLAG,
Député du Haut-Rhin

Adresse du courrier • Syndicat Mixte pour le SCOT des cantons de Huningue et Sierentz • Hôtel de Ville • BP 20090 • F 68303 SAINT LOUIS CEDEX
TEL +33 (0)3 89 70 93 64 • FAX +33 (0)3 89 70 22 69 • www.pays-saint-louis.fr

Communauté de Communes des Trois Frontières (CC3F)

Communauté de Communes
des Trois Frontières

AGGLO PROGRAMM BASEL
Rheinstrasse 29
CH – 4410 LIESTAL

Réf. : PH/cb

Saint-Louis, le 15 mai 2012

Objet : Avis au regard du Projet d'Agglomération de Bâle

Madame, Monsieur,

Nous avons pris connaissance du rapport final du Projet d'Agglomération de Bâle. Il a été soumis au Bureau en date du 3 mai 2012 de notre Communauté de Communes.

Tout d'abord, nous vous remercions de nous avoir associé au pilotage et à la gestion de ce projet aussi bien au niveau politique qu'au niveau technique.

Le Projet d'Agglomération de Bâle est compatible avec les orientations en matière d'aménagement de l'espace et de mobilité sur le territoire de notre intercommunalité.

Nous notons avec satisfaction la proposition d'inscription des infrastructures suivantes dans le Projet d'Agglomération, et plus particulièrement la prolongation du tram réalisée sous notre maîtrise d'ouvrage :

- prolongation du tram bâlois n° 3 jusqu'à la gare de Saint-Louis ;
- plateforme plurimodale de la gare de Saint-Louis : création d'un parking en silo de 300 places côté Ouest et réaménagement des accès bus côté Est ;
- création d'un parc de stationnement couvert de 300 places pour vélos côté Ouest de la gare de Saint-Louis ;
- piste cyclable entre la gare de Saint-Louis et Huningue / Weil-am-Rhein.

Restant à votre disposition, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

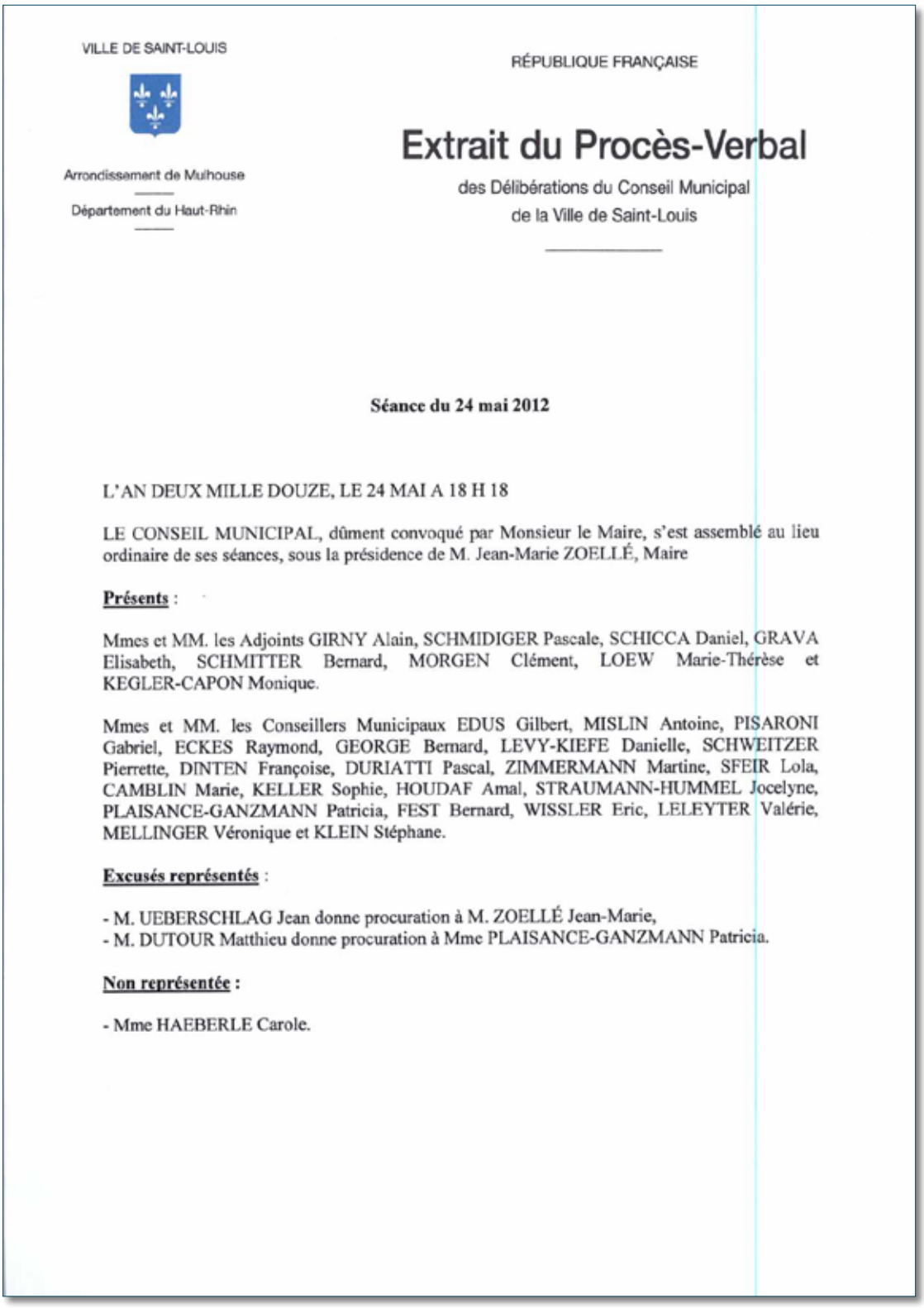
Pour le Bureau
de la Communauté de Communes,

Le Président,

Roland IGERSHEIM

Place de l'Hôtel de Ville - B.P. 50199 - 68305 Saint-Louis Cedex - Tél. 03.89.70.90.70 - Fax 03.89.70.90.85

Décision du conseil municipal de la ville de Saint-Louis



VILLE DE SAINT-LOUIS

Arrondissement de Mulhouse

Département du Haut-Rhin

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Extrait du Procès-Verbal

des Délibérations du Conseil Municipal
de la Ville de Saint-Louis

Séance du 24 mai 2012

L'AN DEUX MILLE DOUZE, LE 24 MAI A 18 H 18

LE CONSEIL MUNICIPAL, dûment convoqué par Monsieur le Maire, s'est assemblé au lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de M. Jean-Marie ZOELLÉ, Maire

Présents :

Mmes et MM. les Adjoints GIRNY Alain, SCHMIDIGER Pascale, SCHICCA Daniel, GRAVA Elisabeth, SCHMITTER Bernard, MORGEN Clément, LOEW Marie-Thérèse et KEGLER-CAPON Monique.

Mmes et MM. les Conseillers Municipaux EDUS Gilbert, MISLIN Antoine, PISARONI Gabriel, ECKES Raymond, GEORGE Bernard, LEVY-KIEFE Danielle, SCHWEITZER Pierrette, DINTEN Françoise, DURIATTI Pascal, ZIMMERMANN Martine, SFEIR Lola, CAMBLIN Marie, KELLER Sophie, HOUDAF Amal, STRAUMANN-HUMMEL Jocelyne, PLAISANCE-GANZMANN Patricia, FEST Bernard, WISSLER Eric, LELEYTER Valérie, MELLINGER Véronique et KLEIN Stéphane.

