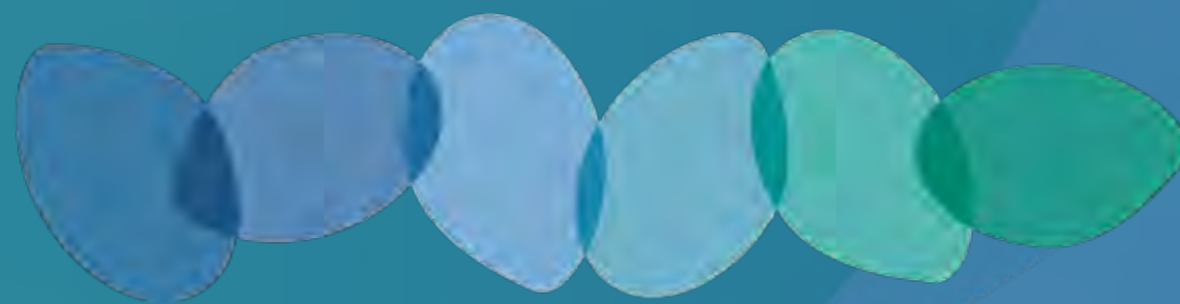


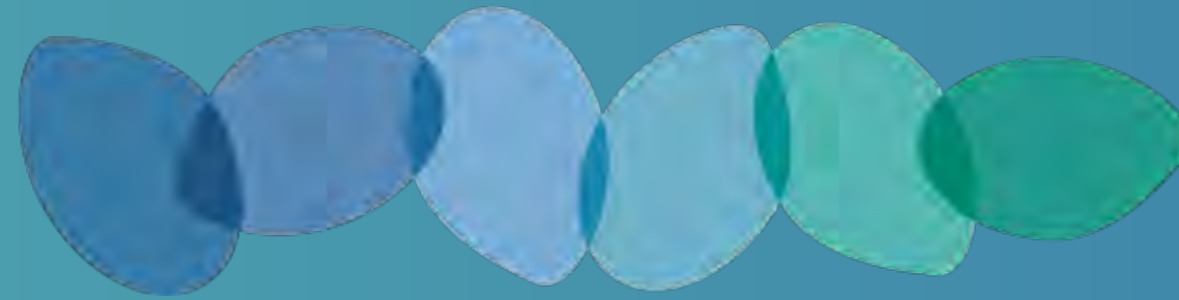
AGGLOPROGRAMMBASEL



# Bienvenue

Forum AGGLO  
18 novembre 2019

AGGLOPROGRAMMBASEL



# Module A : Accueil et lancement de l'événement



# Lörrach

## Mot de bienvenue de l'hôte

Jörg Lutz

Maire de la ville de Lörrach





# Ouverture de la manifestation par la structure porteuse du projet d'agglomération de Bâle

Marion Dammann  
Chef du district de Lörrach





## Introduction au programme de la journée et modération

---



**Petra Jehle**

Südwestrundfunk (SWR)

**Dieter Kohler**












Schweizer Radio und Fernsehen (SRF)

**Patrick Leypoldt**

Directeur d'Agglo Basel

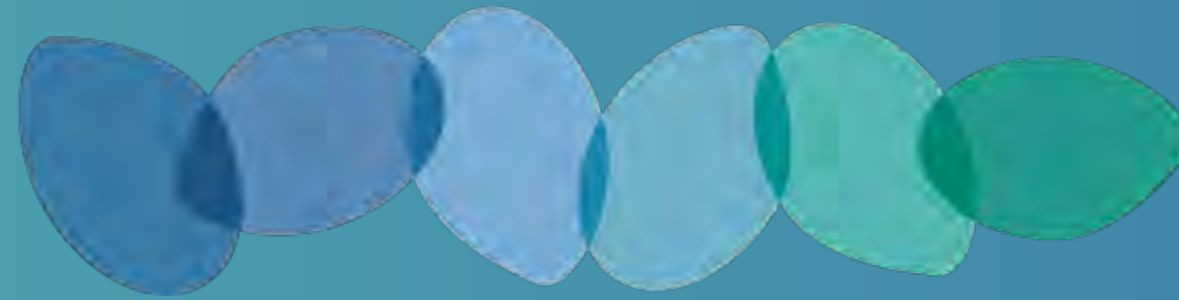


## Aperçu du programme du Forum AGGLO 2019

Module	Thématiques	Horaire	Pauses
 Module A :	Accueil et lancement de la manifestation	9h30 – 10h	
 Module B :	Le projet d'agglomération de 4 <sup>e</sup> génération : Vision d'avenir 2040 / Stratégie sectorielle Urbanisation	10h – 11h	
 Module C :	Le RER trinational de Bâle	11h20 – 12h30	
 Module D :	Le projet d'agglomération de 4 <sup>e</sup> génération : Stratégies Transports	13h40 – 14h40	
  Module E :	Les défis du transport de marchandises dans la région de Bâle à l'horizon 2040	15h10 – 16h20	
 Module F :	Perspectives et conclusion	16h20 – 16h40	



# AGGLOPROGRAMMBASEL



## **Module B :** **Le projet d'agglomération de 4<sup>e</sup> génération : Vision d'avenir 2040 / Stratégie sectorielle Urbanisation**



# Mi-temps du développement de la 4<sup>e</sup> génération – Etat actuel

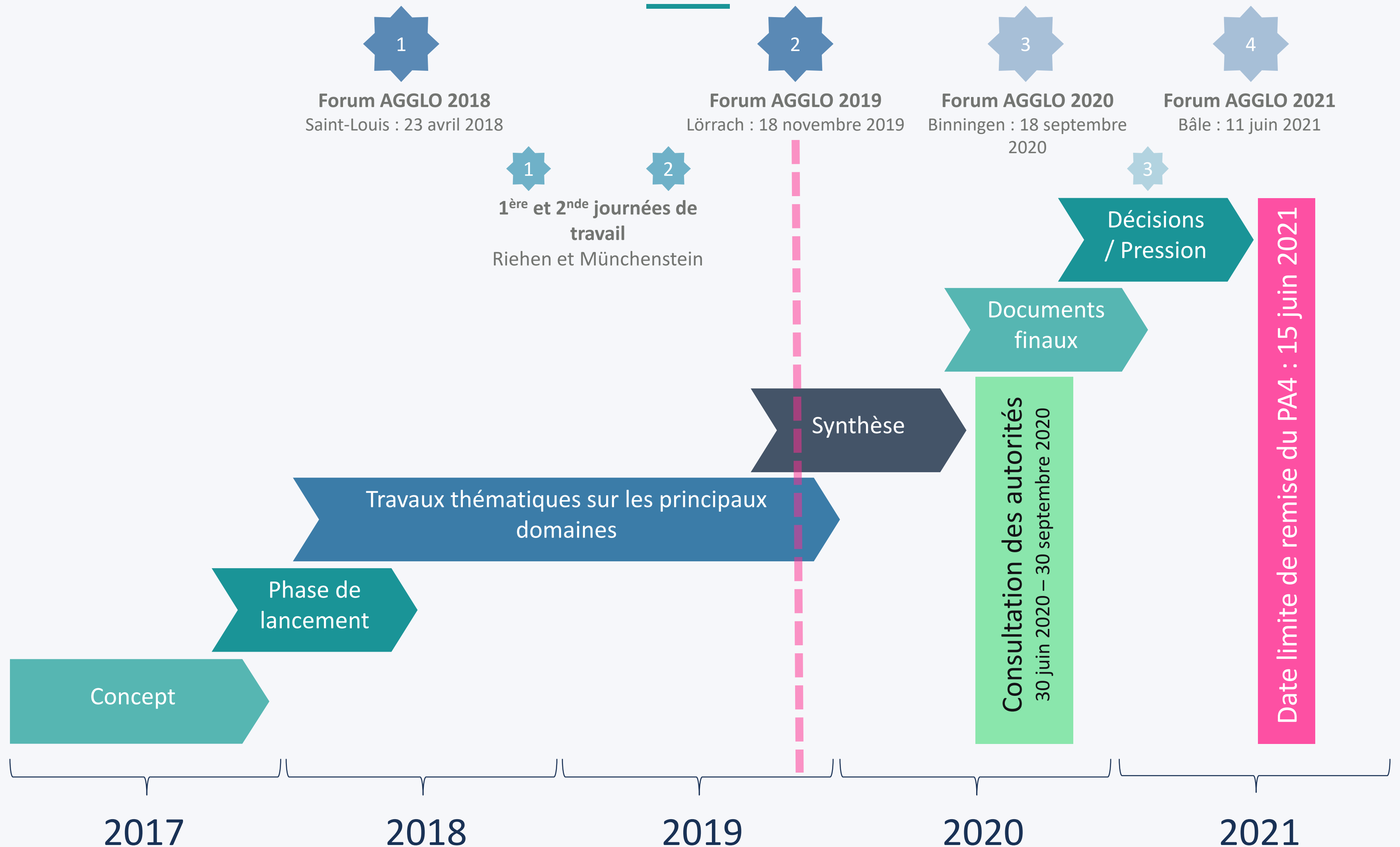
Jessica Fässler

Responsable projet d'agglomération de Bâle



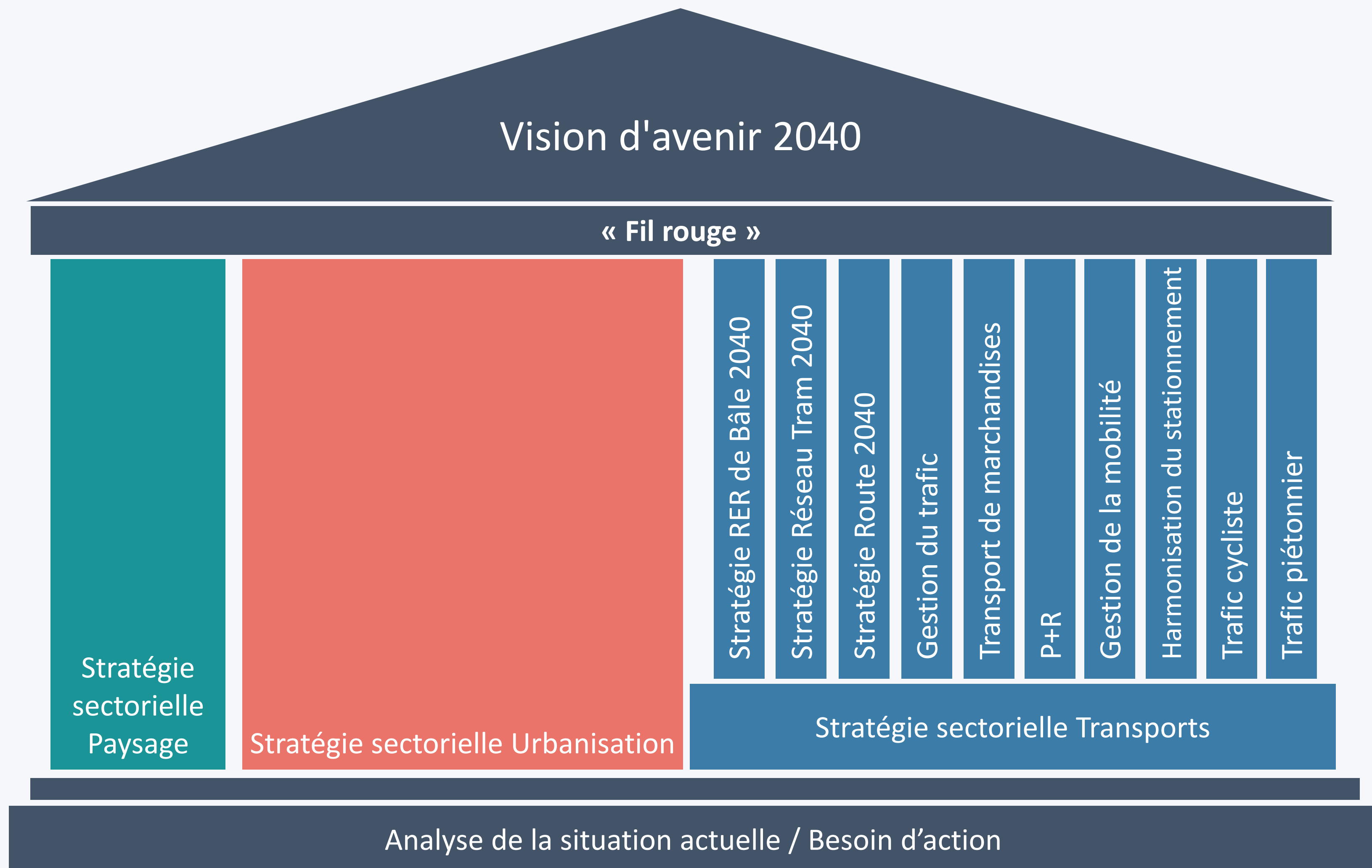


# 4<sup>e</sup> génération : Calendrier dans les grandes lignes jusqu'à la remise le 15 juin 2021





# Aperçu de l'état de l'élaboration des thématiques majeures du PA4







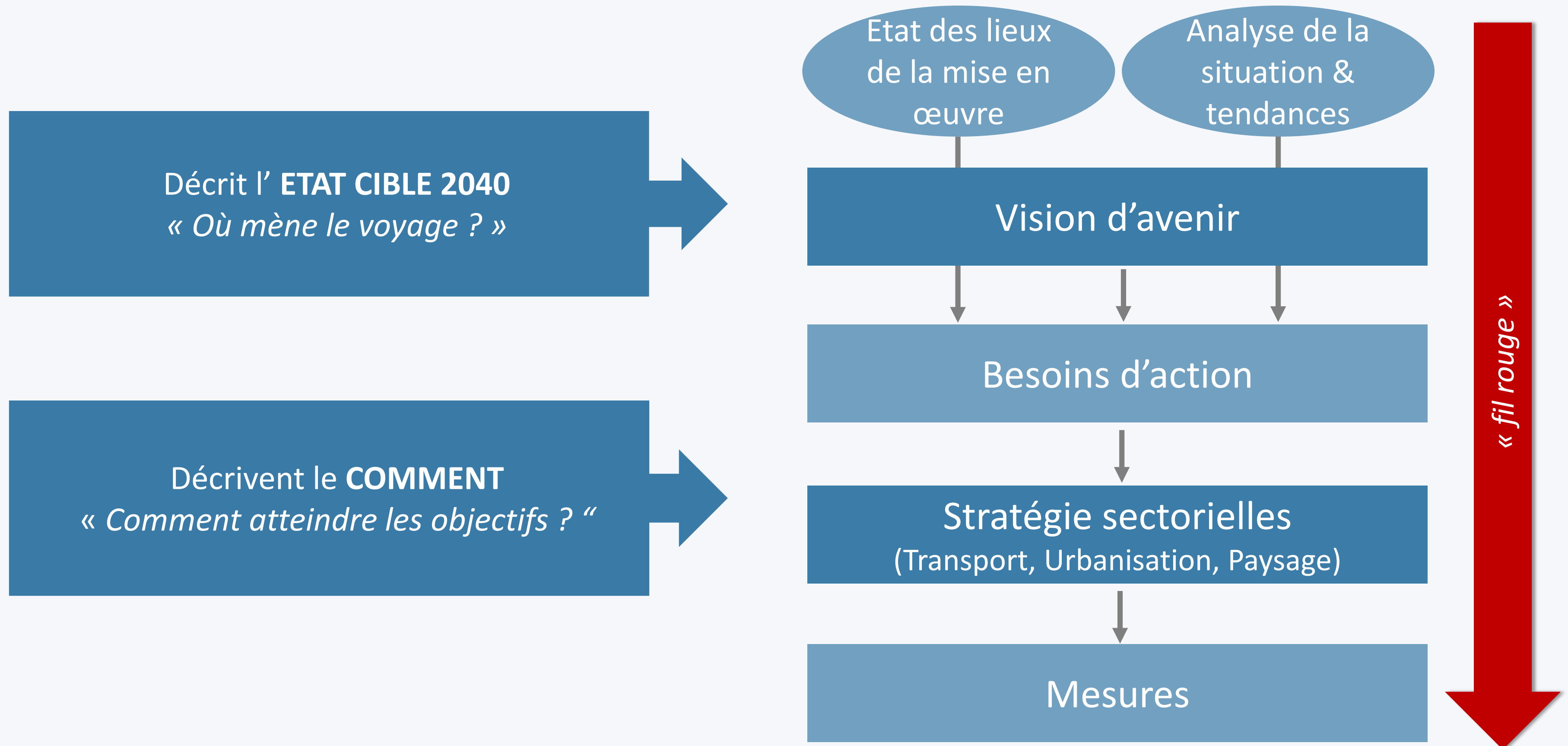
# Présentation de la Vision d'avenir 2040

Martin Sandtner, aménagiste cantonal du Canton de Bâle-Ville

Etienne Heinrich, Directeur Général Adjoint Saint-Louis Agglomération (SLA)

Karl Heinz Hoffmann, directeur du Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)

## Quel est le rôle de la vision d'avenir ?



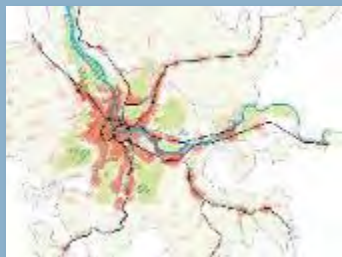
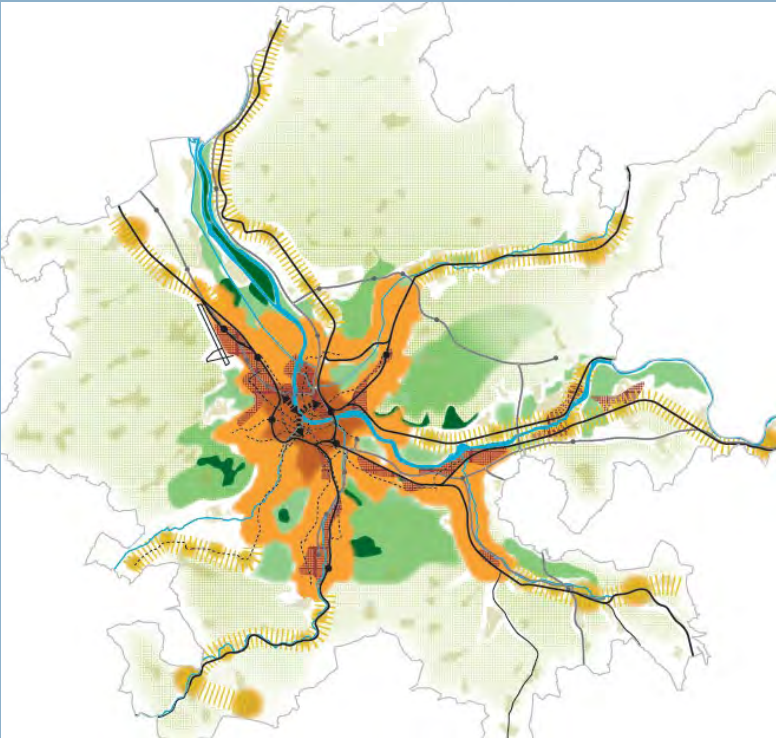
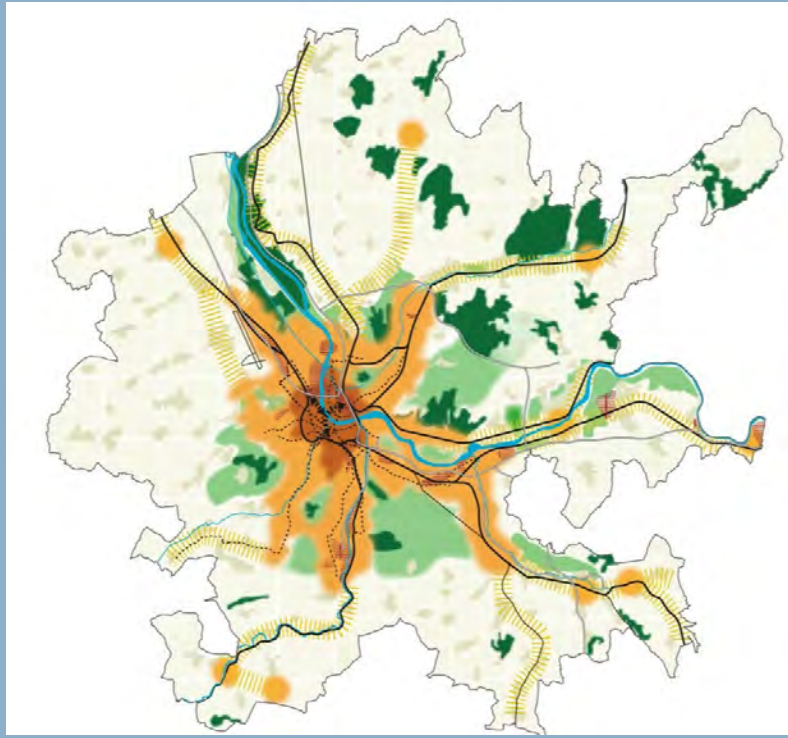


La vision d'avenir est **une image concrète de l'espace** montrant à quelle structure s'oriente l'agglomération en terme d'urbanisation et de système de transport.





# Les étapes du développement de la Vision d'avenir de l'agglomération de Bâle

1 <sup>ère</sup> génération	2 <sup>e</sup> génération	3 <sup>e</sup> génération	4 <sup>e</sup> génération
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Pas de Vision d'avenir à l'époque</p>	<p>Scénario 1 : Espace</p>  <p>Scénario 2 : Cœur</p>  <p>Scénario 3 : Corridor</p>  <p>Vision d'avenir Corridor</p> 	<p>Vision d'avenir 2030</p> 	<p>Vision d'avenir 2040</p>
<p>2005 - 2008</p>	<p>2009 - 2012</p>	<p>2013 - 2016</p>	<p>2017 - 2021</p>



## Vision d'avenir 2040 : Objectifs

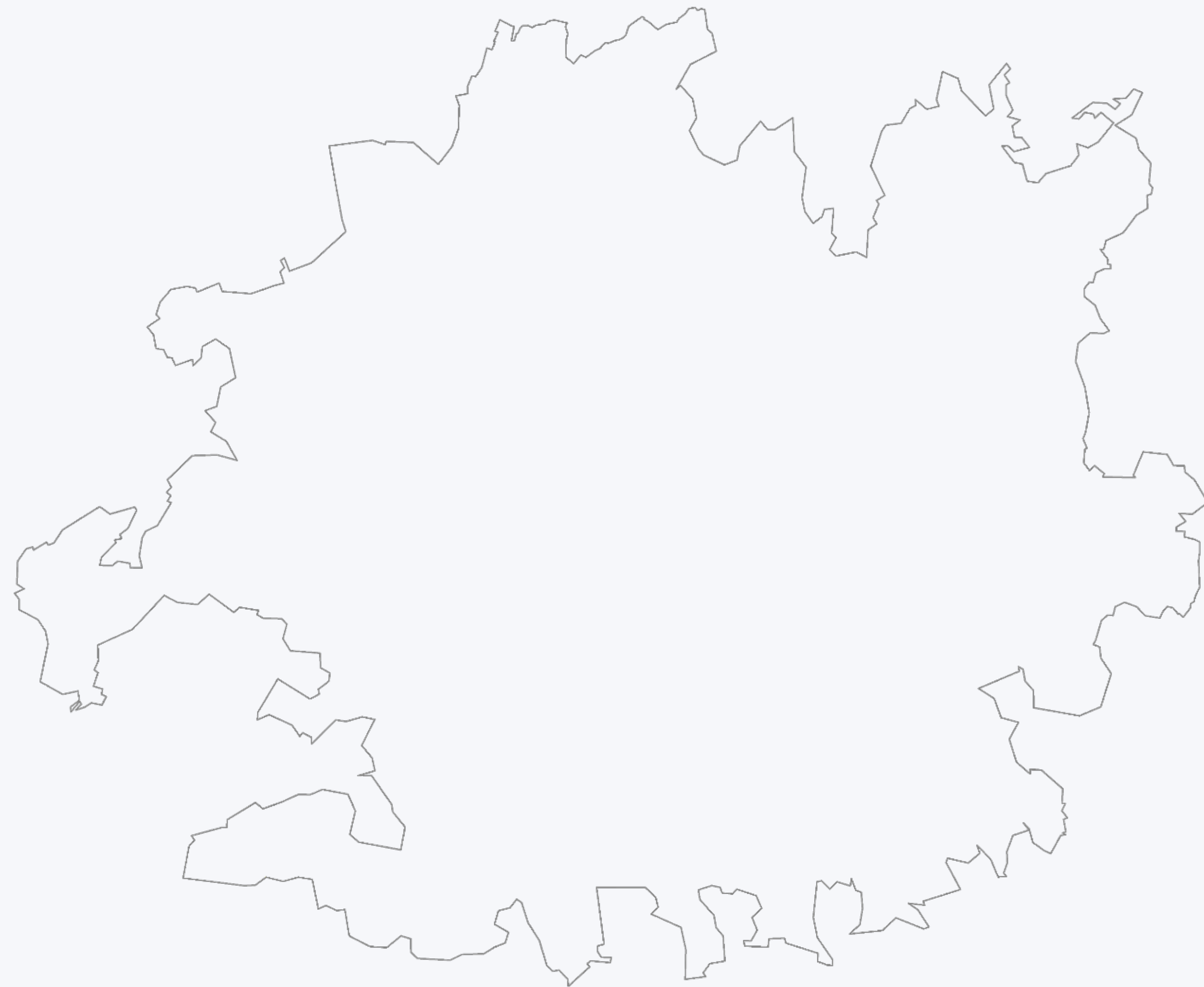
### **Leitmotiv**

Le projet d'agglomération soutient la structure polycentrique de l'agglomération de Bâle avec des structures et des pôles d'urbanisation diversifiés et de haute qualité, un système de transport approprié et durable et des espaces libres en forme de « doigts verts ».

**Principe de base 1:** promouvoir une urbanisation tournée vers l'intérieur de qualité élevée

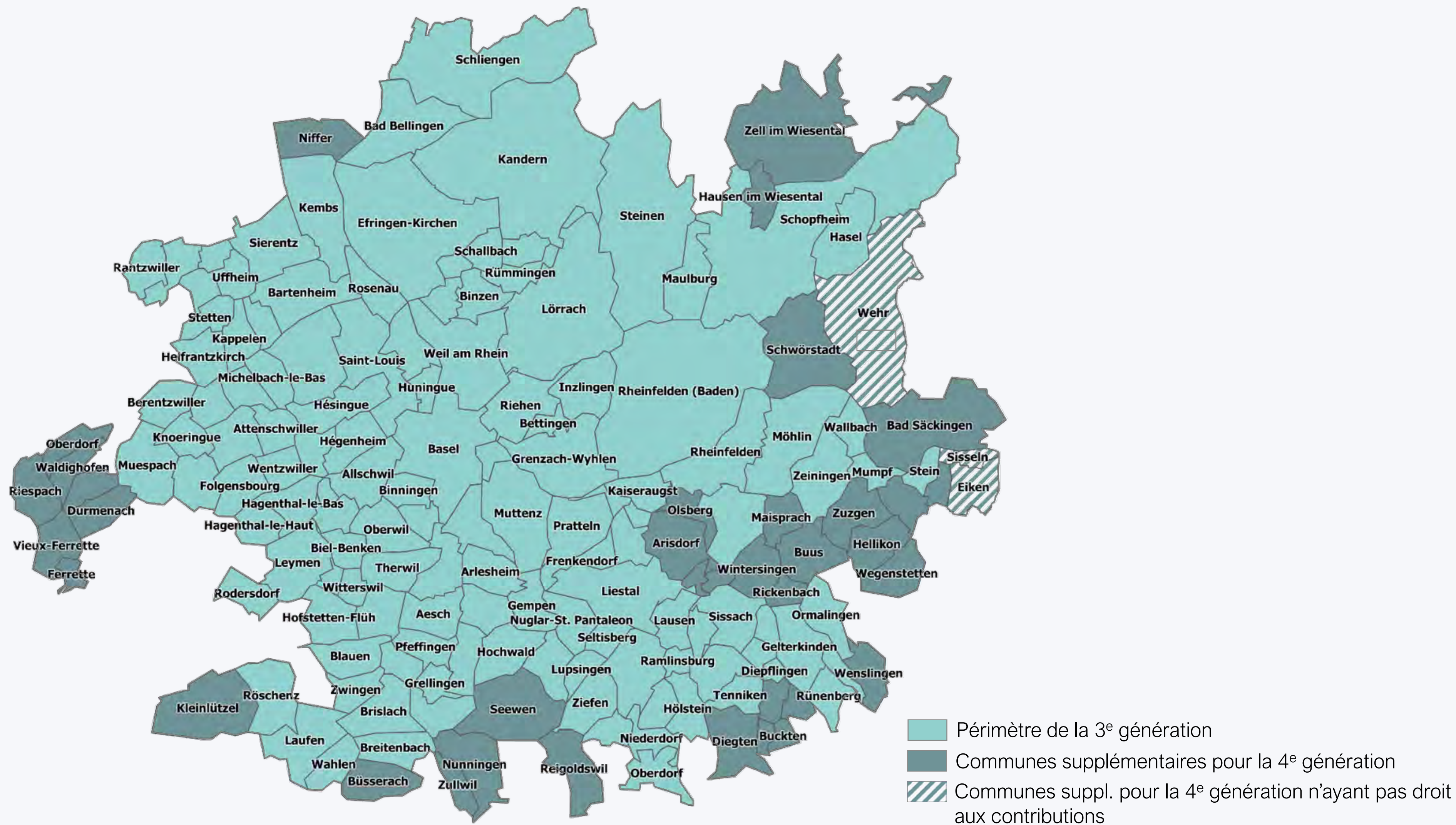
**Principe de base 2 :** permettre la mobilité et la diriger vers des offres de transport durables

