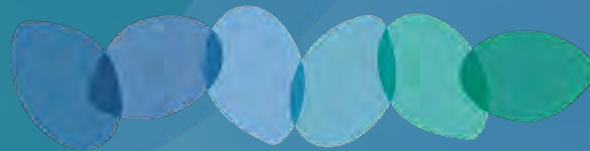


AGGLOPROGRAMMBASEL



# Bienvenue

Forum AGGLO  
10 novembre 2023



# Ouverture de la manifestation par l'organisme responsable

Esther Keller  
Conseillère d'État du canton de Bâle-Ville et présidente d'Agglo Basel



# Introduction au programme de la journée et modération



**Petra Jehle**

Südwestrundfunk (SWR)

**Dieter Kohler**

Journaliste / modérateur

**Patrick Leypoldt**

directeur d'Agglo Basel



## Introduction au programme de la journée et modération

Module	Thématiques	Durée
Module A :	Salutations et lancement de la manifestation	9h15 - 10h
Module B : <b>slido</b>	Stratégie urbanisation	10h - 12h30

### Pause déjeuner

Module C : <b>slido</b>	Le RER trinational de Bâle – Un pilier essentiel de l'agglomération résiliente ?	13h45 - 14h50
Module D :	État d'avancement du concept interfaces de transport et de la stratégie Route	14h50 - 15h50
Module E :	Perspectives et conclusion	15h50 - 16h20

AGGLOPROGRAMMBASEL



# Module A : Salutations et lancement de la manifestation

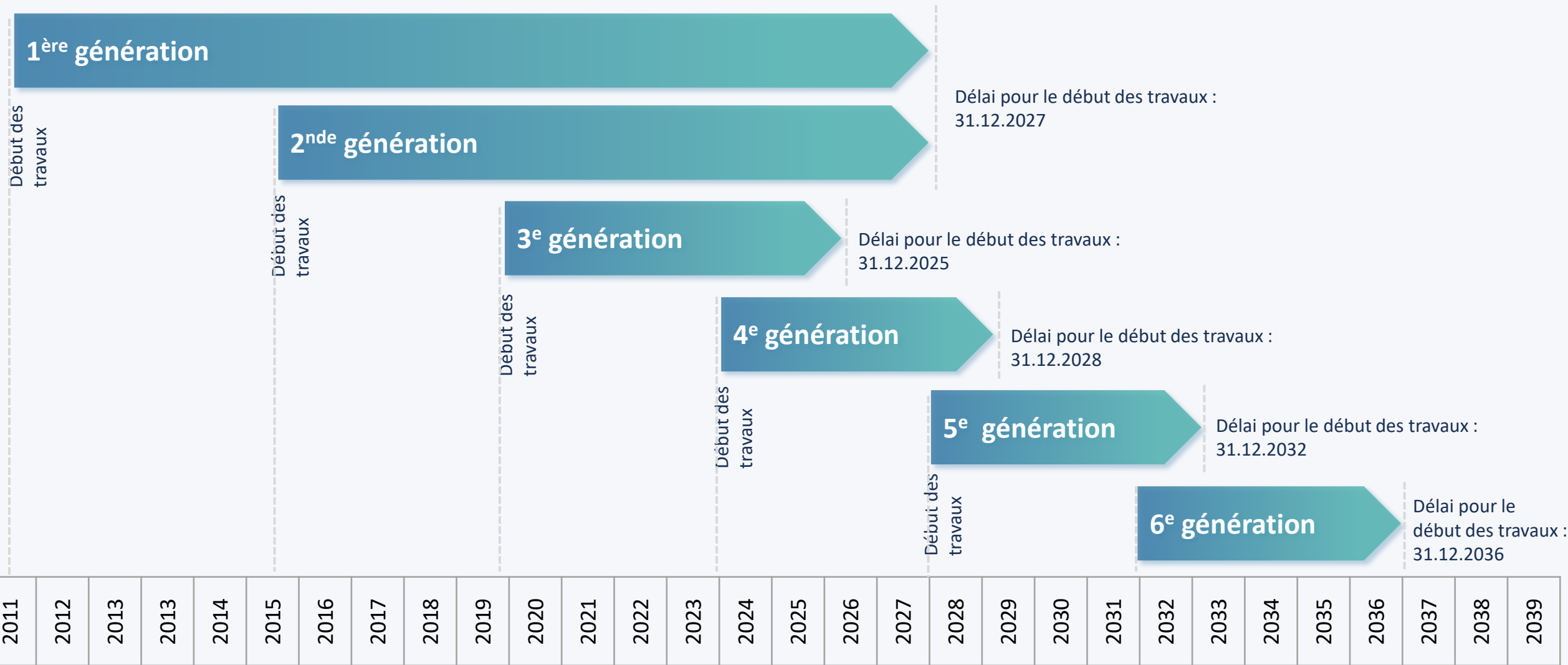


## Où en sommes-nous avec la mise en œuvre des PA 1 à 3 ? Où en est le PA4 ?

Fabio Cachaço  
Responsable planification des transports et mise en œuvre, Agglo Basel



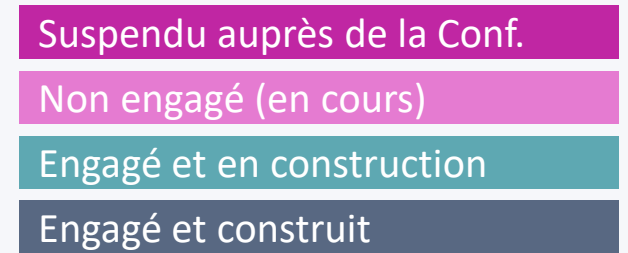
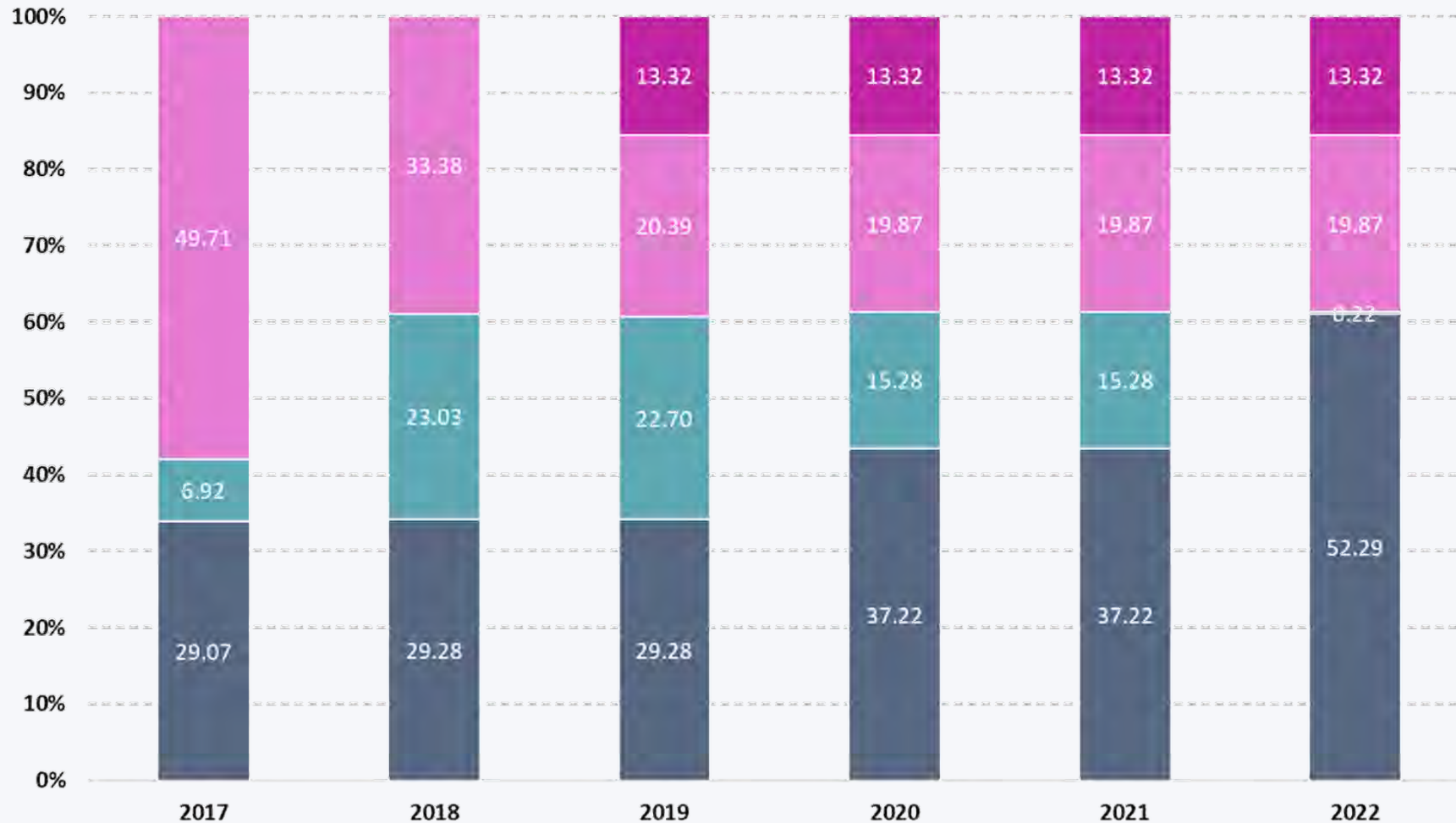
# Aperçu des générations PA1-PA6