Excusés représentés :

- M. UEBERSCHLAG Jean donne procuration à M. ZOELLÉ Jean-Marie,
- M. DUTOUR Matthieu donne procuration à Mme PLAISANCE-GANZMANN Patricia.

Non représentée :

- Mme HAEBERLE Carole.

POINT N° 12 : PROJET D'AGGLOMÉRATION DE BÂLE

Rapporteur : Monsieur Jean-Marie ZOELLÉ, Maire

1) Les Projets d'Agglomération

Les Projets d'Agglomération sont des dispositifs à travers lesquels la Confédération Helvétique subventionne les projets d'investissements des agglomérations suisses en matière d'infrastructure (routiers, transports en commun).

Pour les agglomérations transfrontalières comme Bâle et Genève, la Confédération finance également des projets sur territoire étranger à la condition que ceux-ci présentent un intérêt pour le développement de l'agglomération concernée dans son ensemble.

Le processus prévoit en premier lieu l'établissement d'une vision du développement urbain du territoire de l'agglomération à l'horizon 2030 dénommée « vision d'avenir » (Zunkunftsbild).

A partir d'une analyse de la situation existante sont ensuite définies différentes stratégies et mesures à prendre dans les domaines de l'urbanisation, des transports et des paysages pour parvenir à terme au développement tel que défini dans la vision d'avenir arrêtée.

Les projets d'infrastructure les plus pertinents qui découlent de ces stratégies sont alors classés par ordre de priorité et proposés à la Confédération Helvétique pour l'obtention d'un cofinancement.

Les Projets d'Agglomération sont ensuite analysés et évalués par la Confédération en fonction de différents critères tels que leur impact environnemental ou leur capacité à améliorer la qualité du système de déplacements, (réduction des déplacements individuels motorisés au profit des transports en commun ou de la mobilité douce par exemple).

En fonction de l'appréciation de la Confédération, le taux de financement des projets d'infrastructure retenus est fixé dans une fourchette comprise entre 30 % et 50 %.

2) Le Projet d'Agglomération de Bâle

Le Projet d'Agglomération de Bâle a été élaboré durant 3 ans dans le cadre d'un dispositif trinational spécifique, structuré autour d'un comité de pilotage politique et de différents groupes de travail techniques regroupant des représentants de toutes les parties de l'agglomération bâloise (cantons de Bâle-Ville, Bâle Campagne, Argovie, Soleure, partie allemande, partie française).

Aux différentes étapes du processus, le Projet d'Agglomération a été soumis à la discussion et étoffé lors de réunions participatives trinationales associant entre 130 et 150 acteurs et organisations concernées (collectivités, exploitants des transports en commun, associations environnementales, etc.).

C'est dans ce cadre qu'a été élaborée la stratégie de développement trinationale de l'agglomération de Bâle à l'horizon 2030 correspondant à la vision d'avenir « Corridor + ».

Elle a été développée en considérant l'agglomération comme un espace fonctionnel continu. Dans cette conception, les frontières entre communes, cantons et pays sont placées au second plan au profit d'une vision d'ensemble de l'agglomération.

.../...

Cette stratégie prévoit :

- de développer prioritairement l'urbanisation dans le noyau central de l'agglomération et dans les zones situées le long des voies ferroviaires (corridors) desservies par le réseau S-Bahn bâlois ;
- un développement conséquent de l'offre du réseau S-Bahn bâlois avec un cadencement de 15 minutes dans les corridors ;
- la préservation, la valorisation et la mise en réseau des paysages et espaces naturels situés de part et d'autre des corridors.

La mise en œuvre de cette stratégie se traduit, à l'échelle de l'agglomération trinationale de Bâle, par des projets d'infrastructure dans les domaines suivants :

- de gros investissements dans le réseau ferroviaire de l'agglomération avec notamment le Herzstück (liaison ferroviaire souterraine entre la Badische Bahnhof et la gare SBB) ;
- des extensions de lignes de tram ;
- le développement des plateformes plurimodales ;
- quelques investissements routiers ;
- la mise en œuvre d'un réseau trinational de pistes cyclables.

Plus spécifiquement, côté français, les projets d'infrastructure proposés sont les suivants :

☛ **Horizon de réalisation A** (2015-2018) :
- prolongation du tram bâlois n° 3 jusqu'à la gare de Saint-Louis ;
- plateforme plurimodale de la gare de Saint-Louis : création d'un parking en silo de 300 places côté Ouest et réaménagement des accès bus côté Est ;
- création d'un parc de stationnement couvert de 300 places pour vélos côté Ouest de la gare de Saint-Louis ;
- piste cyclable entre la gare de Saint-Louis et Huningue / Weil am Rhein (1ère tranche).

☛ **Horizon de réalisation B** (2019-2022) :
- piste cyclable entre la gare de Saint-Louis et Huningue / Weil am Rhein (2ème tranche).

Le dossier intégral du Projet d'Agglomération de Bâle (2ème génération) était consultable à la Direction des Services Techniques (bureau n° 268) et déposé sur le bureau de l'assemblée délibérante. Il a été présenté en séance.

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal, à l'unanimité, approuve le Projet d'Agglomération de Bâle de 2ème génération et les mesures proposées sur le territoire français.

Publié le : 31 MAI 2012

MAIRIE DE ST-LOUIS (Ht-Rhin)

Pour extrait conforme,
Saint-Louis, le 25 mai 2012

Jean-Marie ZOELLÉ
Maire

Gemeinderatsbeschluss Stadt Lörrach

Stadt Lörrach

Die Oberbürgermeisterin

Geschäftsstelle
Agglomerationsprogramm Basel
Herrn Dr. Patrick Leypoldt
Rheinstraße 29
CH-4410 Liestal

25. Mai 2012

Agglomerationsprogramm Basel

Sehr geehrter Herr Dr. Leypoldt,

gerne bestätige ich Ihnen auf diesem Wege, dass der Gemeinderat der Stadt Lörrach in seiner Sitzung am 24. Mai 2012 die Planung des Agglomerationsprogramms sehr wohlwollend zur Kenntnis genommen und einstimmig beschlossen hat, das weitere Vorgehen grundsätzlich zu unterstützen.

Ich danke Ihnen nochmals für ihre anschauliche und qualifizierte Berichterstattung in den Gremien.