## 4. Projet pour la Vision d'avenir 2040



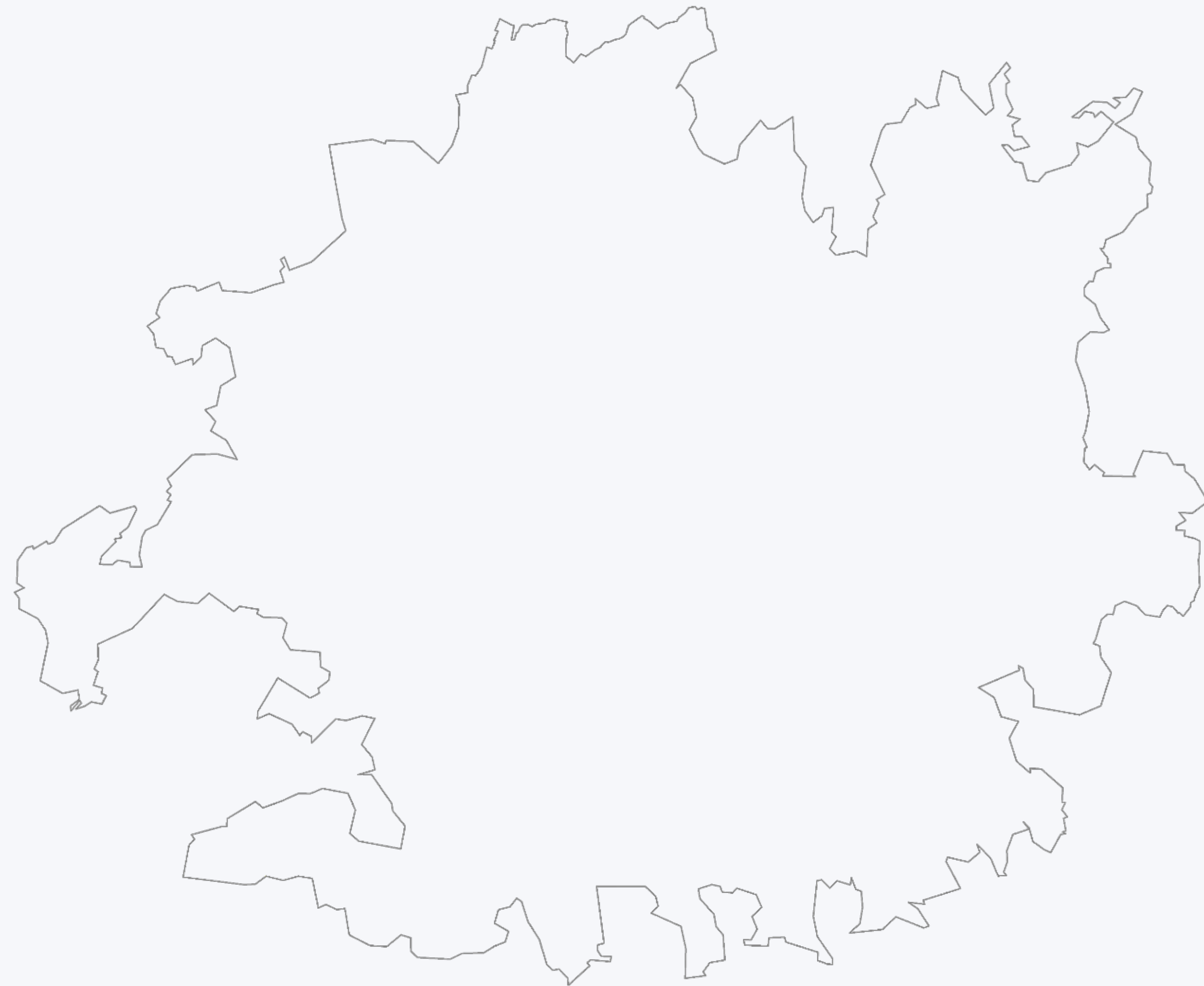


## 4. Projet pour la Vision d'avenir 2040



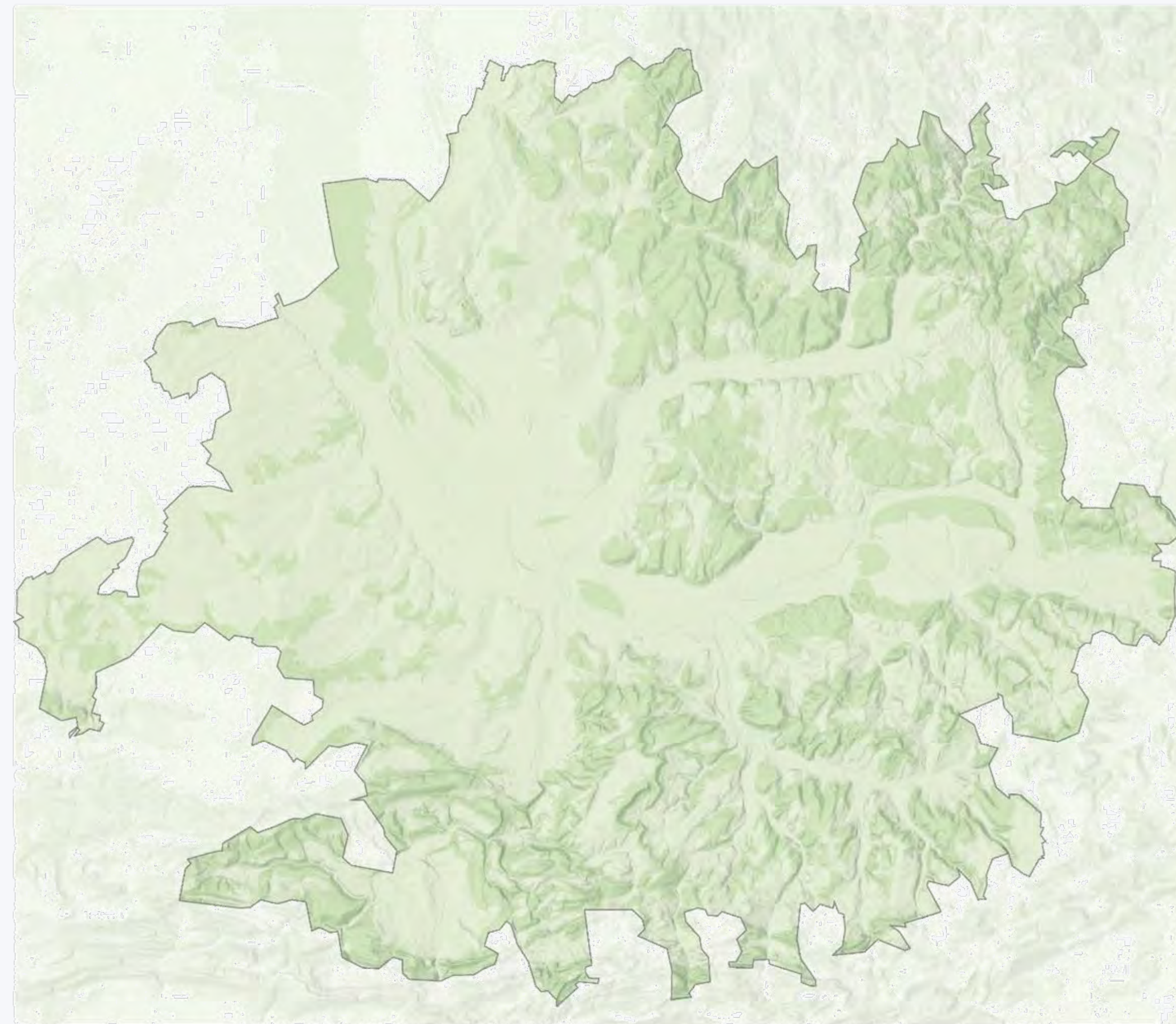


## 4. Projet pour la Vision d'avenir 2040





## 4. Projet pour la Vision d'avenir 2040





## 4. Projet pour la Vision d'avenir 2040

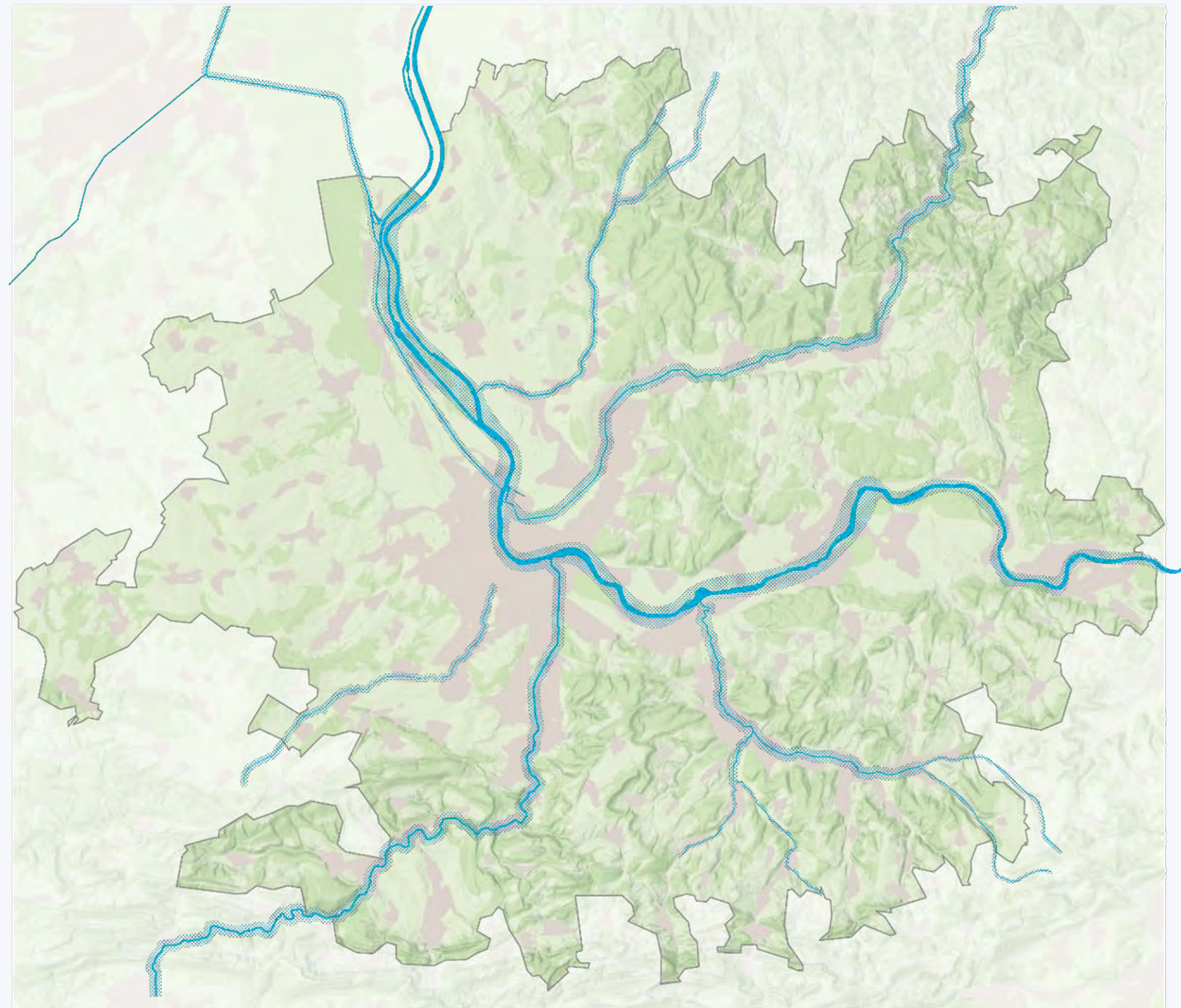





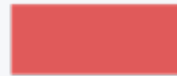


« Bandes bleues »  
interconnecter les zones urbanisées, naturelles et récréatives

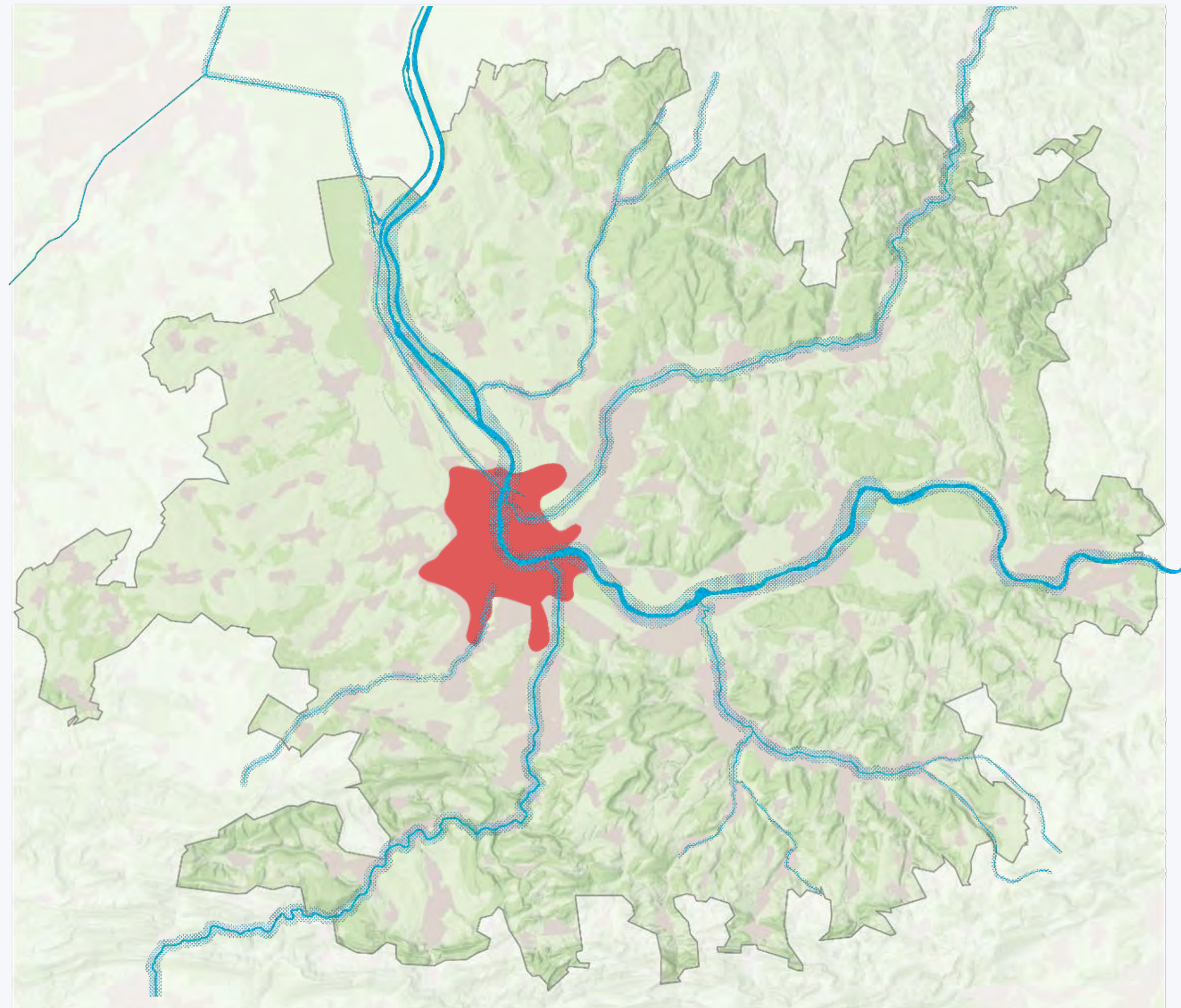
## 4. Projet pour la Vision d'avenir 2040





-  **« Bandes bleues »**  
*interconnecter les zones urbanisées, naturelles et récréatives*
-  **Centre de l'agglomération**  
*densifier le pôle de développement principal en préservant la qualité*

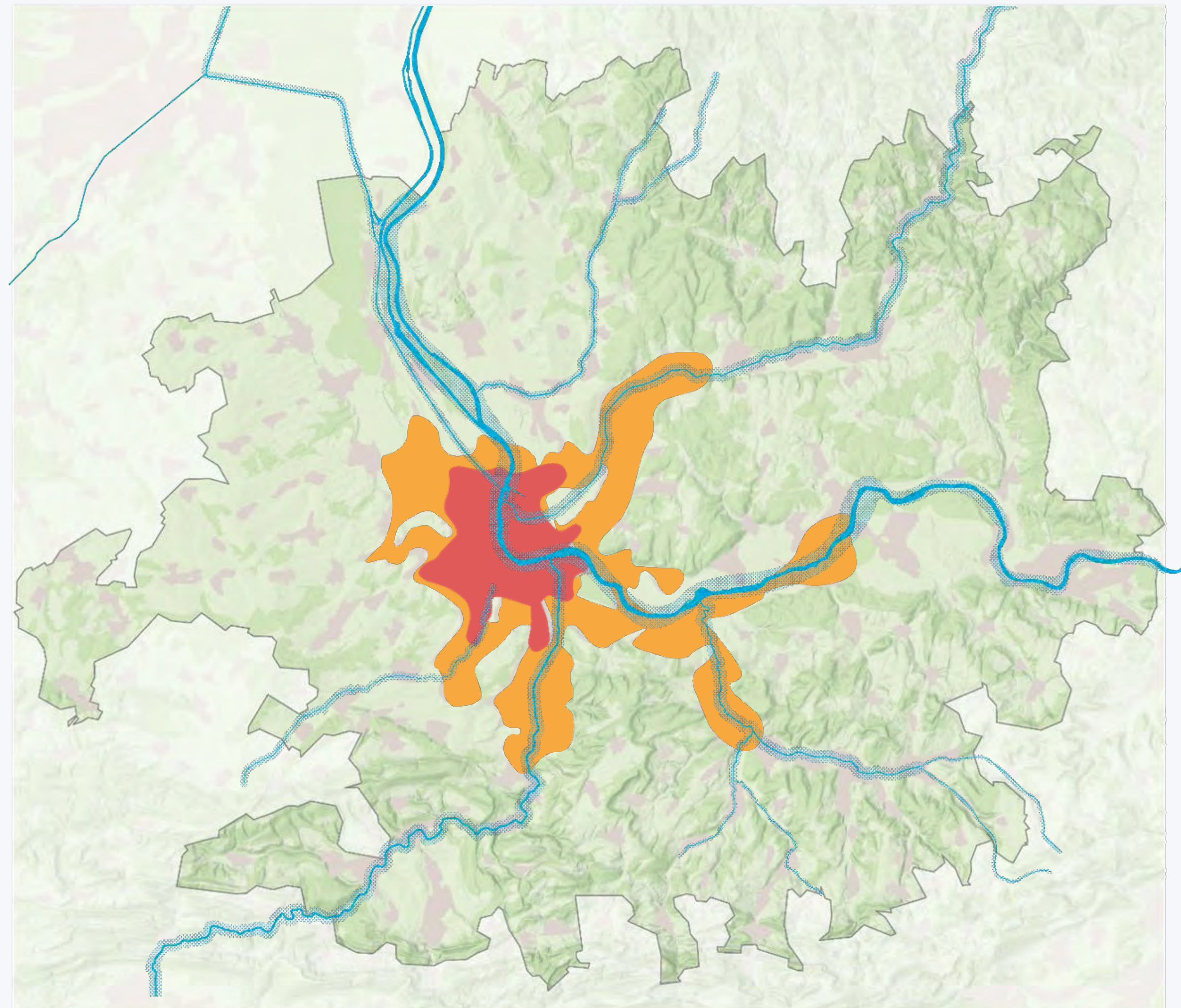
## 4. Projet pour la Vision d'avenir 2040





## 4. Projet pour la Vision d'avenir 2040

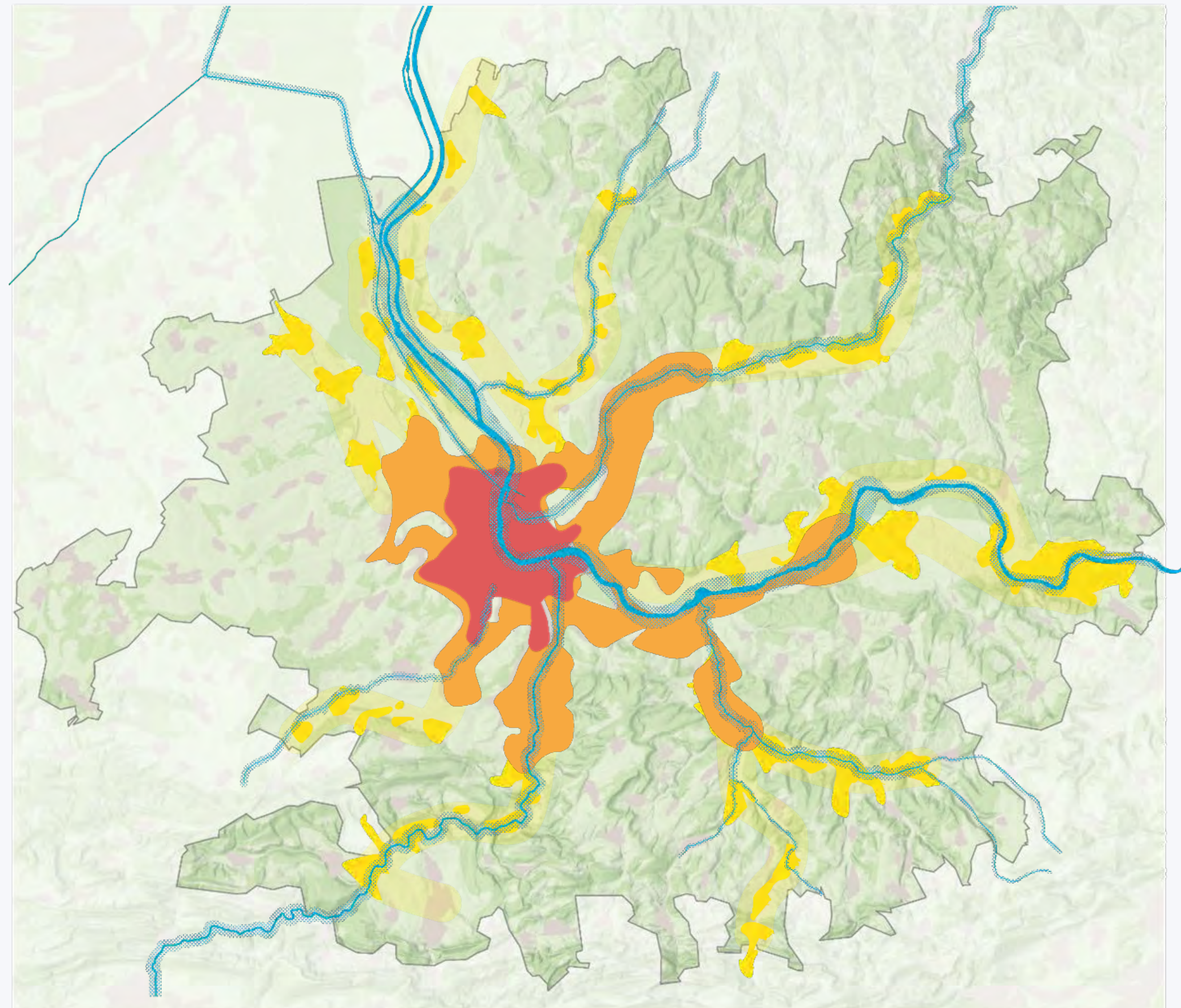
-  **« Bandes bleues »**  
*interconnecter les zones urbanisées, naturelles et récréatives*
-  **Centre de l'agglomération**  
*densifier le pôle de développement principal en préservant la qualité*
-  **Corridors intérieurs**  
*utiliser le développement dynamique pour une revalorisation de qualité*





## 4. Projet pour la Vision d'avenir 2040

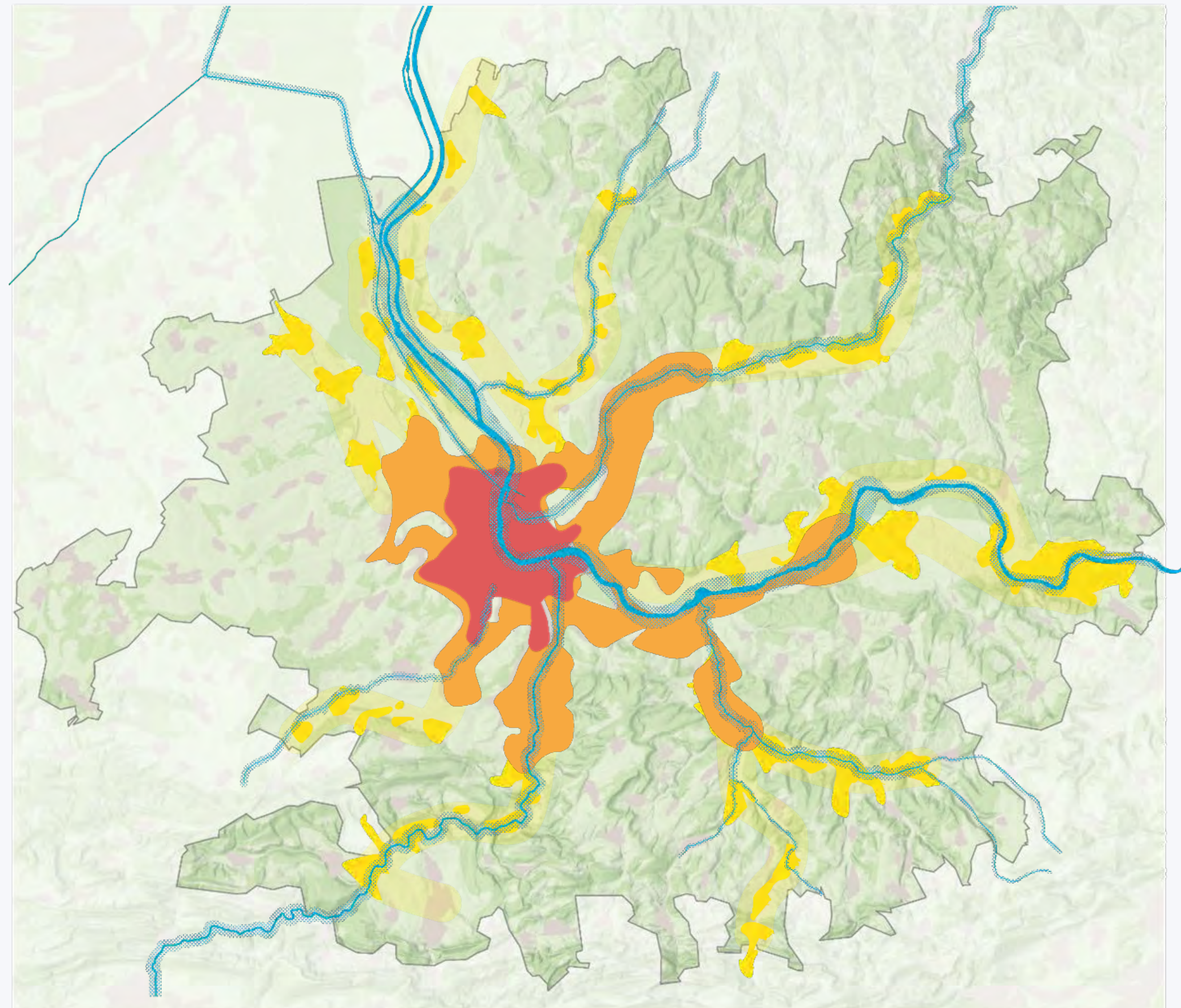
-  **« Bandes bleues »**  
*interconnecter les zones urbanisées, naturelles et récréatives*
-  **Centre de l'agglomération**  
*densifier le pôle de développement principal en préservant la qualité*
-  **Corridors intérieurs**  
*utiliser le développement dynamique pour une revalorisation de qualité*
-  **Corridors extérieurs**  
*concentrer le développement urbain*





## 4. Projet pour la Vision d'avenir 2040

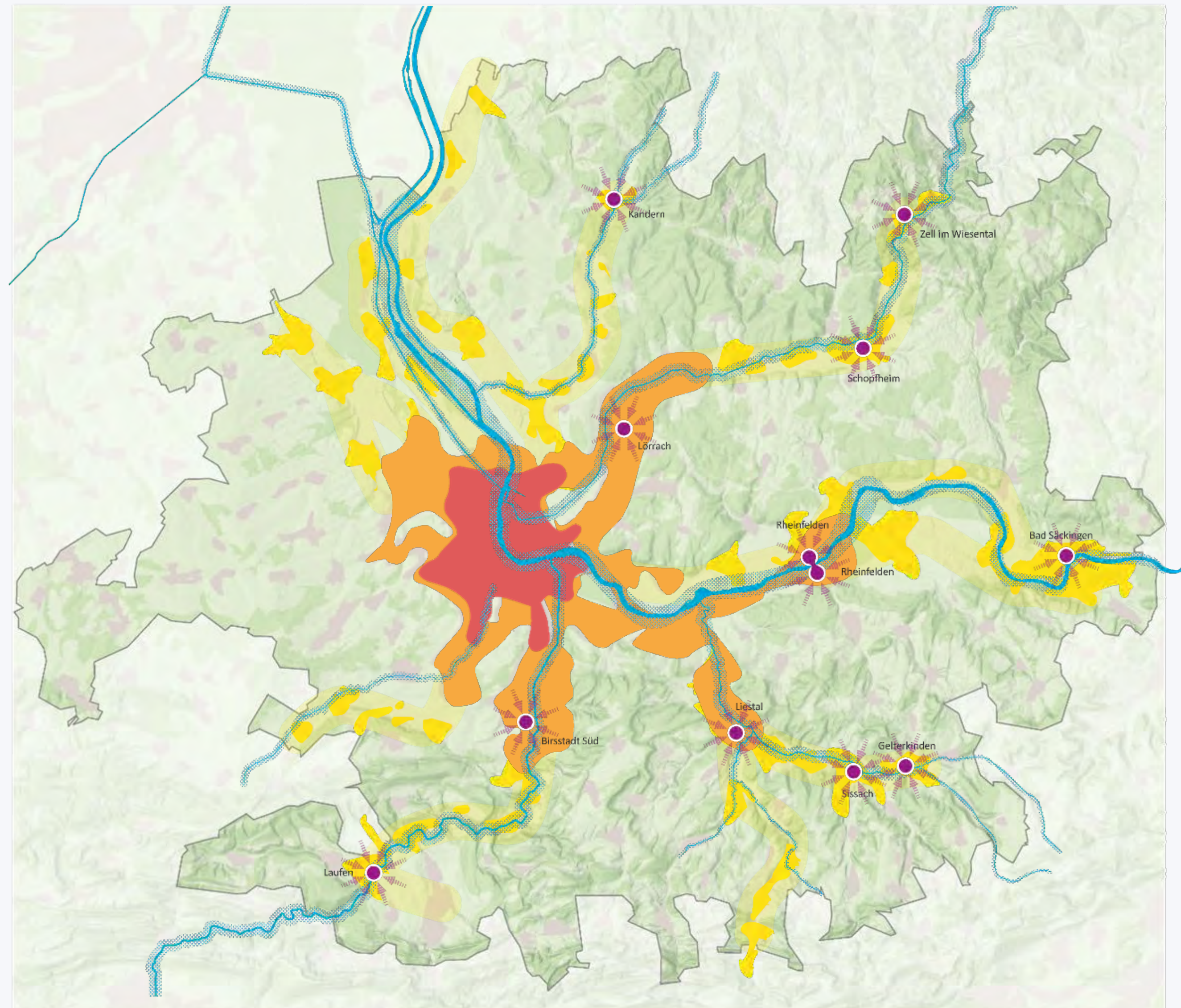
-  **« Bandes bleues »**  
*interconnecter les zones urbanisées, naturelles et récréatives*
-  **Centre de l'agglomération**  
*densifier le pôle de développement principal en préservant la qualité*
-  **Corridors intérieurs**  
*utiliser le développement dynamique pour une revalorisation de qualité*
-  **Corridors extérieurs**  
*concentrer le développement urbain*
-  **Zone rurale**  
*développer les structures rurales*





## 4. Projet pour la Vision d'avenir 2040

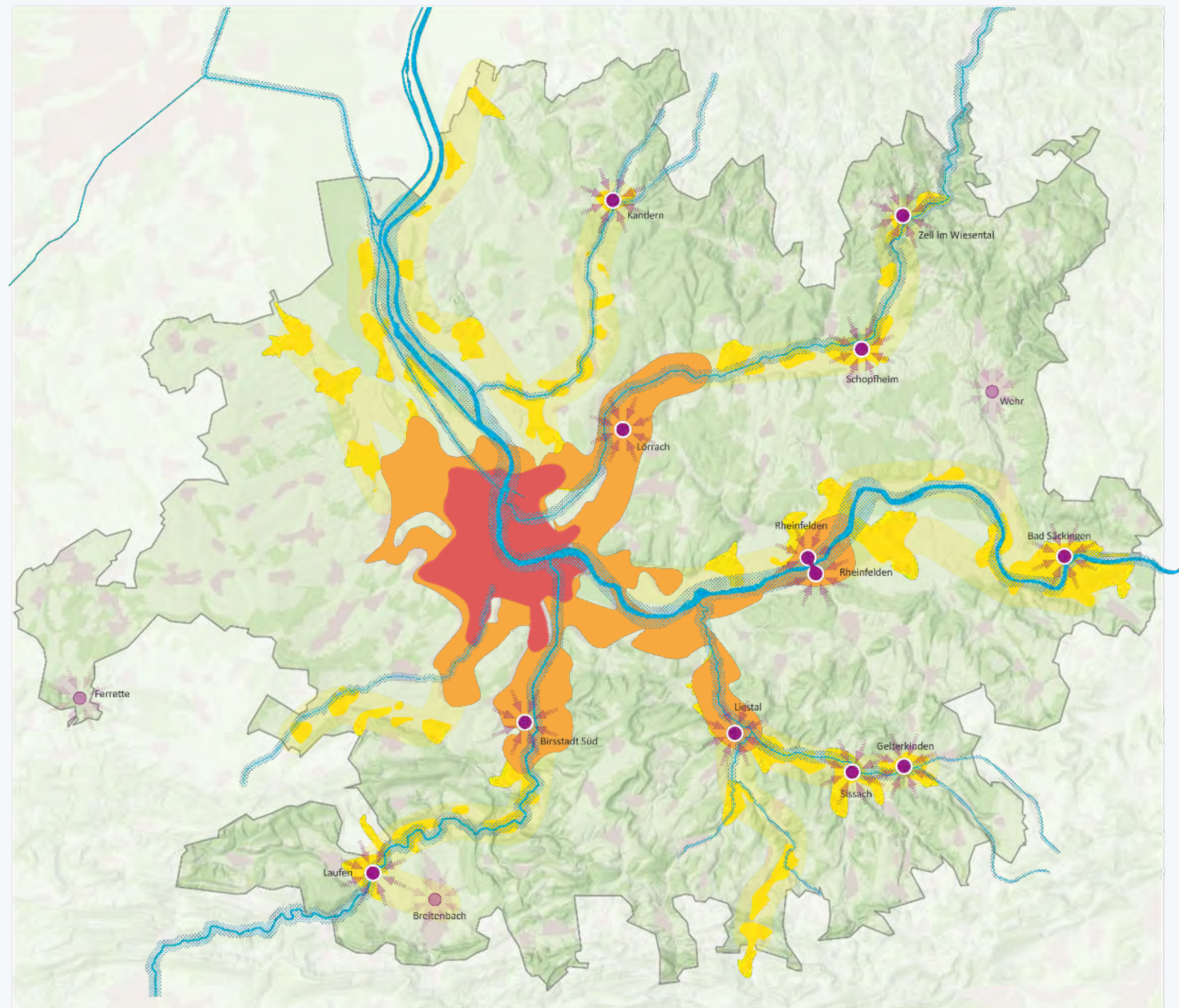
-  **« Bandes bleues »**  
*interconnecter les zones urbanisées, naturelles et récréatives*
-  **Centre de l'agglomération**  
*densifier le pôle de développement principal en préservant la qualité*
-  **Corridors intérieurs**  
*utiliser le développement dynamique pour une revalorisation de qualité*
-  **Corridors extérieurs**  
*concentrer le développement urbain*
-  **Zone rurale**  
*développer les structures rurales*
-  **Centres des corridors**  
*fortifier le développement polycentrique*





## 4. Projet pour la Vision d'avenir 2040

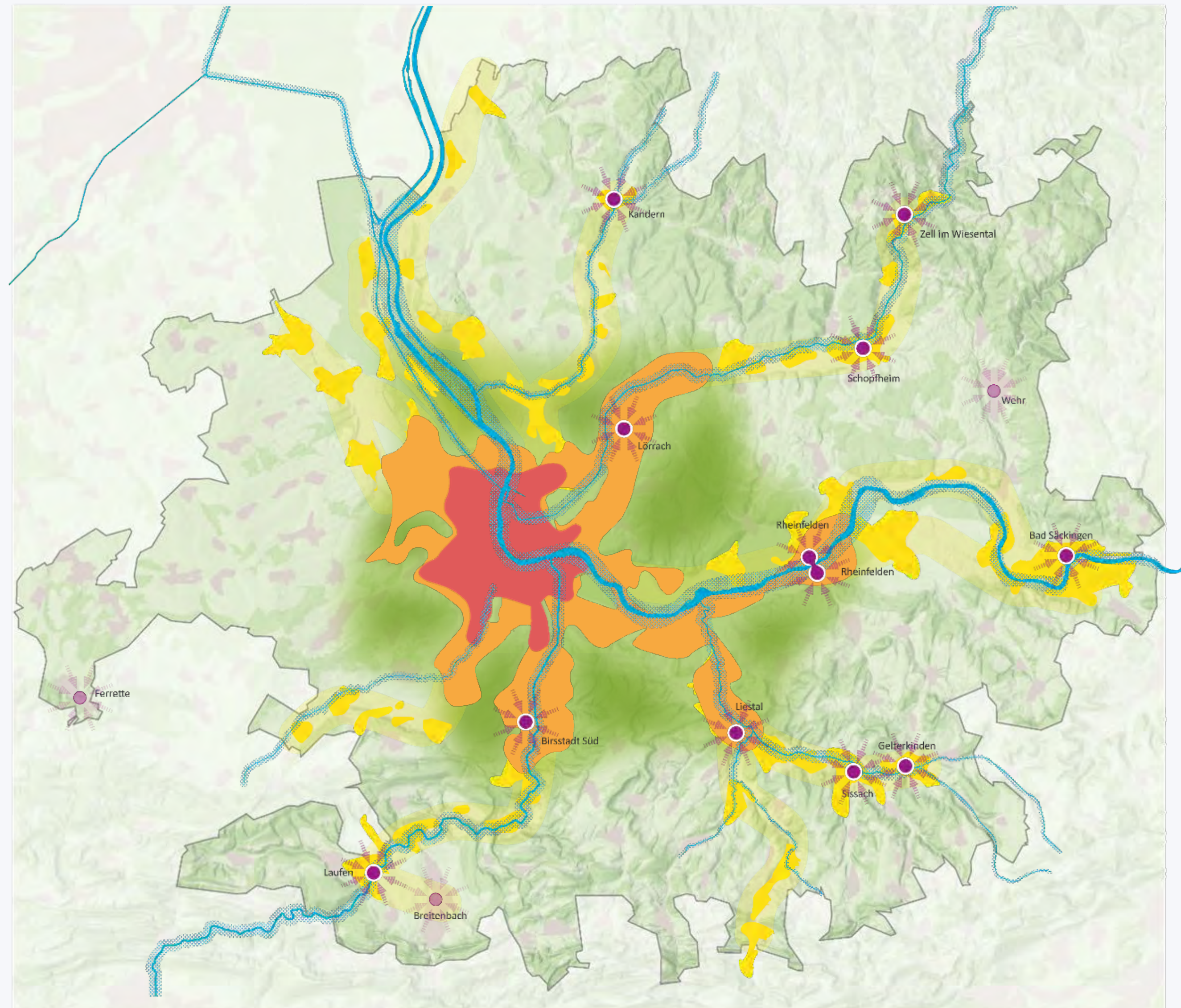
-  **« Bandes bleues »**  
interconnecter les zones urbanisées, naturelles et récréatives
-  **Centre de l'agglomération**  
densifier le pôle de développement principal en préservant la qualité
-  **Corridors intérieurs**  
utiliser le développement dynamique pour une revalorisation de qualité
-  **Corridors extérieurs**  
concentrer le développement urbain
-  **Zone rurale**  
développer les structures rurales
-  **Centres des corridors**  
fortifier le développement polycentrique
-  **Communes avec un rôle de point d'ancrage**  
fortifier les structures rurales