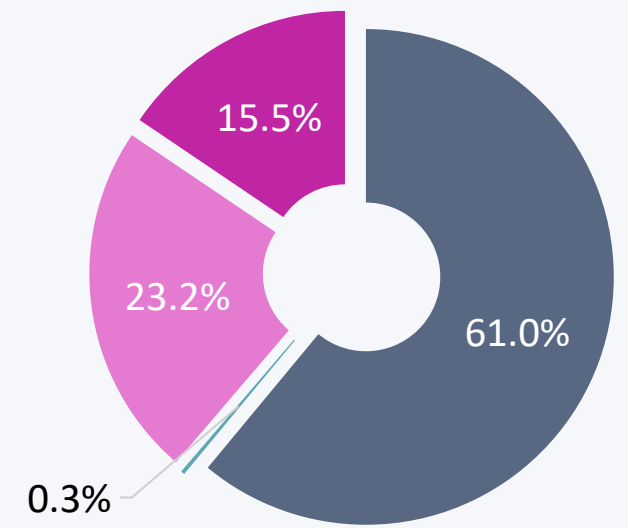


# État de la mise en œuvre de la 1<sup>ère</sup> génération

Début des travaux : 07.02.2011 - 31.12.2027



État de la mise en œuvre au 31.12.2022

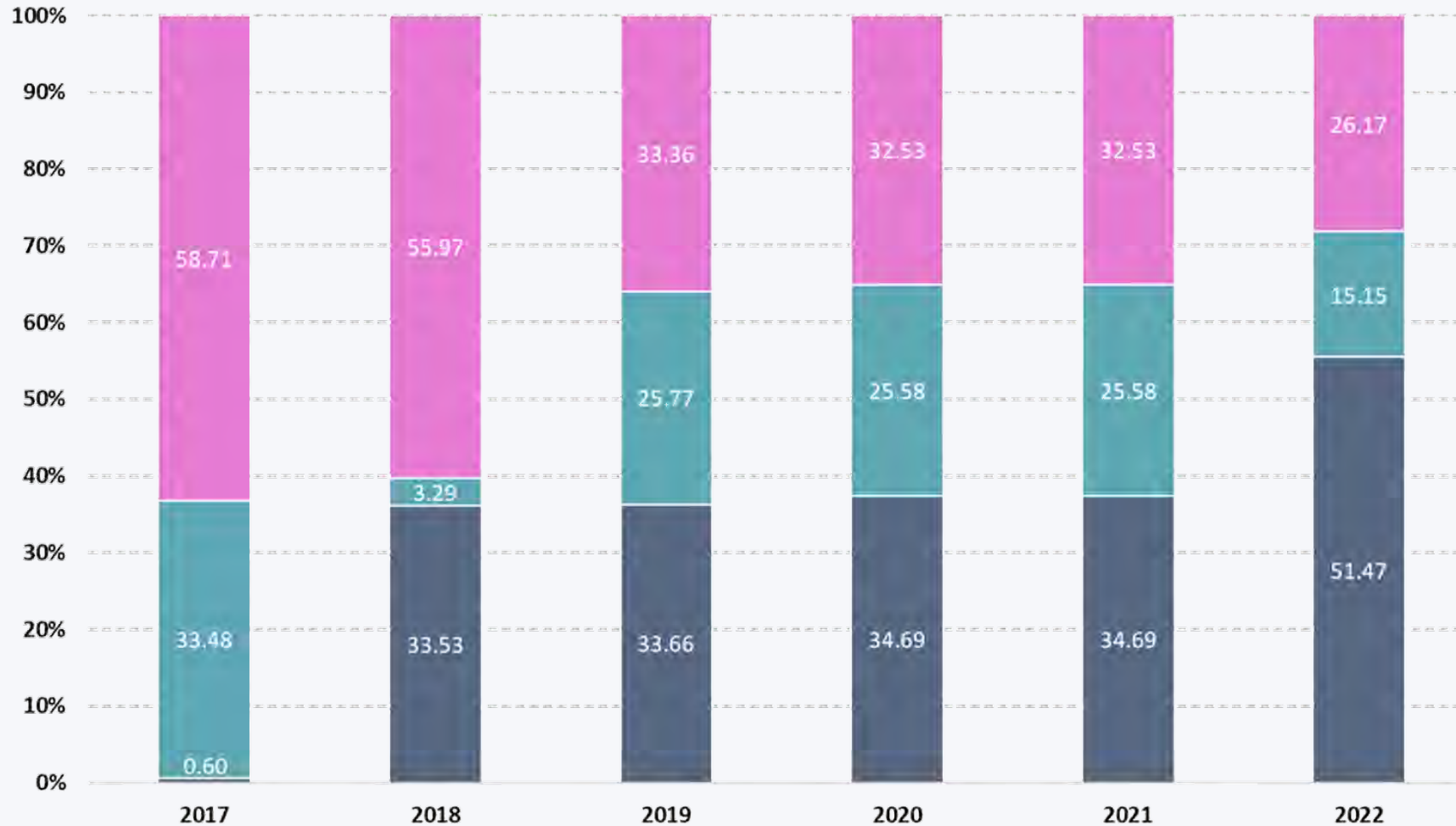






# État de la mise en œuvre 2<sup>nd</sup>e génération

Début des travaux : 01.07.2015 - 31.12.2027



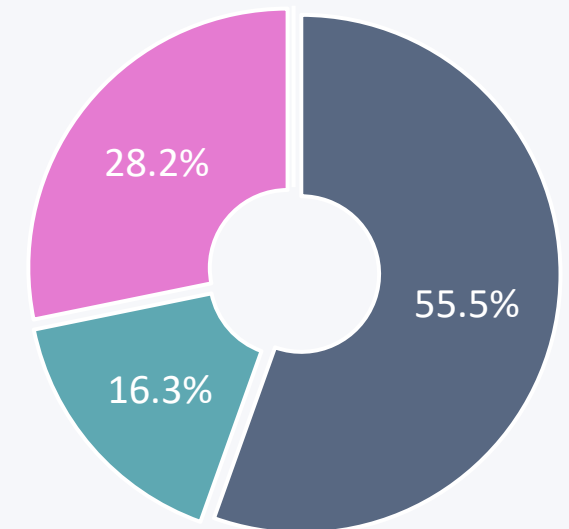
Suspendu auprès de la Conf.

Non engagé (en cours)

Engagé et en construction

Engagé et construit

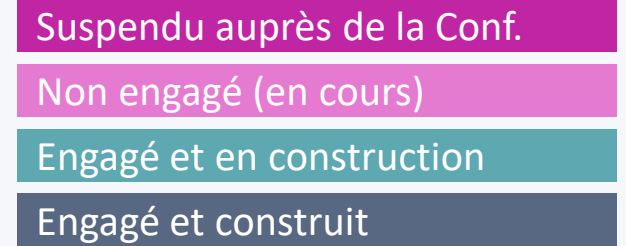
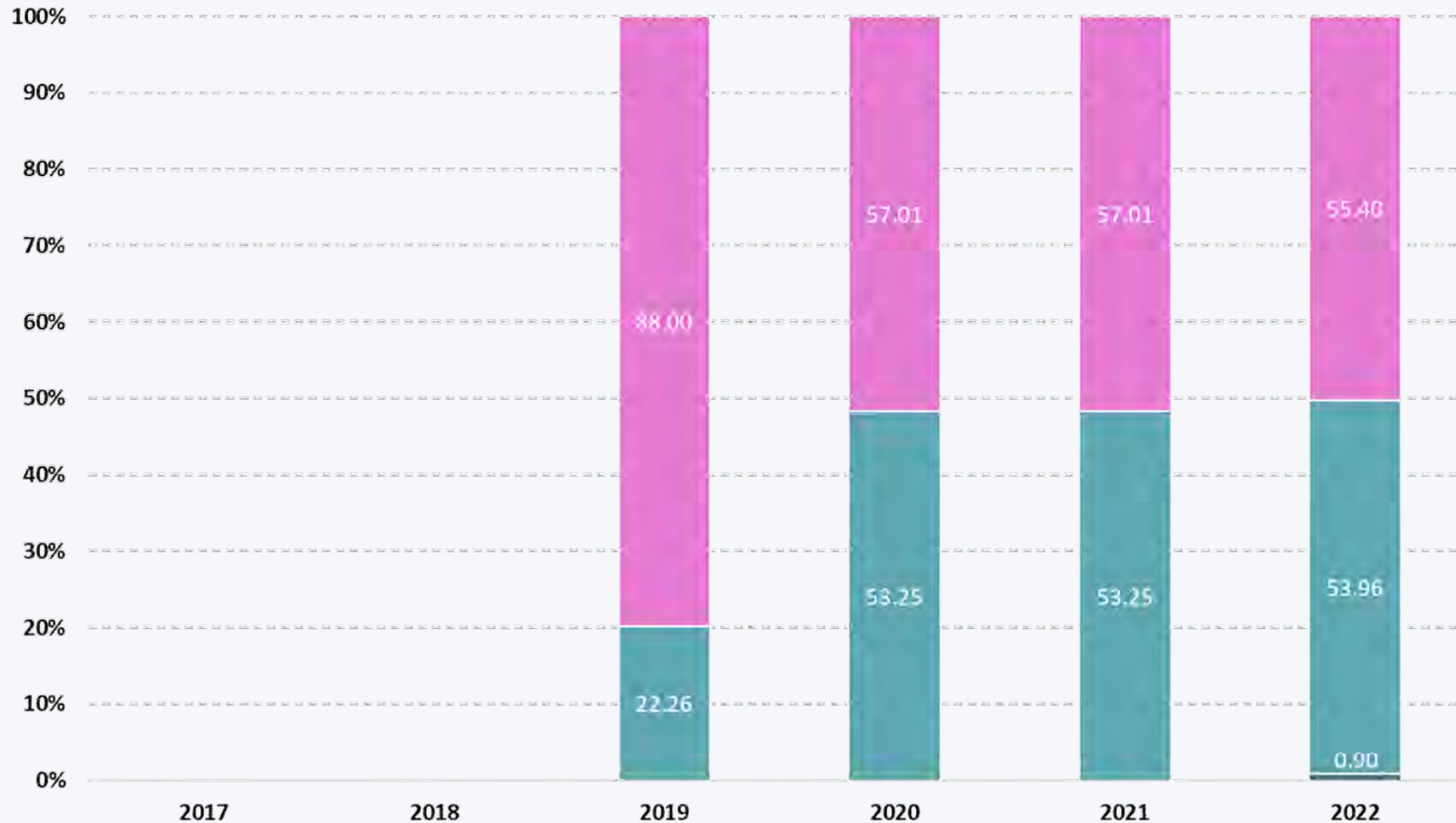
État de la mise en œuvre au 31.12.2022