Mit freundlichen Grüßen

Gudrun Heute-Bluhm

Gemeinderatsbeschluss Stadt Weil am Rhein

Dieser Beschluss lag bei Berichtserstellung noch nicht in Print-Form vor

Annexe 3 : Matrices origines-destinations du GVM de Bâle

DWV 2008	Basel	Birsfelden / Muttenz / Pratteln / Augst	Allschwil / Schönenbuch	Riehen / Lörrach	EuroAirport	Saint-Louis und Umgebung (VN, Hun, Heg, Hes,	Vorderes Leimental	Hinteres Leimental	Vorderes Birstal	Hinteres Birstal / Laufental	Vorderes Ergolztal	Hinteres Ergolztal	Fricktal	Hochrhein (D)	Hinteres Wiesental	Weil am Rhein, Oberrhein (D) und Kandertal	Haut-Rhin / Sundgau	Σ Verkehrszonen ausserhalb AP	Quellverkehr
Basel	234'300	27'600	17'200	20'800	4'300	7'100	30'400	2'700	28'800	2'700	11'000	4'600	8'200	2'700	1'500	8'300	3'900	49'400	**465'600**
Birsfelden / Muttenz / Pratteln / Augst	27'900	16'700	900	2'000	700	500	4'100	400	8'900	800	7'200	3'000	5'600	2'000	400	1'000	200	5'600	**88'100**
Allschwil / Schönenbuch	18'100	900	2'800	700	400	1'000	2'800	300	1'400	100	200	<100	100	100	<100	1'200	700	3'900	**34'900**
Riehen / Lörrach	21'200	2'000	700	45'900	1'000	1'500	1'100	200	1'400	300	800	800	1'800	12'500	12'400	21'300	500	11'900	**137'400**
EuroAirport	4'300	700	400	1'000	500	6'500	600	100	600	<100	100	100	200	300	300	1'300	2'400	1'900	**21'600**
Saint-Louis und Umgebung (VN, Hun,	7'100	500	1'000	1'500	6'500	58'300	800	600	700	300	200	200	200	400	400	4'300	13'400	17'600	**114'000**
Vorderes Leimental	30'800	4'200	2'800	1'100	600	800	10'700	1'800	11'900	900	1'100	500	900	400	100	900	400	4'500	**74'400**
Hinteres Leimental	2'700	400	300	200	100	600	1'800	400	2'100	200	<100	<100	<100	<100	<100	300	100	1'100	**10'600**
Vorderes Birstal	29'200	9'100	1'400	1'400	600	700	12'000	2'000	27'600	3'600	2'200	1'100	1'600	800	200	1'500	400	5'700	**101'000**
Hinteres Birstal /	2'600	800	100	300	<100	300	1'000	200	3'700	9'100	400	200	<100	200	<100	600	<100	6'000	**25'700**
Vorderes Ergolztal	10'800	7'200	200	900	100	200	1'100	<100	2'200	400	23'000	10'400	2'400	1'300	300	700	<100	6'500	**67'900**
Hinteres Ergolztal	4'800	3'100	<100	800	100	200	500	<100	1'100	200	10'600	11'500	1'500	1'200	400	700	<100	11'800	**48'600**
Fricktal	8'500	5'700	100	1'800	200	200	800	<100	1'600	<100	2'200	1'300	9'200	2'200	600	800	<100	12'900	**48'200**
Hochrhein (D)	2'800	2'000	100	12'900	300	400	400	<100	800	200	1'300	1'200	2'200	23'700	4'500	6'400	100	9'800	**69'100**
Hinteres Wiesental	1'500	400	<100	12'500	300	400	100	<100	200	<100	300	400	600	4'600	14'300	3'200	100	4'100	**43'100**
Weil am Rhein, Oberrhein (D) und Kandertal	8'300	1'000	1'200	21'300	1'300	4'300	900	300	1'500	600	700	700	800	6'400	3'100	74'900	1'300	20'600	**149'000**
Haut-Rhin / Sundgau	3'900	200	700	500	2'400	13'300	400	100	400	<100	<100	<100	<100	100	100	1'300	2'900	14'600	**41'300**
Baselbiet ausserhalb AP	2'100	700	<100	500	<100	100	200	<100	400	200	1'600	3'000	500	500	200	300	<100		**10'400**
Fricktal / Aargau	3'500	900	<100	1'400	100	300	200	<100	300	<100	300	500	3'600	3'300	1'000	800	<100		**16'300**
CH	22'300	3'100	800	2'300	100	800	2'200	600	3'700	5'400	4'300	8'300	5'800	1'100	700	1'700	300		**63'600**
Deutschland	6'400	500	200	7'000	700	2'500	200	100	500	<100	200	200	3'000	4'400	1'900	14'300	1'100		**43'300**
Frankreich	15'100	500	2'800	900	900	14'100	1'700	400	900	400	200	<100	100	400	300	3'600	13'000		**55'400**
Zielverkehr	**468'200**	**88'300**	**34'000**	**137'600**	**21'700**	**114'000**	**74'100**	**10'500**	**100'600**	**25'700**	**68'000**	**48'200**	**48'400**	**68'900**	**42'800**	**149'300**	**41'300**	**187'900**	**1'729'500**

Werte auf 100 gerundet

DWV Differenz 2008-2030	Basel	Birsfelden / Muttenz / Pratteln / Augst	Allschwil / Schönenbuch	Riehen / Lörrach	EuroAirport	Saint-Louis und Umgebung (VN, Hun, Heg, Hes,	Vorderes Leimental	Hinteres Leimental	Vorderes Birstal	Hinteres Birstal / Laufental	Vorderes Ergolztal	Hinteres Ergolztal	Fricktal	Hochrhein (D)	Hinteres Wiesental	Weil am Rhein, Oberrhein (D) und Kandertal	Haut-Rhin / Sundgau	Σ Verkehrszonen ausserhalb AP	**Quellverkehr**
Basel	39'320	5'140	1'760	2'480	2'320	5'880	530	-50	3'380	70	-370	-730	-500	1'190	540	3'670	1'990	10'740	**77'360**
Birsfelden / Muttenz / Pratteln / Augst	5'010	5'860	100	120	110	110	260	20	1'340	140	3'210	1'140	1'820	660	50	480	20	1'780	**22'220**
Allschwil / Schönenbuch	1'910	160	690	60	280	360	-140	20	140	20	30		30			140	100	820	**4'630**
Riehen / Lörrach	2'750	20	40	-1'180	470	180	-50		10	130	-10	120	140	-250	-560	3'160	20	1'090	**6'070**
EuroAirport	2'350	140	280	480	310	3'430	450	60	160	60	10	30	80	150	80	650	1'070	590	**10'370**
Saint-Louis und Umgebung (VN, Hun,	5'990	110	360	180	3'380	750	140		60	150		80	20	-40	-20	440	-550	2'240	**13'300**
Vorderes Leimental	300	260	-210	-30	450	140	-20	-10	740	30	20	-50	-60	-30	-30	60	30	940	**2'540**
Hinteres Leimental	-50	20	10		60		-40	-30	90					-20				140	**160**
Vorderes Birstal	3'810	1'280	60	60	150	60	460	80	2'600	290	120	-30	-60	20	-40	310	20	1'140	**10'350**
Hinteres Birstal /	100	90	10	130	60	150			260	620			-10	70		260	10	490	**2'260**
Vorderes Ergolztal	-410	3'380		-40	10		-70		10	-10	-2'290	80	350	290		50	-10	200	**1'520**
Hinteres Ergolztal	-870	1'440		110	20	80	-70		-40		230	380	30	480	30	190		1'040	**3'050**
Fricktal	-1'160	2'060		150	70	20	-70		-20		590	100	2'380	620	40	150		5'540	**10'450**
Hochrhein (D)	1'210	660		30	150	-40	-30	-20	20	70	290	480	620	1'500	-20	150		720	**5'790**
Hinteres Wiesental	550	50		-510	80	-20	-30		-40			30	40		-980	70		390	**-380**
Weil am Rhein, Oberrhein (D) und	3'700	480	140	3'490	650	440	60		310	260	50	190	150	-150	-10	220	70	2'160	**12'200**
Haut-Rhin / Sundgau	2'020	20	100	20	1'110	-440	30		20	10	-10					70	-230	2'060	**4'740**
Baselbiet ausserhalb AP	-470	310		20	10	20	-20		-20	-10	-30	-60		150		50			**-50**
Fricktal / Aargau ausserhalb AP	-540	450		-100	20	-30					90		450	100	-20	-30	-10		**390**
CH	6'780	1'100	370	380	60	320	720	90	1'030	410	200	1'050	4'660	-20	60	850	150		**18'190**
Deutschland	1'730	90	20	650	200	280	-10		20				400	400	300	820	180		**5'080**
Frankreich	3'010	80	410	130	340	1'660	240	50	120	60	10			60	40	560	1'720		**8'490**
Zielverkehr	**77'040**	**23'190**	**4'160**	**6'620**	**10'310**	**13'360**	**2'350**	**180**	**10'180**	**2'290**	**2'160**	**2'810**	**10'530**	**5'160**	**-540**	**12'300**	**4'530**	**32'070**	**218'710**