## 4. Projet pour la Vision d'avenir 2040

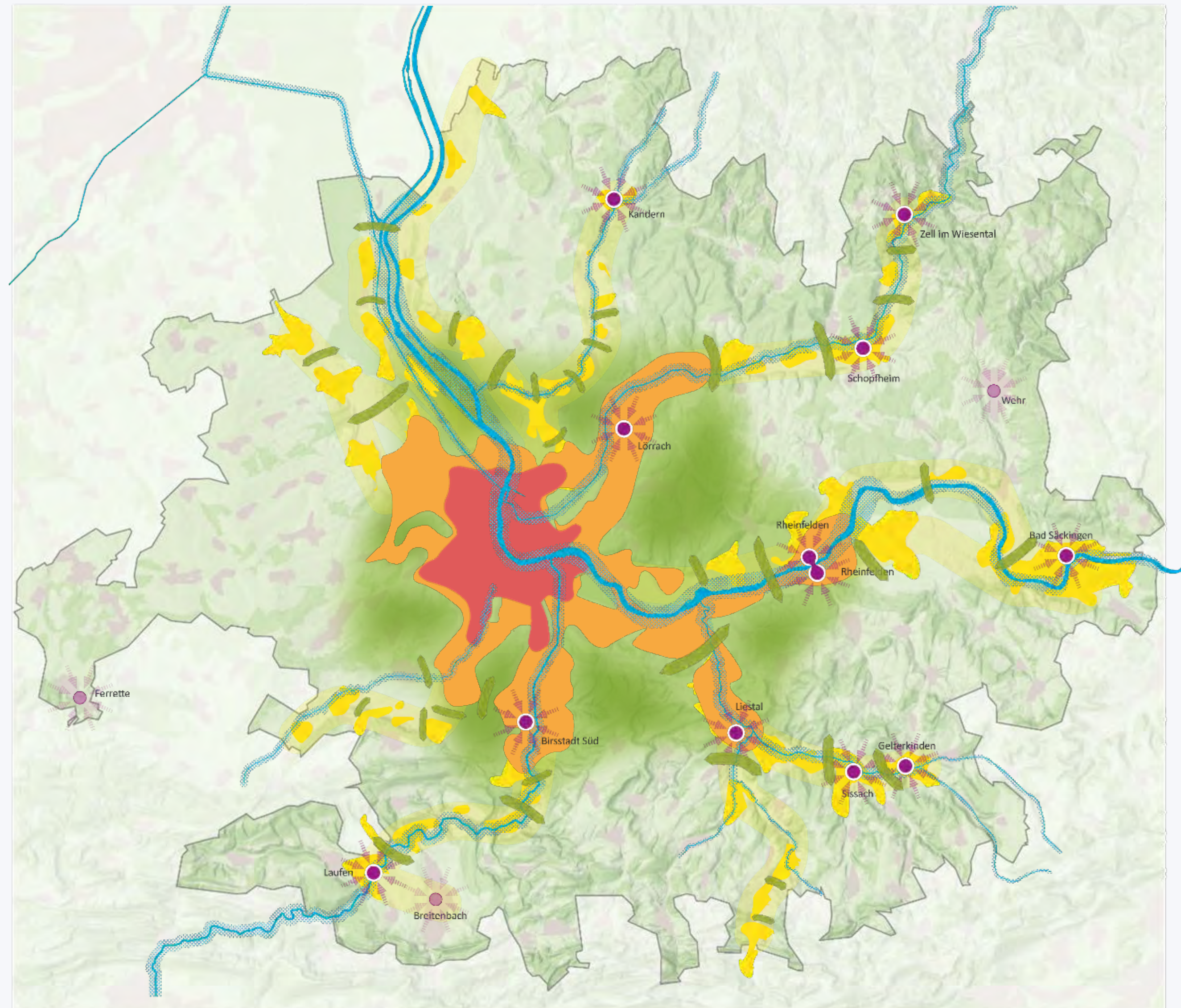
-  **« Bandes bleues »**  
interconnecter les zones urbanisées, naturelles et récréatives
-  **Centre de l'agglomération**  
densifier le pôle de développement principal en préservant la qualité
-  **Corridors intérieurs**  
utiliser le développement dynamique pour une revalorisation de qualité
-  **Corridors extérieurs**  
concentrer le développement urbain
-  **Zone rurale**  
développer les structures rurales
-  **Centres des corridors**  
fortifier le développement polycentrique
-  **Communes avec un rôle de point d'ancrage**  
fortifier les structures rurales
-  **« Doigts verts »**  
marquer la qualité des habitats et des espaces naturels





## 4. Projet pour la Vision d'avenir 2040

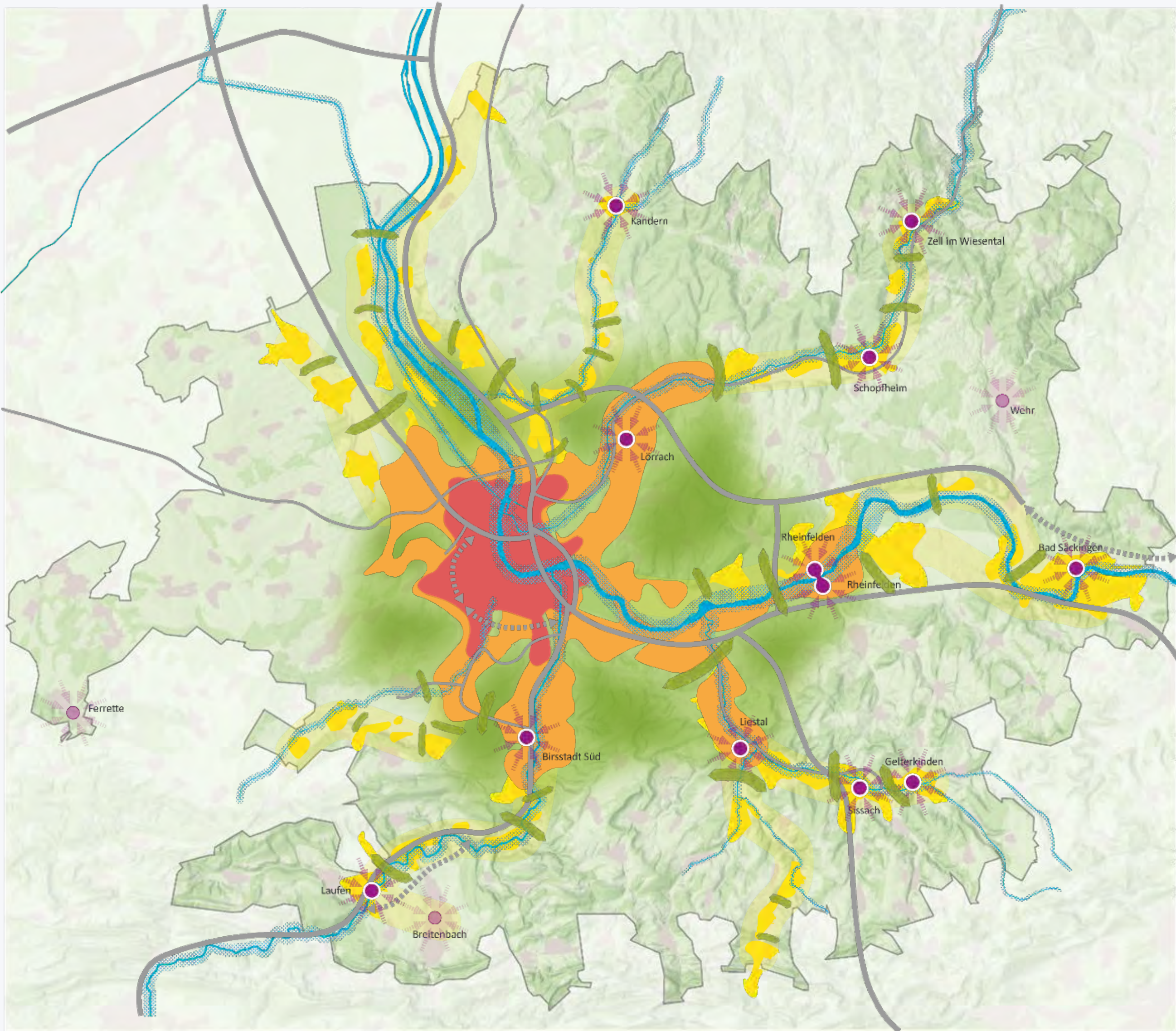
-  **« Bandes bleues »**  
interconnecter les zones urbanisées, naturelles et récréatives
-  **Centre de l'agglomération**  
densifier le pôle de développement principal en préservant la qualité
-  **Corridors intérieurs**  
utiliser le développement dynamique pour une revalorisation de qualité
-  **Corridors extérieurs**  
concentrer le développement urbain
-  **Zone rurale**  
développer les structures rurales
-  **Centres des corridors**  
fortifier le développement polycentrique
-  **Communes avec un rôle de point d'ancrage**  
fortifier les structures rurales
-  **« Doigts verts »**  
marquer la qualité des habitats et des espaces naturels
-  **« Trames vertes »**  
interconnecter les paysages à grande valeur





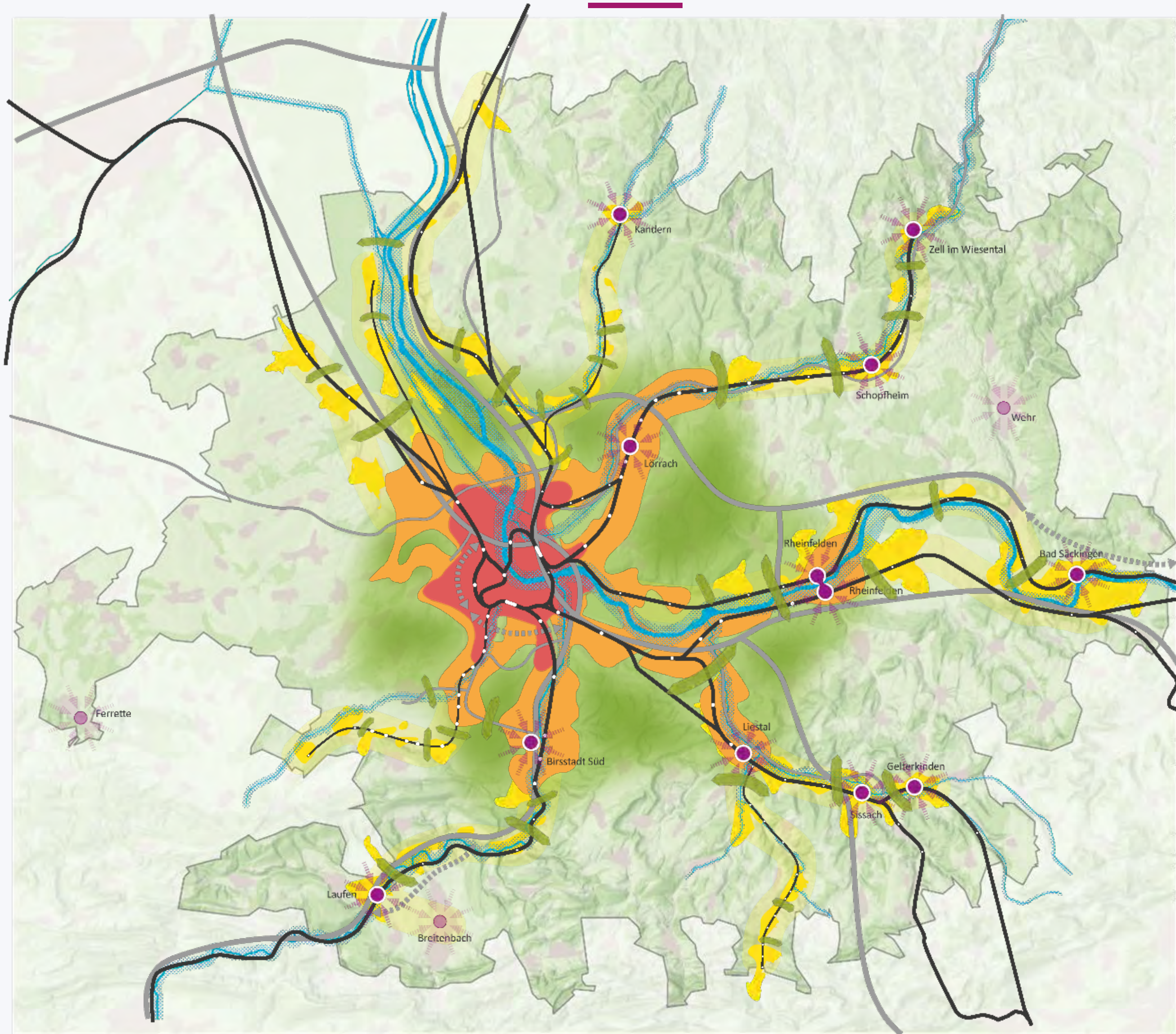
# 4. Projet pour la Vision d'avenir 2040


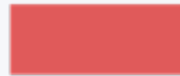

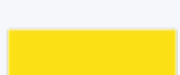



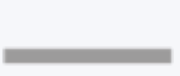
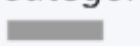
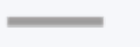
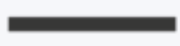
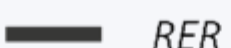
-  **« Bandes bleues »**  
interconnecter les zones urbanisées, naturelles et récréatives
  -  **Centre de l'agglomération**  
densifier le pôle de développement principal en préservant la qualité
  -  **Corridors intérieurs**  
utiliser le développement dynamique pour une revalorisation de qualité
  -  **Corridors extérieurs**  
concentrer le développement urbain
  -  **Zone rurale**  
développer les structures rurales
  -  **Centres des corridors**  
fortifier le développement polycentrique
  -  **Communes avec un rôle de point d'ancrage**  
fortifier les structures rurales
  -  **« Doigts verts »**  
marquer la qualité des habitats et des espaces naturels
  -  **« Trames vertes »**  
interconnecter les paysages à grande valeur
  -  **TIM (trafic individuel motorisé)**  
assurer des flux et des liaisons supportables pour le milieu urbain
- Catégories :
-  Type 1 : transit et connexion interrégionale
  -  Type 2 : connexion interrégionale/régionale
  -  connexion planifiée (après 2040)





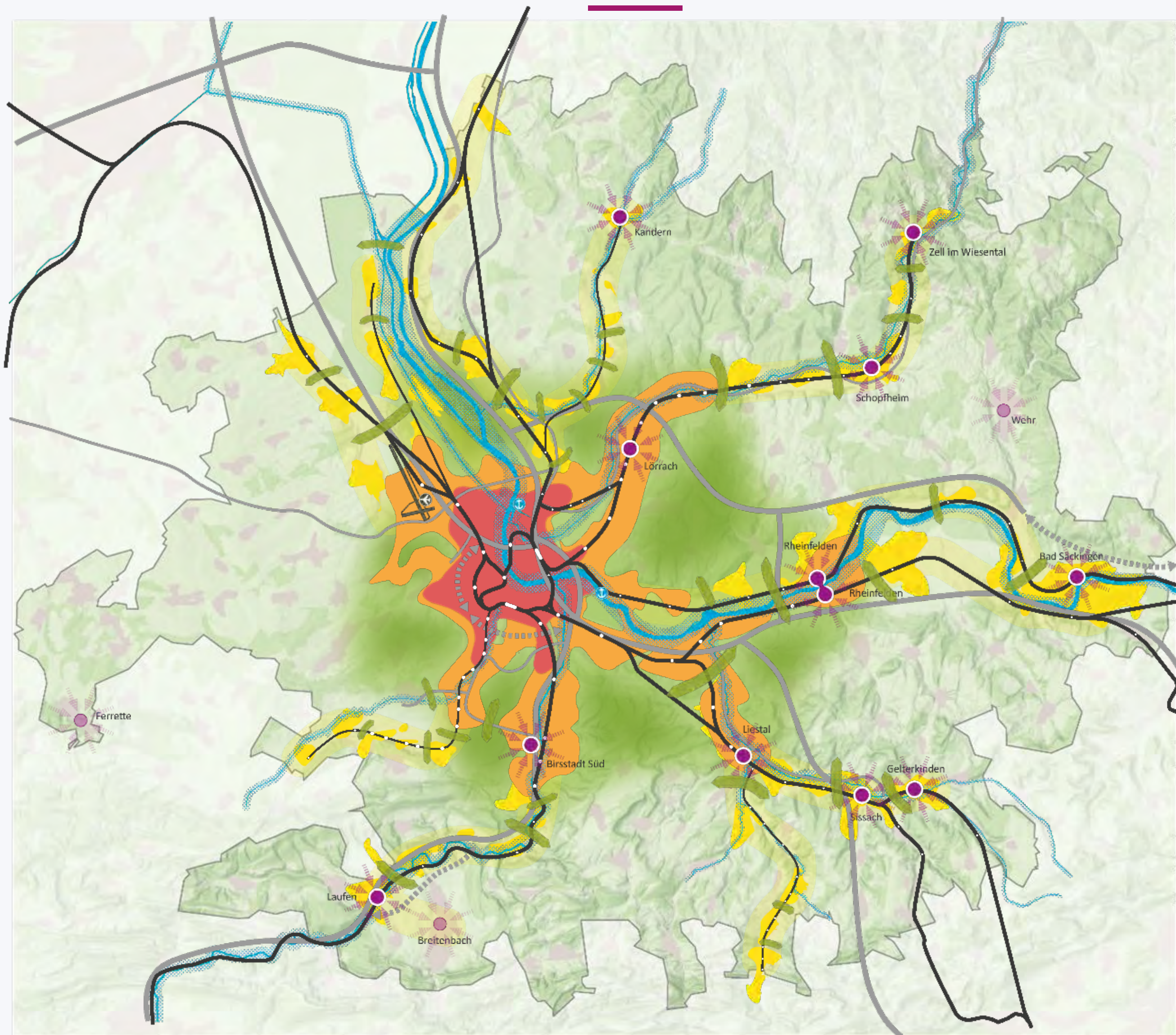
# 4. Projet pour la Vision d'avenir 2040



-  **« Bandes bleues »**  
interconnecter les zones urbanisées, naturelles et récréatives
-  **Centre de l'agglomération**  
densifier le pôle de développement principal en préservant la qualité
-  **Corridors intérieurs**  
utiliser le développement dynamique pour une revalorisation de qualité
-  **Corridors extérieurs**  
concentrer le développement urbain
-  **Zone rurale**  
développer les structures rurales
-  **Centres des corridors**  
fortifier le développement polycentrique
-  **Communes avec un rôle de point d'ancrage**  
fortifier les structures rurales
-  **« Doigts verts »**  
marquer la qualité des habitats et des espaces naturels
-  **« Trames vertes »**  
interconnecter les paysages à grande valeur
-  **TIM (trafic individuel motorisé)**  
assurer des flux et des liaisons supportables pour le milieu urbain
- Catégories :**
  -  Type 1 : transit et connexion interrégionale
  -  Type 2 : connexion interrégionale/régionale
  -  connexion planifiée (après 2040)
-  **TP (transport public)**  
renforcer et structurer son rôle d'épine dorsale du développement urbain
  -  RER
  -  TP avec une fonction de RER
- Cadence de la desserte :**
  -  Arrêt avec cadence d'au moins 15 min
  -  Arrêt avec cadence d'au moins 30 min



# 4. Projet pour la Vision d'avenir 2040



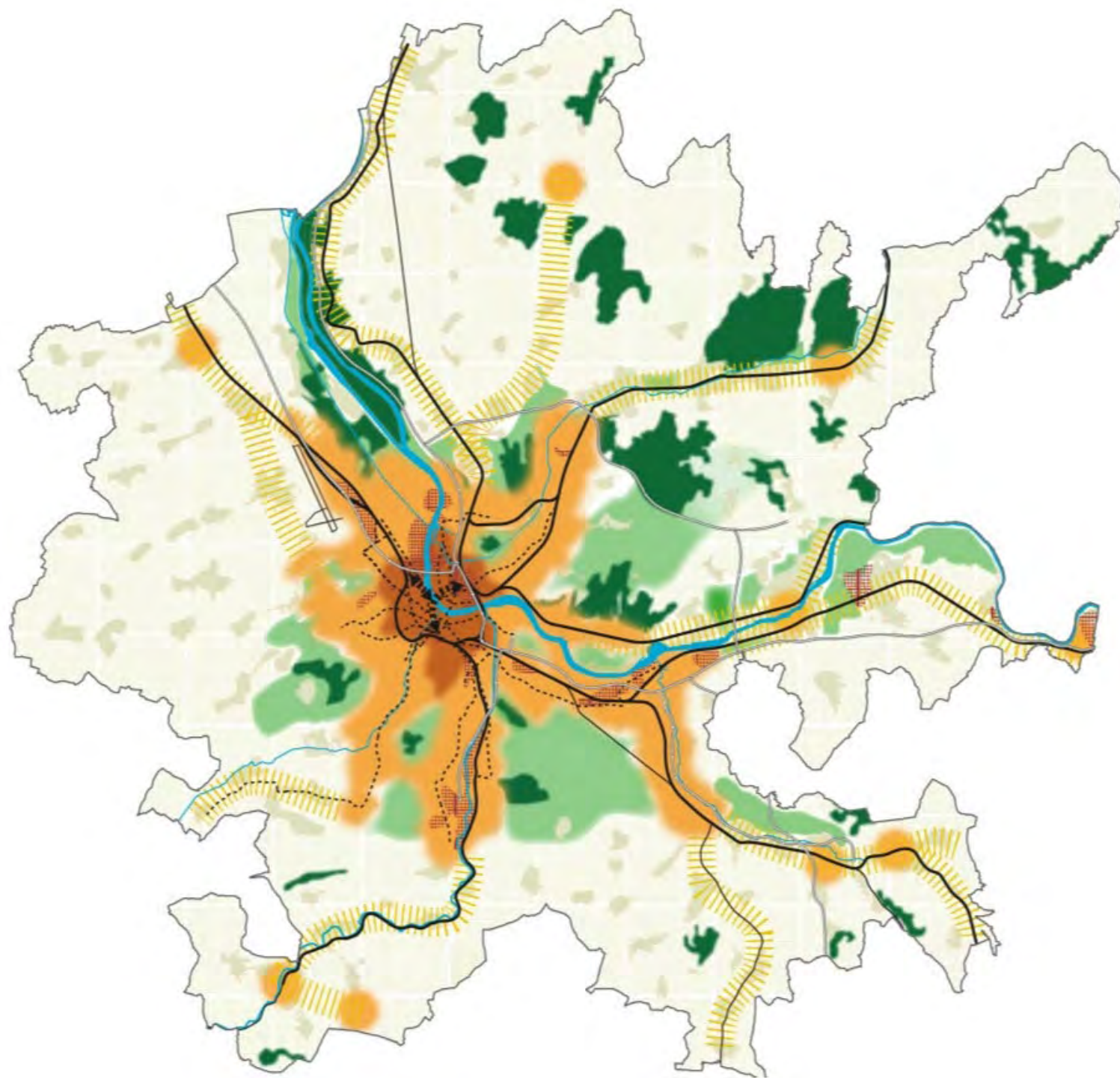
-  **« Bandes bleues »**  
interconnecter les zones urbanisées, naturelles et récréatives
-  **Centre de l'agglomération**  
densifier le pôle de développement principal en préservant la qualité
-  **Corridors intérieurs**  
utiliser le développement dynamique pour une revalorisation de qualité
-  **Corridors extérieurs**  
concentrer le développement urbain
-  **Zone rurale**  
développer les structures rurales
-  **Centres des corridors**  
fortifier le développement polycentrique
-  **Communes avec un rôle de point d'ancrage**  
fortifier les structures rurales
-  **« Doigts verts »**  
marquer la qualité des habitats et des espaces naturels
-  **« Trames vertes »**  
interconnecter les paysages à grande valeur
-  **TIM (trafic individuel motorisé)**  
assurer des flux et des liaisons supportables pour le milieu urbain
- Catégories :**
  -  Type 1 : transit et connexion interrégionale
  -  Type 2 : connexion interrégionale/régionale
  -  connexion planifiée (après 2040)
-  **TP (transport public)**  
renforcer et structurer son rôle d'épine dorsale du développement urbain
  -  RER
  -  TP avec une fonction de RER
- Cadence de la desserte :**
  -  Arrêt avec cadence d'au moins 15 min
  -  Arrêt avec cadence d'au moins 30 min
-  **Ports rhénans/Euroairport**  
assurer une fonction de gateway
- Trafic piétonnier et cycliste**  
offrir des itinéraires sûrs et attractifs



# Vision d'avenir 2040 : Messages clé et nouveautés

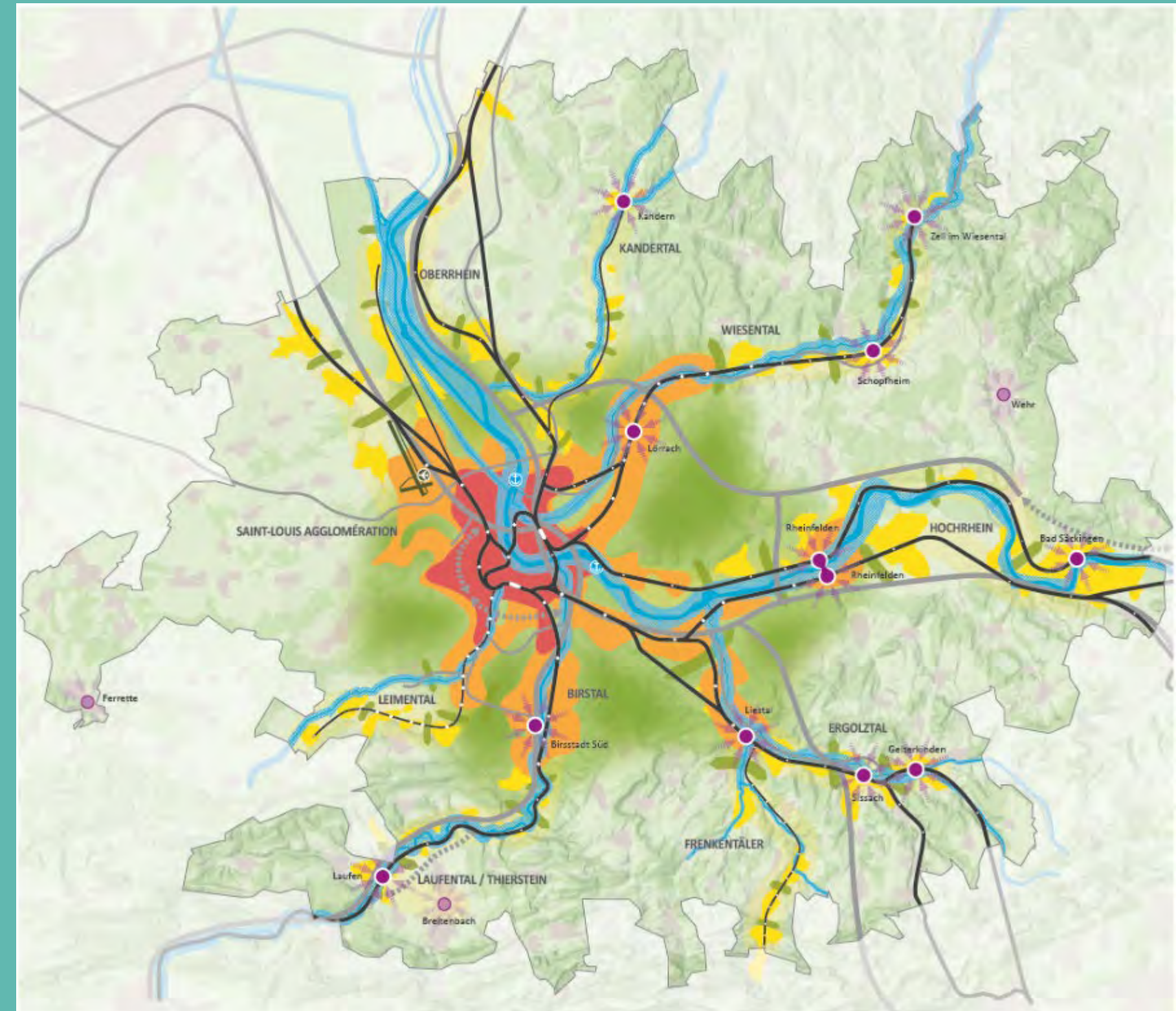
3<sup>e</sup> génération

Vision d'avenir 2030



4<sup>e</sup> génération

Vision d'avenir 2040







# Stratégie sectorielle Urbanisation

Sacha Peter, aménagiste cantonal du Canton de Soleure

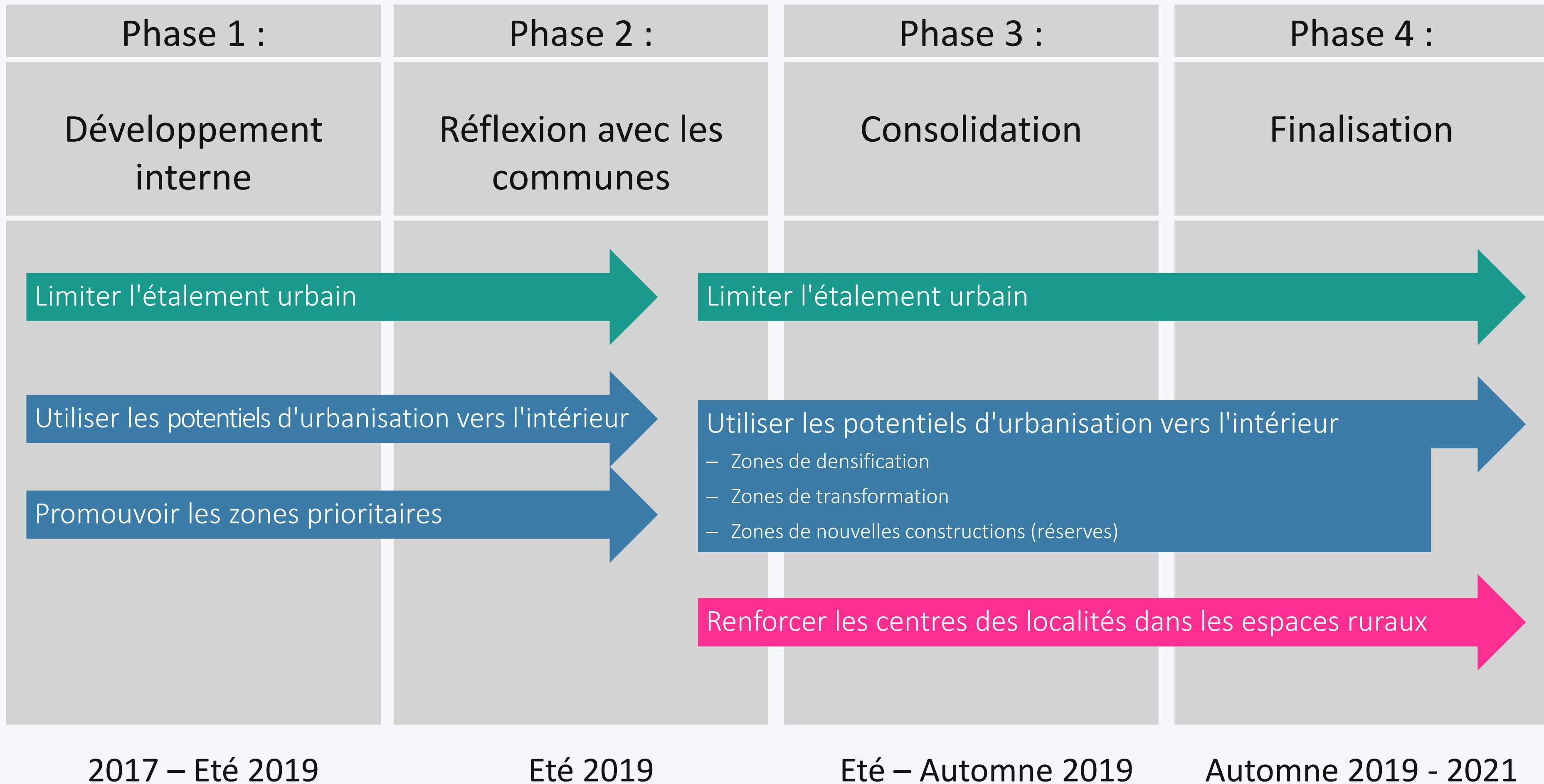


## Objectif et mission de la stratégie sectorielle Urbanisation

- La stratégie sectorielle montre la voie pour arriver à atteindre les objectifs fixés par la Vision d'avenir 2040 en matière d'urbanisation.
- À partir de la situation actuelle, des thématiques stratégiques centrales sont définies au sein de la stratégie sectorielle Urbanisation ; ces thématiques sont pertinentes dans l'optique du projet d'agglomération de Bâle.
- La stratégie sectorielle Urbanisation explicite le partage des rôles entre le projet d'agglomération, les autorités supérieures, les corridors et les communes.
- Le rôle du projet d'agglomération de Bâle dans le domaine de l'urbanisation peut être défini comme suit :
  - Le projet d'agglomération fixe les objectifs
  - Le projet d'agglomération assure un rôle de coordination
  - Le projet d'agglomération apporte son soutien



## Développement des trois stratégies principales de la stratégie sectorielle Urbanisation





## STRATEGIE PRINCIPALE 1 : Limiter l'étalement urbain

- La limitation de l'étalement urbain porte essentiellement sur les zones urbanisées existantes
- Classement en zone à bâtir uniquement dans des cas solidement étayés – Le projet d'agglomération énonce les principes dont il faut tenir compte :
  - Meilleure exploitation des potentiels en matière de transports
  - Le besoin est supérieur aux potentiels d'urbanisation vers l'intérieur
  - Coordination régionale / renforcement du développement du corridor
  - Meilleure conception des abords des zones urbanisées
  - Les fonctions des ceintures vertes sont préservées
  - Création de potentiels de déclassement à d'autres endroits





## STRATEGIE PRINCIPALE 2 : Utiliser les potentiels d'urbanisation vers l'intérieur

- Afin de tenir compte de la dynamique de l'agglomération de Bâle tout en étant en mesure de limiter l'étalement urbain, les potentiels d'urbanisation vers l'intérieur sont activés.
- Les potentiels d'urbanisation vers l'intérieur se trouvent dans les :

Zones de densification



Zones de transformation



Zones nouvelles constructions





## STRATEGIE PRINCIPALE 2 : Utiliser les potentiels d'urbanisation vers l'intérieur

### Zones de densification



- Les zones de densification sont des zones déjà construites de taille importante et qui se prêtent à une utilisation plus intensive du fait de la structure actuelle de leur bâti et de leur emplacement.
- Ces zones se caractérisent par leur étendue.