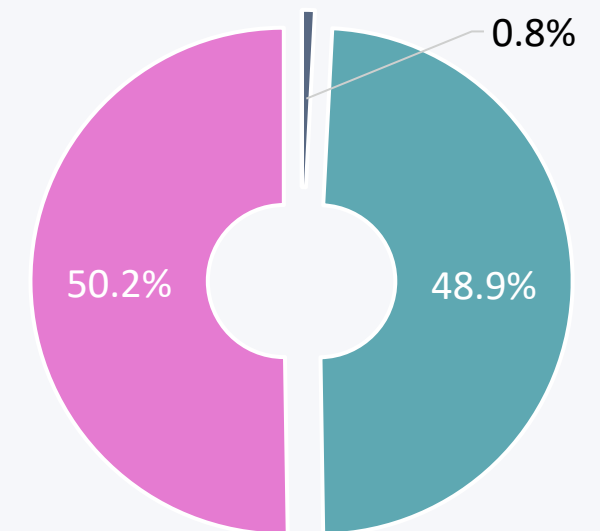


# État de la mise en œuvre 3<sup>e</sup> génération

Début des travaux : 25.09.2019 - 31.12.2025



État de la mise en œuvre au 31.12.2022





# On recherche des mesures de remplacement (début des travaux immédiat) !



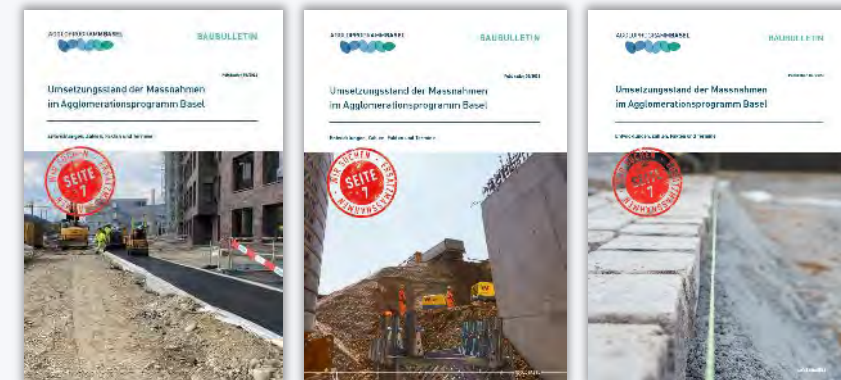
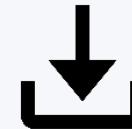
**Merci de vous manifester si vous avez un projet dont déb les travaux débiteront au 1<sup>er</sup> semestre 2024 !**

[www.aggloprogramm.org](http://www.aggloprogramm.org)



- **Bulletin semestriel** : Informe sur les événements importants, les échéances à venir, l'état de la mise en œuvre de toutes les générations, les délais, les exemples de projets. Sert de guide pour toutes les questions importantes et les appels aux mesures de remplacement.
- **Parution (électronique)** : Deux fois par ans en FR et DE
- **À qui s'adresser ?**  
Fabio Cachaco  
Tél: +41 61 926 90 53  
[fabio.cachaco@agglobasel.org](mailto:fabio.cachaco@agglobasel.org)

Télécharger





## Quels projets recherchons-nous concrètement ?

### Itinéraires cyclables (diverses catégories)

Total : 13.34 km  
Moyens financiers : 4,2 M de CHF



### Passages inférieurs mobilité douce

Total : 350 m<sup>2</sup>  
Moyens financiers : 1,4 M de CHF



### Passages supérieurs mobilité douce

Total : 135 m<sup>2</sup>  
Moyens financiers: 0,2 M de CHF





## État de la 4<sup>e</sup> génération

- Le 15 juin et le 15 septembre 2021, **32 projets** ont été soumis en deux tranches.

- Condition préalable à l'examen :

- uniquement les projets les plus urgents,
- prêts à être construits,
- et les plus efficaces

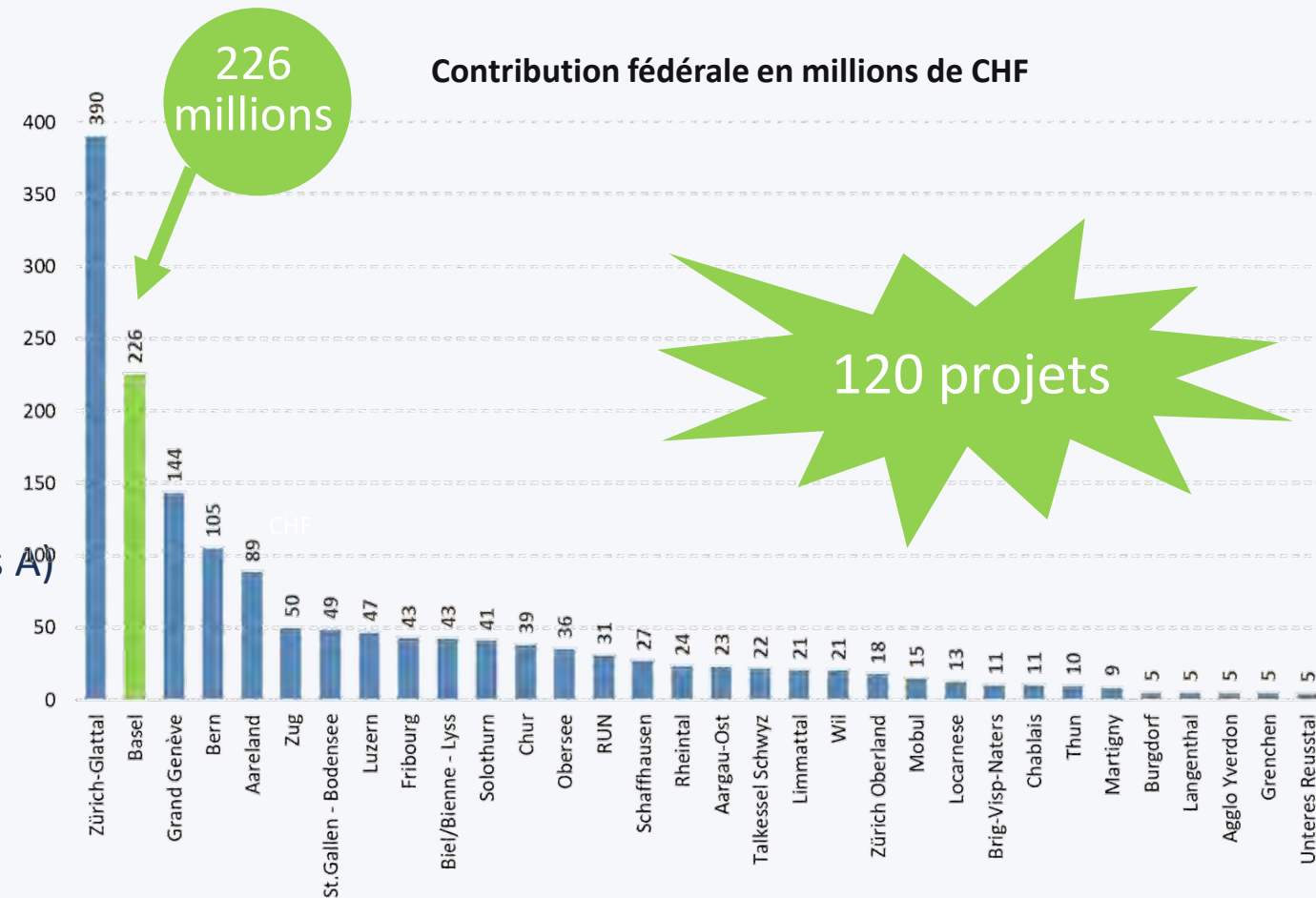
- D'où : une procédure de sélection difficile !

- Décision du Conseil fédéral : 22 février 2023 :  
Contrib. fédérale de 1,58 milliard de CHF (projets A)

- 1<sup>ère</sup> session du Parlement : juin 2023

- 2<sup>nde</sup> session du Parlement : décembre 2023

- Décision du Parlement prévue pour l'hiver 2023**



# Comment l'agglomération de Bâle a-t-elle jusque-là profité du projet d'agglomération ?

Volume d'investissement (CHF) :	1'804 millions
Contributions fédérales (CHF) :	712 millions
Nombre de projets :	286

Remarque : mesures de la 4<sup>e</sup> génération déjà comprises. Décision du Parlement attendue pour l'hiver 2023



# Mi-temps de l'élaboration du PA5

Dr. Patrick Leypoldt  
Directeur d'Agglo Basel



## Informations essentielles quant à la 5<sup>e</sup> génération

- La Direction politique PA a adopté le concept d'élaboration du PA5 le 13 décembre 2021
- Le lancement officiel de l'élaboration a eu lieu lors du Forum AGGLO du 2 septembre 2022 à Muttenz
- Depuis, les travaux battent leur plein
- Le délai pour la remise est fixé au 30 juin 2025
- **Nous en sommes maintenant à la mi-temps de l'élaboration !**