nur Relationen mit Differenzbetrag >10 Personen, Werte auf 10 gerundet

DWV Differenz 2008-2030	Basel	Birsfelden / Muttenz / Pratteln / Augst	Allschwil / Schönenbuch	Riehen / Lörrach	EuroAirport	Saint-Louis und Umgebung (VN, Hun, Heg, Hes,	Vorderes Leimental	Hinteres Leimental	Vorderes Birstal	Hinteres Birstal / Laufental	Vorderes Ergolztal	Hinteres Ergolztal	Fricktal	Hochrhein (D)	Hinteres Wiesental	Weil am Rhein, Oberrhein (D) und Kandertal	Haut-Rhin / Sundgau	Σ Verkehrszonen ausserhalb AP	Quellverkehr
Basel	17%	19%	10%	12%	54%	83%	2%	-2%	12%	3%	-3%	-16%	-6%	43%	36%	44%	51%	22%	17%
Birsfelden / Muttenz / Pratteln / Augst	18%	35%	11%	6%	14%	24%	6%	5%	15%	18%	45%	38%	32%	33%	13%	49%	10%	32%	25%
Allschwil / Schönenbuch	11%	17%	24%	9%	70%	35%	-5%	6%	10%	18%	20%		20%	6%		12%	15%	21%	13%
Riehen / Lörrach	13%	1%	5%	-3%	46%	12%	-5%	-5%	1%	48%	-1%	14%	8%	-2%	-4%	15%	3%	9%	4%
EuroAirport	55%	19%	70%	47%	58%	53%	70%	48%	29%	66%	8%	20%	46%	43%	29%	48%	45%	30%	48%
Saint-Louis und Umgebung (VN, Hun,	84%	24%	35%	12%	52%	1%	18%	0%	8%	53%	2%	37%	13%	-8%	-5%	10%	-4%	13%	12%
Vorderes Leimental	1%	6%	-8%	-2%	71%	18%	0%	-1%	6%	3%	2%	-10%	-7%	-8%		7%	7%	21%	3%
Hinteres Leimental	-2%	4%	4%	-5%	51%	1%	-2%	-7%	4%	3%						-3%	-1%	13%	1%
Vorderes Birstal	13%	14%	5%	4%	26%	8%	4%	4%	9%	8%	5%	-2%	-4%	3%	-26%	21%	6%	20%	10%
Hinteres Birstal /	4%	12%	14%	47%	66%	53%	0%	3%	7%	7%	1%	3%		30%		45%	13%	8%	9%
Vorderes Ergolztal	-4%	47%	-3%	-5%	8%	2%	-6%		0%	-4%	-10%	1%	15%	23%	-1%	7%		3%	2%
Hinteres Ergolztal	-18%	46%		13%	19%	37%	-15%		-4%	1%	2%	3%	2%	40%	9%	29%		9%	6%
Fricktal	-14%	36%	5%	8%	43%	13%	-8%		-2%		27%	7%	26%	28%	7%	20%		43%	22%
Hochrhein (D)	44%	33%	6%	0%	43%	-8%	-8%		3%	30%	23%	40%	28%	6%	0%	2%	-3%	7%	8%
Hinteres Wiesental	37%	13%		-4%	29%	-5%			-26%		-1%	9%	7%	0%	-7%	2%		10%	-1%
Weil am Rhein, Oberrhein (D) und Kandertal	45%	49%	12%	16%	48%	10%	7%	-3%	21%	45%	7%	29%	20%	-2%	0%	0%	5%	10%	8%
Haut-Rhin / Sundgau	51%	10%	15%	3%	46%	-3%	7%	1%	6%	13%				-3%		5%	-8%	14%	11%
Baselbiet ausserhalb AP	-22%	45%		5%		19%	-15%		-5%	-8%	-2%	-2%	-1%	28%	5%	14%			-1%
Fricktal / Aargau ausserhalb AP	-15%	51%		-7%	19%	-12%	-4%		-1%		33%	2%	12%	3%	-2%	-4%			2%
CH	30%	35%	46%	16%	44%	40%	33%	16%	28%	8%	5%	13%	80%	-2%	8%	49%	42%		29%
Deutschland	27%	17%	10%	9%	27%	11%	-6%	3%	5%		1%	-1%	13%	9%	16%	6%	16%		12%
Frankreich	20%	17%	15%	14%	37%	12%	14%	14%	14%	15%	8%		9%	14%	13%	15%	13%		15%
Zielverkehr	**16%**	**26%**	**12%**	**5%**	**47%**	**12%**	**3%**	**2%**	**10%**	**9%**	**3%**	**6%**	**22%**	**7%**	**-1%**	**8%**	**11%**	**17%**	**13%**