## STRATEGIE PRINCIPALE 2 : Utiliser les potentiels d'urbanisation vers l'intérieur

### Zones de transformation



- Dans les zones de transformation, la restructuration et la réaffectation des utilisations permettent d'activer des potentiels de développement nouveaux / supplémentaires.
- Les zones de transformation contribuent de manière essentielle à la mise à disposition d'espaces d'habitat et de travail.



## STRATEGIE PRINCIPALE 2 : Utiliser les potentiels d'urbanisation vers l'intérieur

### Zones de nouvelles constructions (réserves)



- Les zones de nouvelles constructions sont des zones non construites de taille importante situées au sein des zones à bâtir existantes.
- Développement caractérisé par sa densité et une qualité élevée.
- Elles apportent une contribution essentielle à la mise à disposition d'espaces d'habitat et de travail supplémentaires.



## STRATEGIE PRINCIPALE 3 : Renforcer les centres des localités dans les espaces ruraux



- Garantir le maintien de la structure dans les espaces ruraux.
- Les centres des localités revêtent une importance stratégique.
- Leur développement doit viser une qualité élevée et permettre d'en faire des lieux animés.



## Les cinq « stratégies de soutien » de la stratégie sectorielle Urbanisation



Promotion cohérente d'une urbanisation de qualité



Promotion d'une densité compatible avec les lieux



Promotion de la diversité et d'une « ville des trajets courts »



Gestion des installations à forte fréquentation



Information et sensibilisation



## Stratégies principales et stratégies de soutien

Limiter l'étalement urbain

Utiliser les potentiels d'urbanisation vers l'intérieur

Renforcer les centres des localités dans les espaces ruraux

Promotion  
cohérente d'une  
urbanisation de  
qualité

Promotion  
d'une densité  
compatible  
avec les lieux

Diversité et  
ville des  
trajets courts

Gestion des  
installations à  
forte  
fréquentation

Information et  
sensibilisation



## Stratégies principales et stratégies de soutien



**DEVELOPPEMENT D'UNE  
URBANISATION TOURNEE VERS  
L'INTERIEUR DE QUALITE ELEVEE**





# Module C : Le RER dans l'agglomération trinationale de Bâle



# Introduction

**Patrick Leypoldt**

**Directeur d'Agglo Basel**



# 3 questions pour commencer !

Question 1 : trireno et le Forum AGGLO, quel est le lien ?

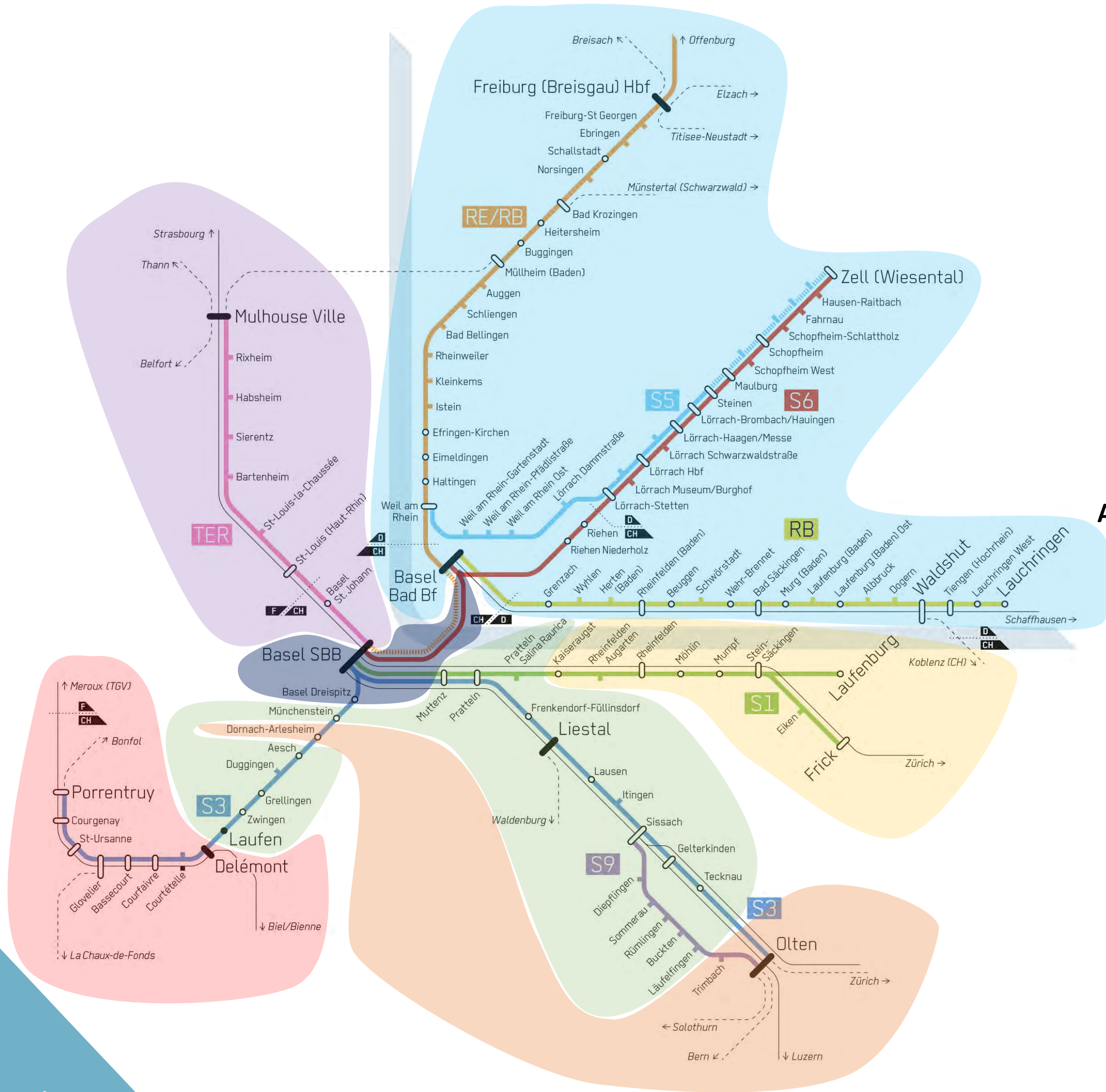
Réponse : Le concept d'offre de trireno correspond à la stratégie sectorielle RER du projet d'agglomération de Bâle

Question 2 : trireno, c'est qui ou quoi au juste ?

Réponse : trireno est le groupement transfrontalier des autorités organisatrices du RER trinational de Bâle

Question 3 : Pourquoi un tel regroupement ?





### Autorités organisatrices / Mandataires

- Land de Bade-Wurtemberg
- Canton de Bâle-Campagne
- Canton de Bâle-Ville
- Région Grand Est
- République et Canton du Jura
- Canton de Soleure
- Canton d'Argovie

### Autorités organisatrices / Mandataires



### Plate-forme de coordination



# Les missions de « trieno »

- Définition de concepts transfrontaliers d'offres (p. ex. pour une remise dans le cadre du FAIF/PRODES Etape d'aménagement 2035)
- Accompagnement du processus d'examen de l'Office fédéral des transports (OFT), principalement pour ce qui est des tronçons en D et F ainsi que du Herzstück
- Coordination des activités de commande de ses membres
- Représentation de l'offre du RER trinational au sein des instances
- Défense des intérêts et relations publiques
- trieno fait partie d'Agglo Basel



# Les projets d'aménagement centraux du RER de Bâle

Ausbau Publikumsanlagen



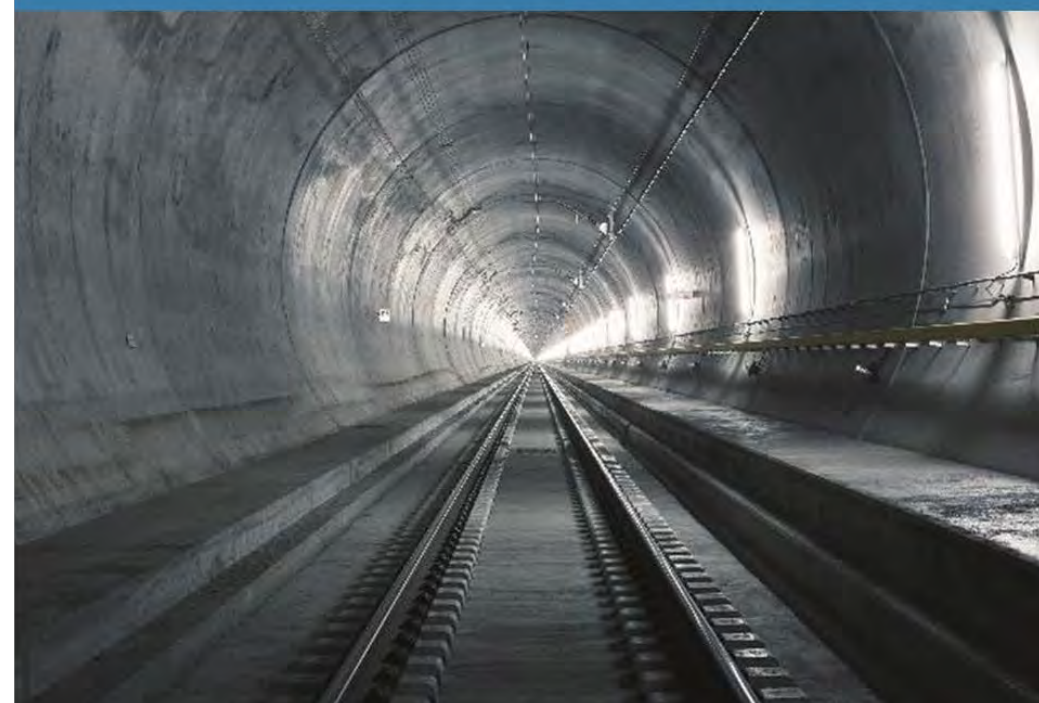
Bahnanbindung EuroAirport



Ausbau Zulaufstrecken CH



Durchmesserlinie Herzstück Basel



Elektrifizierung Hochrheinstrecke



Taktverdichtung Basel-Lörrach





# La stratégie du RER trinational de Bâle et sa réalisation

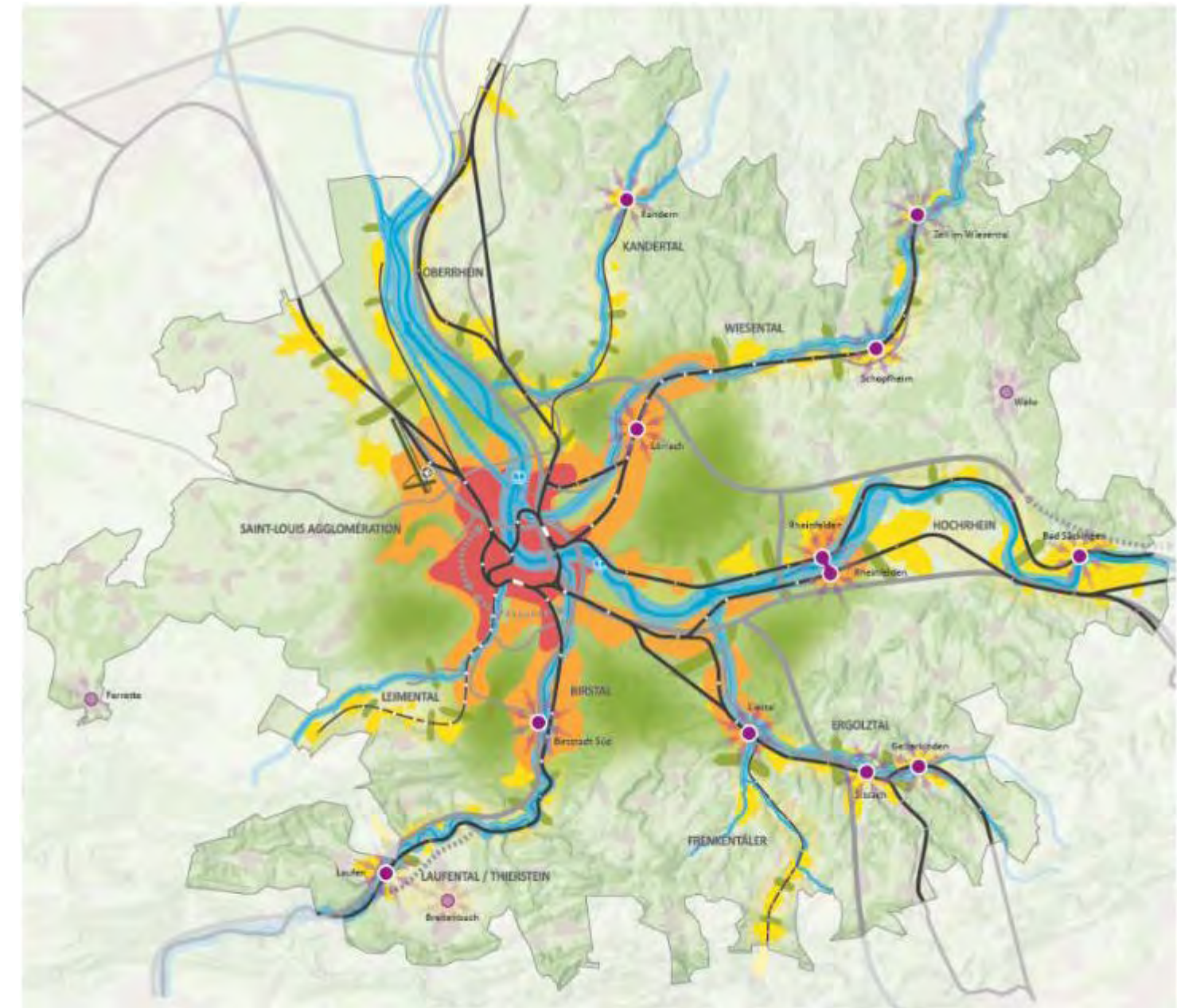
**Emanuel Barth**

**Responsable trireno au  
sein d'Agglo Basel**



# Le RER trinational de Bâle dans la Vision d'avenir

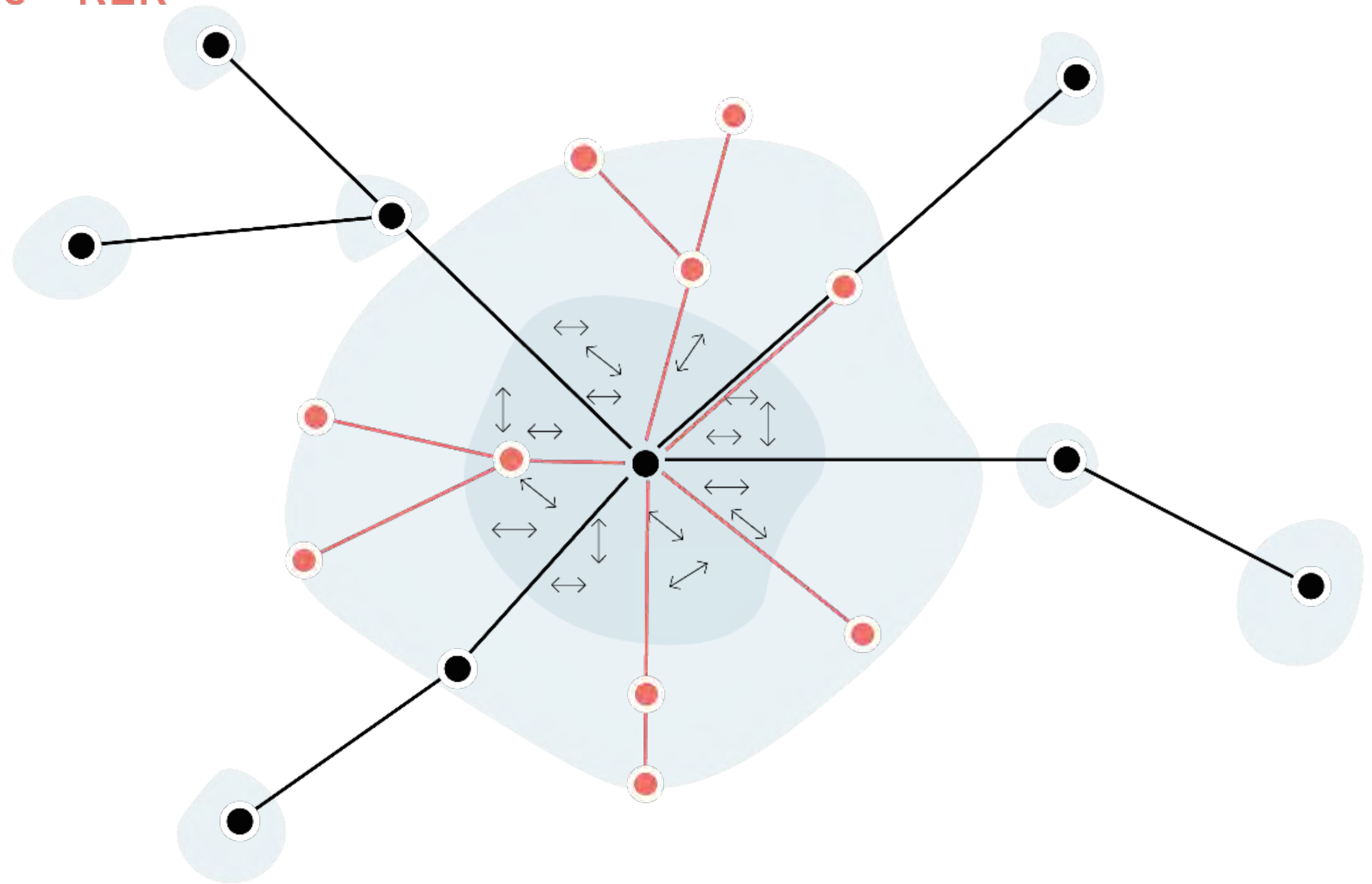
- Le RER est l'épine dorsale de la Vision d'avenir 2040
- L'activation des zones de développement urbain prioritaires dans le cœur de l'agglomération et les corridors dépend fortement de l'extension de l'offre du RER.
- L'extension de l'offre du RER trinational de Bâle est coordonnée par « trireno », cette extension posant les bases pour la réalisation des orientations stratégiques de la Vision d'avenir 2040.





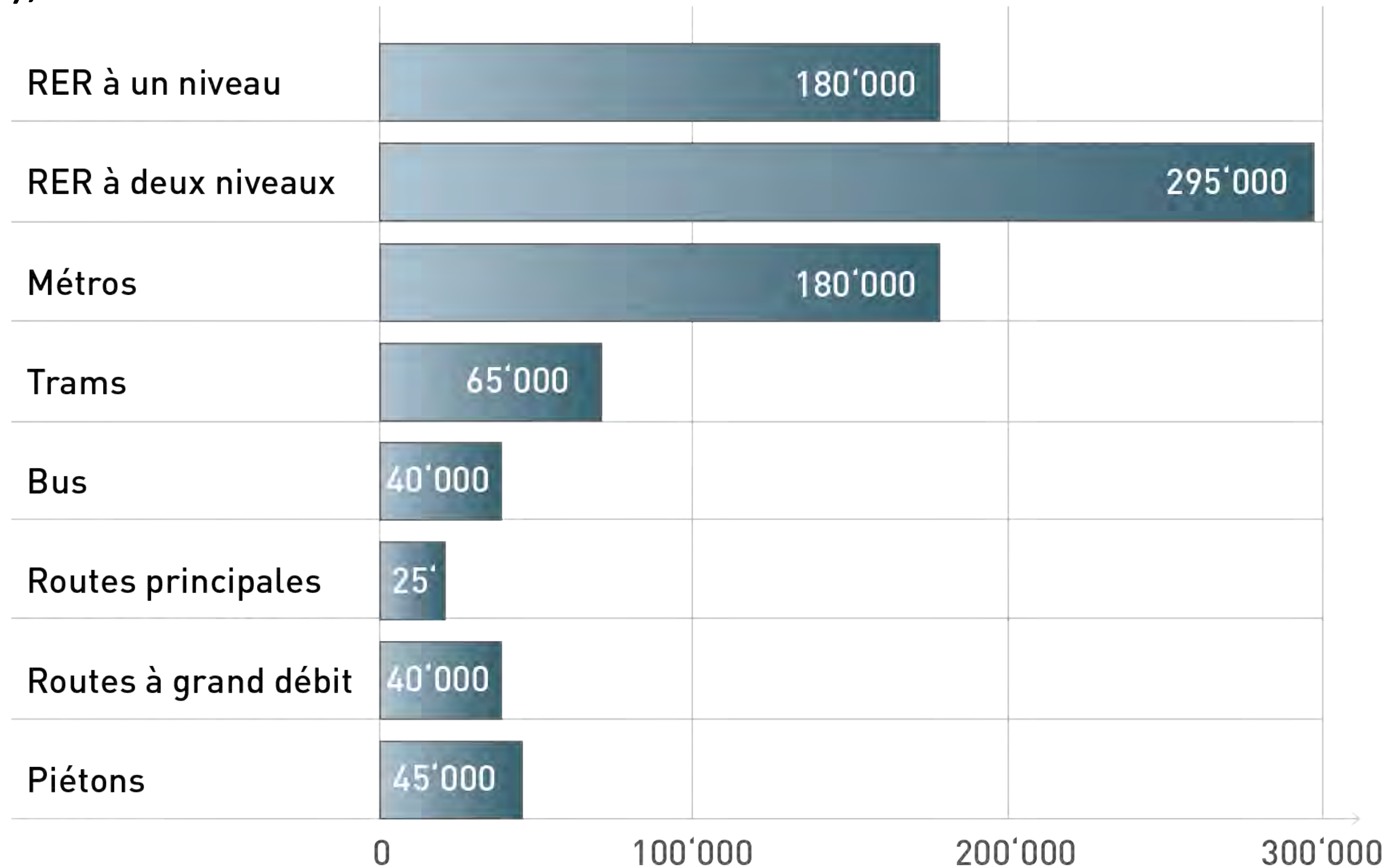
# Interaction entre les systèmes de transports de différentes fonctions

- Desserte à grande échelle = Trafic grandes lignes
- ← Desserte fine = Tram / Bus
- **Desserte intermédiaire = RER**





# Capacité par sens par voie (3 m), de 5h à 24h



Nombre de personnes par voie pendant 19 heures

Source : IVT ETH Zürich, 2012



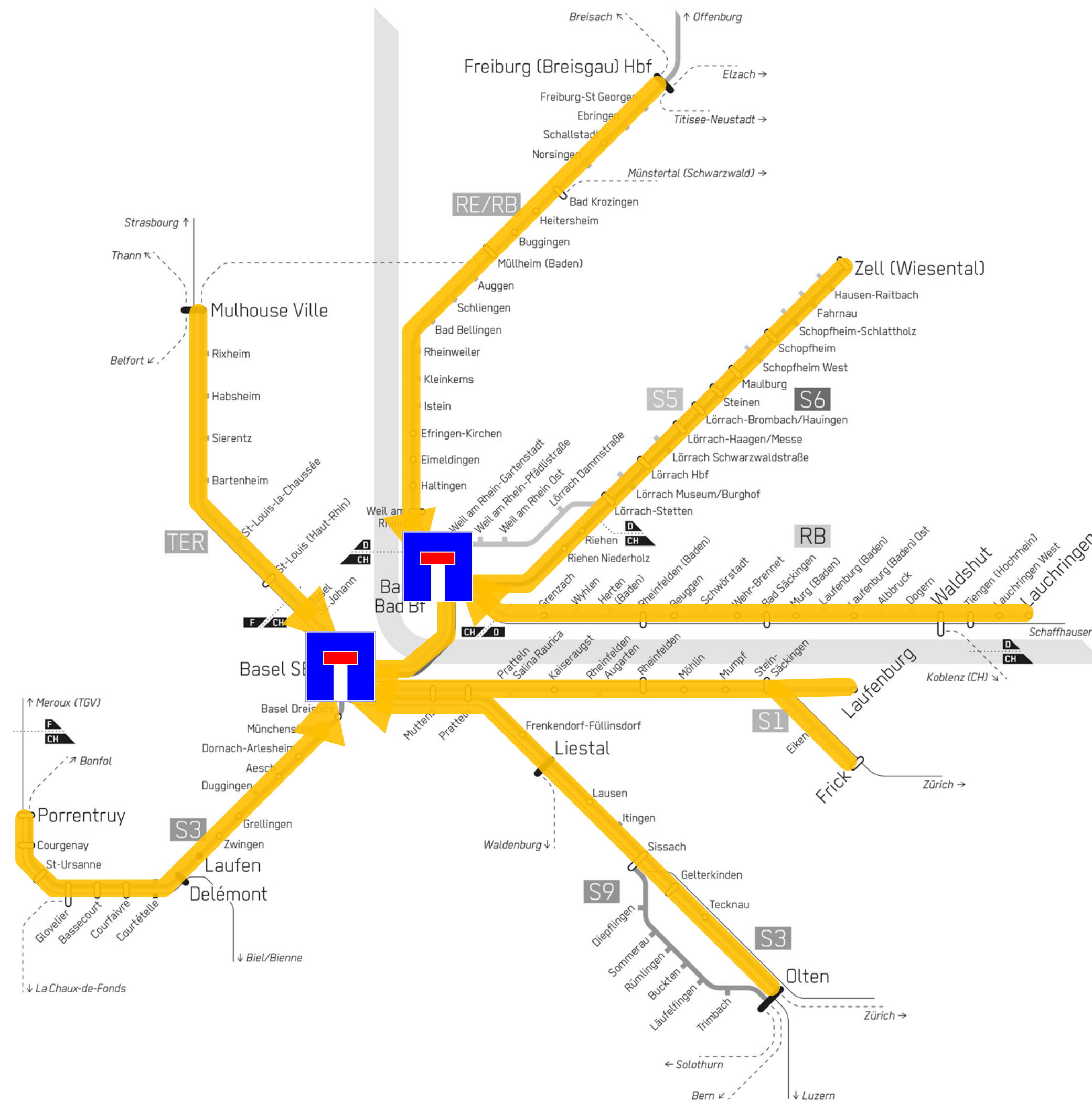
# Le réseau RER aujourd'hui

RER trinational de Bâle	2018
Nombre de lignes	8
Longueur totale du réseau (en km)	357
dont en Suisse (en km)	181
dont en Allemagne (en km)	147
dont en France (en km)	29
Nombre d'arrêts	108
dont en Suisse	47
dont en Allemagne	54
dont en France	7
Nombre de voyageurs	40 mio.



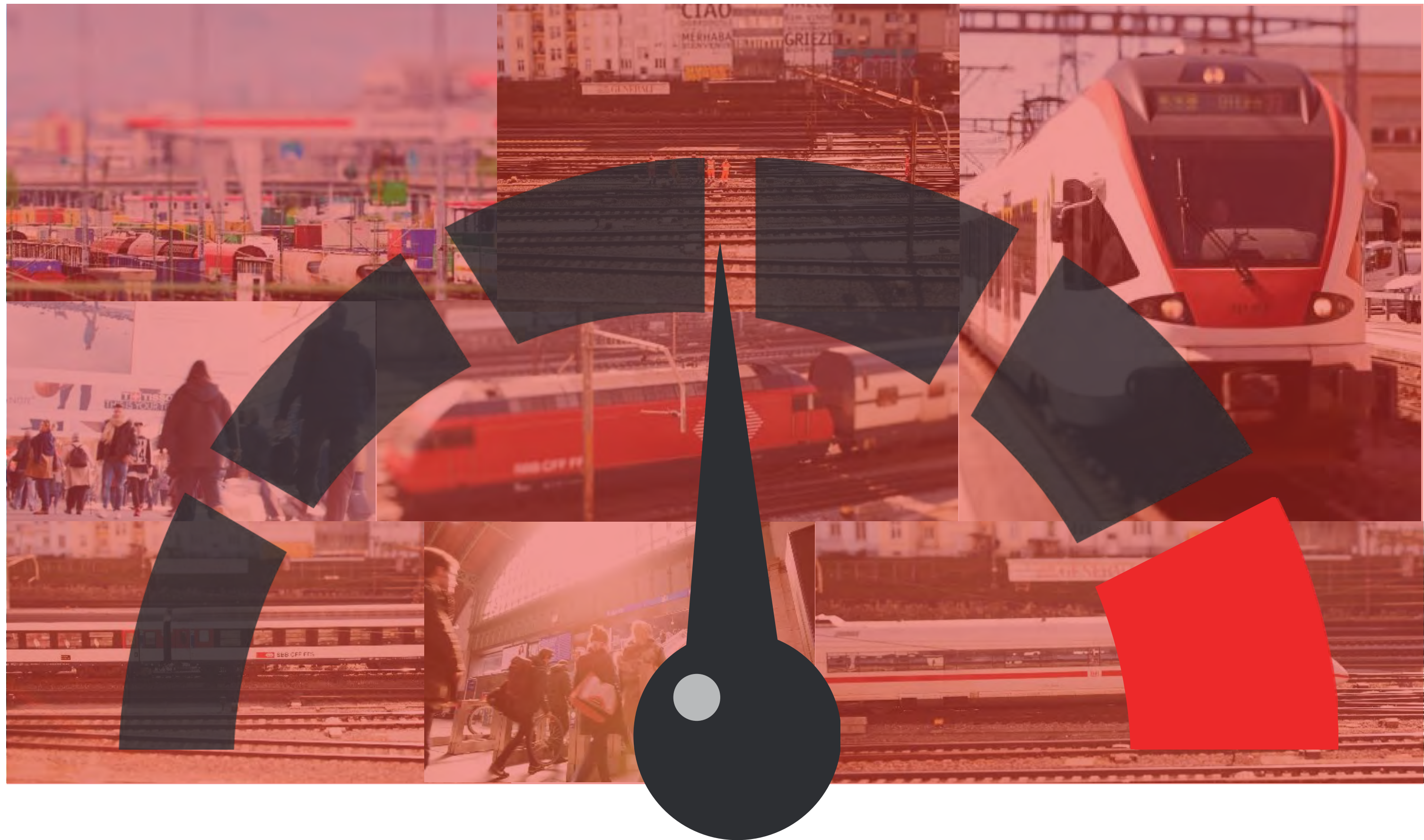


# Lignes radiales : Terminus à Bâle





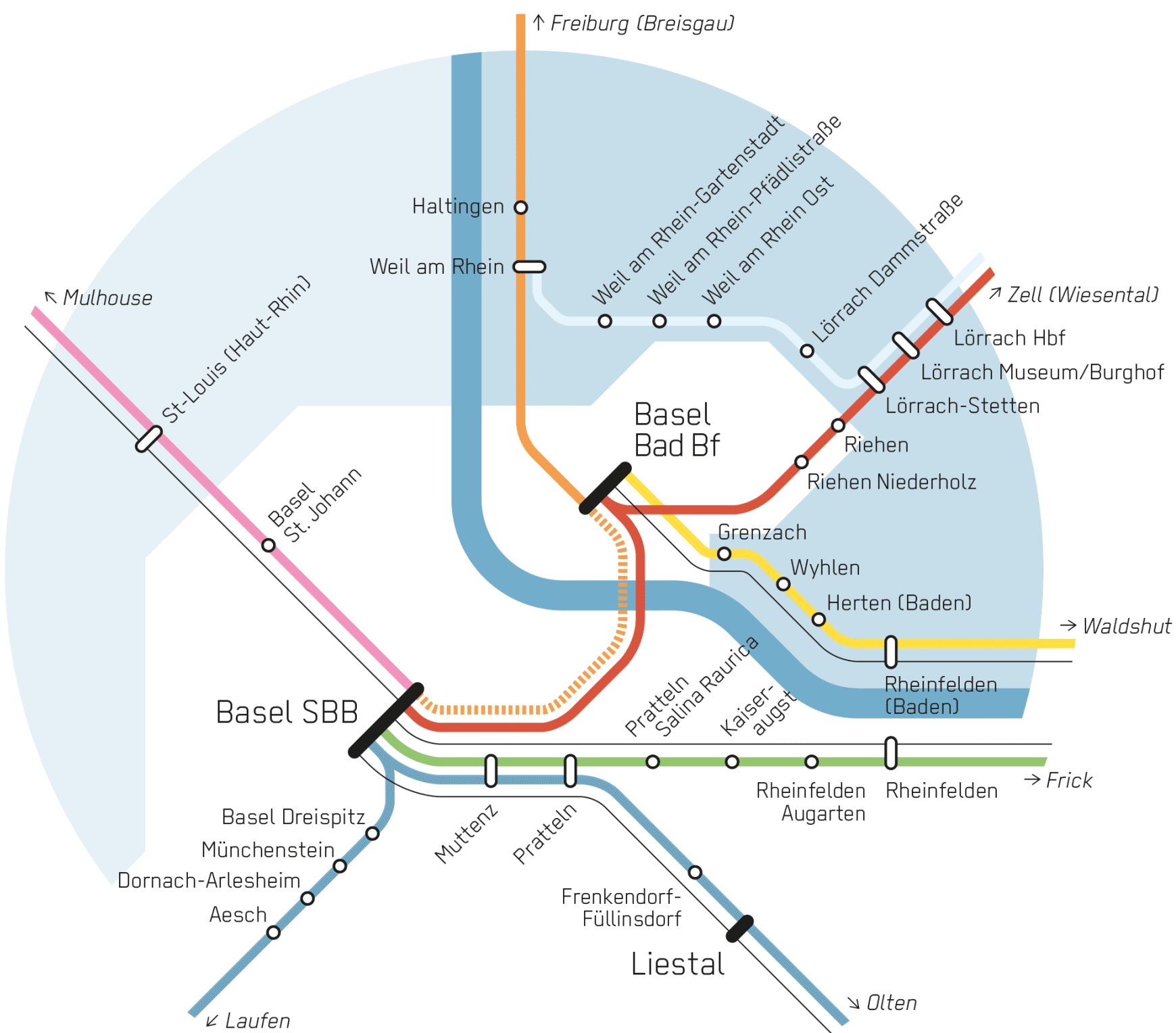
# Les infrastructures ferroviaires et les gares ont atteint les limites de leurs capacités