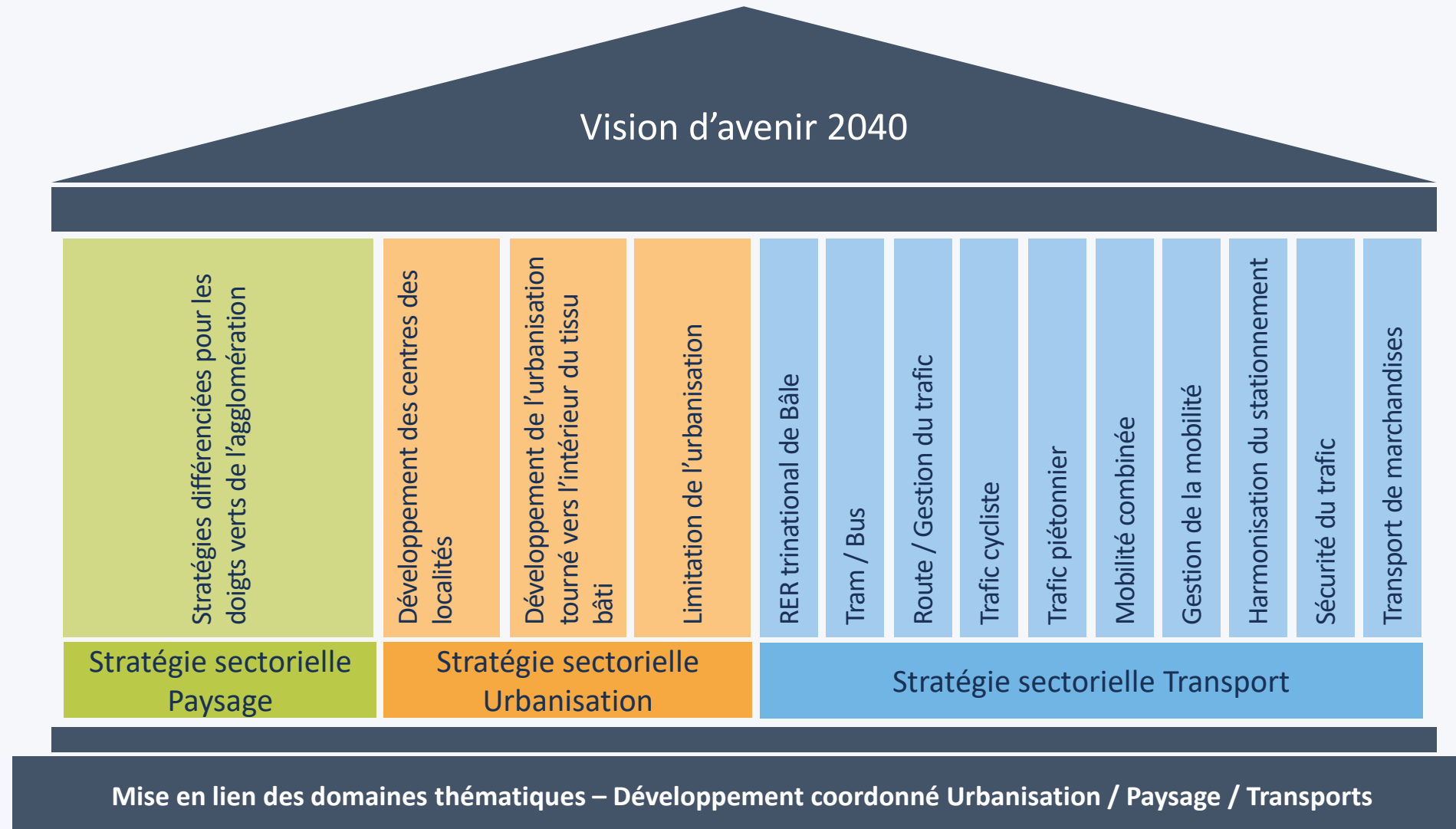


## Résumé de l'orientation stratégique

- Les exigences et les attentes de la Confédération doivent être satisfaites
- Mise en œuvre des stratégies existantes comprises comme des tâches permanentes (vision d'avenir et stratégies sectorielles)
- Intégration de la thématique du climat
- Intensification/renforcement de la coopération à tous les échelons



# Articulation stratégique de la 5<sup>e</sup> génération





# Éléments stratégiques centraux des stratégies Transports

Vision d'avenir 2040

## Nouvelles stratégies / actualisations d'envergure :

- Actualisation de la stratégie Route (**module D**)
- Concept plateformes multimodales (**module D**)
- Stratégie territoriale pour le transport de marchandises
- Gestion de la mobilité – Partage par-delà les frontières
- Aménagement de l'offre de bus dans les secteurs frontaliers

## Révision des stratégies existantes :

- RER, tram, vélo, piétons, stationnement, sécurité du trafic

RER trinational de Bâle

Tram / Bus

Route / Gestion du trafic

Trafic cycliste

Trafic piétonnier

Mobilité combinée

Gestion de la mobilité

Harmonisation du stationnement

Sécurité du trafic

Transport de marchandises

Stratégie sectorielle Transport

Mise en lien des domaines thématiques – Développement coordonné Urbanisation / Paysage / Transports



# Éléments stratégiques centraux de la stratégie Urbanisation

Vision d'avenir 2040

Stratégies transversales :

- **Promotion systématique de la qualité de l'urbanisation**
- Densités compatibles avec les lieux
- Diversité et de ville des trajets courts
- Pilotage des installations générant un trafic important
- Information et sensibilisation

Développement des centres des localités

Développement de l'urbanisation tourné vers l'intérieur du tissu bâti

Limitation de l'urbanisation

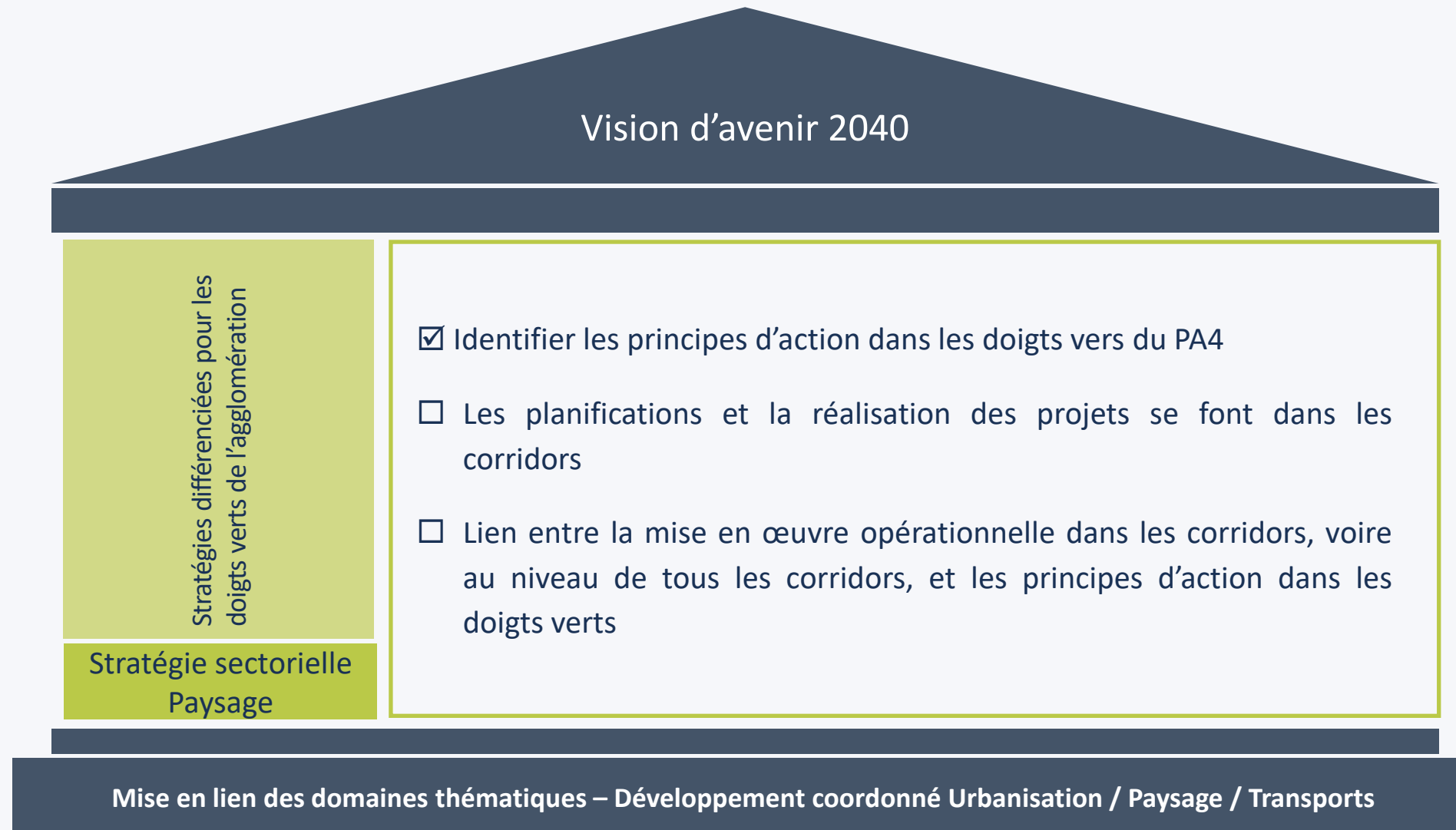
Stratégie sectorielle Urbanisation

- État des lieux de la limitation de l'urbanisation (**module B**)
- Échange d'expériences en matière de développement de sites (**module B**)
- Premiers conseils pour le développement de sites (1 pilote) (**module B**)
- Échange d'expériences sur les centres des localités (**module B**)
- Checklist qualité de l'urbanisation (**module B**)

Mise en lien des domaines thématiques – Développement coordonné Urbanisation / Paysage / Transports