nur Relationen mit DWV 2030 > 100 Personen

Annexe 4 : Zones de développement urbain prioritaire

Nr	Schwerpunktgebiete	Nutzung					ESP	Fläche [ha]	Potenzial AP	Potenzial EW	Potenzial BGF	Charakter
		W	DL	PG	VE	GV						
1	**Saint-Louis**	x	x		x		Entwicklungspol Saint-Louis West	43.5 (davon 13 bebaut, 21 unbebaut und verfügbar)				grösstenteils unbebautes Gebiet, das zu einem neuen Stadtteil von St-Louis entwickelt werden soll; vorgesehene Nutzungen: Wohnen und wertschöpfungsintensives Gewerbe/Dienstleistungen, insb. Forschung
							Entwicklungspol EAP	70				Entwicklungsgebiet, geplant sind ein Einkaufszentrum im südlichen und ein Golf Club mit Hotel und Geschäftszentrum im nördlichen Teil
2	**Basel-West / St. Johann**	x	x				Stadtentwicklung Bhf St. Johann		6650 (davon 1650 bis 2020)	1900 (davon 400 bis 2020)		Transformation des Bahnhofsgebiets in einen Stadtteil mit Mischnutzung Wohnen und Arbeiten
							Campus Novartis		4000 (davon 2000 bis 2020)			Stärkung Konzern-Hauptsitz und Zentralisierung
							Unispital / Unicampus Schällemätteli	ca. 4.7	2050 (+2430 Studenten)		173000	Zentralisierung Life Science Aktivitäten, generell Verdichtung und Ausbau der Kapazitäten aufgrund wachsender Studierendenzahlen
							Stadtabschluss Nordwest		50	1000	60000	städtebaulicher Lückenschluss an der "Rückseite" Basels; Anpassung der Planung nach Annahme der Familiengarteninitiative notwendig
3	**Allschwil**		x	x			Arbeitsplatzgebiet Allschwil (Bachgraben)		8-10'000 (bis 2030)			teilweise überbautes Gewerbegebiet im bestehenden Zonenplan; beabsichtigt sind wertschöpfungsintensive Nutzungen; reine Verkaufsnutzung ist ausgeschlossen, im überwiegenden Teil des Gebiets auch reine güterverkehrsintensive Betriebe und publikumsintensive Nutzungen mit regionalem Einzugsgebiet
4	**Basel-Dreispitz**	x	x				Dreispitz	25 / 6.4	5000-7000 / 100	>1000 / 1000	406000 / 48000	Öffnung und Transformation des heutigen unzugänglichen Gewerbestandorts zu einem urbanen Stadtteil (Arbeiten/Ausbildung, Wohnen, Kultur)
							Bernoulli-Walkeweg		100	1000		Gebiet in unmittelbarer Nähe zur S-Bahnhaltestelle Dreispitz, geprägt durch Familiengärten und BVB-Werkstätten, durch Verlagerung der Werkstätten werden Flächen für Wohn- und Arbeitsnutzungen frei; Anpassung der Planung nach Annahme der Familiengarteninitiative notwendig
							Entwicklungsgebiet Wolf					derzeit durch Bahn- und Sekundärnutzungen geprägt; bahnspezifische Nutzungen haben weiterhin Vorrang, bei einer Verlagerung von Logistikfunktionen sind wirtschaftliche Nutzungen denkbar, jedoch langfristiger Horizont
5	**Birsstadt**						Arbeitsplatzgebiete Arlesheim "Im Tal" / Münchenstein "Gstad"	35	10000	7000	500000	weitgehend überbaute Gewerbegebiete, Weiterentwicklung bzw. Transformation angestrebt, Potenzialabschätzungen mit AZ 1.5
			x	x	x		Gewerbeareal Aesch-Nord / Reinach "Kägen"	31 (Kägen) ?? (Aesch)	9000 (Kägen)		450000 (Kägen)	zwei Gewerbegebiete: Aesch-Nord teilweise überbaut, Kägen in Reinach weitestgehend überbaut, wobei eine Aufzonung in Diskussion ist; Potenzialabschätzungen mit AZ 1.5
							Gewerbeareal Aesch / Dornach					mehrheitlich überbaute Gewerbegebiete, Weiterentwicklung angestrebt
6	**Muttenz / Pratteln**						Entwicklung Bahnhofsgebiet Muttenz	34 (Masterplan)	1700 (Studenten)		490000 (gesamthaft)	Transformation des Gebiets in ein modernes Ausbildungs-, Gewerbe- und Wohnquartier: neues Strafjustizzentrum und Masterplan Polyfeld für neue FHNW, bestehende Schulen der Sekundarstufe II
		x	x				Entwicklung Bahnhofsgebiet Pratteln					Erneuerung und Verdichtung des Bahnhofsgebiets, Hochhauskonzept
							Pratteln Mitte					Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung, weitestgehend überbaut; Weiterentwicklung soll bauliche Kapazitäten auf das MIV-Netz abstimmen, Ziel einer gesteuerten Zentrumsentwicklung (Teilrichtplan in Erarbeitung)
7	**Salina Raurica / Kaiseraugst**	x	x	x			Salina Raurica	55	8000	1600	460000	mehrheitlich unbebautes Entwicklungsgebiet, gemäss Ripla sind auf dem Perimeter primär gewerbliche Nutzungen geplant (arbeitsplatzextensives Gewerbe im Westen, Gewerbe/DL ohne publikumsintensive Einrichtungen in der Mitte, Wohnen und Gewerbe im Osten), zudem soll entlang des Rheins eine Uferpromenade entstehen
							ESP Kaiseraugst	75 (davon 28 unbebaut)				wirtschaftlicher ESP für produzierende und verarbeitende Nutzungen; Einflussnahme durch Reaktivierung von Brachen (aktive Vermittlung), Gestaltungspläne, Landkäufe und Strassenumlagerung, vorgesehen für Grossprojekte
8	**Rheinfelden**	x	x	x			Entwicklung beider Rheinfelden					Koordination der städtischen Planungen (Infrastruktur, Nutzungen, Stadtmarketing) zur Aufwertung des Stadtzentrums
9	**Unteres Fricktal**	x	x	x		x	ESP Rheinfelden Ost mit Möhlin					wirtschaftlicher ESP bestehend aus drei Arealen: (1) Industrie Möhlin für Nutzungen mit hohem Güterverkehr und Flächenbedarf, (2) Saline/Chleigrüt für produzierende und verarbeitende Nutzungen, (3) Bahnhof Möhlin für arbeitsplatzintensive Nutzungen, vorgesehen für Grossprojekte
							ESP Sisslerfeld	207 (davon 96 unbebaut)	1500-3000			wirtschaftlicher ESP für produzierende und verarbeitende Nutzungen; vorgesehen für Grossprojekte
10	**Basel-Ost / Riehen**						Stadtabschluss Ost		100	2000	120000	zeitgemässes Hochhauswohnen in einem Stadt-Landschaftspark in der Lücke zw. Basel - Riehen - Grenzach-Wyhlen
		x					Zentrumsbildung Niederholz (Riehen)					
							Stettenfeld (Riehen)					
11	**Kleinbasel**						Erlenmatt	19 (davon 9 Bauzonen)	2000	1800	212000 (davon 115000 für Wohnen)	Entwicklungsgebiet auf dem Gelände des ehemaligen DB-Güterbahnhofs, derzeit geprägt durch altenative/kulturelle Zwischennutzungen
		x	x	x			Areal Roche	12	3000		123000	Stärkung Konzern-Hauptsitz insb. mit Hochhaus-Neubau (Bau 1), Ausbau des Kerngeschäfts (F+E, Produktion, Marketing etc.)
							Messe Basel - Areal Rosental		1500-2000		80000	bestehende innerstädtische Bebauung, Ziel: bessere Inwertsetzung durch bauliche Verdichtung und gestalterische und nutzungsmässige Aufwertung
							Badischer Bahnhof					Stärkung Zentrumsfunktion aufgrund starker zu erwartender Dynamik im Umfeld, übliche Bahnhofsnebennutzungen
12	**Hafen Kleinhüningen (3Land)**	x	x	x			ESP Hafen Klybeck / Kleinhüningen		4000	3400		derzeit Hafennutzungen; angestrebte langfristige Transformation zu einem urbanen Stadtteil (Wohnen und Arbeiten); im Rahmen des Projektes 3Land auch grenzübereschreiten (D/F)
13	**Liestal**	x	x		x		Liestal Nord	16	2000	600	80000	verschiedene Quartierpläne und ein Masterplan für Areale nördlich der Altstadt, Umnutzungen und Verdichtungen mit Wohn- und Mischnutzungsüberbauungen

Nutzungstypen
W = Wohnen
DL = Arbeitsplatzintensive Nutzungen (Dienstleistungen, Büro etc.)
PG = Produktion und Gewerbe (flächenintensiv)
VE = (Personen)verkehrsintensive Einrichtungen (Verkauf, Freizeiteinrichtungen etc.)
GV =Güterverkehrsintensive Nutzungen (Logistik, Lager etc.)