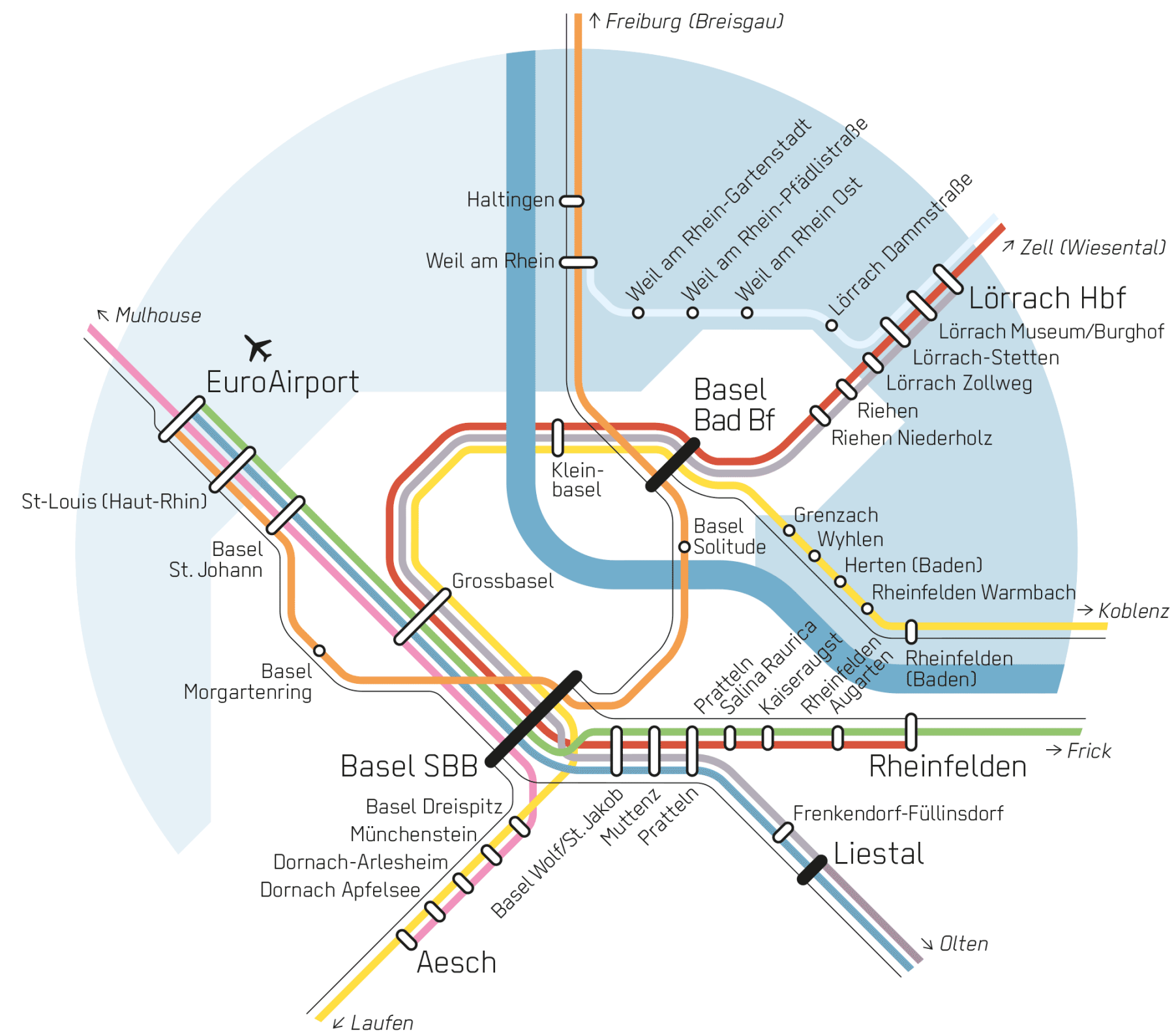


# Quel est notre objectif ?

2019



Zielzustand 2030 *État-cible 2030*



- S-Bahn  
RER
- Halt mit Anschluss an Intercity-/Hochgeschwindigkeitszüge  
Arrêt avec correspondances aux trains intercity/à grande vitesse
- Regional- und Interregiozüge/-expresse  
Trains/express régionaux et interrégionaux
- Halt  
Arrêt

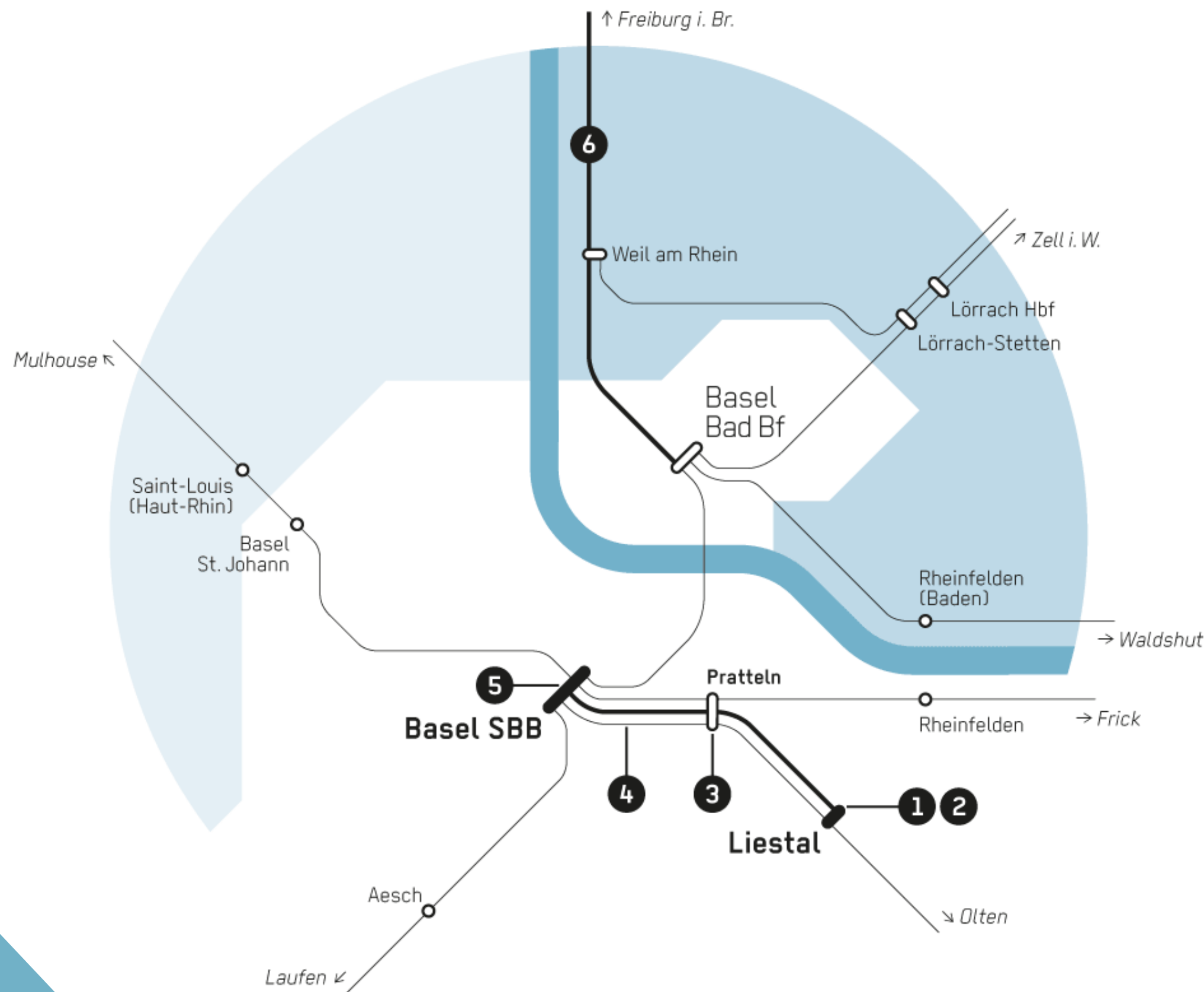


# Vor dem Ausbauschnitt 2035 beschlossene und finanzierte Infrastrukturen

Ermöglichtes S-Bahn Angebot

*Infrastructures approuvées et financées avant l'étape d'aménagement 2035*

*Offre RER rendue possible*



## Verbesserte Fahrplanstabilität

- 1 **Liestal** ZEB  
Vierspurausbau

## 15' Takt Basel-Liestal, S-Bahn

- 2 **Liestal** FABI/STEP 2025  
Wendegleis
- 3 **Pratteln** FABI/STEP 2025  
Entflechtung
- 4 **Basel Ost-Muttenz** FABI/STEP 2025  
Entflechtung
- 5 **Basel SBB** FABI/STEP 2025  
Leistungssteigerung 1. Etappe

## 30' Takt Freiburg (Brsg)-Basel Bad Bf, S-Bahn

- 6 **Karlsruhe-Basel** NEAT (D/BW/EU)  
Ausbau-/Neubaustrecke

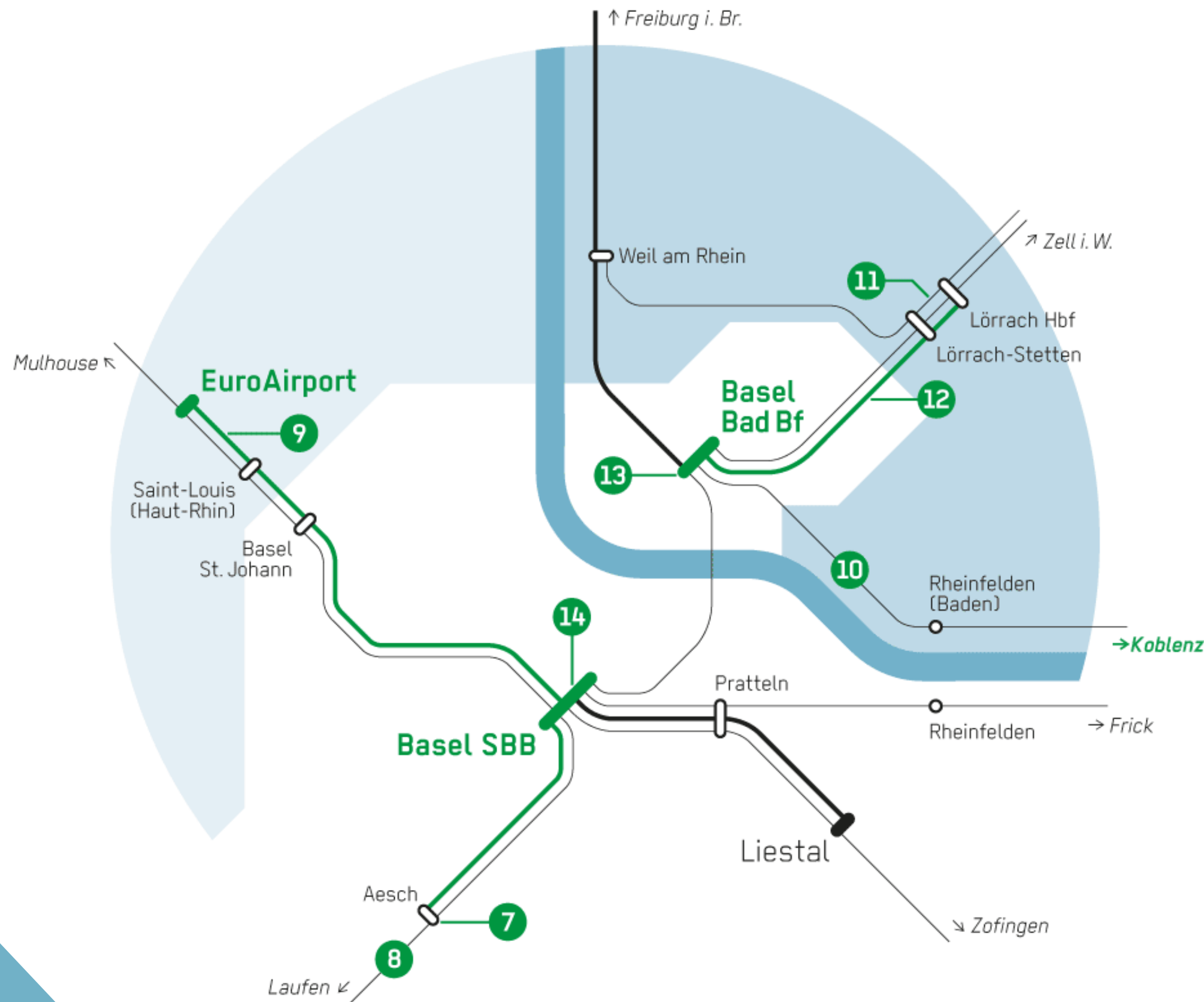


# Im Ausbauschnitt 2035 enthaltene Infrastrukturen

Ermöglichtes S-Bahn Angebot

*Infrastructures contenues dans l'étape d'aménagement 2035*

*Offre RER rendue possible*



\* Beitrag des Schweizer Bundes an Finanzierung  
 \*\* Durchmesserlinie Mulhouse/EuroAirport-Basel SBB-Laufen-/Ergolzthal

## 15' Takt Basel SBB-Aesch, S-Bahn

**7 Aesch** *FABI/STEP 2035*  
Wendegleis

**8 Duggingen-Grellingen** *FABI/STEP 2035*  
Doppelspur

## 10' Takt Basel SBB-EuroAirport, S-Bahn/TER \*\*

**9 EuroAirport** *FABI/STEP 2035\**  
Nouvelle liaison ferroviaire avec halte EuroAirport à 2 voies

## Integration Hochrheinbahn

**10 Basel Bad Bf-Erzingen** *FABI/STEP 2035\**  
Elektrifizierung und Ausbau

## 15' Takt Basel Bad Bf-Lörrach Hbf, S-Bahn

**11 Lörrach** *FABI/STEP 2035\**  
Verkürzung Zugfolgezeit

**12 Riehen-Schopfheim** *FABI/STEP 2035\**  
Abschnittsweise Doppelspur

## Publikumsanlagen

**13 Basel Bad Bf** *FABI/STEP 2035*  
Neue Rampen und Lifte, Perronabsenkung

**14 Basel SBB** *FABI/STEP 2035*  
Zusätzliche Gleisquerung und Perronabgänge, Perronanpassungen

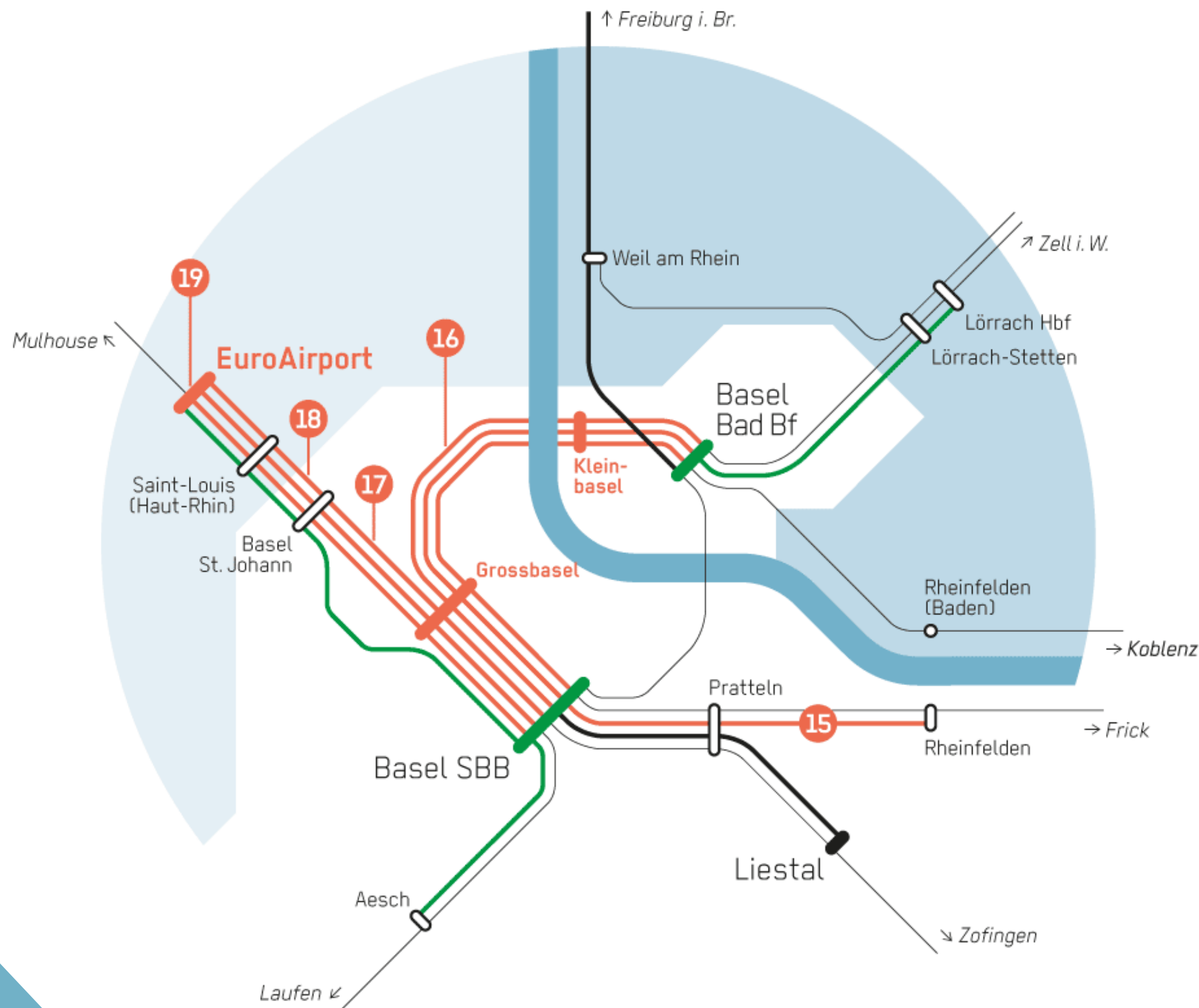


# Im Ausbauschnitt 2035 nicht ausfinanzierte Infrastrukturen

Realisierbares S-Bahn Angebot

*Infrastructures non entièrement financées dans l'étape d'aménagement 2035*

*Offre RER réalisable*



15' Takt Basel SBB-Rheinfelden, S-Bahn

**15 Pratteln-Rheinfelden**

Ausbau auf 3 Gleise

Durchmesserlinien Trinationale S-Bahn Basel \*

**16 Herzstück Basel I**

Verbindung Basel SBB-Basel Bad Bf inklusive 2 Haltestellen

Durchmesserlinien Trinationale S-Bahn Basel \*\*

**17 Herzstück Basel II**

Verbindung Grossbasel-Basel St. Johann (Y-Ast)

**18 Basel St. Johann-St-Louis**

Vierspurausbau

**19 EuroAirport**

Aménagement de la halte à 4 voies

\* Durchmesserlinien Wiesental/Hochrhein-Basel SBB-Ergolz-/Frick-/Laufental

\*\* Durchmesserlinien EuroAirport-Basel SBB-Fricktal/Oberrhein

September 2019



# Mulhouse – Bâle

## Nouvelle offre

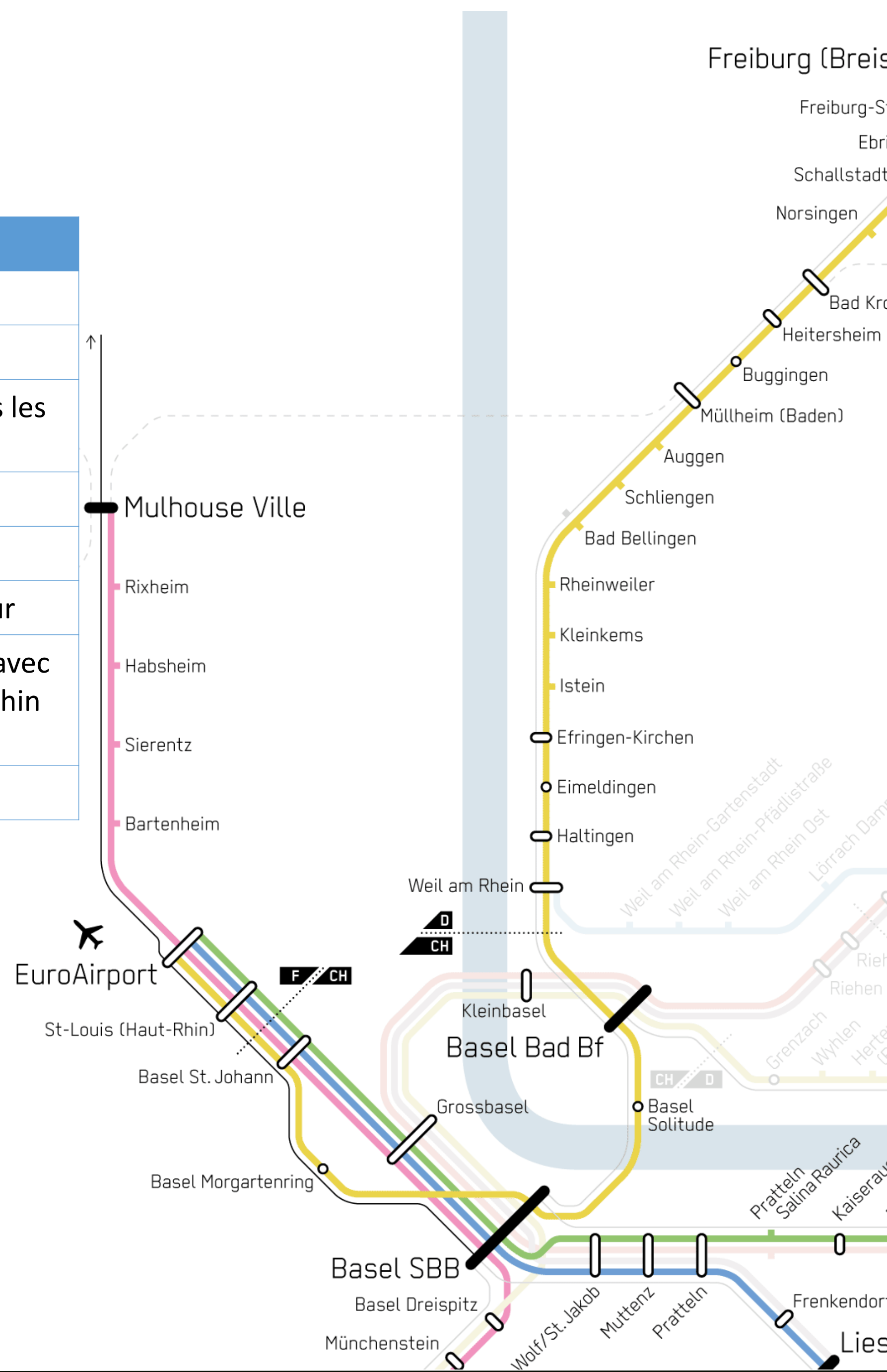
### À moyen terme (d'ici 2030)

- ✓ Liaisons directes (Mulhouse – Liestal et EuroAirport – Laufon)
- ✓ Toutes les lignes : Cadence semi-horaire sans interruption (un train toutes les 10 minutes entre l'EuroAirport et Bâle)
- ✓ Arrêt Bâle Morgartenring (Allschwil)

### À long terme (d'ici 2040)

- ✓ RER directs vers le Birseck, l'Ergolzthal, le Fricktal ainsi que le Rhin supérieur
- ✓ Service plus fréquent depuis l'EuroAirport, Saint-Louis et Bâle Saint-Jean avec RER directs vers le Birseck, l'Ergolzthal, le Fricktal ainsi qu'en direction du Rhin supérieur
- ✓ Arrêt central Bâle Mitte (Grossbasel)

	10' Takt Basel SBB-EuroAirport, S-Bahn/TER **
9	<b>EuroAirport</b> <i>FABI/STEP 2035*</i> Nouvelle liaison ferroviaire avec halte EuroAirport à 2 voies
	Durchmesserlinien Trinationale S-Bahn Basel **
17	<b>Herzstück Basel II</b> Verbindung Grossbasel-Basel St. Johann (Y-Ast)
18	<b>Basel St. Johann-St-Louis</b> Vierspurausbau
19	<b>EuroAirport</b> Aménagement de la halte à 4 voies





# Laufental

15' Takt Basel SBB-Aesch, S-Bahn

7 **Aesch** FABI/STEP 2

Wendegleis

8 **Duggingen-Grellingen** FABI/STEP 2

Doppelspur

10' Takt Basel SBB-EuroAirport, S-Bahn/TER

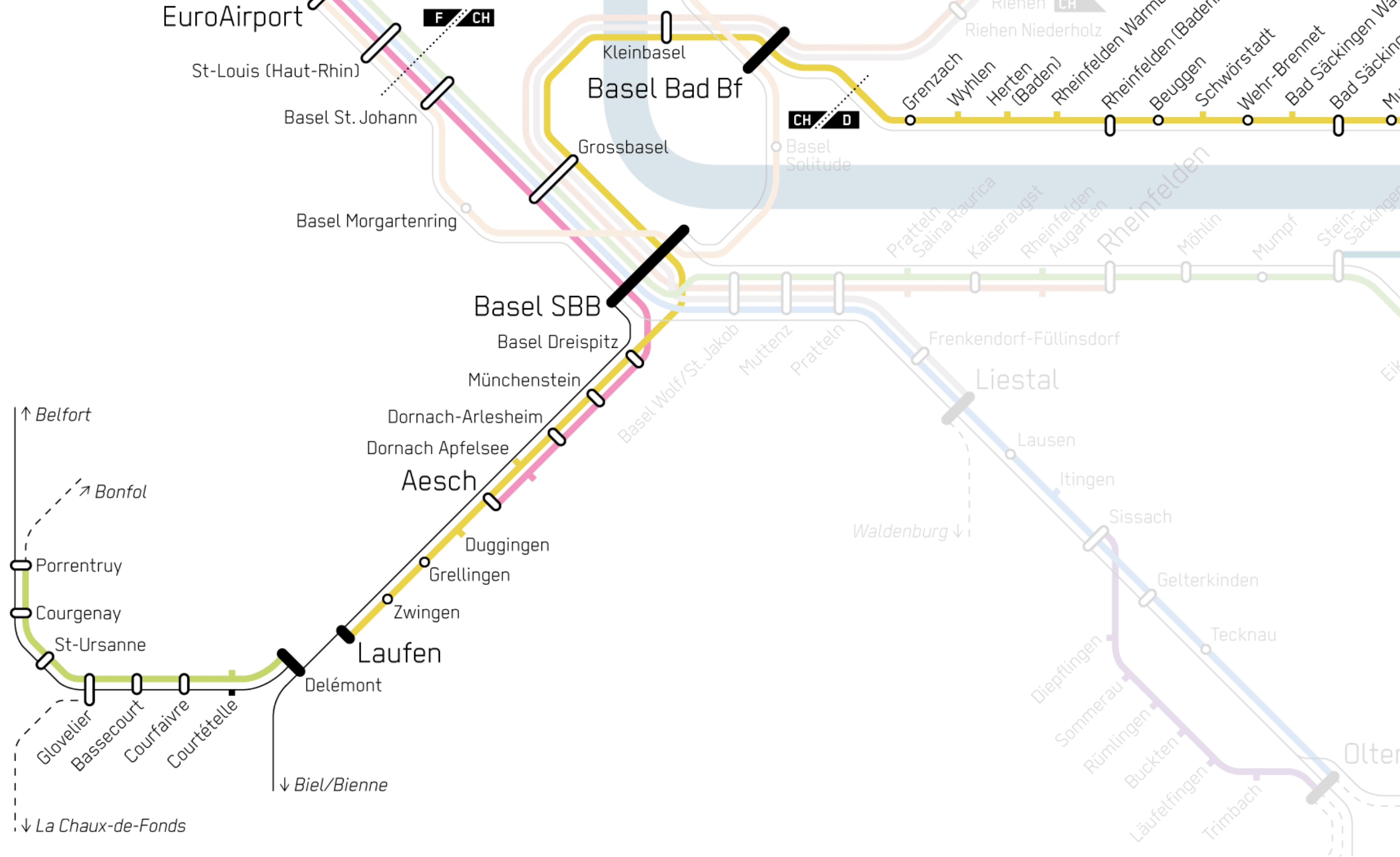
9 **EuroAirport** FABI/STEP 20

Nouvelle liaison ferroviaire avec halte EuroAirport à 2 voies

Durchmesserlinien Trinationale S-Bahn Basel

16 **Herzstück Basel I**

Verbindung Basel SBB-Basel Bad Bf inklusive 2 Haltestellen



## Nouvelle offre

### À moyen terme (d'ici 2030)

- ✓ Cadence au quart d'heure Aesch – Bâle CFF
- ✓ Arrêt Dornach Apfelsee
- ✓ Liaison directe vers l'Alsace (EuroAirport)
- ✓ Trafic grandes lignes semi-horaire Bâle – Bienne, fin du RER à Laufon

### À long terme (d'ici 2040)

- ✓ Liaison directe vers le centre de Bâle et via le Hochrhein (D) jusqu'à Koblenz (CH)





# Ergolztal

## Verbesserte Fahrplanstabilität

1 **Liestal** ZEB  
Vierspurausbau

## 15' Takt Basel-Liestal, S-Bahn

2 **Liestal** FABI/STEP 2025  
Wendegleis

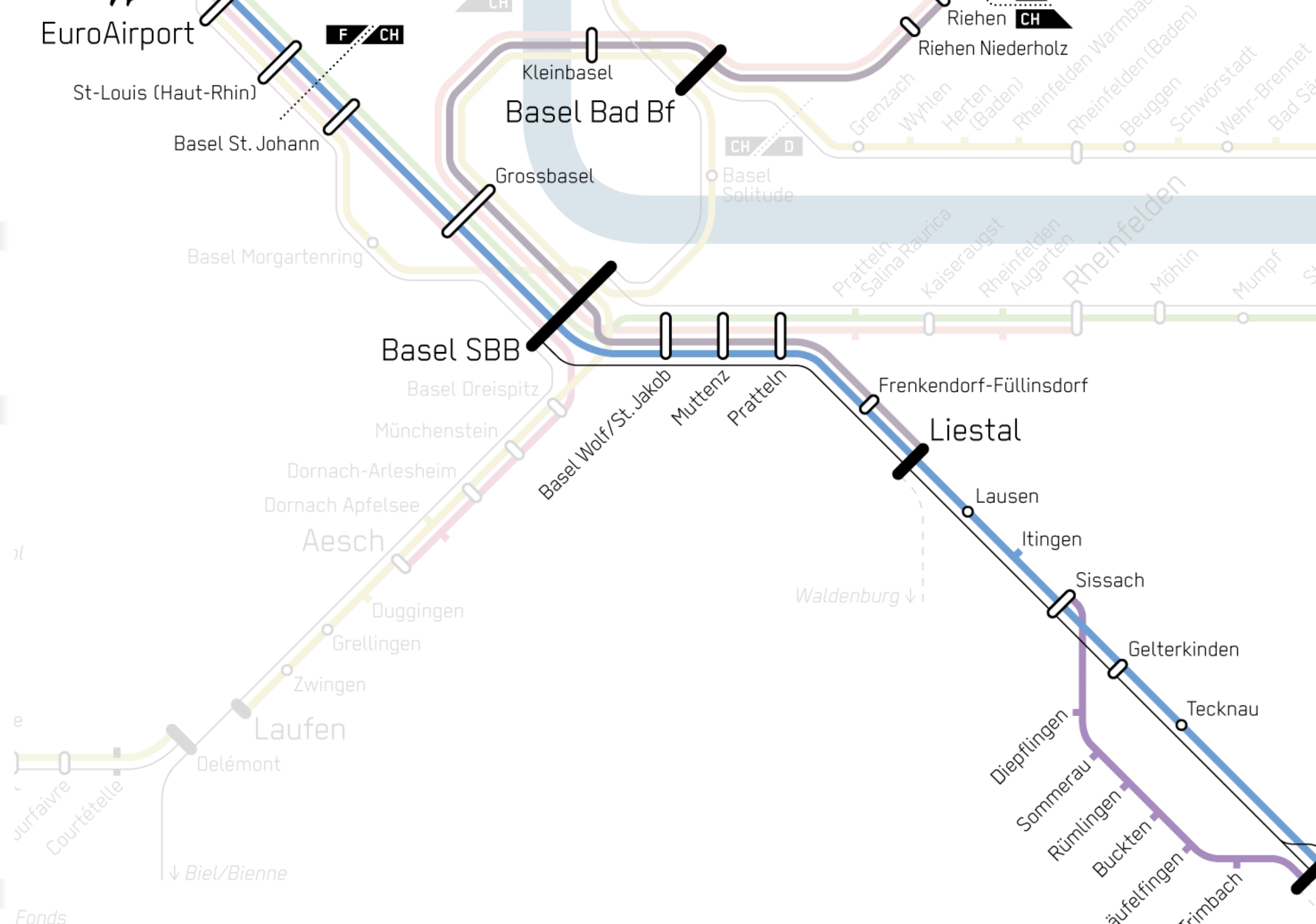
3 **Pratteln** FABI/STEP 2025  
Entflechtung

4 **Basel Ost-Muttenz** FABI/STEP 2025  
Entflechtung

5 **Basel SBB** FABI/STEP 2025  
Leistungssteigerung 1. Etappe

## Durchmesserlinien Trinationale S-Bahn Basel \*

16 **Herzstück Basel I**  
Verbindung Basel SBB-Basel Bad Bf  
inklusive 2 Haltestellen