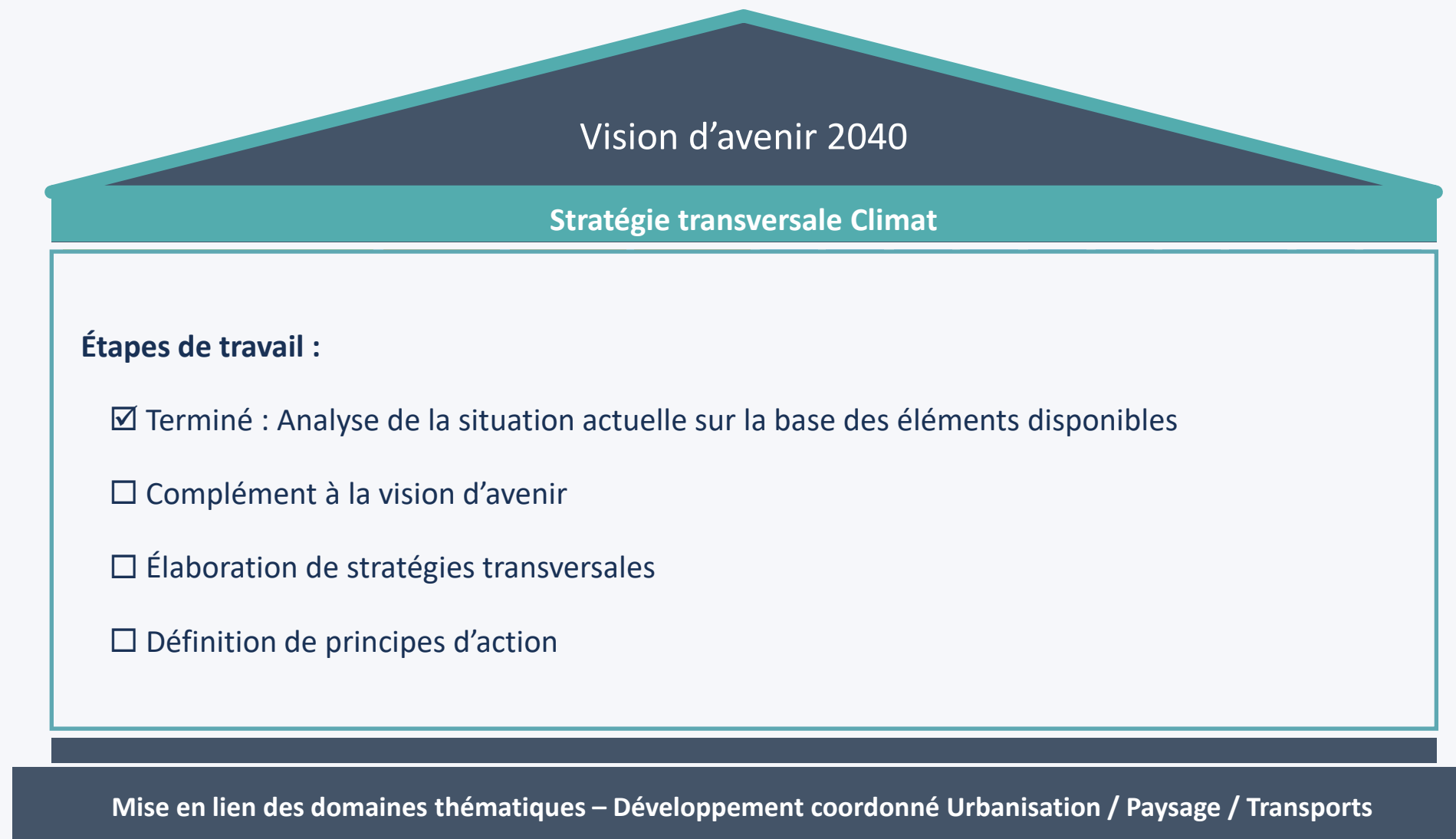


# Éléments stratégiques centraux de la stratégie Paysage





# Nouvelle stratégie transversale Climat et adaptation de la vision d'avenir





# Processus des corridors : Intensification/renforcement de la collaboration à tous les échelons

Vision d'avenir  
(2013-2016)

Projet de territoire  
(2014-2016)

Projet de territoire  
(2015-2018)

Projet de territoire  
(2018-2020)

Projet de territoire  
(2018-2021)

Processus SLA  
(2021-2023)

Projet de territoire  
(en cours)

Centre de l'agglomération  
(en cours)





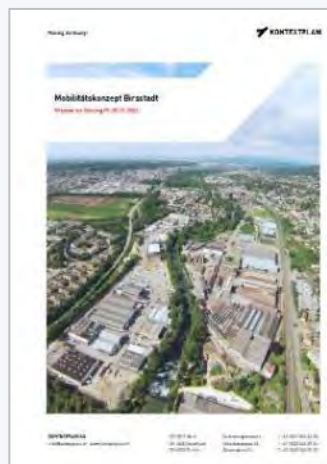
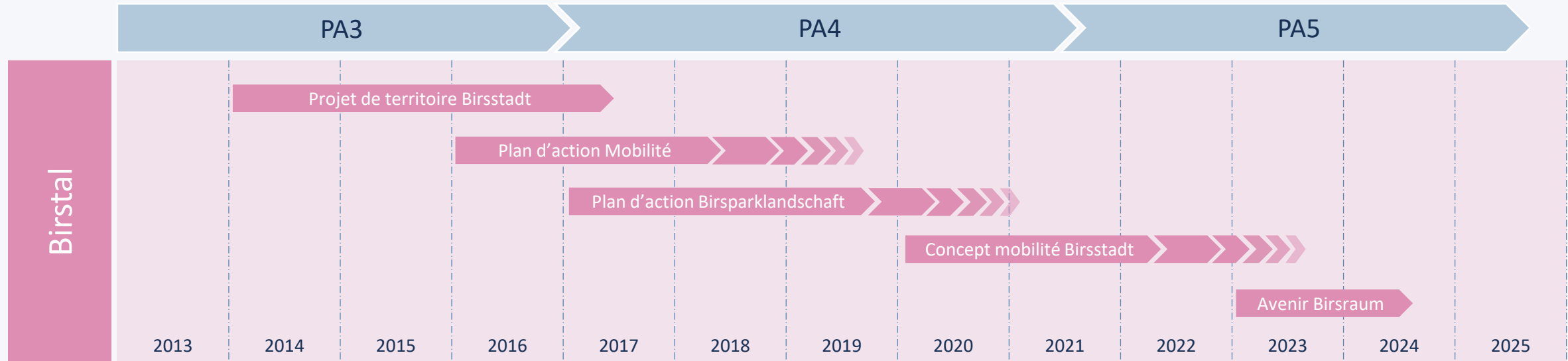
## Trois exemples de corridors







# Exemple du Birstal



## Concept de mobilité achevé

- Sous l'égide des communes
- Avec la participation de BL, SO et PA
- Résultat : le volume du TIM peut être plafonné au niveau actuel. Ce qui sera possible grâce aux mesures d'ordre supérieur et en particulier aux mesures émanant de la Birsstadt (places de stationnement, vélo, gestion de la mobilité, etc.).

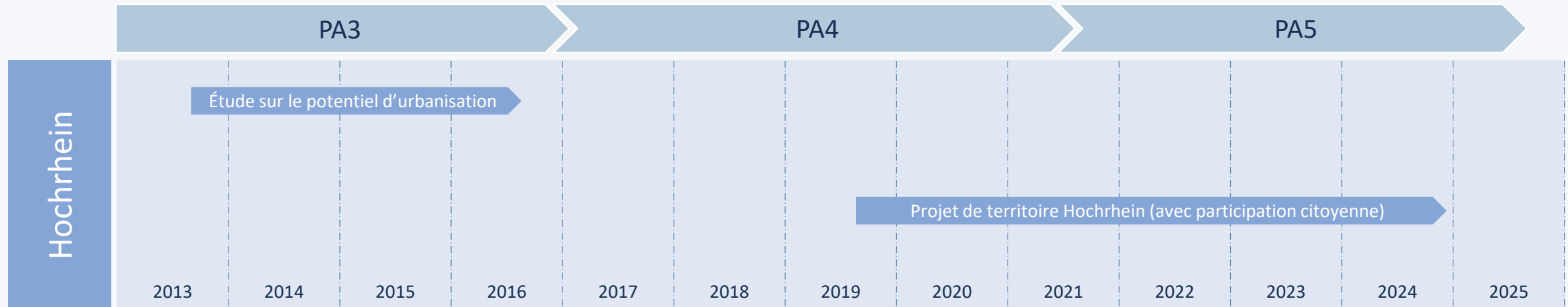
## Processus « Avenir Birsraum »

- Sous l'égide des communes d'Aesch et de Dornach et des cantons BL et SO
- Le PA est impliqué
- Une vision d'avenir est développée avec la participation de la population et servira de ligne directrice pour toutes les autres planifications et mesures relatives au territoire.





## Exemple du Hochrhein



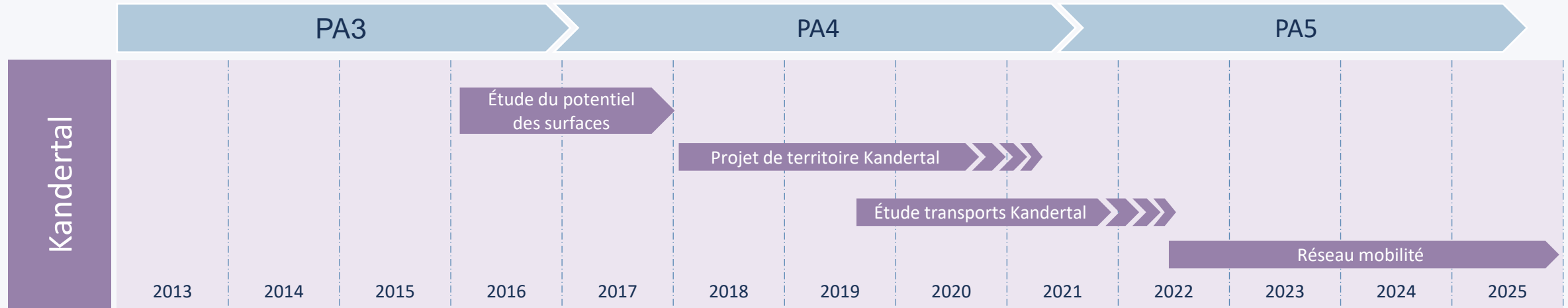
- Dans le cadre du programme de soutien « Common Ground » de la Fondation Robert Bosch, l'élaboration d'un projet de territoire transfrontalier commun s'inscrit dans un vaste processus participatif bien ancré dans la société et les milieux politiques.
- Le corridor du Hochrhein est l'une des huit régions situées le long de la frontière allemande à avoir été sélectionnée pour le programme de soutien « Common Ground » de la Fondation Robert Bosch.
- Objectif : développement des connaissances relatives aux formats et méthodes permettant d'impliquer la population dans les processus de planification à différents niveaux régionaux.