Nr (neu)	Nr (alt)	Massnahme	Reifegrad		Agglorelevanz und Zukunftsbild			Kosten	Nutzen					KNV	Prio
			Planungsstand	Reifegrad	Verkehrspot. (DTV)	Siedlungspot.	Relevanz / Konsistenz		*WK1*	*WK2*	*WK3*	*WK4*	Total		
		Langsamverkehr													
LV1	--	LV-Paket (A-Horizont)	noch offen (AGr LV)	1-2		Diverse	ja	?	*2*	*1*	*3*	*2*	8	gut	A
LV2	--	LV-Paket (B-Horizont)	noch offen (AGr LV)	1-2		Diverse	ja	?	*2*	*1*	*3*	*2*	8	gut	A
		Öffentlicher Verkehr - S Bahn													
Ö1	neu	Regio-S-Bahn Elektrifizierung Hochrheinstrecke (Basel - Erzingen; Mitfinanzierung bis Waldshut)	Kreditgenehmigung Baden-Württemberg für Vorprojektierung	3	5-10'000	SH-Waldshut-Rheinfelden-BS	ja	ca. 100	*3*	*2*	*1*	*2*	8	gut	A
Ö2	Ö9/Ö10	Herzstück Regio-S-Bahn	ZMB und KNA vorhanden Vorprojektierung 2013 geplant	2	ca. 43'000	Direkt: Innenstadt, Messe / Bad. Bahnhof Indirekt: Gesamter Regio-	ja	1050	*3*	*3*	*2*	*3*	11	gut	B
Ö3	neu	Regio-S-Bahn Doppelspurausbau Riehen - Lörrach	Potenzialstudie	1	15-20'000	Stettenfeld, Niederholz, (Lörrach, ….)	ja	34							C
Ö4	neu	Regio-S-Bahn HAST Morgartenring	Potenzialstudie; laufende Machbarkeitsprüfung	2	25'000 (Potenzial-Pte)	St. Johann, Saint-Louis, Allschwil	ja	12	*3*	*2*	*1*	*2*	8	gut	B
Ö5	neu	Regio-S-Bahn HAST Solitude	Potenzialstudie; laufende Machbarkeitsprüfung	2	8'600 (Potenzial-Pte)	La Roche, Birsfelden	tlw.	23	*2*	*2*	*1*	*1*	6	genügend	B
Ö6	neu	Regio-S-Bahn HAST Riehen-Stettenfeld / Lörrach-Zollweg	Potenzialstudie; Zonenplanänderung Gde Riehen ausstehend	2	2'800 (Potenzial-Pte)	Riehen-Stettenfeld	tlw.	1.2	*2*	*1*	*1*	*1*	5	genügend	B
Ö7	neu	Regio-S-Bahn HAST Dornach Apfelsee	Potenzialstudie; Machbarkeitsprüfung geplant	2	?	Dornach	tlw.	16.5	*2*	*1*	*1*	*1*	5	genügend	B
		Öffentlicher Verkehr - Tram													
Ö9	neu	Verlängerung Tramlinie 8 Weil-Bhf bis Sparkasse	Machbarkeitsprüfung; Grobkostenschätzung	2	<5'000	Weil	tlw.	7	*2*	*2*	*1*	*1*	6	genügend	B
Ö14	Ö18	Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis	Machbarkeitsstudie; Vorprojektierung gestartet	3	<5'000	Saint-Louis, Stadtabschluss NW	ja	91	*3*	*3*	*1*	*1*	8	gut	A
Ö15	Ö19	Verlängerung Tramlinie 11 nach Saint-Louis	noch keine Studien	1	?	Saint-Louis, St. Johann	ja	98							C
Ö16	neu	Tramverlängerung Stücki (Erlenmatt – Stücki – Kleinhüningen)	ZMB (2011); Tramnetzstudie (2012);	3	5-10'000	Basel Nord; Kleinbasel	ja	41	*3*	*2*	*1*	*1*	7	gut	A
Ö17	Ö31	Neue Tramverbindung Dreispitz	Machbarkeitsstudien und ZMB	2	ca. 5'000	Basel - Dreispitz	ja	60	*2*	*3*	*1*	*1*	7	gut	B
Ö18a+b	Ö52	Tramerschliessung Salina Raurica (1. und 2. Etappe)	Machbarkeitsstudie; Vorprojektierung bis 2013	3	ca. 4'000	Salina-Raurica, Pratteln	ja	140	*3*	*3*	*1*	*2*	9	gut	A
Ö19	neu	Doppelspurausbau Tram 10 Binningen / "Spiesshöfli"	Vorprojektierung 2012	3	ca. 15'000	Leimental	ja	28	*2*	*2*	*1*	*1*	6	gut	A
Ö20	neu	Tramverlängerung Allschwil - Letten	ZM B / Tramnetzstudie	2	<5'000	Leimental	ja	20	*2*	*2*	*1*	*1*	6	genügend	B
Ö21	neu	Expresstram Linie 10 im Leimental	Planungsstudie	2	ca. 5-15'000	Leimental	ja	20	*2*	*2*	1	*2*	7	gut	B
Ö22	neu	Tramtangente Projekt 3Land (Kleinhünigen - Huningue)	keine Studien	1	?	ESP Hafen / Kleinhünigen	ja	150							C
Ö23	neu	Neue Tramverbindung Claragraben	ZM B / Tramnetzstudie	2	15-20'000	Kleinbasel	ja	20	3	2	1	1	7	gut	B
Ö24	neu	Neue Tramverbindung Petersgraben	ZM B / Tramnetzstudie	2	?	St. Johann	tlw.	25	2	2	1	1	6	genügend	Be
Ö25	neu	Tramknoten Schützenhaus	ZM B / Tramnetzstudie	2	?	St. Johann / Leimental	tlw.	12	2	1	1	1	5	genügend	Be
Ö26	neu	Neue Tramverbindung Roche	ZM B / Tramnetzstudie	2	?	Kleinbasel	ja	86							C
Ö27	neu	Tram Spitalstrasse	ZM B / Tramnetzstudie	2	?	St. Johann	tlw.	40							C
Ö35	neu	Neue Tramverbindung Dreispitz - St. Jakob (-Polyfeld Muttenz)	ZM B / Tramnetzstudie	2	?	Dreispitz /	ja	52							C
Ö36	Ö101	Doppelspurausbau Tramlinie 10, Abschnitt Ettingen-Flüh	Genehmigtes Bauprojekt	3	ca. 5'000	Hint. Leimental	tlw.	28	*2*	*2*	*1*	*1*	6	gut	Ae
		Öffentlicher Verkehr - Bus, Schiff und intermodale Knoten													
Ö28	M32	ÖV-Drehscheibe Saint-Louis	Bauprojekt für P&R	3	?	Saint-Louis (Sundgau)	ja	10	*2*	*2*	*1*	*1*	6	gut	A
Ö29	neu	ÖV-Drehscheibe Muttenz (Busbahnhof)	Planungsstudie 2012	2	?	Muttenz	ja	6.3	*2*	*2*	*1*	*1*	6	gut	A
Ö30	neu	ÖV-Drehscheibe Laufen (Unterführung, Gleisumbau, Fuss/Veloachse, P&R) und neue Birsbrücke	vorliegendes Bauprojekt; Vorprojekt gestartet	3	?	Laufen	tlw.	55	*3*	*2*	*2*	*1*	8	gut	A
Ö31	neu	ÖV-Drehscheibe Breitenbach (Busterminal, B+R, ev. P&R)	vorliegendes Bauprojekt	3	?	Breitenbach	tlw.	2.2	*2*	*1*	*1*	*0*	4	genügend	A
Ö32	Ö53a	ÖV-Korridor Reinach - Dornach	Erkundungsbericht GVK Birseck	1	4-5'000 (Bus)	Dornach; Reinach	ja	58	2	1	2	1	6	genügend	C
Ö33	neu	Linienschifffahrt auf dem Rhein (Huningue/Weil - Basel - Birsfelden)	ZMB gestartet	2	?	Klein-/Grossbasel	ja	6	*3*	*1*	*0*	*1*	5	genügend	B
Ö34	Ö104/105	Priorisierung Strassen-ÖV (LSA-Steuerung / Busspuren)	Laufende Planung	2	--	Agglokern	ja	--	*2*	*1*	*1*	*1*	5	gut	Ae
Ö37	neu	Busbeschleunigungsmassnahmen Hegenheimer-/Belforterstrasse - Allschwil	Laufende Planung	2	ca. 3-5'000	Allschwil	tlw.	?	*2*	*1*	*1*	*0*	4	genügend	Ae

Legende:

üM	Übergeordnete Massnahmen (Bund, Länder)
A	A-Projekte (AP2)
B	B-Projekte (AP2)
C	C-Projekte (AP2)
Ae/Be	Eigenleistungen Kantone/Gemeinden/TU's
Plan'reife:	1 = Grobabklärungen ; 2 = Vorstudie / ZMB; 3 = Bau- und Finanzreife erfüllt (Vorprojektierung)

Kosten:

< 30 Mio.	= Tief
30-80 Mio.	= Mittel
> 80 Mio.	= Hoch

KNV:

"gut"	= Tiefe Kosten / >= 6 Pt.; Mittlere Kosten / >= 7 Pt.; Hohe Kosten / >8 Pt.
"genügend"	= Tiefe Kosten / > 4 Pt.; Mittlere Kosten / > 5 Pt.; Hohe Kosten / >6 Pt.