## Nouvelle offre

### À moyen terme (d'ici 2030)

- ✓ Cadence au quart d'heure Liestal – Bâle CFF
- ✓ Liaison directe vers l'Alsace (EuroAirport – Mulhouse)
- ✓ Correspondances trafic grandes lignes à Olten et liaison directe jusqu'à Zofingen

### À long terme (d'ici 2040)

- ✓ Liaison directe vers le centre de Bâle et vers le Wiesental



# Fricktal

15' Takt Basel SBB-Rheinfelden, S-Bahn

**3** Pratteln *FABI/STEP 2025*  
Entflechtung

**4** Basel Ost-Muttenz *FABI/STEP 2025*  
Entflechtung

**5** Basel SBB *FABI/STEP 2025*  
Leistungssteigerung 1. Etappe

**15** Pratteln-Rheinfelden  
Ausbau auf 3 Gleise

Durchmesserlinien Trinationale S-Bahn Basel \*

**16** Herzstück Basel I  
Verbindung Basel SBB-Basel Bad Bf  
inklusive 2 Haltestellen

Durchmesserlinien Trinationale S-Bahn Basel \*\*

**17** Herzstück Basel II  
Verbindung Grossbasel-Basel St. Johann (Y-Ast)



## Nouvelle offre

### À long terme (d'ici 2040)

- ✓ Cadence au quart d'heure Rheinfelden (CH) – Bâle CFF
- ✓ Cadence semi-horaire Stein-Säckingen – Laufenburg (CH) / Frick
- ✓ Liaisons directes vers le centre de Bâle, l'Alsace (EuroAirport) et le Wiesental



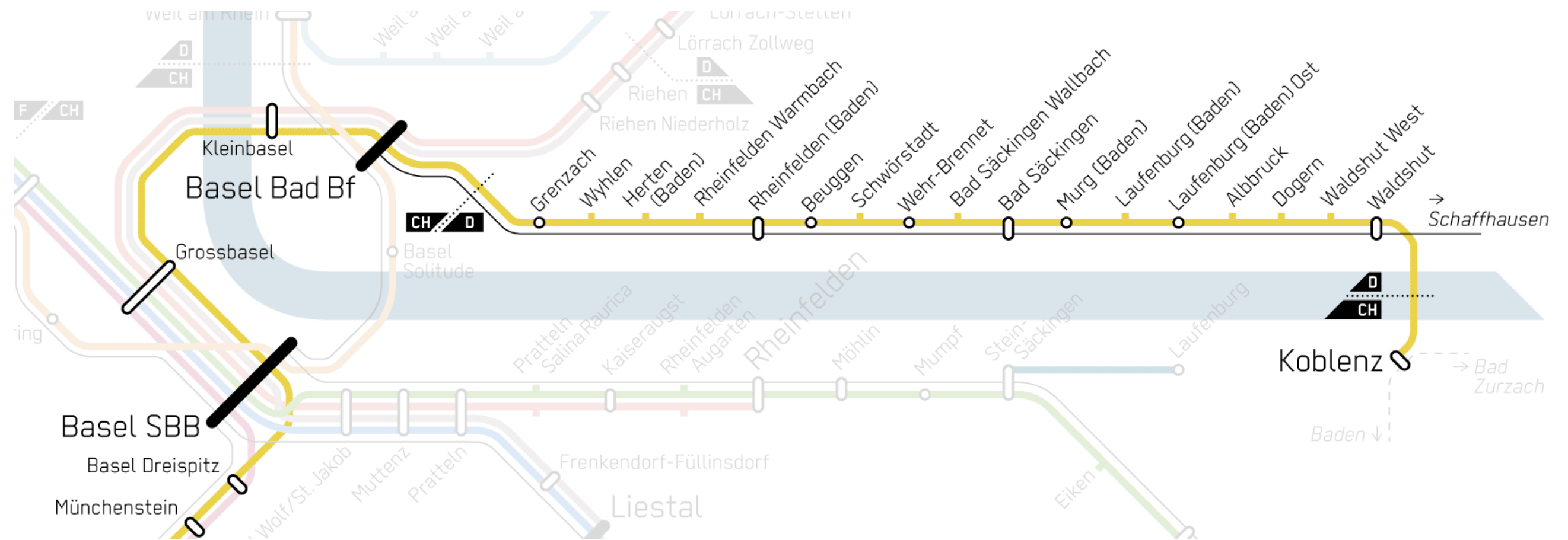
# Hochrhein (D)

## Integration Hochrheinbahn

10 **Basel Bad Bf–Erzingen** *FABI/STEP 2035\**  
Elektrifizierung und Ausbau

## Durchmesserlinien Trinationale S-Bahn Basel \*

16 **Herzstück Basel I**  
Verbindung Basel SBB–Basel Bad Bf  
inklusive 2 Haltestellen



## Nouvelle offre

### À moyen terme (d'ici 2030)

- ✓ Augmentation des capacités par l'électrification et l'aménagement de la ligne
- ✓ Liaison directe Koblenz (CH) – Basel Bad Bf
- ✓ Arrêts Rheinfelden-Warmbach, Bad Säckingen-Wallbach, Waldshut West
- ✓ Cadence semi-horaire IRE Basel Bad Bf – Singen (–Friedrichshafen /–Saint- Gall)

### À long terme (d'ici 2040)

- ✓ Liaison directe vers le centre de Bâle et le Laufental
- ✓ EuroAirport accessible avec une correspondance



# Wiesental

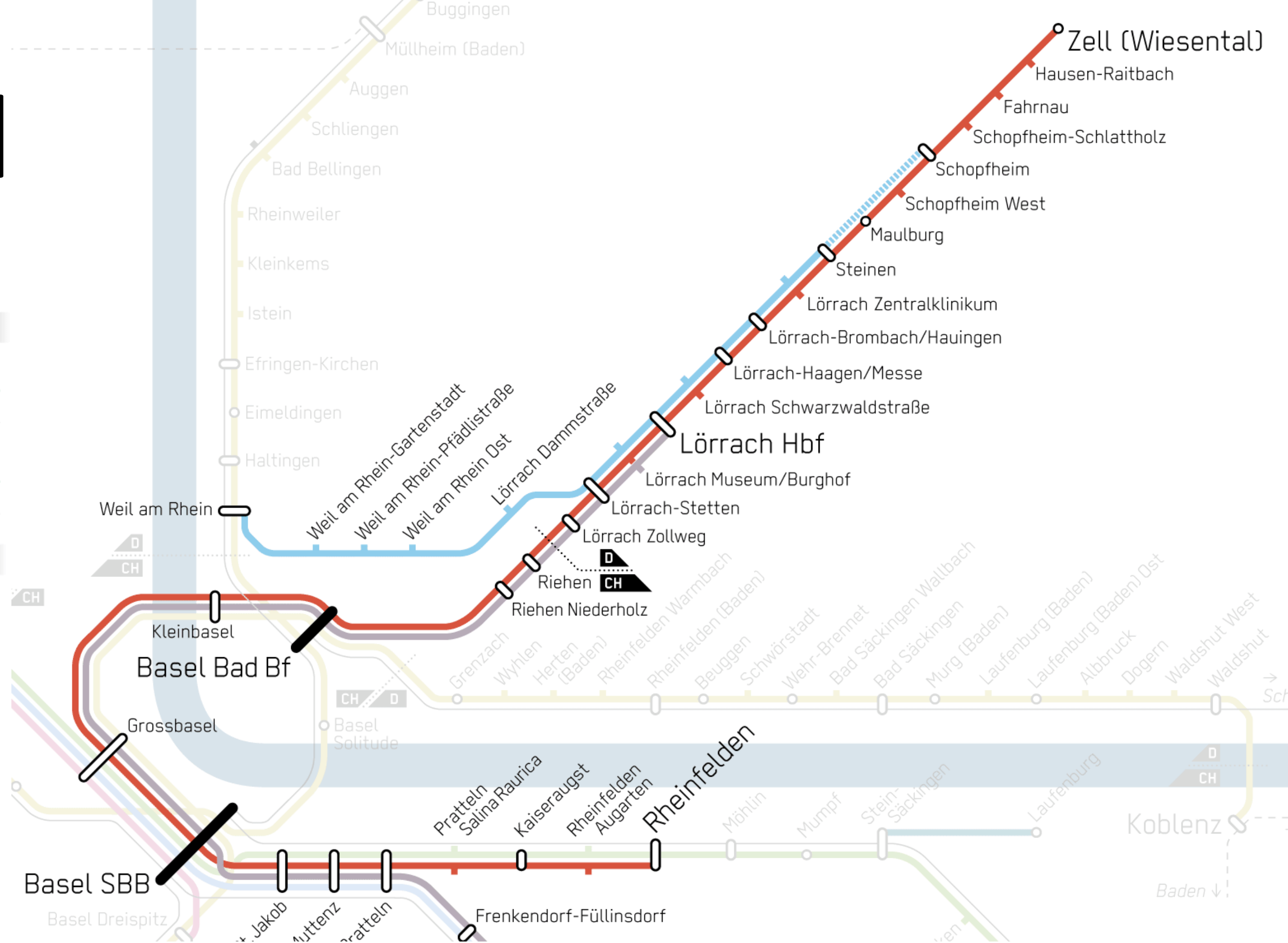
15' Takt Basel Bad Bf-Lörrach Hbf, S-Bahn

11 **Lörrach** FABI/STEP 2035\*  
Verkürzung Zugfolgezeit

12 **Riehen-Schopfheim** FABI/STEP 2035\*  
Abschnittsweise Doppelspur

Durchmesserlinien Trinationale S-Bahn Basel \*

16 **Herzstück Basel I**  
Verbindung Basel SBB-Basel Bad Bf  
inklusive 2 Haltestellen



## Nouvelle offre

### À moyen terme (d'ici 2030)

- ✓ Cadence au quart d'heure Basel Bad Bf – Lörrach Hbf (correspondance vers Steinen)
- ✓ Arrêt Lörrach Zentralklinikum

### À long terme (d'ici 2040)

- ✓ Liaison directe vers le centre de Bâle et vers l'Ergolzthal et le Fricktal
- ✓ EuroAirport accessible avec une correspondance



# Rhin supérieur

30' Takt Freiburg (Brsg)-Basel Bad Bf, S-Bahn

**6** **Karlsruhe-Basel** *NEAT (D/BW/EU)*  
Ausbau-/Neubaustrecke

Durchmesserlinien Trinationale S-Bahn Basel \*

**16** **Herzstück Basel I**  
Verbindung Basel SBB-Basel Bad Bf  
inklusive 2 Haltestellen

Durchmesserlinien Trinationale S-Bahn Basel \*\*

**17** **Herzstück Basel II**  
Verbindung Grossbasel-Basel St. Johann (Y-Ast)

**18** **Basel St. Johann-St-Louis**  
Vierspurausbau

**19** **EuroAirport**  
Aménagement de la halte à 4 voies

## Nouvelle offre

### À court terme (2020)

✓ Nouveau RE Offenburg – Basel Bad Bf  
(quelques trains jusqu'à Bâle CFF)

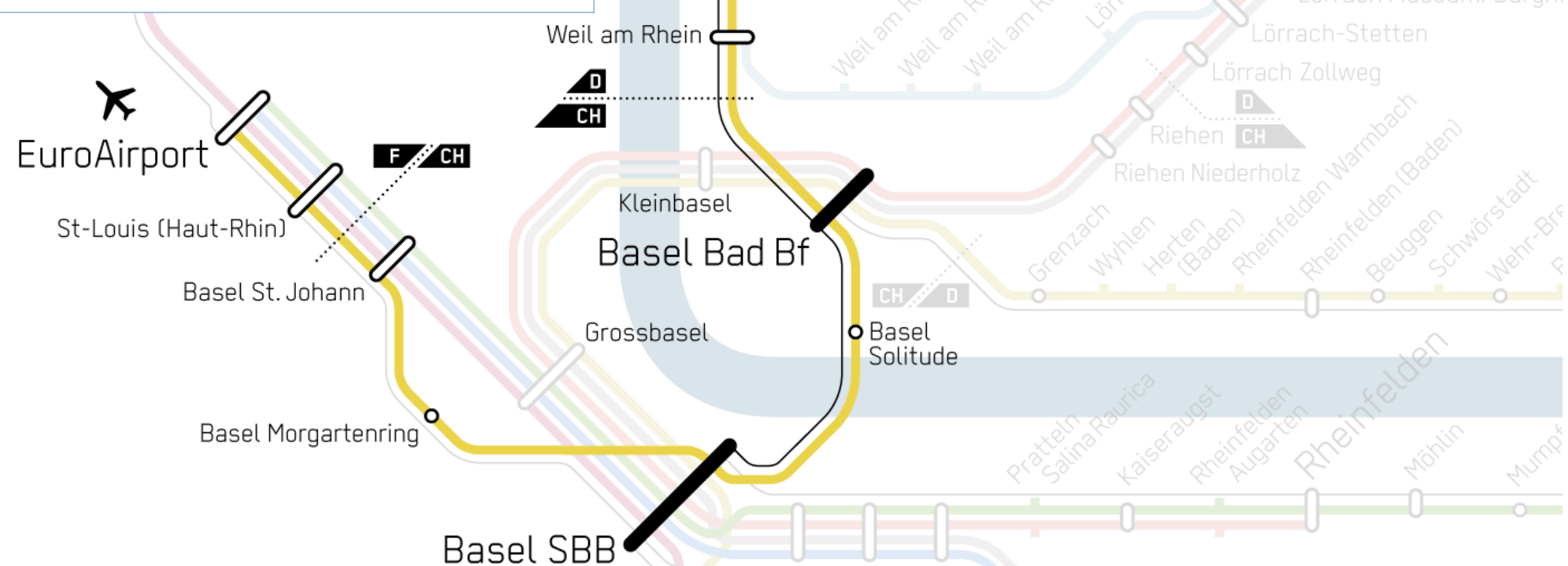
### À moyen terme (d'ici 2030)

✓ Prolongement RE jusqu'à Karlsruhe et  
jusqu'à Bâle CFF

✓ Arrêt Bâle Solitude

### À long terme (d'ici 2040)

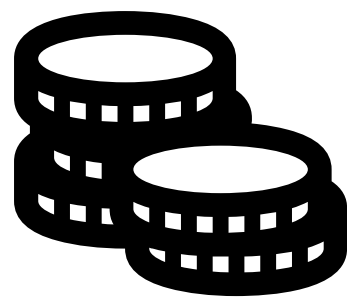
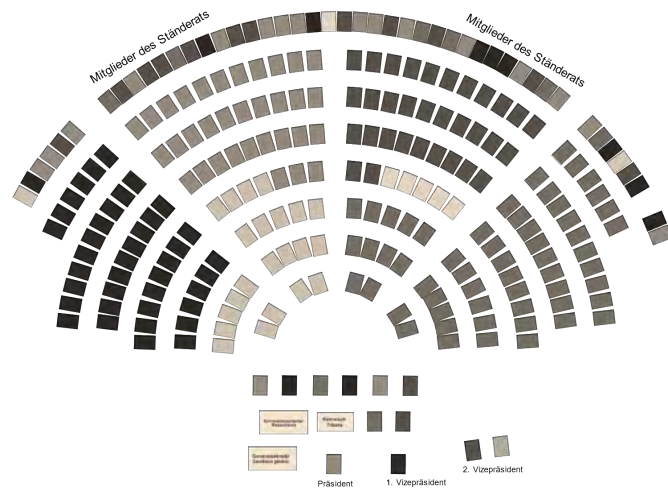
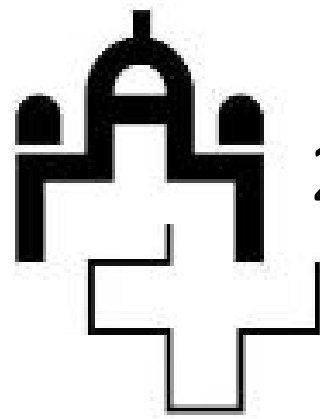
✓ Liaison directe RER entre Fribourg-en-  
Brisgau et l'EuroAirport via Bâle





# Et la suite ?

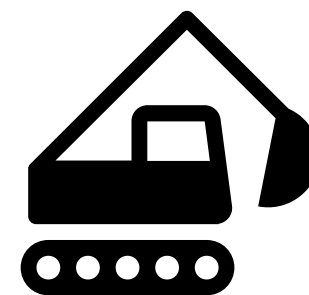
Suisse :  
Décision du  
Parlement sur l'Etape  
d'aménagement  
2035 le 21 juin 2019



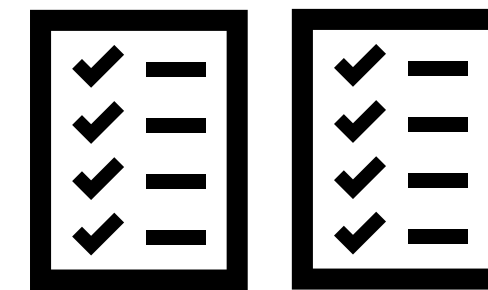
Définition des clés de  
financement pour les  
projets d'infrastructure  
transfrontaliers



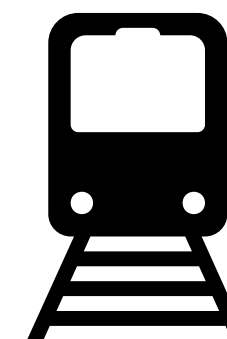
Planification et  
construction des  
infrastructures



Réglementation  
transfrontalière des  
processus de commande



Acquisition du matériel  
roulant



Attribution des  
prestations aux  
entreprises de  
transport, début de  
l'exploitation







# Panel RER avec les décideurs des trois pays

**Jean Rottner**

---

Président  
Région Grand Est

**Winfried Hermann**

---

Ministre des Transports  
Land de Bade-Wurtemberg

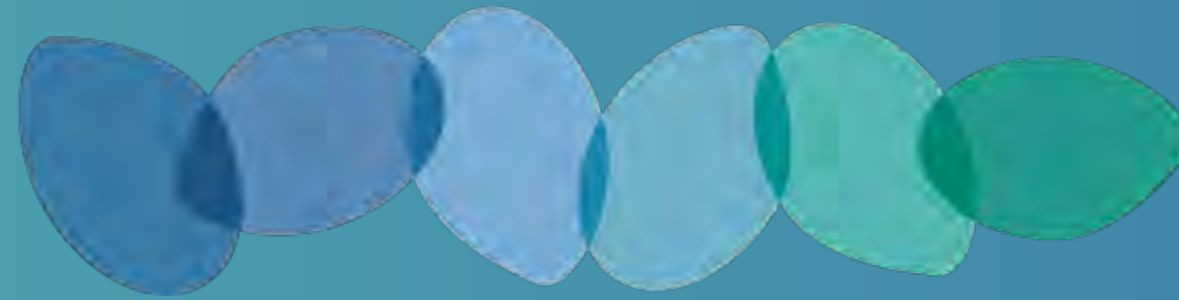
**Hans-Peter Wessels**

---

Conseiller d'Etat  
Canton de Bâle-Ville

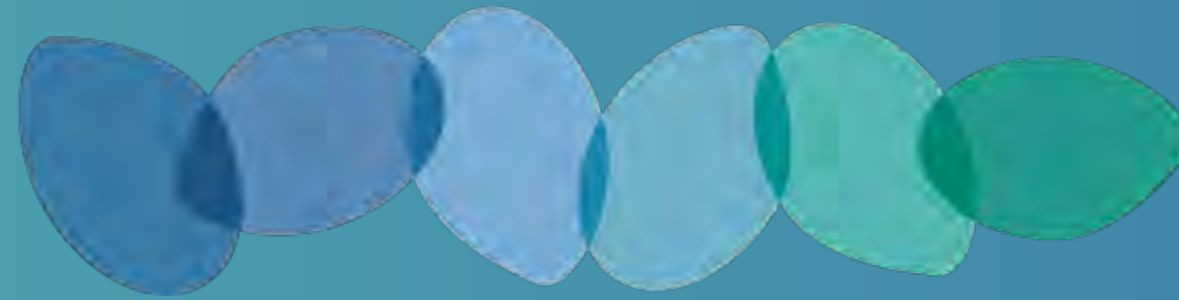


# AGGLOPROGRAMMBASEL



## Module D : Le projet d'agglomération de 4e génération : Stratégies Transports





## Stratégie Tram

### Alain Groff

---

Responsable de l'Office  
pour la mobilité  
Canton de Bâle-Ville

### Eva Juhasz

---

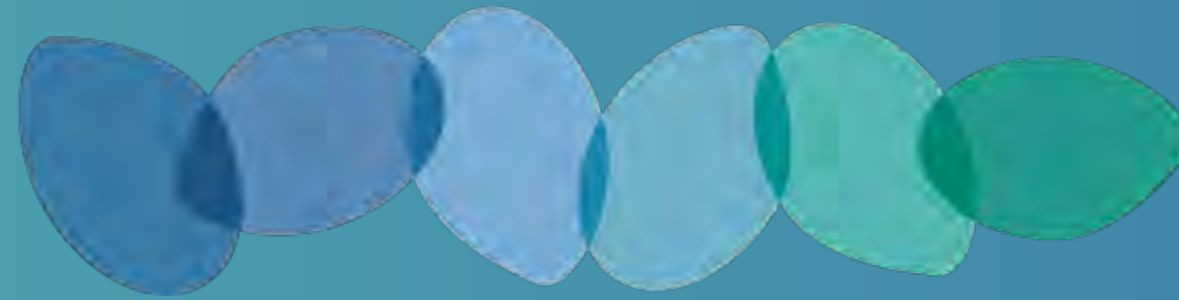
Responsable du Service  
des transports publics  
Canton de Bâle-Campagne

### Jonas Kupferschmid

---

Chef de projet Transports  
Agglo Basel





## Stratégie trinationale Route

### Urs Roth

---

Ingénieur cantonal adjoint  
Canton de Bâle-Campagne

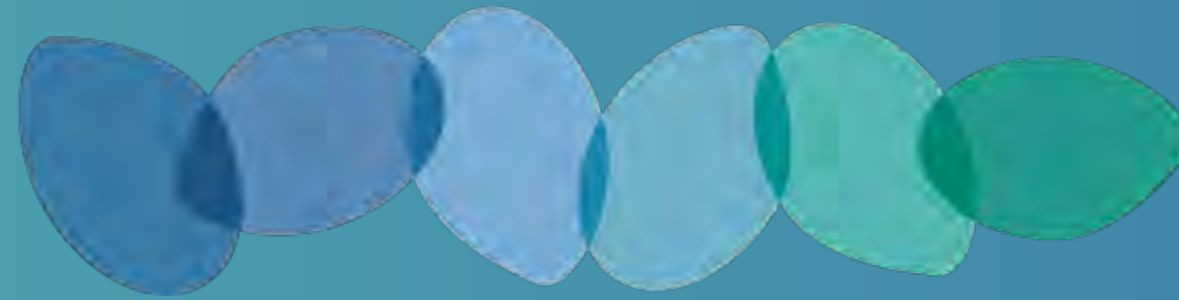
### Hans Ruedi Rihs

---

Responsable de la Section  
transports publics  
Canton d'Argovie



# AGGLOPROGRAMMBASEL



## Stratégie P&R

### Ulrich Hoehler

---

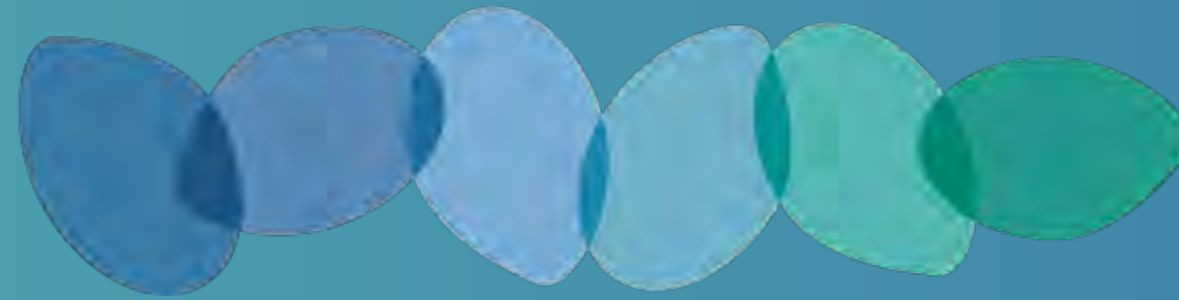
Chef de l'administration  
District de Lörrach

### Alain Aschwanden

---

Chef de service à l'Office  
des travaux publics  
Canton de Bâle-Campagne





## Stratégie Trafic cycliste

**Mirjam Hauser**

---

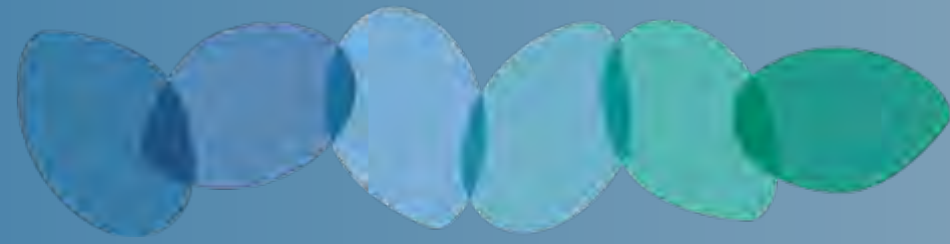
Chef de projet  
Canton d'Argovie

**Nina Philipp**

---

Chef de projet Transports  
Agglo Basel





# Module E : Les défis du transport de marchandises dans la région de Bâle à l'horizon 2040





# Introduction

Patrick Leypoldt  
Directeur d'Agglo Basel





# Que vient faire le transport de marchandises dans le projet d'agglomération ?

- 3<sup>e</sup> génération :
  - Le transport de marchandises n'était qu'une « thématique secondaire » du PA3.
  - La stratégie sectorielle Transport de marchandises (cartes) y figurait avec du texte contenant les orientations stratégiques. Mais les bases restaient très vagues !
  - Au sein des groupes de travail Route, Rail et Aménagement du territoire, la question est revenue plus d'une fois pour être finalement écartée.
- 4<sup>e</sup> génération :
  - À la suite d'avancées en interne durant la 3<sup>e</sup> génération, dès la fin de l'année 2016 au moment de la remise du projet, une mesure assurée entièrement par l'agglomération portant sur l'élaboration d'un concept pour le transport de marchandises a été transmise à la Confédération.
  - Le transport de marchandises figure désormais comme nouvelle thématique obligatoire dans les Directives de la Confédération pour la 4<sup>e</sup> génération. Les directives relatives au PA4 seront publiées début 2020.
  - Le transport de marchandises doit par conséquent figurer dans la 4<sup>e</sup> génération du projet d'agglomération.
  - Agglo Basel a donc mis en place un nouveau groupe de travail Transport de marchandises.
- Coopération entre le projet d'agglomération et le cluster logistique de la région de Bâle
  - La coopération permet une fusion maximale des connaissances

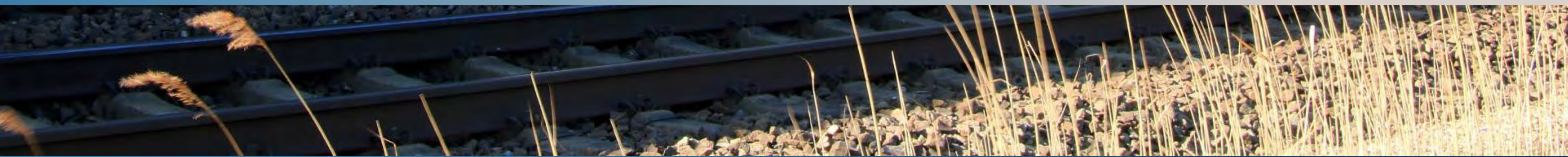




# Evolution et tendances du transport de marchandises d'ici 2040

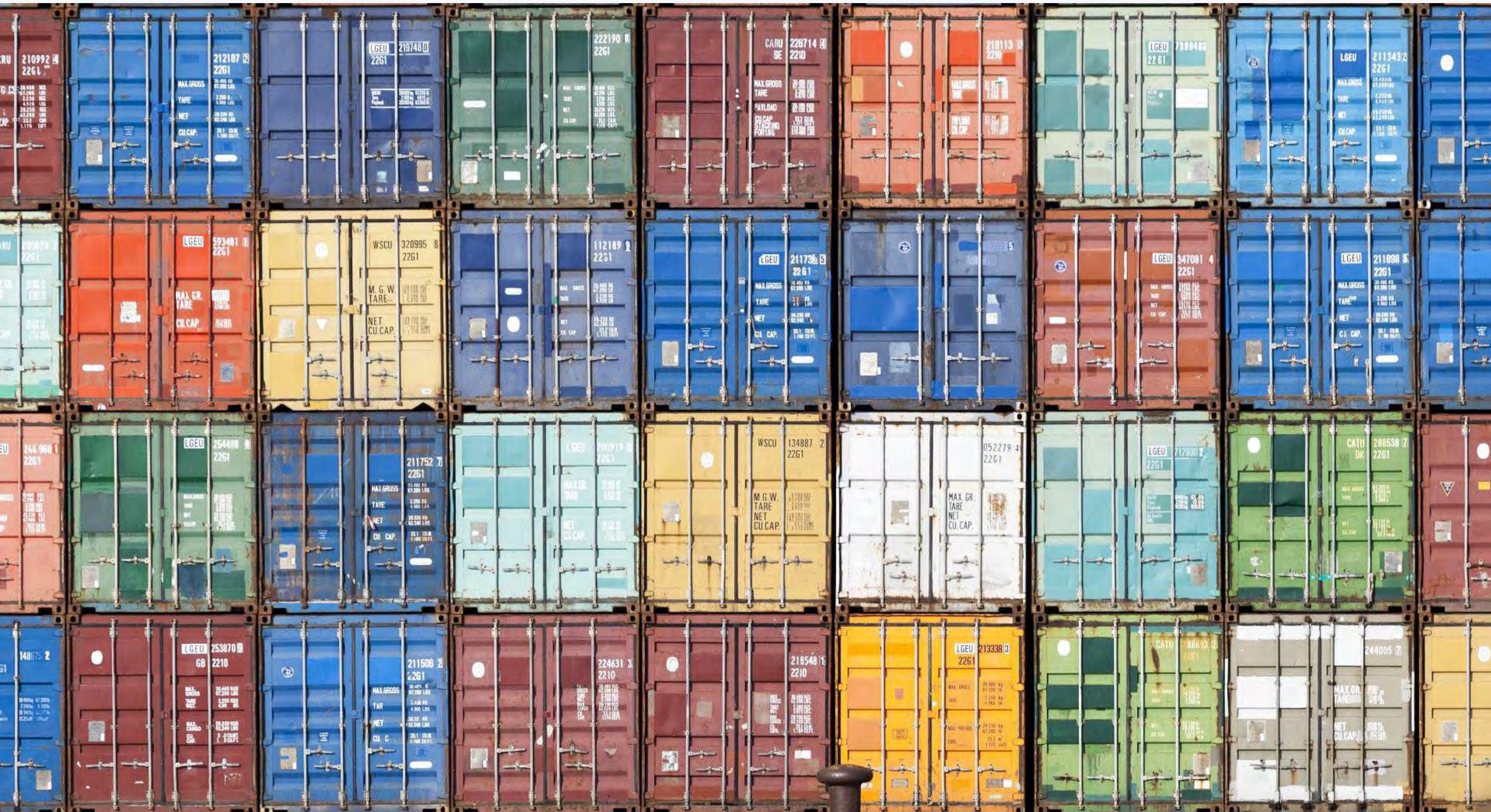
Paul Wittenbrink, cluster logistique région de Bâle

Patrick Leypoldt, directeur d'Agglo Basel





# Les tendances de la logistique d'ici 2040





## Evaluation des grandes tendances logistiques (1)

### Saturation de l'infrastructure

- Saturation de l'infrastructure routière, surtout dans les agglomérations et autour
- Capacités de dédouanement insuffisantes aux frontières
- Goulets d'étranglement sur le rail
- Concurrence pour les sillons avec le transport de voyageurs

- Hausse des heures de bouchon
- Fiabilité en baisse
- Coûts en hausse

### Pénurie de main d'œuvre compétente

- Manque de main d'œuvre qualifiée, surtout chauffeurs PL et mécaniciens de locomotives
- Conditions de travail peu attrayantes

- Pénurie accrue d'espaces de chargement
- Hausse des coûts du transport
- Recul de la fiabilité

### Effets sur la structure & la valeur des marchandises

- Baisse des volumes expédiés
- Hausse de la densité valeur
- Exigences plus élevées en matière de rapidité et de fiabilité

- Regroupement plus difficile
- Hausse des prestations de circulation



## Evaluation des grandes tendances logistiques (2)

### Délais de livraison

- Hausse des exigences en matière de rapidité (également le jour même)
- Hausse du niveau de service
- Hausse des exigences en matière de délais

- Baisse de l'attractivité du rail
- Regroupement plus difficile

### Numérisation et automatisation

- Le commerce en ligne rend le regroupement plus difficile du fait de la baisse des volumes expédiés
- Opportunité d'accroître la productivité et de faciliter la coopération grâce à une information plus transparente (big data)
- Potentiel grâce à l'automatisation / la numérisation de la route et du rail

- Hausse des prestations de transport due au commerce en ligne
- Effet global ouvert

### Concurrence pour les espaces

- La logistique a besoin d'espace pour le regroupement
- Conflits avec d'autres utilisations (p. ex. zones résidentielles/de bureaux)

- Les trajets sont plus longs
- Les prestations de transport augmentent
- Regroupement plus difficile



## Evaluation des grandes tendances logistiques (3)

### Green Logistics

- Tendance au report sur le rail et le transport fluvial
- Importance de l'empreinte carbone
- Hausse des coûts du fait des nouvelles énergies comme alternatives au diesel

- Hausse des coûts de transport
- Report sur le rail /transport fluvial
- L'écologie gagne en importance

### Volatilité & complexité des marchés

- Individualisation des besoins
- Exigences élevées en matière de flexibilité
- Planification de moins en moins possible
- Besoin de solutions logistiques globales

- L'attractivité du rail baisse car il est moins flexible
- Regroupement plus difficile

### Pression sur les prix

- Marché des transports constamment soumis à une pression tarifaire/concurrentielle
- Désindustrialisation et délocalisation

- Les prix du transport ont tendance à baisser
- D'où une hausse tendancielle du fret routier