Common Ground Region



## Exemple du Kandertal

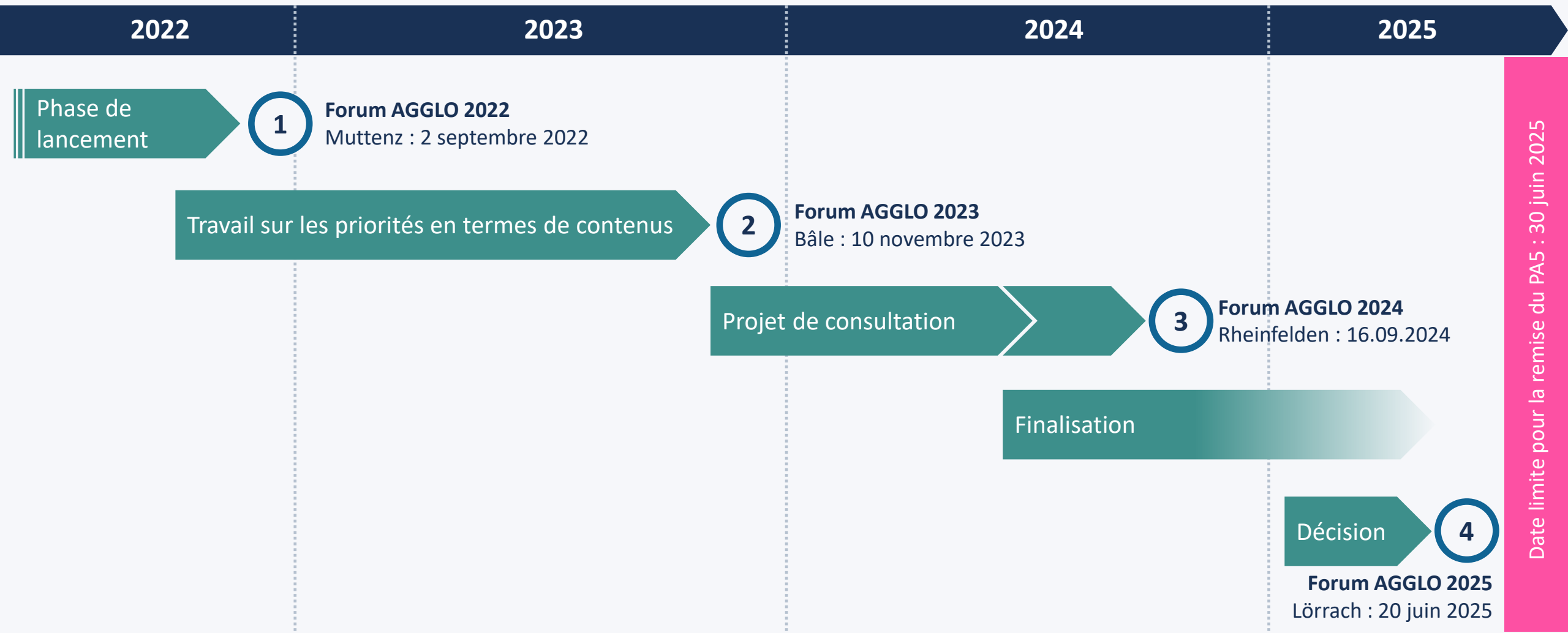


- Lancement du réseau Mobilité
- Sous l'égide des communes, avec Rümkingen comme chef de file
- Implication du district de Lörrach, du Regionalverband Hochrhein-Bodensee et du PA
- Soutien de la Confédération
- Objectif : mise en œuvre concrète de mesures sur le terrain pour des offres de mobilité durable, telles que des bornes de recharge électrique et des offres de partage
- Motivation : la promotion et le regroupement au sein du réseau créent des possibilités inédites pour l'organisation d'une mobilité durable – le réseau permet une approche coordonnée, chaque commune pouvant néanmoins fixer ses propres priorités.





# Calendrier, processus et participation au cours de 5<sup>e</sup> génération



# AGGLOPROGRAMMBASEL



## Module B : Stratégie urbanisation



# Que signifie une agglomération résiliente ?

Caspar Schärer  
secrétaire général BSA | publiciste | Urbaniste spécialisé en aménagement du territoire MAS ETH