Nr (neu)	Nr (alt)	Massnahme	Reifegrad		Agglorelevanz und Zukunftsbild			Kosten	Nutzen					KNV	Prio
			Planungsstand	Reifegrad	Verkehrspot. (DTV)	Siedlungspot.	Relevanz / Konsistenz		*WK1*	*WK2*	*WK3*	*WK4*	Total		
		Motorisierter Individualverkehr													
M1a+b	neu	Verkehrssteuerung und FlaMa A2/A7 Anschluss Basel-City - Basel SBB - Gundeldinger Quartier	Projektierungskredit für VK Gundeli beantragt	2	20'000 (Fz)	Basel (Bhf SBB - Gundeldingen)	ja	53	*2*	*2*	*2*	*1*	7	gut	A/B
M2	neu	Basel-Dreispitz: Knotenanpassungen	GVK vorhanden; Vorprojektierung ab 2012	3	5-15'000 (Fz)	Basel - Dreispitz	ja	25	*2*	*2*	*2*	*1*	7	gut	A
M3	neu	Verkehrserschliessung Hafen - Stadtentwicklung Kleinhüningen	Entwicklungsplanung 3Land läuft, parallel dazu Überprüfungen Auswirkungen Verkehr anhand GVM	2	5-15'000 (Fz)	ESP Hafen / Kleinhünigen	ja	40	*2*	*2*	*1*	*1*	6	genügend	B
M4	M65	H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina Raurica)	Machbarkeitsstudie bestehend; Vorprojekt gestartet	3	>10'000 (Fz)	Salina-Raurica	ja	48	*2*	*3*	*1*	*2*	8	gut	A
M5	M70	Neue Birsbrücke Aesch – Dornach / Anschluss Dornach an H18	Laufendes Vorprojekt Anschluss Aesch	3	10-15'000 (Fz)	Aesch/Dornach	ja	24	*2*	*2*	*1*	*1*	6	gut	B
M6	M71b	Beruhigung Ortszentrum Dornach	FlaMa Vorprojektierung Anschluss Aesch	3	ca. 10'000 (Fz)	Dornach	tlw	4	*1*	*2*	*2*	*1*	6	gut	B
M7	M97	Anschluss Pfeffingerring, Aesch	GVK Birseck Vorprojekt 2011 gestartet	3	12'000 (Fz)	Aesch Nord	tlw	10-20	*2*	*1*	*1*	*0*	4	genügend	Ae
M8	neu	Anschluss Angenstein	GVK Birseck Vorprojektierung 2012	3	10'000 (Fz)	Aesch	tlw	11	*2*	*1*	*2*	*1*	6	gut	A
M9	neu	Beruhigung Ortsdurchfahrt Aesch	GVK Birseck Vorstudie 2012 gelant	2	ca. 10'000 (Fz)	Aesch	tlw	11	*1*	*2*	*2*	*1*	6	gut	B
M10	M53a	H2, Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal-Ost	Bestehendes Vorprojekt	3	15-20'000 (Fz)	Liestal	ja	20	2	1	2	1	6	gut	A
M12	neu	Verkehrsmanagement Rheinfelden-Kaiseraugst (inkl. Busspuren)	Keine Vorststudien	1	10-20'000 (Fz)	Kaiseraugst, Rheinfelden	ja	10-15	*2*	*1*	*2*	*1*	6	gut	A
M13	neu	Strassenraumgestaltung Bachgraben, Allschwil	Vorprojekt vorliegend	3	ca. 10'000 (Fz)	Allschwil	tlw	19	*2*	*2*	*1*	*1*	6	gut	A
M14	neu	Beruhigung Ortsdurchfahrt Pratteln	Bauprojekte in Vorbereitung	3	ca. 10'000 (Fz)	Pratteln	tlw	22	*2*	*2*	*1*	*1*	6	gut	A
M15	neu	Verkehrsraumgestaltung Rheinstrasse Liestal (FlaMa HPL, H2)	Auflageprojekt startet 2012	3	ca. 5-20'000 (Fz)	Liestal	tlw	36	*2*	*2*	*1*	*1*	6	gut	Be
		Gesamtverkehr													
V1	neu	Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung in Gemeinden des 1. Agglogürtel	Bereitschaft bzgl. Committment prüfen	1		Kernagglo	ja	?	*2*	*2*	*2*	*2*	8		Ae
V2	neu	Aufbau Mobilitätsmanagement (Infovermittlung, Aktivitäten)	Bereitschaft bzgl. Committment prüfen	1		1. Et.: Basel-Stadt 2. Et.:	ja	?	*2*	*1*	*2*	*2*	7		Ae
V3	neu	Aufbau regionales Verkehrsmanagement	Nur teilräumliche Konzepte vorhanden (z.B. Basel Nord)	1		Agglokern	ja		*3*	*1*	*2*	*1*	7		Ae
		Übergeordnete Massnahmen (üM)													
Ü1	neu	Ausbau Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel - Muttenz (1. Etappe), Wendegleis Liestal / Gelterkinden	STEP (1. Tranche)	3				390							üM (A)
Ü2	Ö55	Entflechtung Basel - Muttenz (2. Etappe)	STEP (offen)	2				450							üM (B)
Ü3	Ö99	Entflechtung Pratteln (inkl. Wendegleis Rheinfelden)	STEP (offen)	2				900-1200							üM (B)
Ü4	neu	Ausbau Basel SBB Westkopf (inkl. Wendegleis St. Johann)	STEP (offen)	2				?							üM (B)
Ü5	Ö14	Schienenanbindung EuroAirport	Hängige Finanzierung F	2				220 (Euro)							üM (A)
Ü6	Ö100	Ausbau Doppelspur Laufental	Vorstudien (ZEB-EO)	2				170							üM (B)
Ü7	Ö4	Neubau-/Ausbaustrecke Karlsruhe - Basel	Verzögerung wegen Einsprachen	3				5700 (EUR)							üM (B)
Ü8	Ö61	Neubaustrecke Liestal - Olten (Wisenbergtunnel)	STEP (offen)	1				2200							üM (C)
Ü9	M10	ABAC Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck - Bahnhof SBB - Birsig (Umfahrung Gundeldingen)	NEB	2				612							üM (A)
Ü10	M89	Kapazitätssteigerung A2 Osttangente, Verzweigung Hagnau bis Schwarzwaldtunnel	PEB (Modul 2)	2				1050							üM (B)
Ü11	M79	Kapazitätserweiterung A2, Verzweigung Hagnau - Verzweigung Augst	PEB (Module 3/4)	1				1000							üM (C)
Ü12	M53b	H2, Erneuerung Umfahrung Liestal (inkl. Zentrumsanschluss)	NEB Vorprojekt genehmigt	3				160							üM (A)
Ü13	M54	H18, Vollanschluss Aesch	NEB Bestehendes Vorprojekt	3				53							üM (A)
Ü14	M88	H18, Muggenbergtunnel	NEB	2				50							üM (B)
Ü15	M90	H18, Umfahrung Laufen und Zwingen	NEB	2				950							üM (B)
Ü16	neu	Entflechtung Liestal	ZEB	3				320							üM (A)
		Güterverkehr (üM)													
G1	G1	Stauraumbewirtschaftung für grenzüberschreitenden Schwerverkehr						?							üM (A)
G2	G3	Gateway Basel-Nord (KV-Terminal)						140							üM (A)
G3	neu	Schienenanbindung Süd Auhafen Muttenz						19							üM (A)