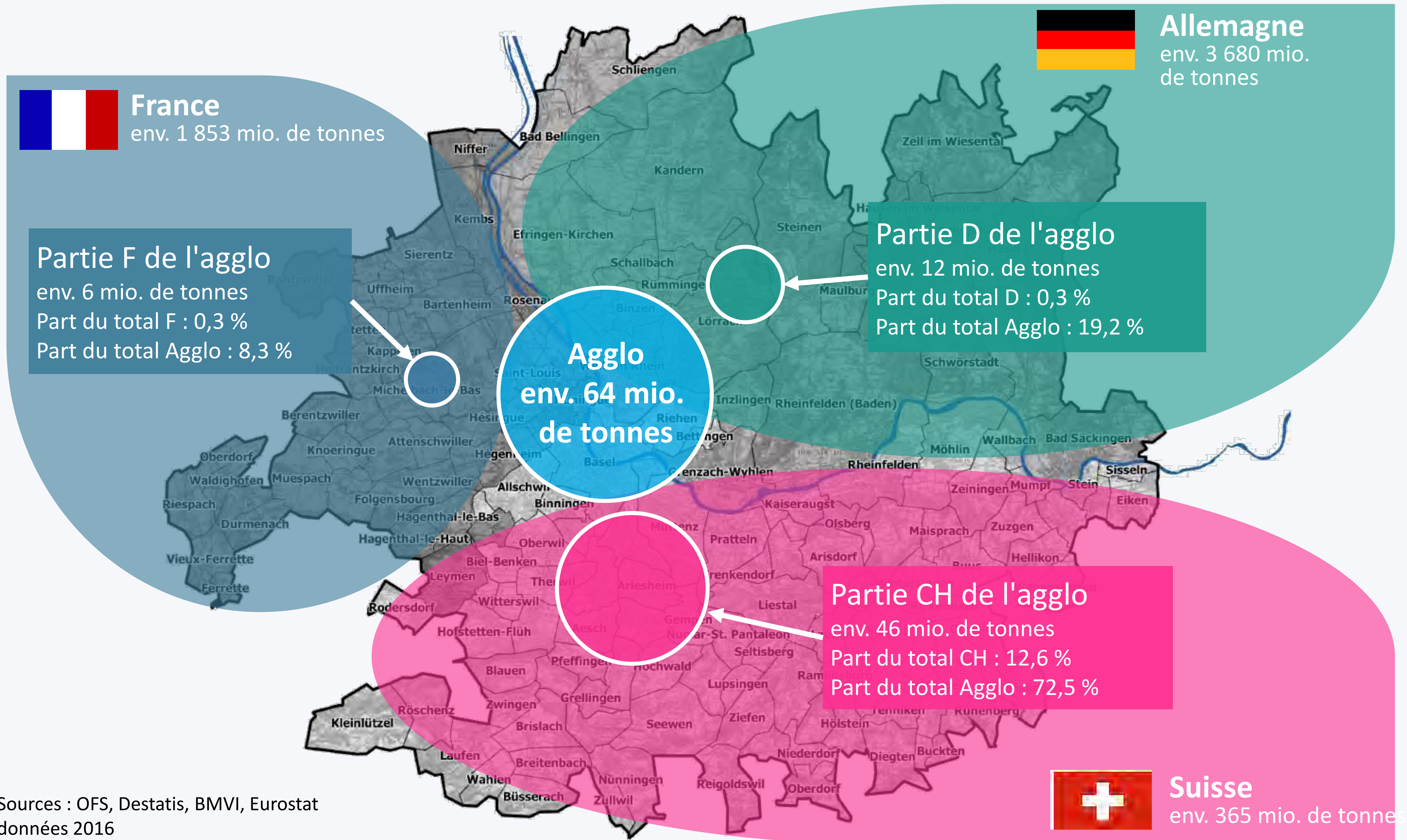


# Évolutions jusqu'en 2040





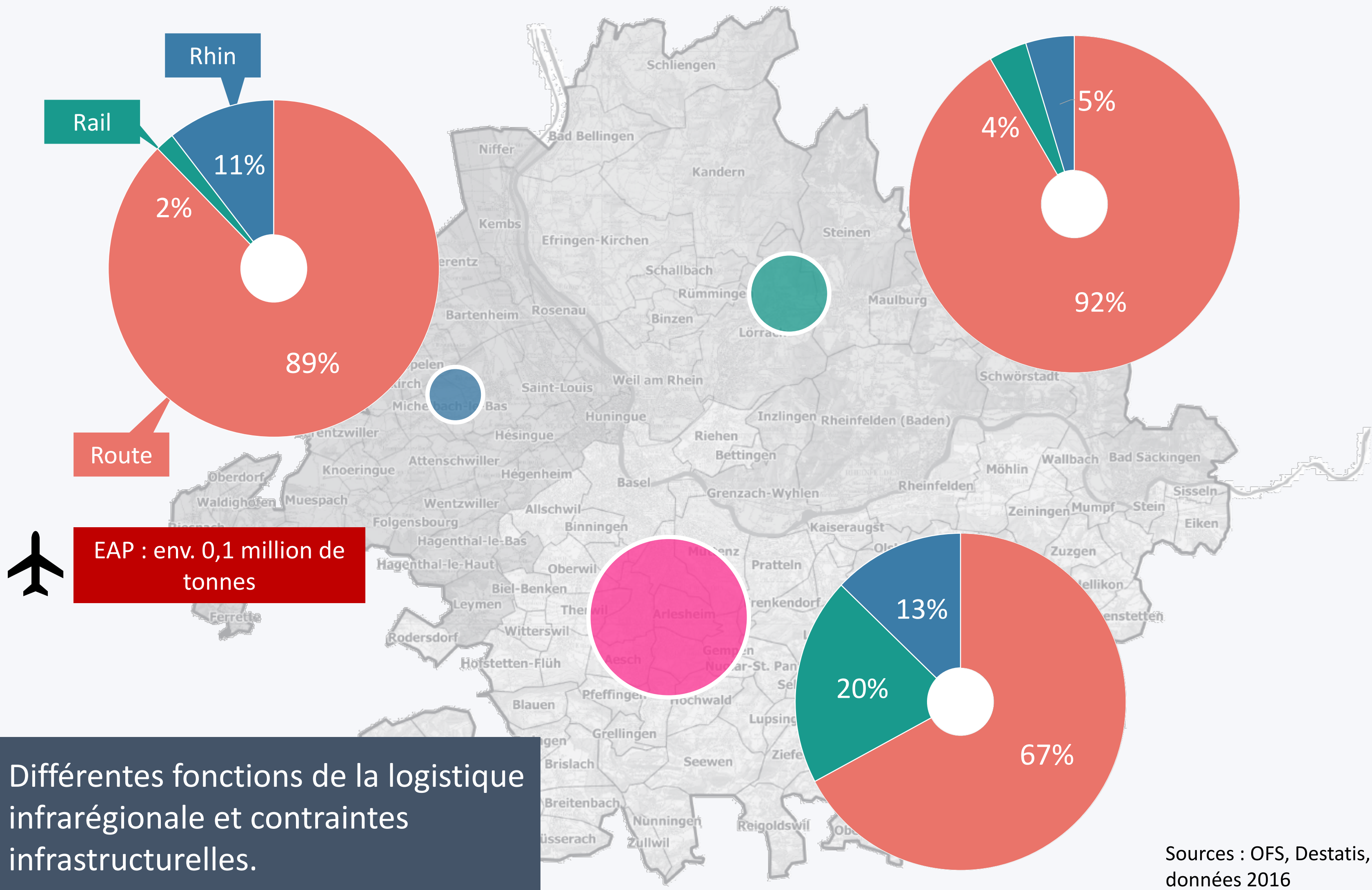
# Volumes du marché (en millions de tonnes)



Sources : OFS, Destatis, BMVI, Eurostat données 2016



## Répartition modale (volumes en tonnes)

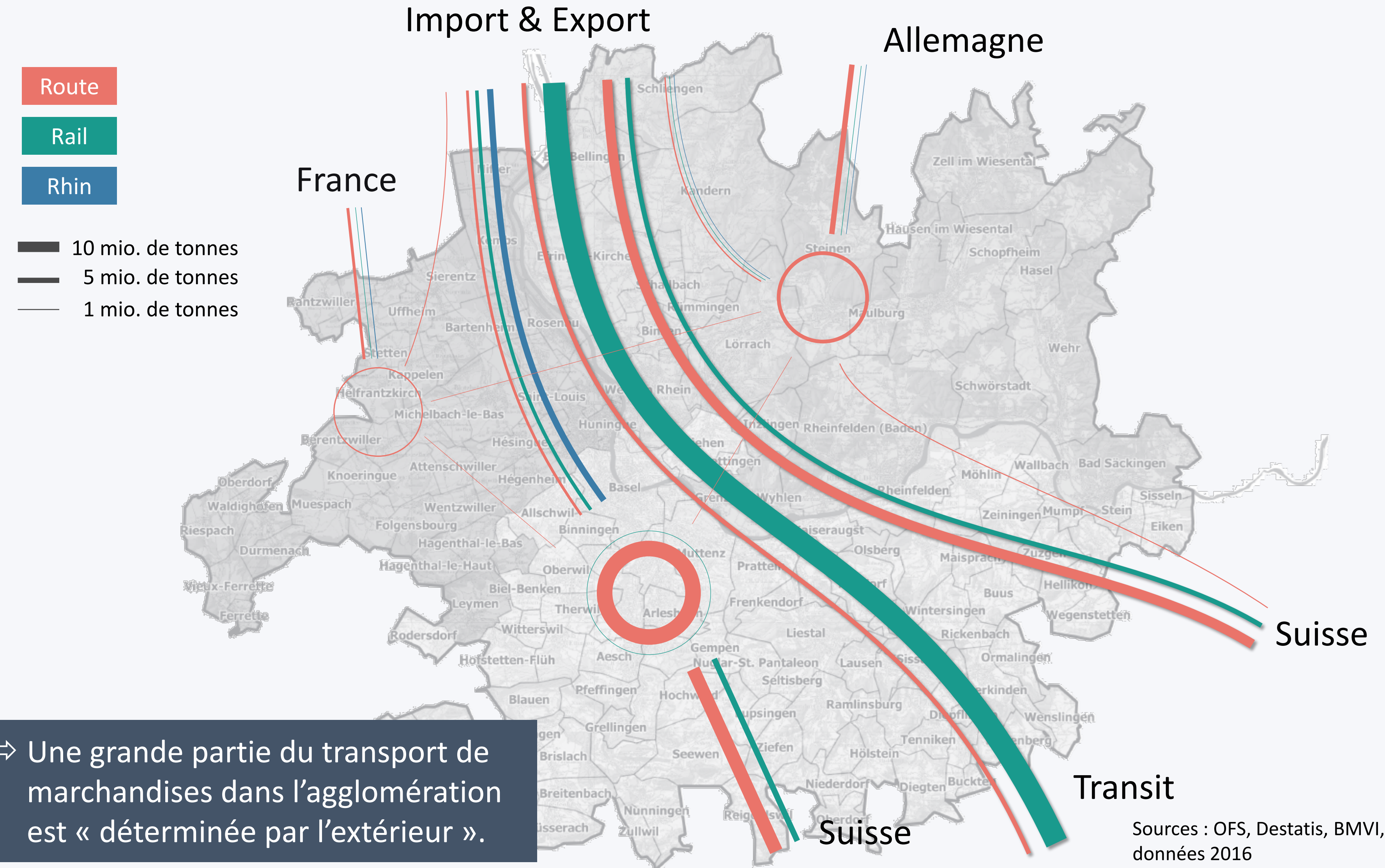


⇒ Différentes fonctions de la logistique infrarégionale et contraintes infrastructurelles.

Sources : OFS, Destatis, BMVI, Eurostat données 2016



# Volumes du transport de marchandises : Flux & modes (base en tonnes)

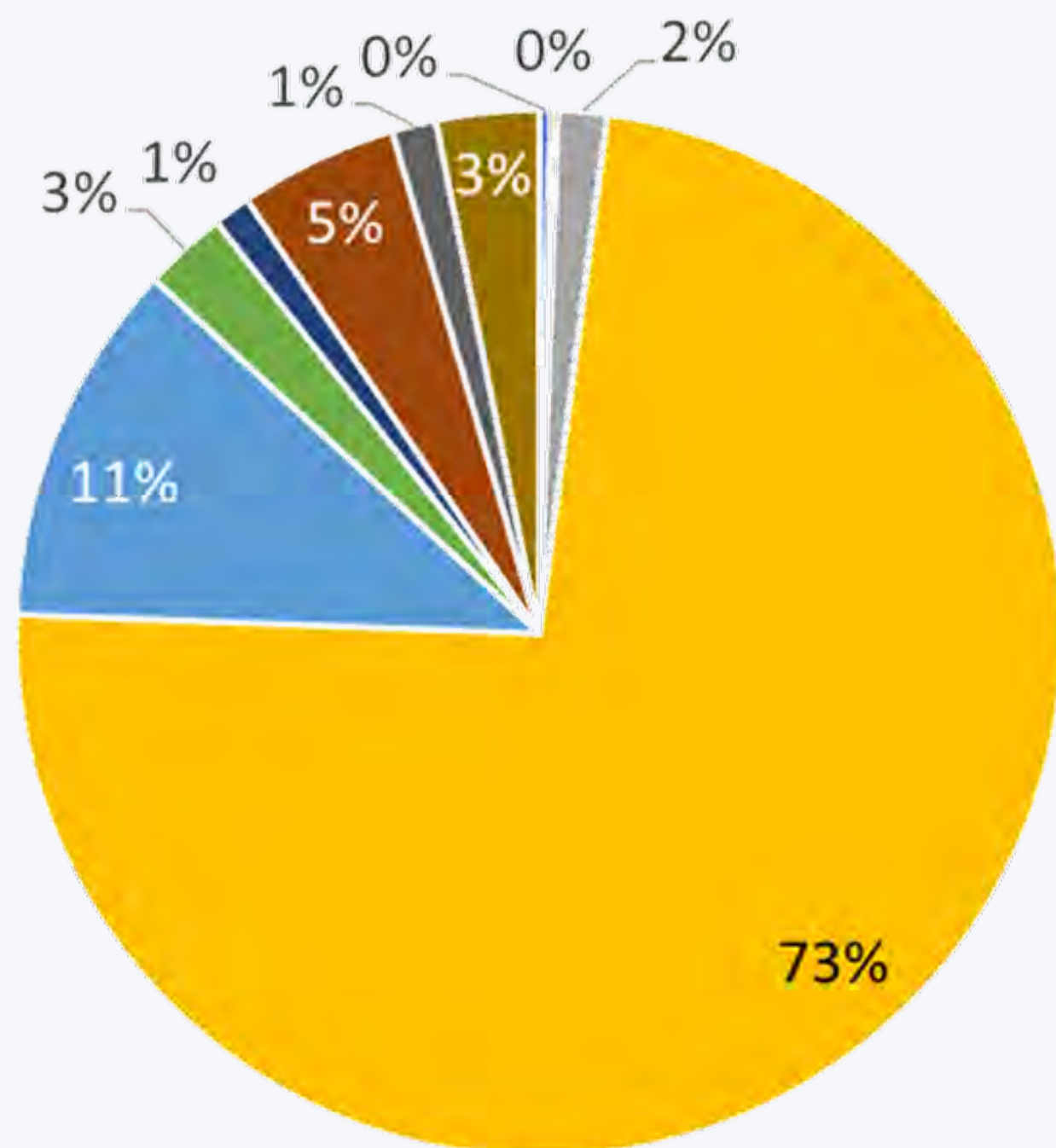


⇒ Une grande partie du transport de marchandises dans l'agglomération est « déterminée par l'extérieur ».

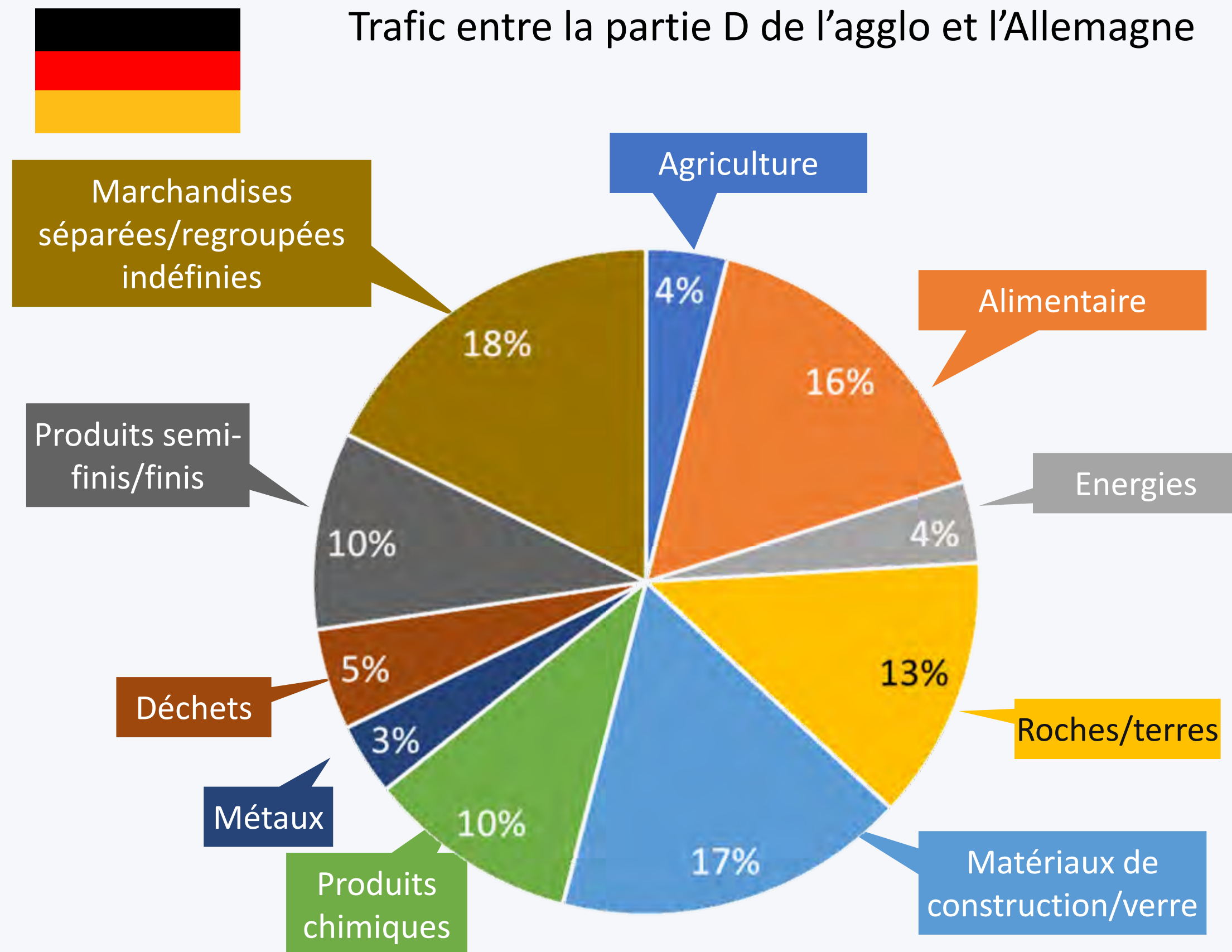


# Structures des marchandises du fret routier (volumes en tonnes)

Trafic intérieur partie D de l'agglo



Trafic entre la partie D de l'agglo et l'Allemagne



Sources : OFS, Destatis, BMVI, Eurostat données 2016

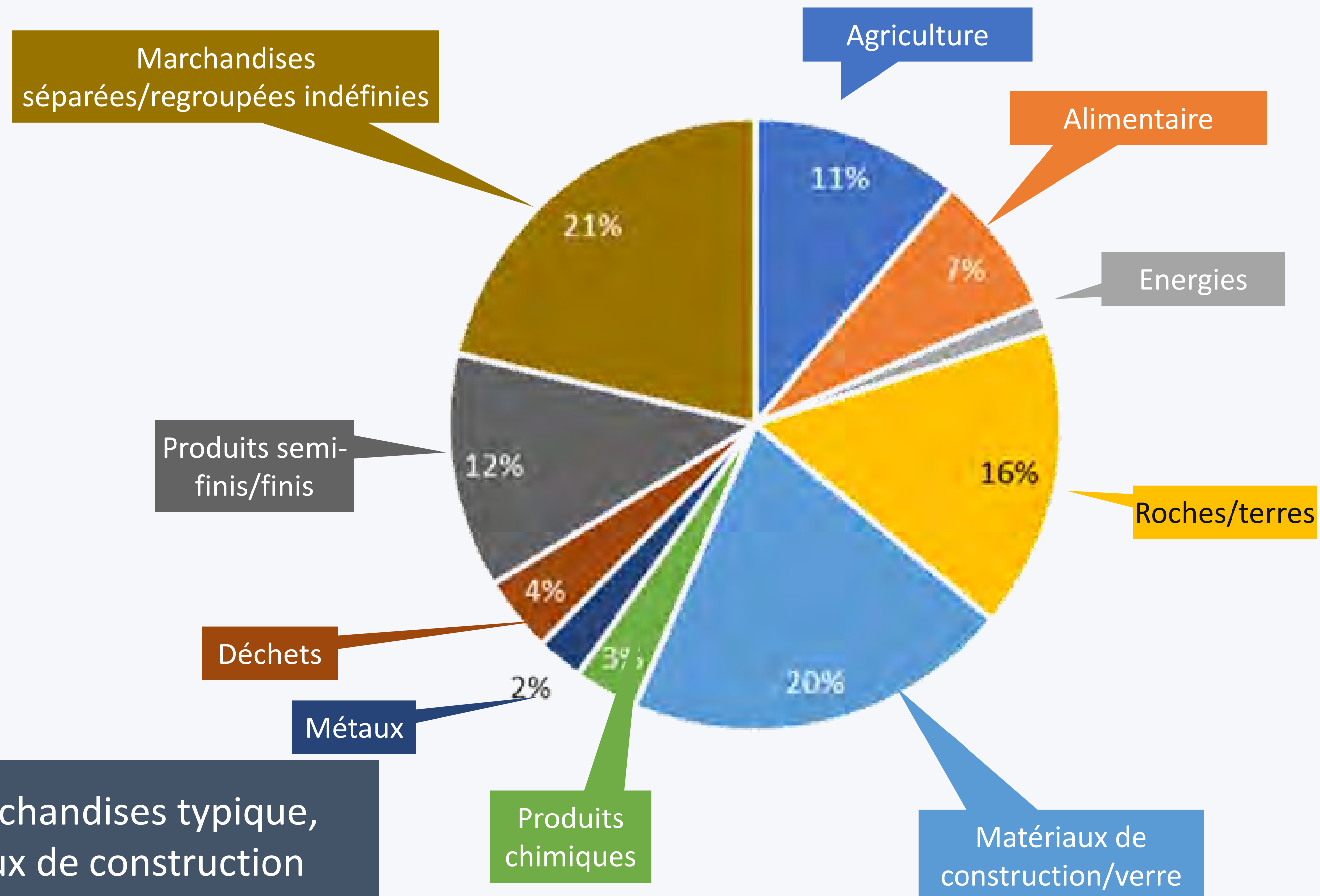
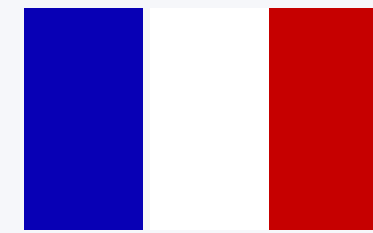
⇒ Au niveau du trafic intérieur dans la partie D de l'agglo, ce sont clairement les roches/les terres et les matériaux de construction/le verre qui dominent, ce qui constitue un trafic intérieur typique.

⇒ Structure hétérogène des marchandises au niveau des échanges entre la partie D de l'agglo et l'Allemagne : l'approvisionnement vient donc majoritairement de « l'extérieur ».



# Structures des marchandises du fret routier (volumes en tonnes)

Ensemble du trafic côté français



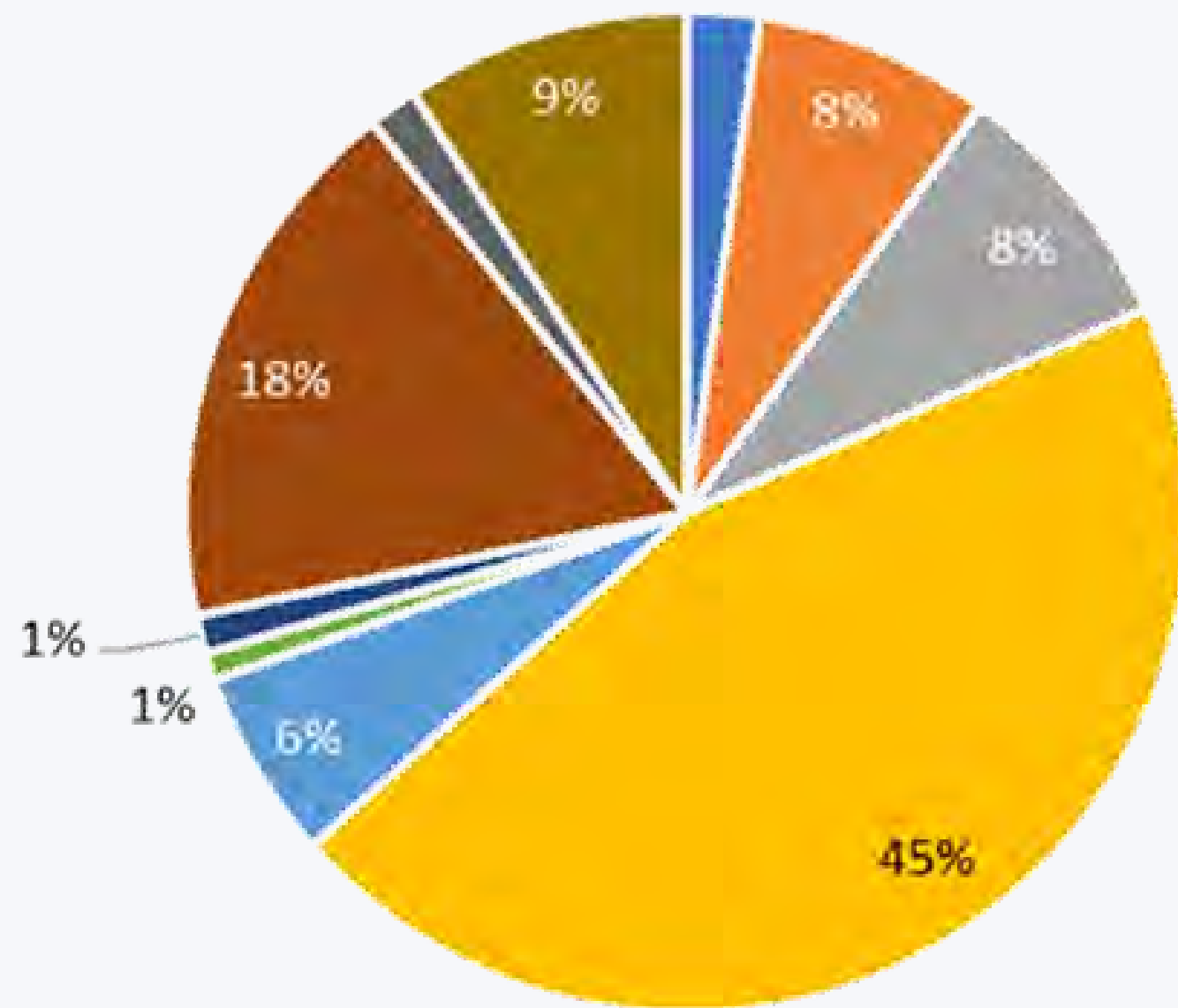
Sources : OFS, Eurostat  
données 2016

⇒ Structure hétérogène des marchandises typique, notamment avec des matériaux de construction d'une part, et des fournitures de l'autre.

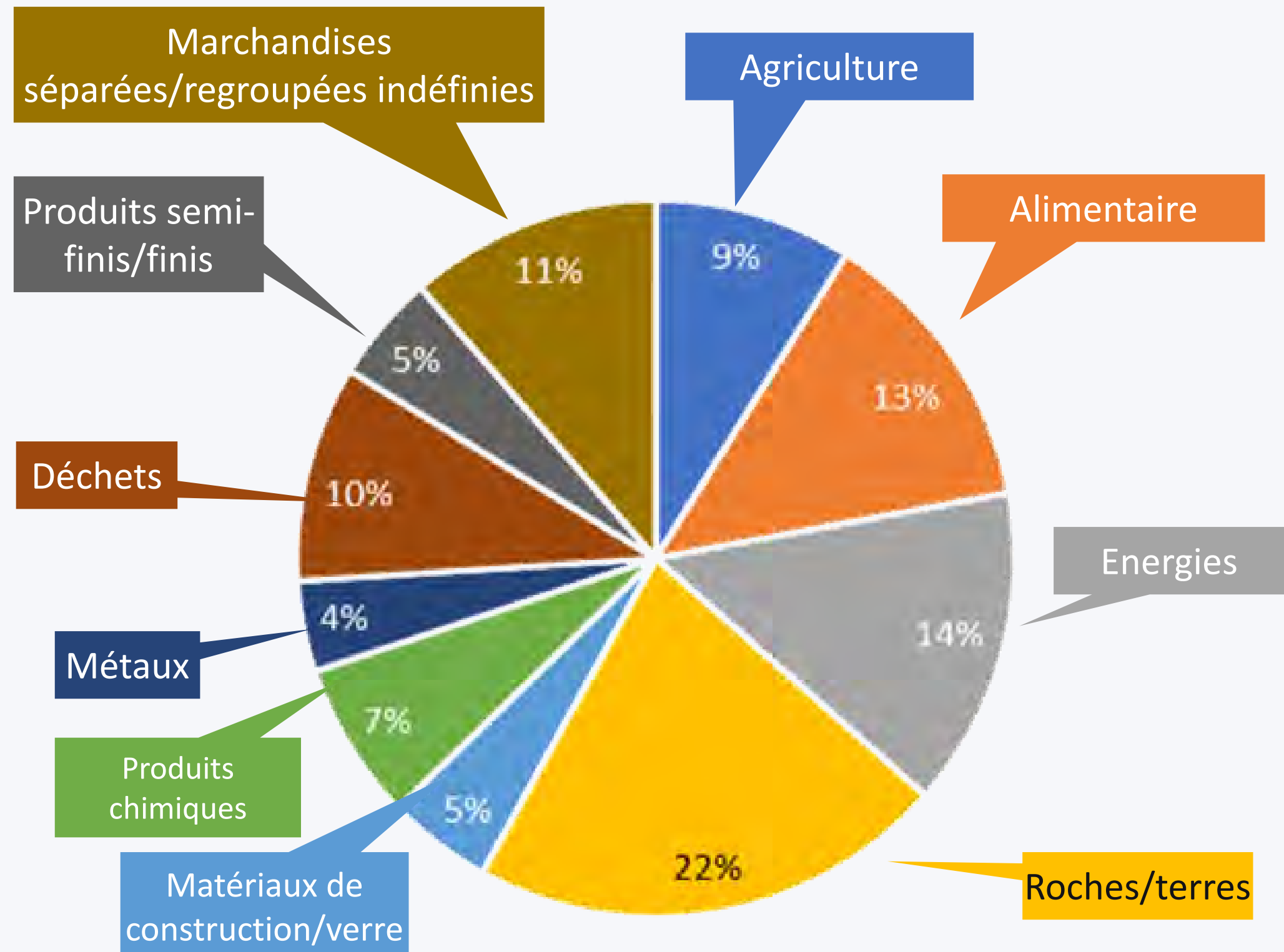


# Structures des marchandises du fret routier (volumes en tonnes)

Trafic intérieur partie CH de l'Agglo



Trafic entre la partie CH de l'agglo et la Suisse



Sources : ARE, OFS  
données 2016

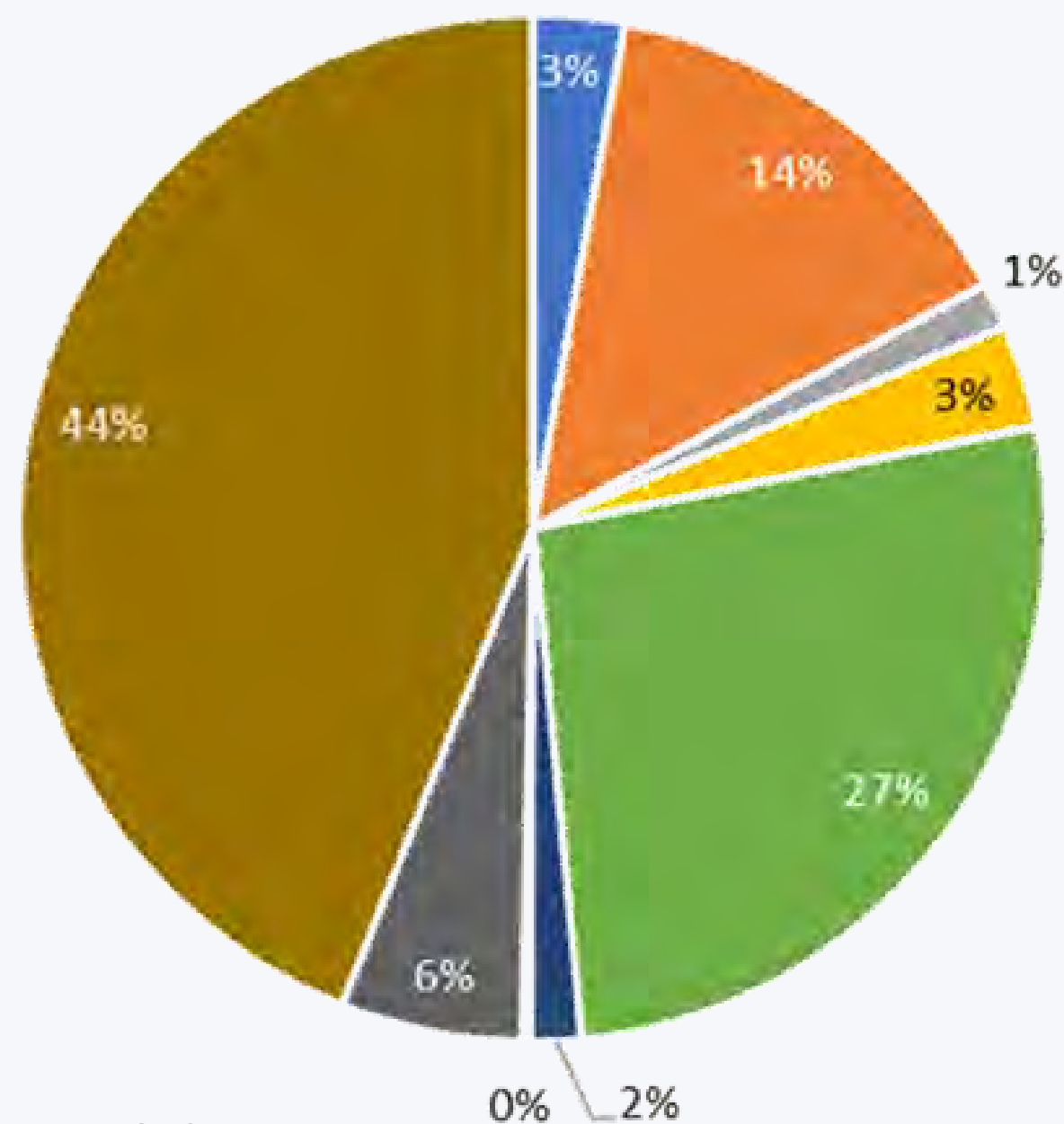
⇒ Au niveau du trafic intérieur dans la partie CH de l'agglo, ce sont les roches/terres qui dominent, ainsi que les déchets.