# Was bedeutet die resiliente Agglomeration? Qu'est-ce-que c'est, l'agglomération résiliente?

Basel, 10. November 2023

Bâle, 10 novembre 2023



# RZU Planungsdachverband Region Zürich und Umgebung



67 Städte und Dörfer

1 Million Einwohner:innen

860'000 Arbeitsplätze



# Was bedeutet die resiliente Agglomeration? Qu'est-ce-que c'est, l'agglomération résiliente?

1. Subzentren
2. Ortskerne
3. Siedlungsrand
4. Einfamilienhausquartiere

# Was bedeutet die resiliente Agglomeration? Qu'est-ce-que c'est, l'agglomération résiliente?

1. Subzentren
2. Ortskerne
3. Siedlungsrand
4. Einfamilienhausquartiere





Uster, Zellweger-Areal  
Bild: Morger + Dettli Architekten







# Was bedeutet die resiliente Agglomeration? Qu'est-ce-que c'est, l'agglomération résiliente?

1. Subzentren
2. Ortskerne
3. Siedlungsrand
4. Einfamilienhausquartiere









Windisch – vorher  
Bild: Abteilung Tiefbau Kanton Aargau

Windisch – nachher  
Bild: Abteilung Tiefbau Kanton Aargau





Fislisbach – vorher  
Bild: Abteilung Tiefbau Kanton Aargau



Fislisbach – nachher  
Bild: Abteilung Tiefbau Kanton Aargau



Rüti. Bild: Schweizer Heimatschutz

# Was bedeutet die resiliente Agglomeration? Qu'est-ce-que c'est, l'agglomération résiliente?

1. Subzentren
2. Ortskerne
3. Siedlungsrand
4. Einfamilienhausquartiere



# Bauzonen: Schwerzenbach – Volketswil

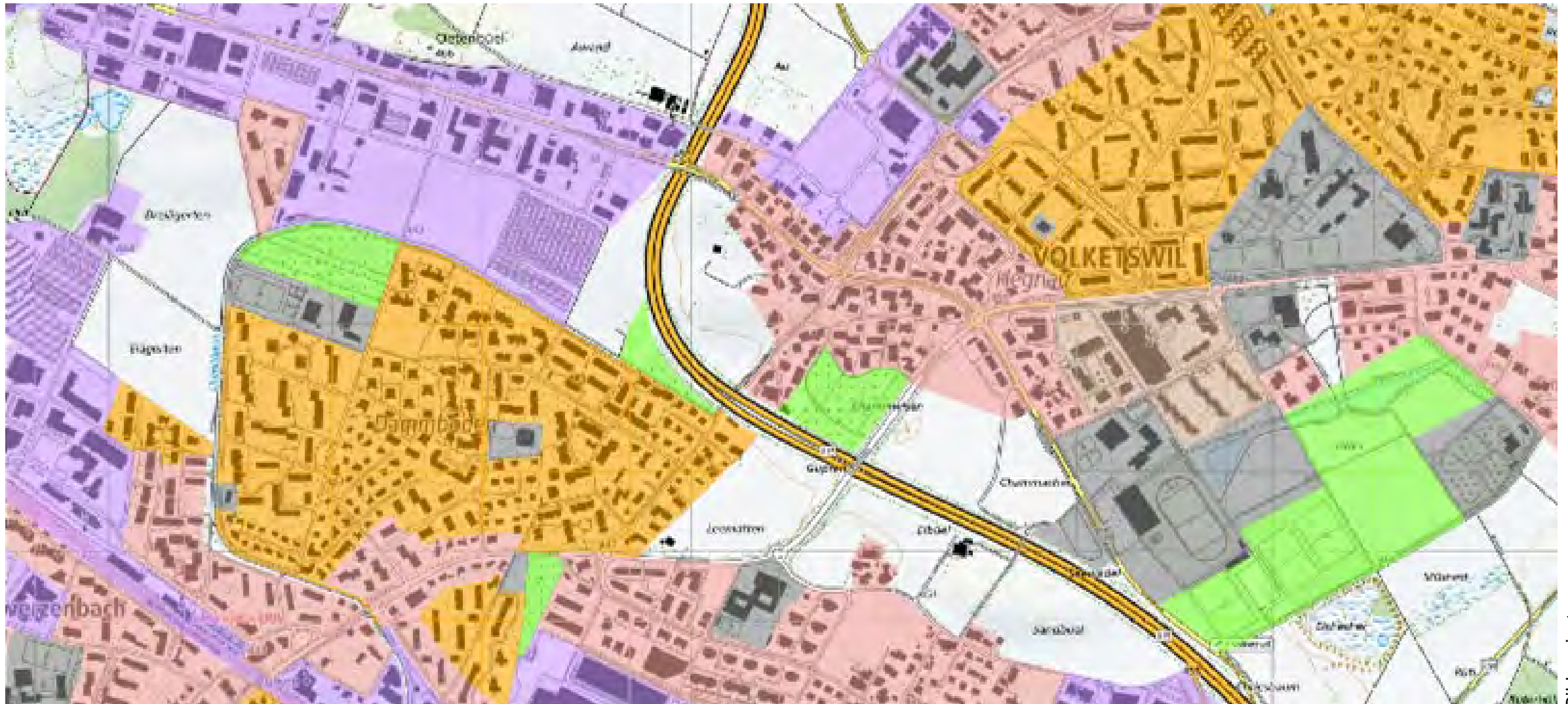


Bild: swisstopo

# Landwirtschaftliche Bewirtschaftung: Schwerzenbach – Volketswil



Bild: GIS ZH

# Abwicklung Siedlungsrand: Schwerzenbach – Volketswil

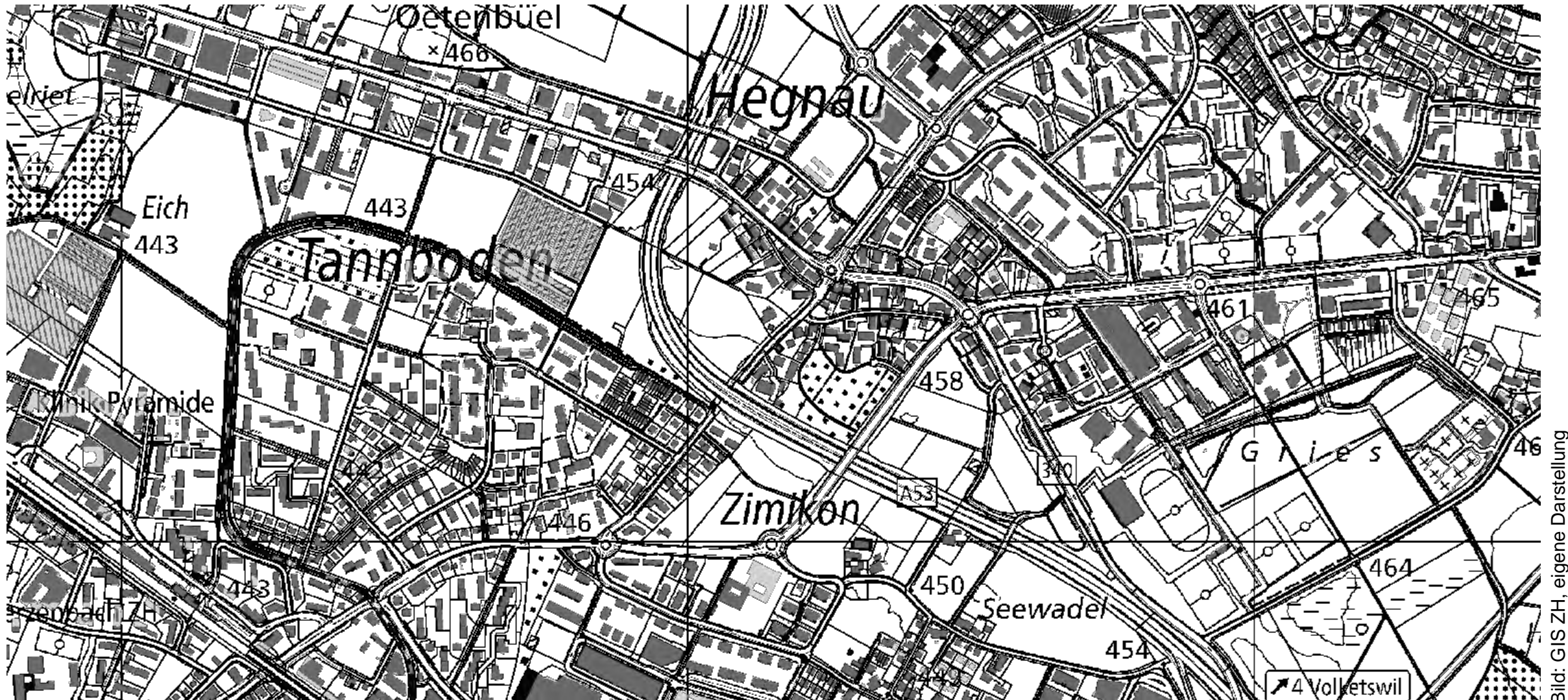


Bild: GIS ZH, eigene Darstellung



Voketswil. Bild: Caspar Schärer



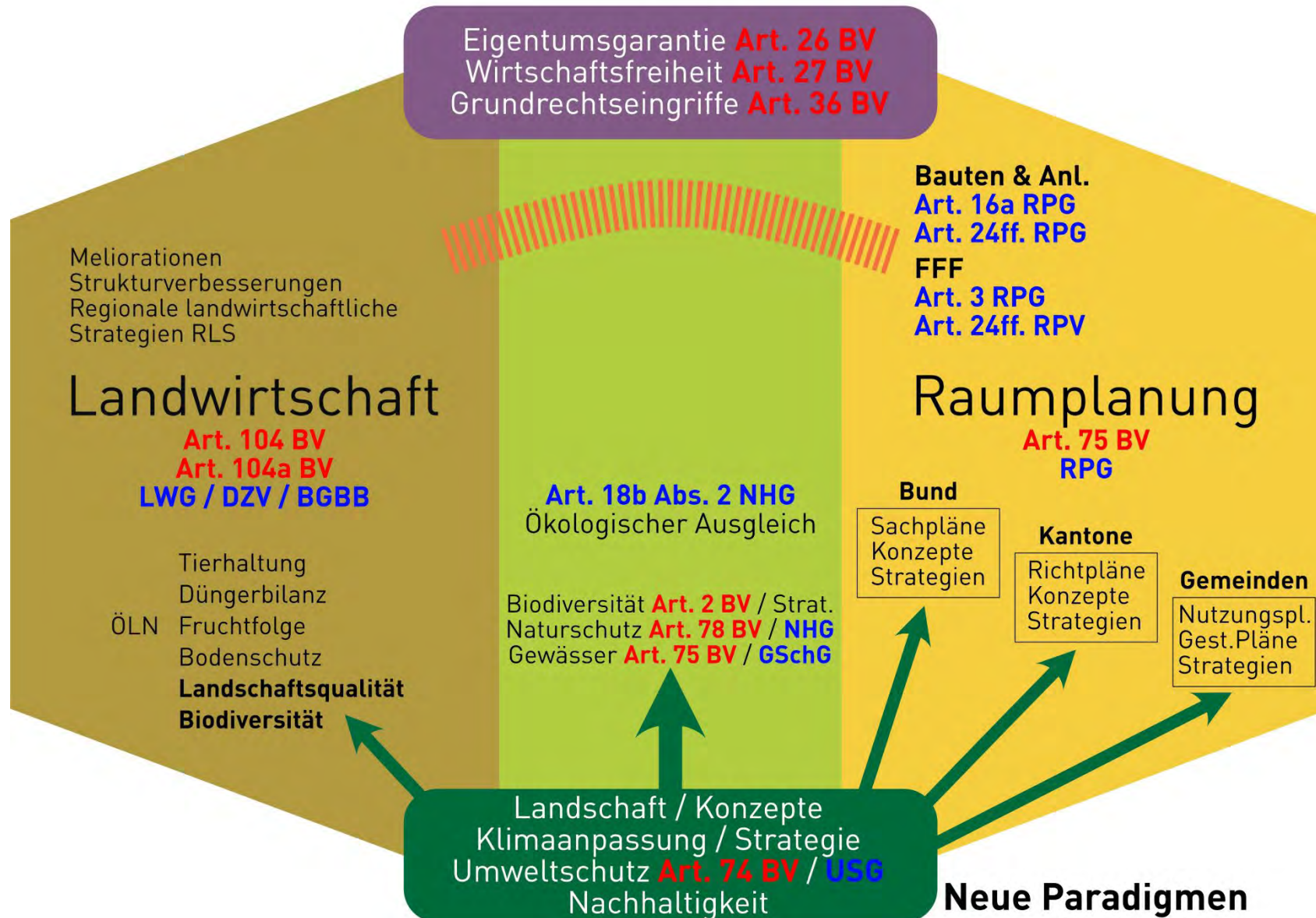
Nänikon. Bild: Caspar Schärer











# Was bedeutet die resiliente Agglomeration? Qu'est-ce-que c'est, l'agglomération résiliente?

1. Subzentren
2. Ortskerne
3. Siedlungsrand
4. Einfamilienhausquartiere



Bild: Agglo Basel





Schlieren.  
Foto: Fotografische Langzeitbeobachtung Schlieren 2005-2020

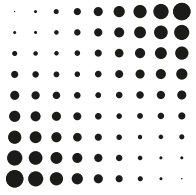
Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!  
Merci pour votre attention!