Annexe 6 : Mesures mobilité douce

A-MASSNAHMEN (2015-2018)				
Nr.	**Örtlichkeit / Gemeinde(n)**	**Strasse / Bereich**	**Kosten in CHF**	**Priorität**
LV1-1	Rheinfelden (CH/D)	Neuer Rhein-Steg zwischen den beiden Rheinfelden	6.00	A
LV1-2	Kaiseraugst	Fussgängerverbindung zu den Kulturdenkmälern von Augusta Raurica	0.50	A
LV1-3	Binningen	Neubadrain, Abschnitt Allschwilerweg bis Paradiesstrasse	0.50	A
LV1-4	Birsfelden	LV-Massnahmen Birsfelden - Schweizerhalle (Rheinfelder-/Rheinstrasse)	7.00	A
LV1-5	Grellingen	Bahnübergang Grellingen: Gleisquerung oder neue Birsbrücke	2.00	A
LV1-6	Laufen	Laufen: Aufwertung Quartierstrassen	0.20	A
LV1-7	Laufen	Laufen: Langsamverkehrsbrücken im Grien und Nau	1.10	A
LV1-8	Liestal	Liestal: Umgestaltung und Velomassnahmen entlang der Rheinstrasse	1.50	A
LV1-9	Liestal	Liestal: Fusswegverbindungen Oristal-und Ergolzuferweg	0.50	A
LV1-10	Liestal	Liestal: Verbesserung Erschliessung Bahnhof	2.00	A
LV1-11	Münchenstein	Münchenstein: Fusswegverbindung Bottmingerstrasse	0.50	A
LV1-12	Münchenstein	Münchenstein: Fusswegverbindung Lehenrain	1.00	A
LV1-13	Münchenstein	Münchenstein: Fuss- und Velowegverbindung Dreispitz-Brüglingen-GrosseAllee	1.00	A
LV1-14	Münchenstein	Münchenstein: Fuss-und Radweg Loogstrasse		Ae
LV1-15	Münchenstein	Münchenstein: Fusswegverbindung Känelmattstrasse		Ae
LV1-16	Oberwil	Oberwil: Strassenraumgestaltung Hohestrasse	2.50	A
LV1-17	Oberwil	Oberwil: Veloabstellplätze im Zentrum (Schnittstelle LV-Tram/Bus)	0.10	A
LV1-18	Oberwil	Oberwil: Lückenschluss kantonale Radroute Feldstrasse	0.40	A
LV1-19	Pratteln	Pratteln: Neubau Übergang Güter-/Hardmattstrasse	2.50	A
LV1-20	Pratteln	Pratteln: Veloabstellanlage Bahnhof und Tram	0.30	A
LV1-21	Reinach	Reinach: Fuss-/Veloverbindung Reinach-Dornach/Arlesheim	5.00	A
LV1-22	Sissach, Itingen	Sissach-Itingen: Ausbau Fuss-und Radweg	1.50	A
LV1-23	Zwingen	Zwingen: Fuss-und Veloverbindung Hinterfeldstrasse	1.50	A
LV1-24	Zwingen	Zwingen: Neubau Radweg Tunnelportal Eggflue	2.50	A
LV1-25	Basel	Gedeckte Bike&Ride- Anlagen an Haltestellen des ÖV in Basel/Riehen	1.50	A
LV1-26	Basel	Neue Velostation Süd am Bahnhof Basel SBB	8.00	A
LV1-27	Riehen	Riehen: Fuss- und Veloverbindung Weilstrasse mit Anschluss Wiese	4.00	A
LV1-28	Riehen	Riehen: Bahnquerung Friedhofweg	0.75	A
LV1-29	Basel	Basel: Veloverbindung Friedrich Miescher-Strasse - Theodor Herzl-Strasse		Ae
LV1-30	Basel / Münchenstein	Basel: Veloverbindung Gellert-St.Jakob-Dreispitz		Ae
LV1-31	Basel / Münchenstein	Basel: Veloerschliessung regionaler Arbeitsplatzschwerpunkt Dreispitz		Ae
LV1-32	Basel	Basel: Fuss-und Veloverbindung Hafen Kleinhüningen/Klybeck		Ae
LV1-33	Basel	Basel: Veloverbindung Lange Erlen		Ae
LV1-34	Weil,Eimeldingen Efringen-Kirchen	Velo Oberrhein	1.25	A
LV1-35	Lörrach	Velostation Lörrach		Ae
LV1-36	Saint-Louis/Huningue	Piste Cyclable Gare Saint-Louis / Passerelle Huningue	1.43	A
LV1-37	Saint-Louis	Saint-Louis: Parc de stationnement couvert pour vélos	0.59	B
INVESTITIONSVOLUMEN (IN MILLIONEN CHF)			**57.62**	**A**

B-MASSNAHMEN (2019-2022)				
Nr.	**Örtlichkeit / Gemeinde(n)**	**Strasse / Bereich**	**Kosten in CHF**	**Priorität**
LV2-1	Rheinfelden	Bahnhof Rheinfelden: neue Fuss- und Velounterführung im Westen	2.00	B
LV2-2	Muttenz/Grenzach-Wyhlen	Grenzach-Wyhlen-Schweizerhalle: Fuss-/Velobrücke	8.00	B
LV2-3	Laufen	Laufen: Aufwertung Quartierstrassen	0.30	B
LV2-4	Oberwil	Oberwil: Fuss-/Veloverbindung: Vorderbergquartier-Mühlemattquartier	0.60	B
LV2-5	Pratteln	Pratteln: Aufwertung Unterführung Viaduktstrasse (Fröschmatt)	2.00	B
LV2-6	Pratteln	Langsamverkehrsachse Salina Raurica entlang Rheinufer	10.00	B
LV2-7	Basel	Basel: Sevogelbrücke	8.00	B
LV2-8	Basel	Basel: Fuss-/Velobrücke Güterbahnhof Wolf	17.00	B
LV2-9	Basel	Velostationen Regionalschwerpunkt Innenstadt Basel	20.00	B
LV2-10	Basel	Verbesserte Zugänglichkeit Badischer Bahnhof	2.00	B
LV2-11	Basel	Neue Velostation West und Ost am Bahnhof Basel SBB	10.00	B
LV2-12	Basel/Weil	Fuss-/Velobrücke Dreiländereck	5.00	B
LV2-13	Basel	Neue Gleisfeldquerung West am Bahnhof Basel SBB	16.00	B
LV2-14	Riehen	Anbindung neue S-Bahn Haltestelle Riehen Grenze	0.75	B
LV2-15	Grenzach / Riehen / Basel / Weil	Fuss-und Velohochweg Grenzach-Whylen-Basel	4.50	B
LV2-16	Lörrach / Riehen	Riehen/Lörrach: Steg Gewerbekanal/Mühlenteich	0.33	B
LV2-17	Saint-Louis/Huningue	Piste Cyclable Gare Saint-Louis / Passerelle Huningue	3.38	B
INVESTITIONSVOLUMEN (IN MILLIONEN CHF)			**109.86**	**A**

AGGLO PROGRAMM BASEL

BS BL AG SO D F

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