⇒ Structure hétérogène des marchandises au niveau des échanges entre la partie CH de l'agglo et la Suisse (similaire à partie D de l'agglo) ; là aussi, la fonction logistique joue un rôle.



# Structures des marchandises dans le fret ferroviaire (volumes en tonnes)

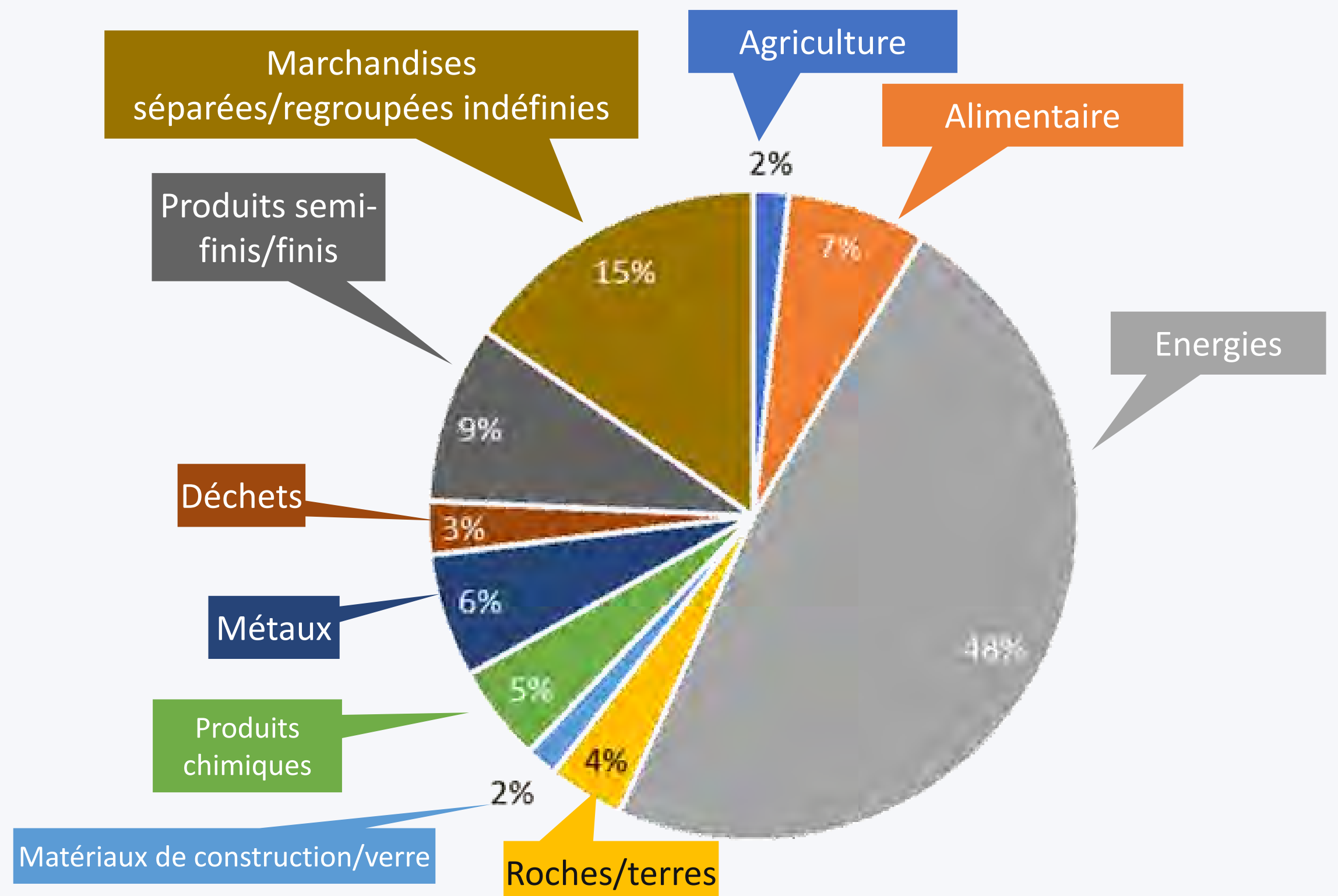
Trafic intérieur partie CH de l'agglomération



Sources : ARE, OFS  
données 2016



Trafic entre la partie CH de l'agglomération et la Suisse



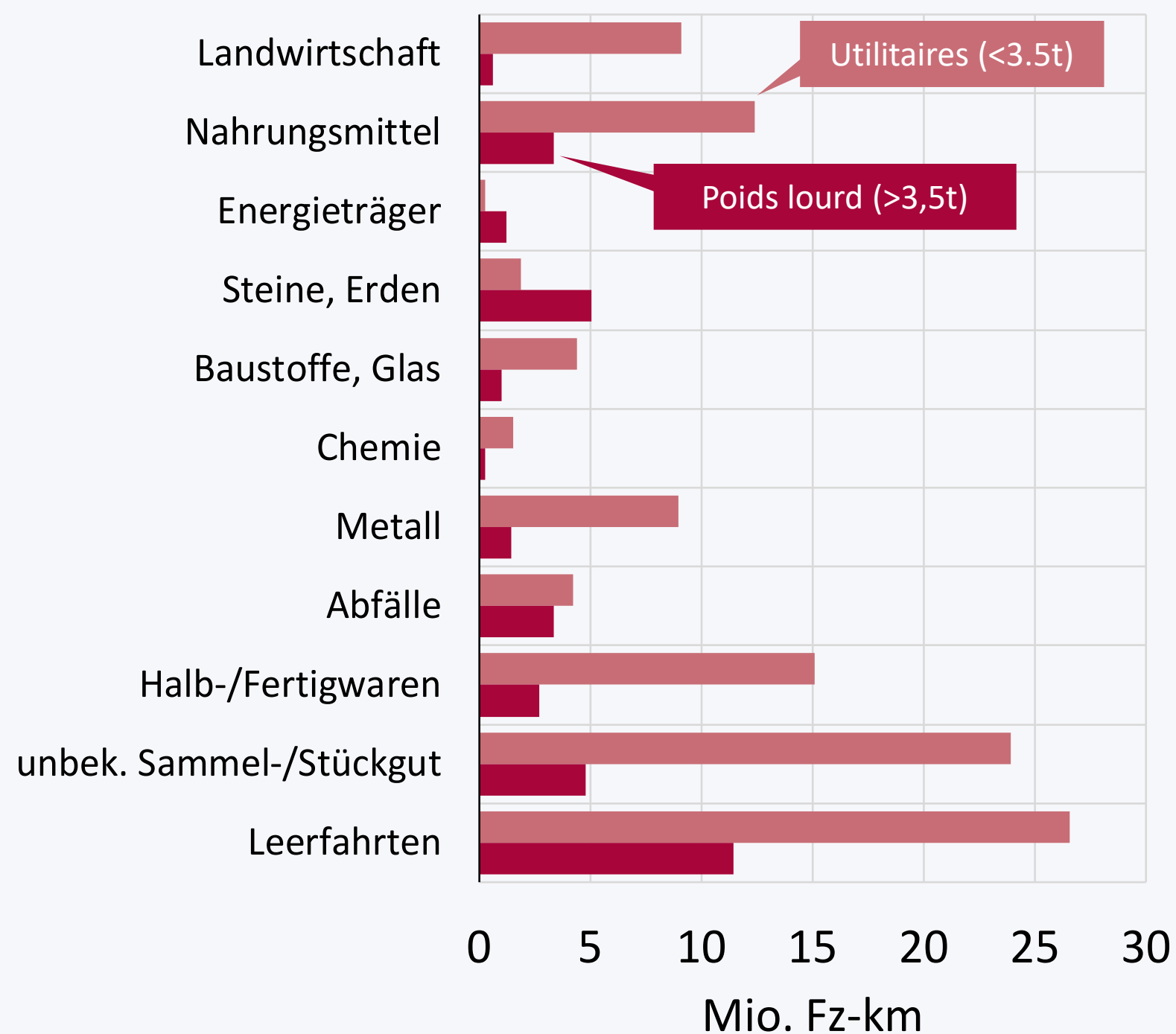
⇒ Au niveau du trafic intérieur dans la partie CH de l'agglomération, les marchandises séparées/regroupées ainsi que les produits chimiques jouent un rôle central, de manière certes absolue mais marginale.

⇒ Prédominance des énergies dans les échanges entre la partie CH de l'agglomération et la Suisse (près de 50 %), mais l'importance des marchandises séparées/regroupées apparaît pérenne.

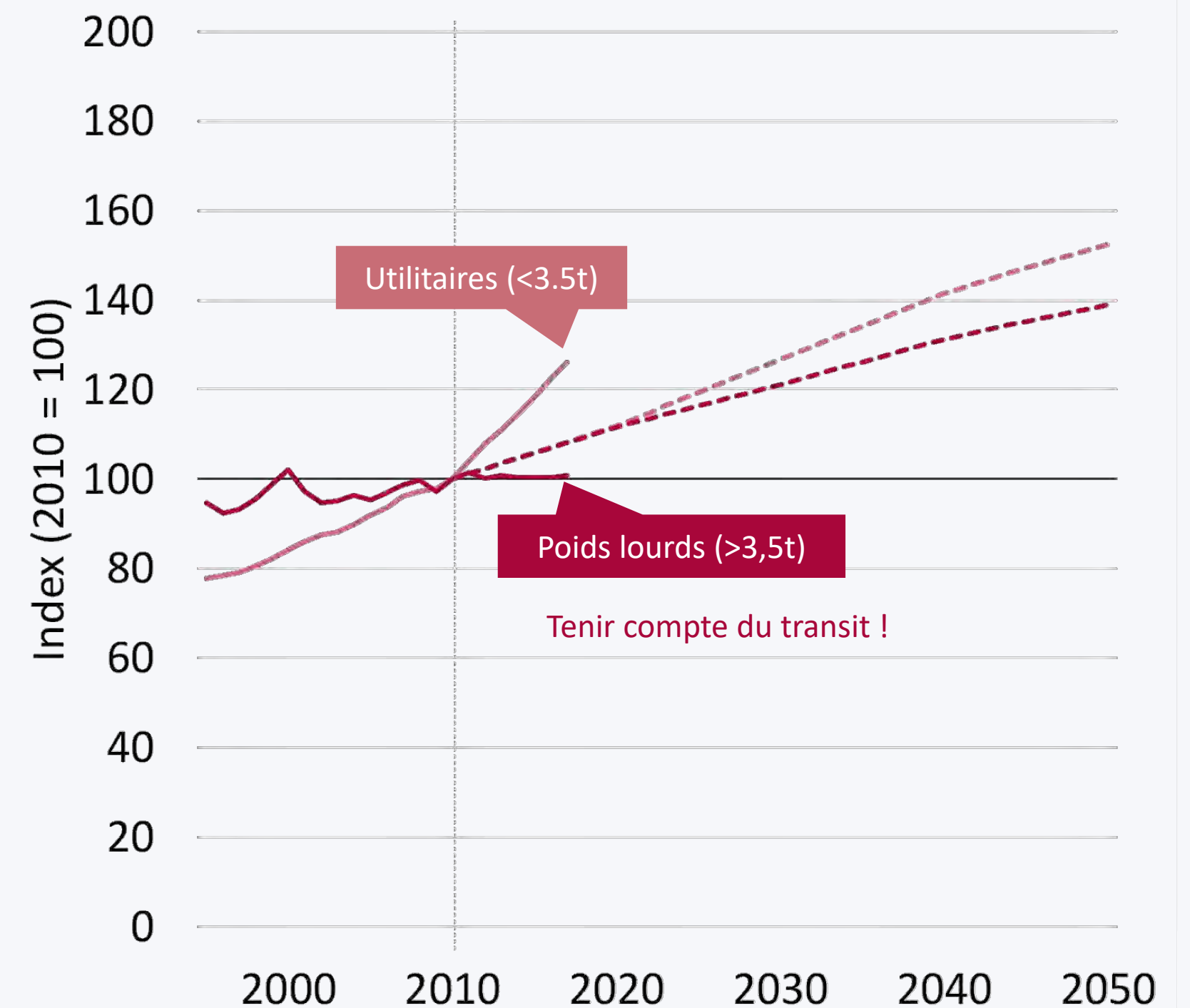


# Prestations de transport du fret routier (en km-V)

## Trafic intérieur dans la partie CH de l'agglo



## Suisse



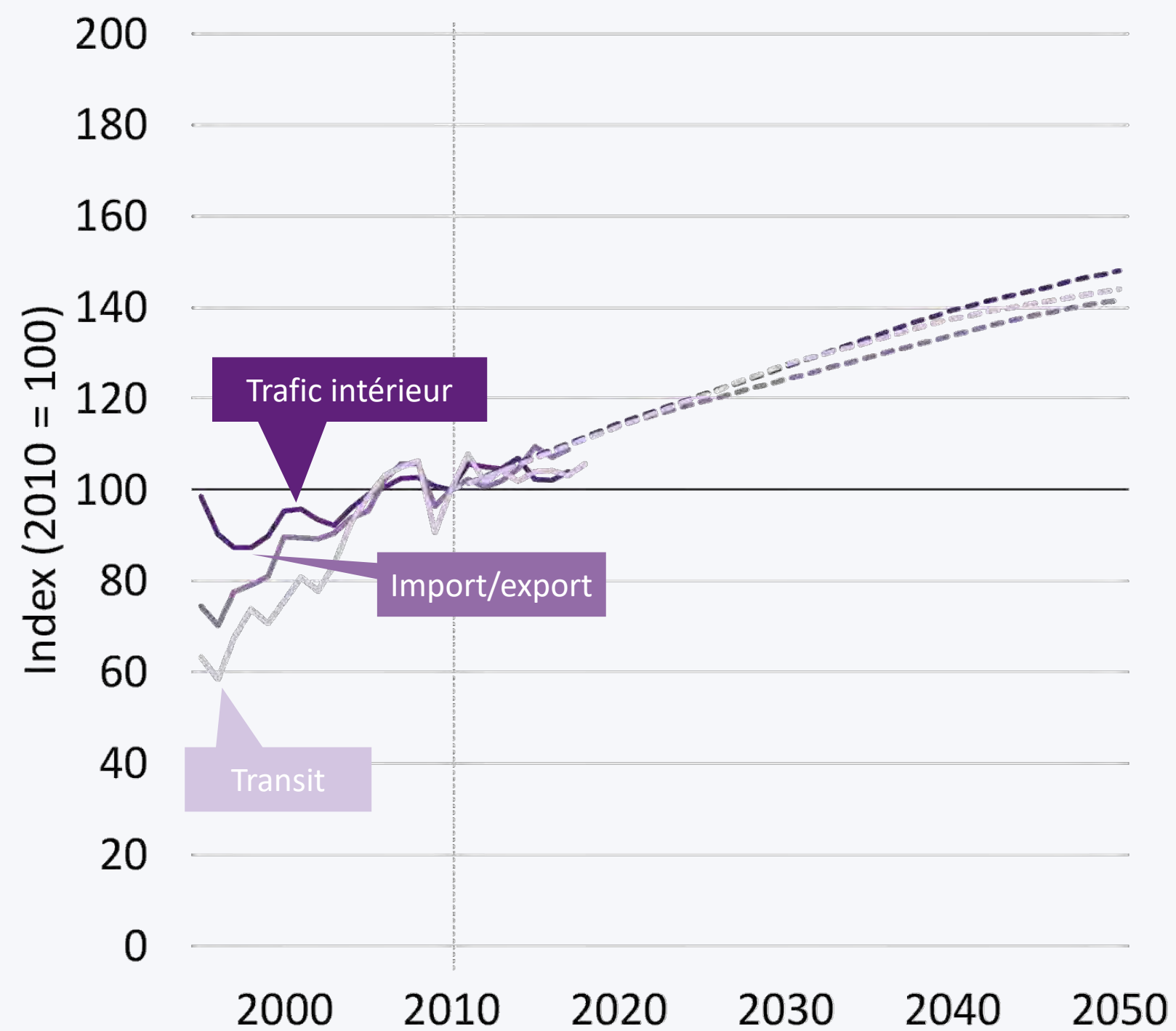
⇒ Les perspectives varient selon les segments du marché et les catégories de véhicules.

Sources : ARE, OFS  
données 2014/2017

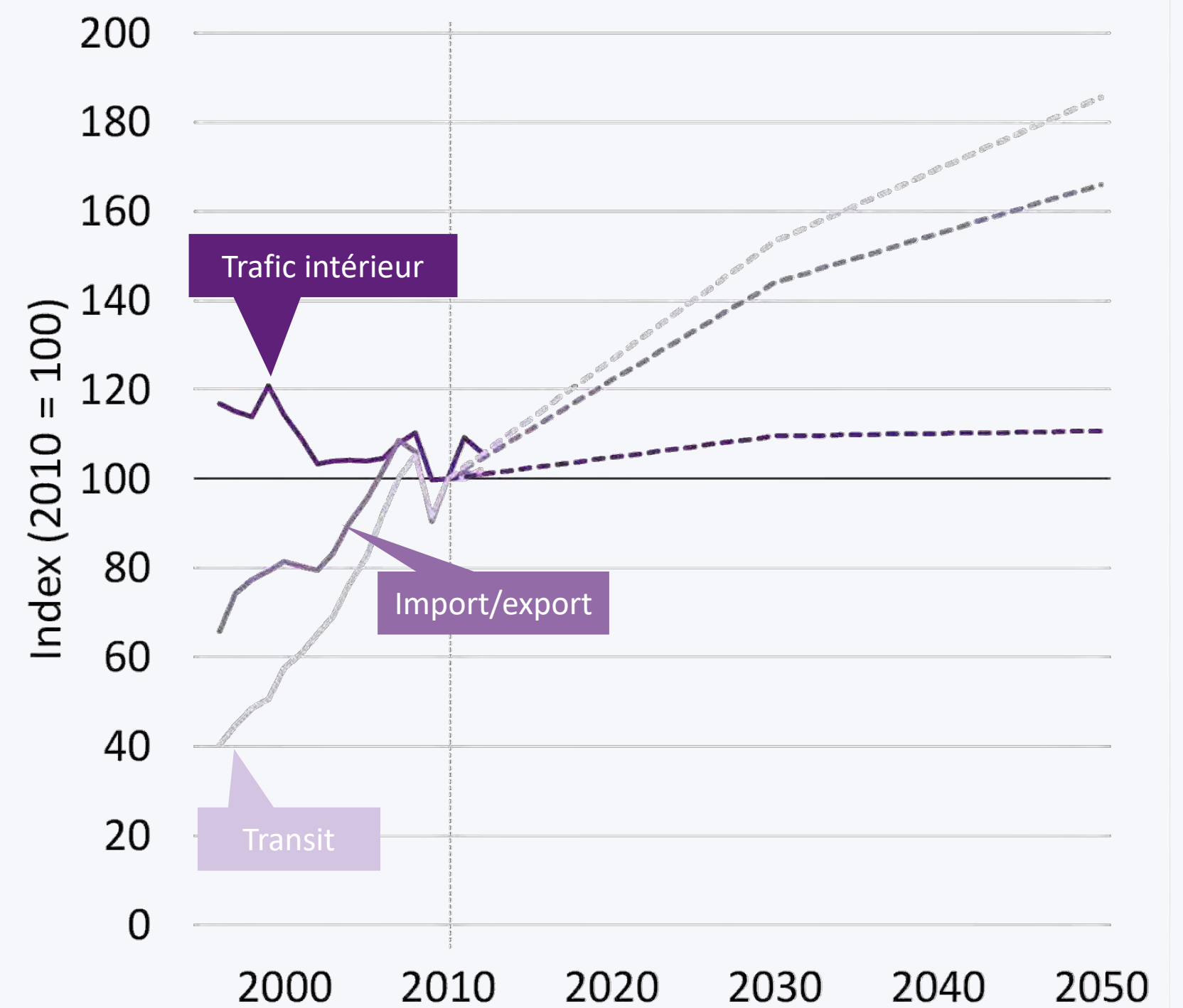


# Evolutions et perspectives

Suisse



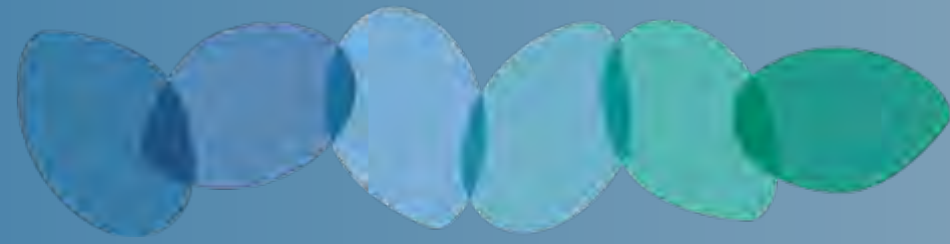
Allemagne



⇒ Aucun désamorçage de la situation en vue...

Sources : ARE, OFS  
données 2014/2017





# Discussion sur le transport de marchandises avec les décideurs de l'agglomération

## Isaac Reber

---

Président du Conseil d'Etat  
de Bâle-Campagne

## Martin Dätwyler

---

Président  
Cluster logistique région de Bâle

## Josef Jäger

---

Directeur  
Camion Transport AG

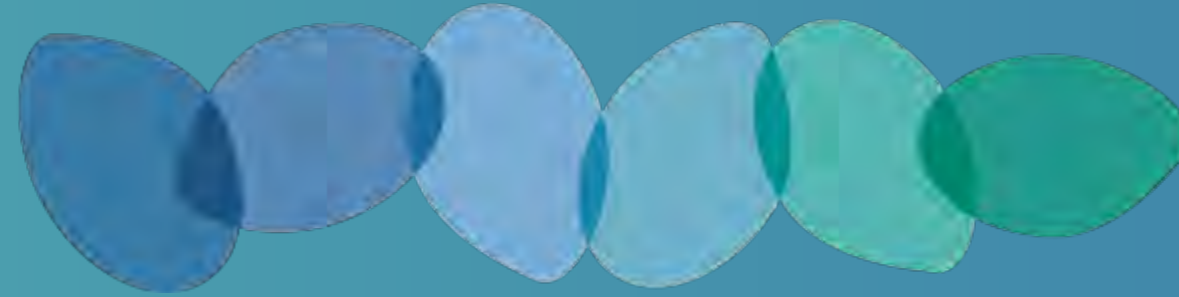
## Thomas Knopf

---

Chief Executive Officer (CEO)  
Ultra-Brag AG



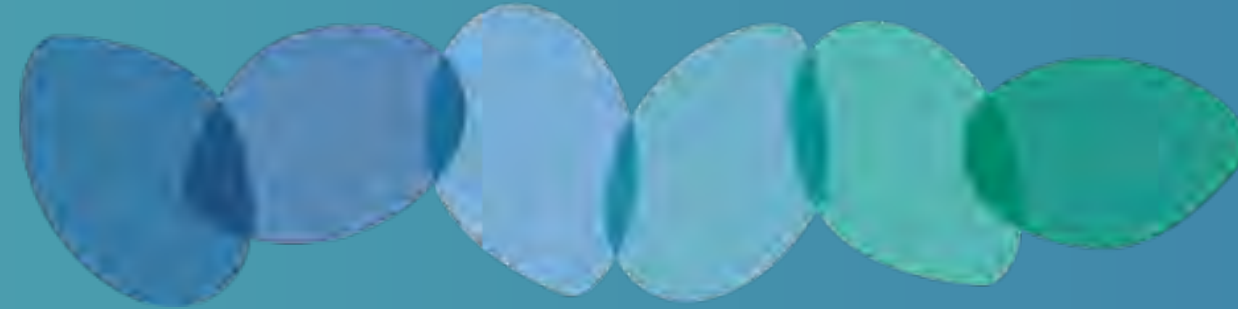
# AGGLOPROGRAMMBASEL



## Module F : Perspectives et conclusion



# AGGLOPROGRAMMBASEL



## 20 ans au Parlement fédéral : Expériences et recommandations

**Claude Janiak**

---

Représentant du canton de  
Bâle-Campagne au Conseil des Etats

**Dieter Kohler**

---

Schweizer Radio und Fernsehen (SRF)





# Conclusion de la manifestation et prochaines étapes

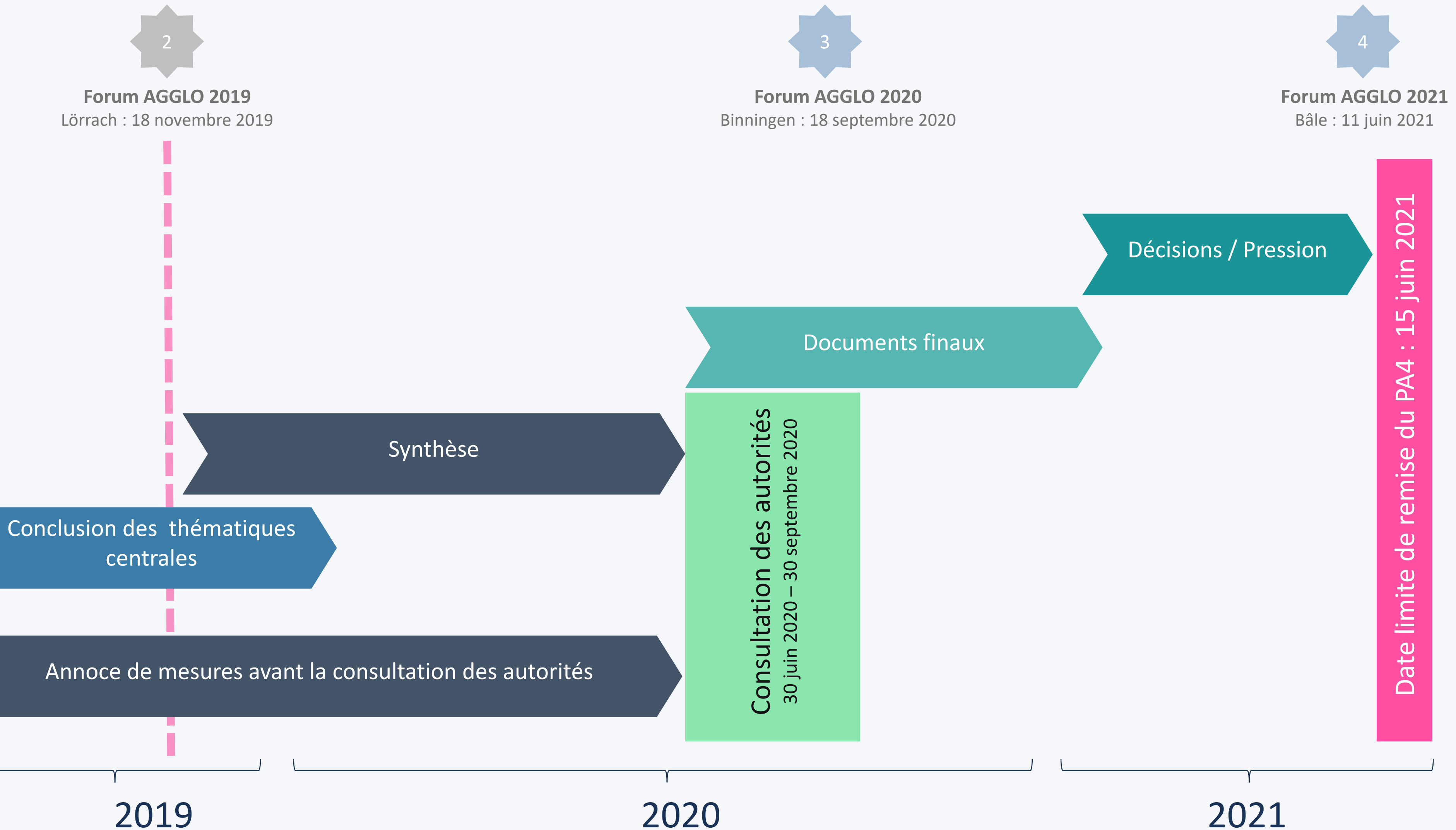
Patrick Leypoldt  
Directeur d'Agglo Basel







## Et la suite ?







## AGGLO-Forum 2020

**Date :** Vendredi 18 septembre 2020

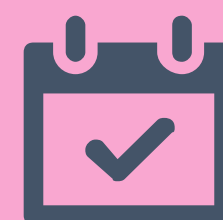
**Horaire :** Vers 14h, et jusqu'à 18h

**Lieu :** Kronenmattsaal, Kronenweg 16 à Binningen

**Modération :** Dieter Kohler (SRF) et Petra Jehle (SWR)

**Invités :** Vous êtes tous à nouveau cordialement invités !

**Thème :** Manifestation accompagnant la consultation des autorités



Retenez sans plus tarder cette date !







## 4e génération : remise des mesures communales

Agglo Basel a élaboré un mémento pour la remise des mesures dans le cadre du PA4. Celui-ci réglemente et décrit les :

- Catégories de mesures
- Documents nécessaires
- Fiches de mesures



Le mémento est téléchargeable sur le site [www.aggloprogramm.org](http://www.aggloprogramm.org)



Jusqu'au **31 mars 2020**, les mesures peuvent être remises en amont de la consultation !

Leitfaden zur Eingabe von Massnahmen im Agglomerationsprogramm Basel der 4. Generation

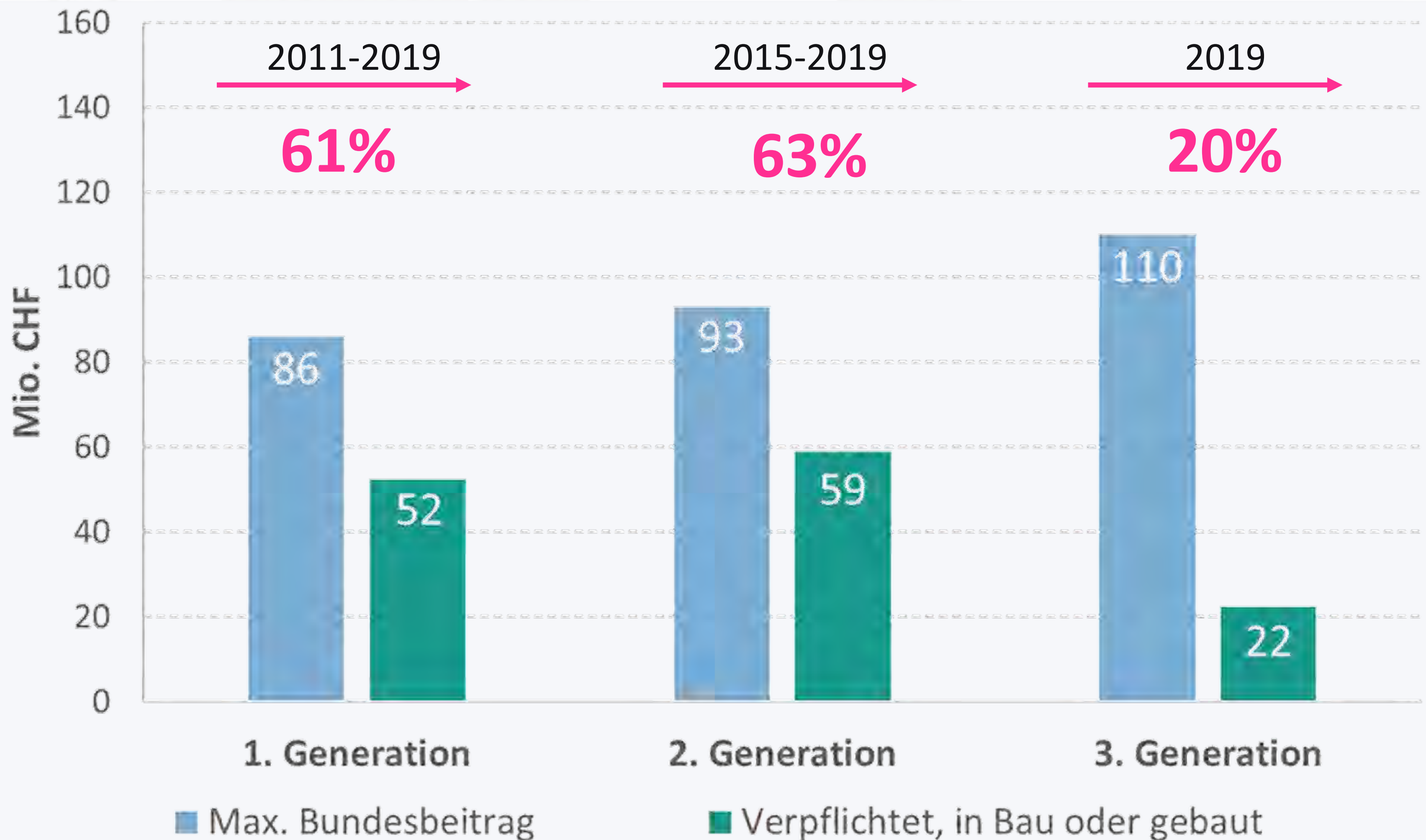
Fassung: Version 1 (28.05.2019)



Geschäftsbüro Agglo Basel  
Erzsa Herwegh-Platz 2a  
CH-4410 Liestal  
Tel: +41 61 926 90 50  
Fax: +41 61 921 12 46  
[info@aggloprogramm.org](mailto:info@aggloprogramm.org)  
[www.aggloprogramm.org](http://www.aggloprogramm.org)



## Taux de mise en œuvre PA1-PA3 (Etat : septembre 2019)







# Le 3<sup>e</sup> Congrès ferroviaire trinational se tiendra le 1<sup>er</sup> avril 2020 à Bâle

[www.bk20.ch](http://www.bk20.ch)





Merci pour votre attention !

Apéro