# L'agglomération résiliente – Rapport sur l'expérience faite à Genève

Ariane Widmer  
Urbaniste cantonale - Office de l'urbanisme (DT), Etat de Genève



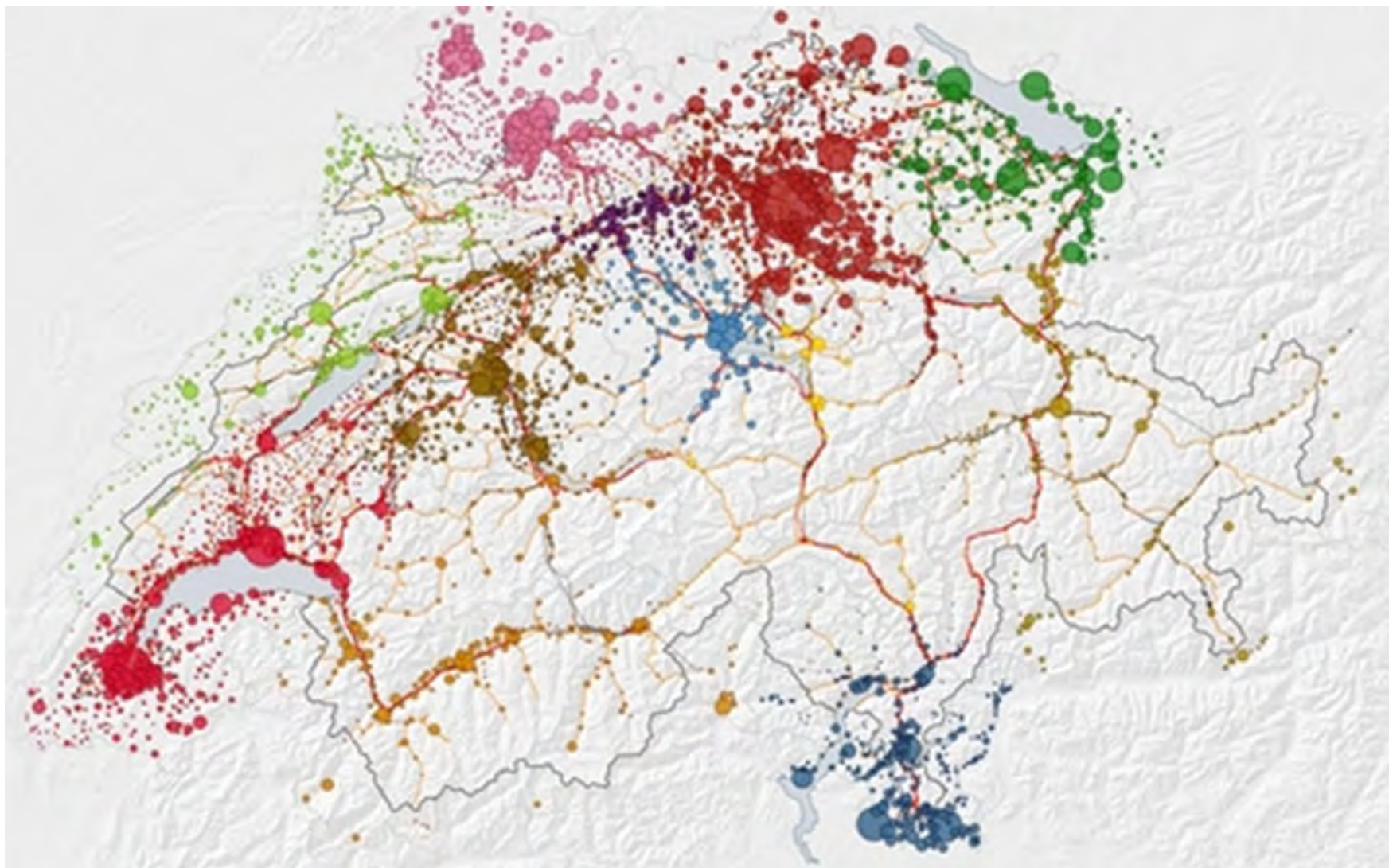
Office de l'urbanisme

# UNE VISION TERRITORIALE À L'HORIZON 2050 POUR LE GRAND GENÈVE

## AGGLO-FORUM BASEL, 10.11.2023



Les espaces d'agglomération et métropolitains sont les acteurs majeurs de la transition écologique



Le Grand Genève un territoire exigu, un lieu de refuge, de passage et d'ouverture qui héberge 1 millions d'habitants



2 pays, 2 cantons, 2 départements, 1 région  
209 communes, 1 périmètre d'agglo  
2'000 km<sup>2</sup> - 1 millions h - 500'000 e





Les enjeux d'il y a 20 ans ne sont plus ceux d'aujourd'hui

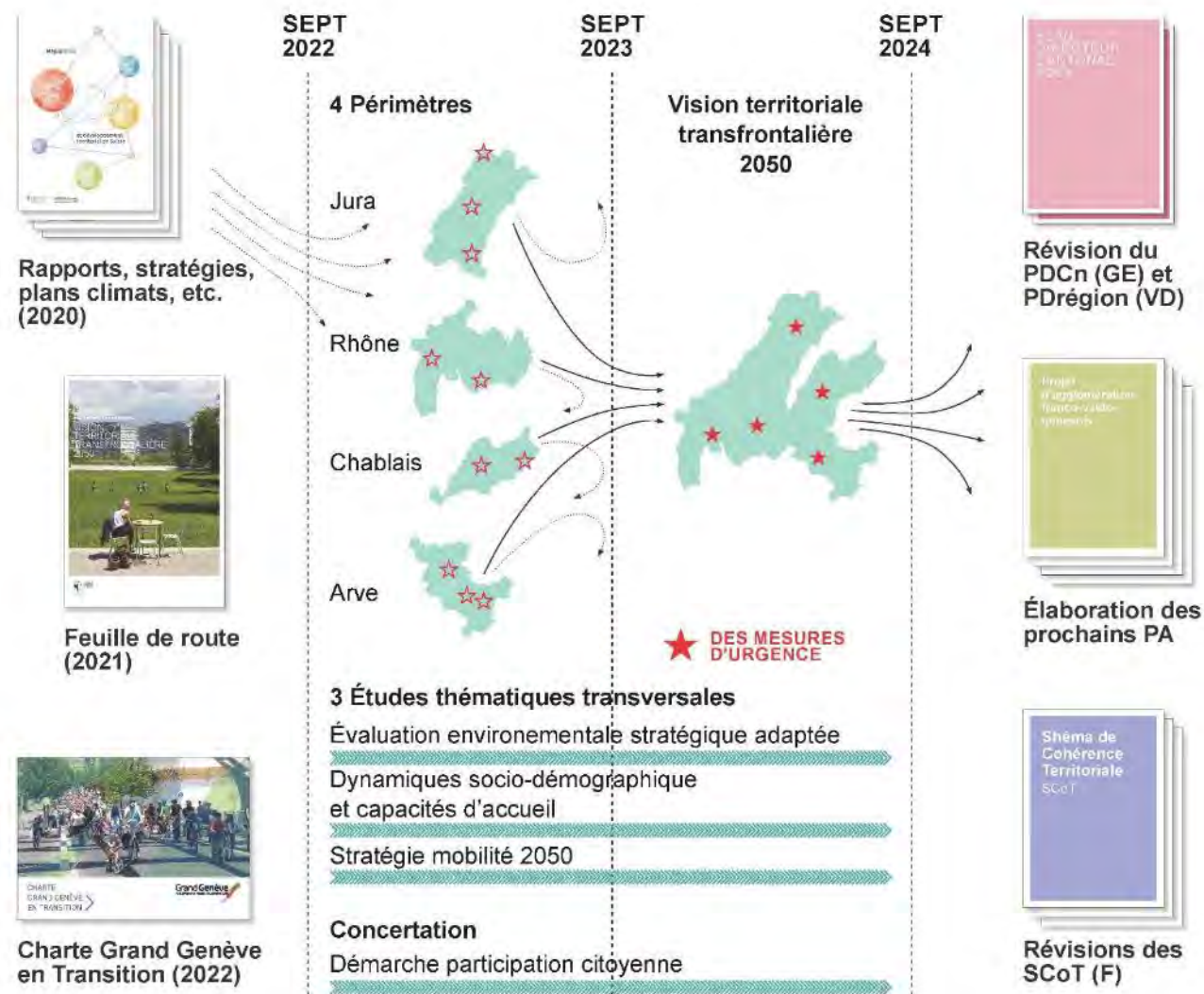


Des ambitions politiques et une feuille de route indiquent le cap et tracent la route à prendre



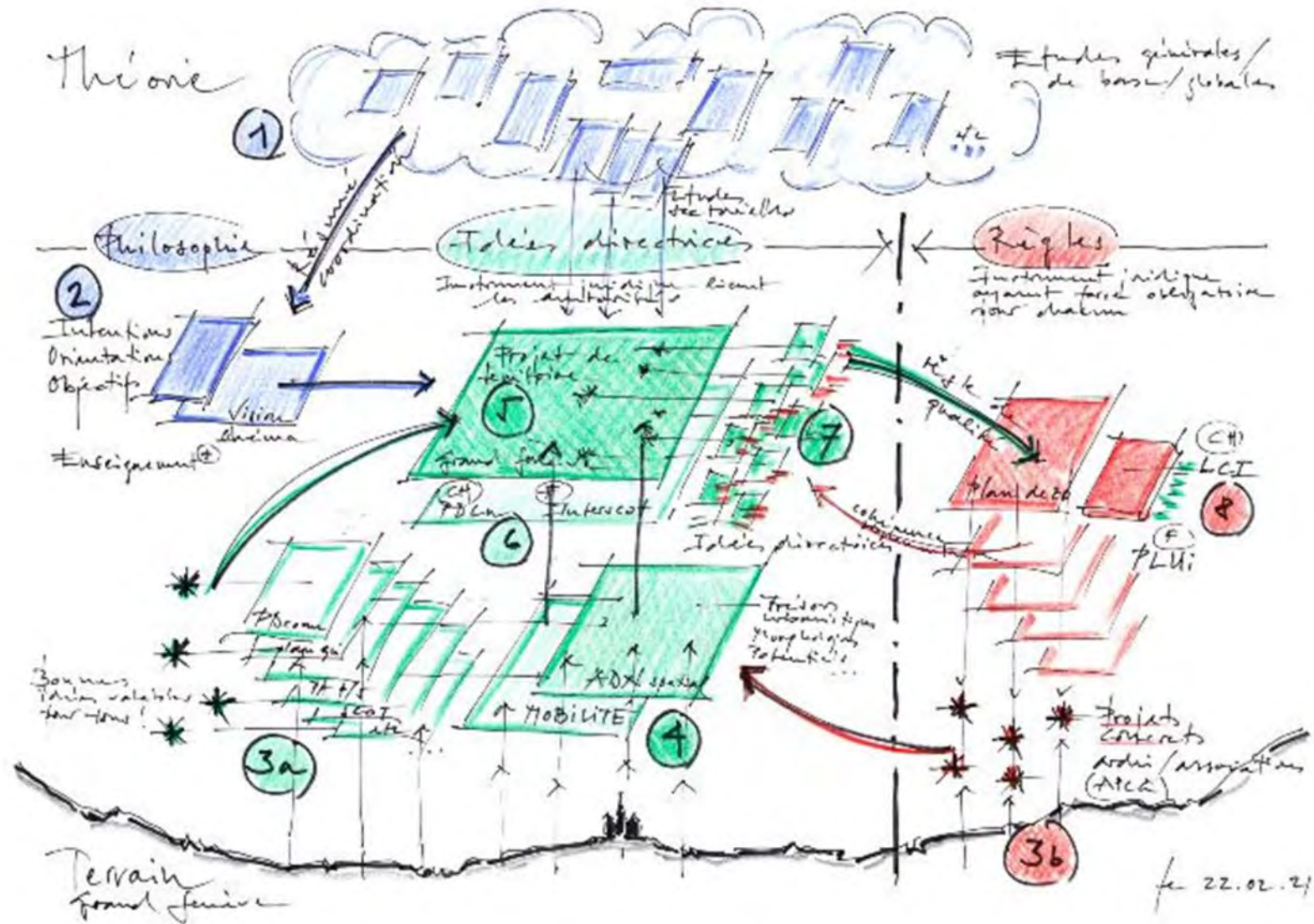


# Un processus de dialogue et itératif pour définir les conditions territoriales de l'atteinte de la neutralité carbone

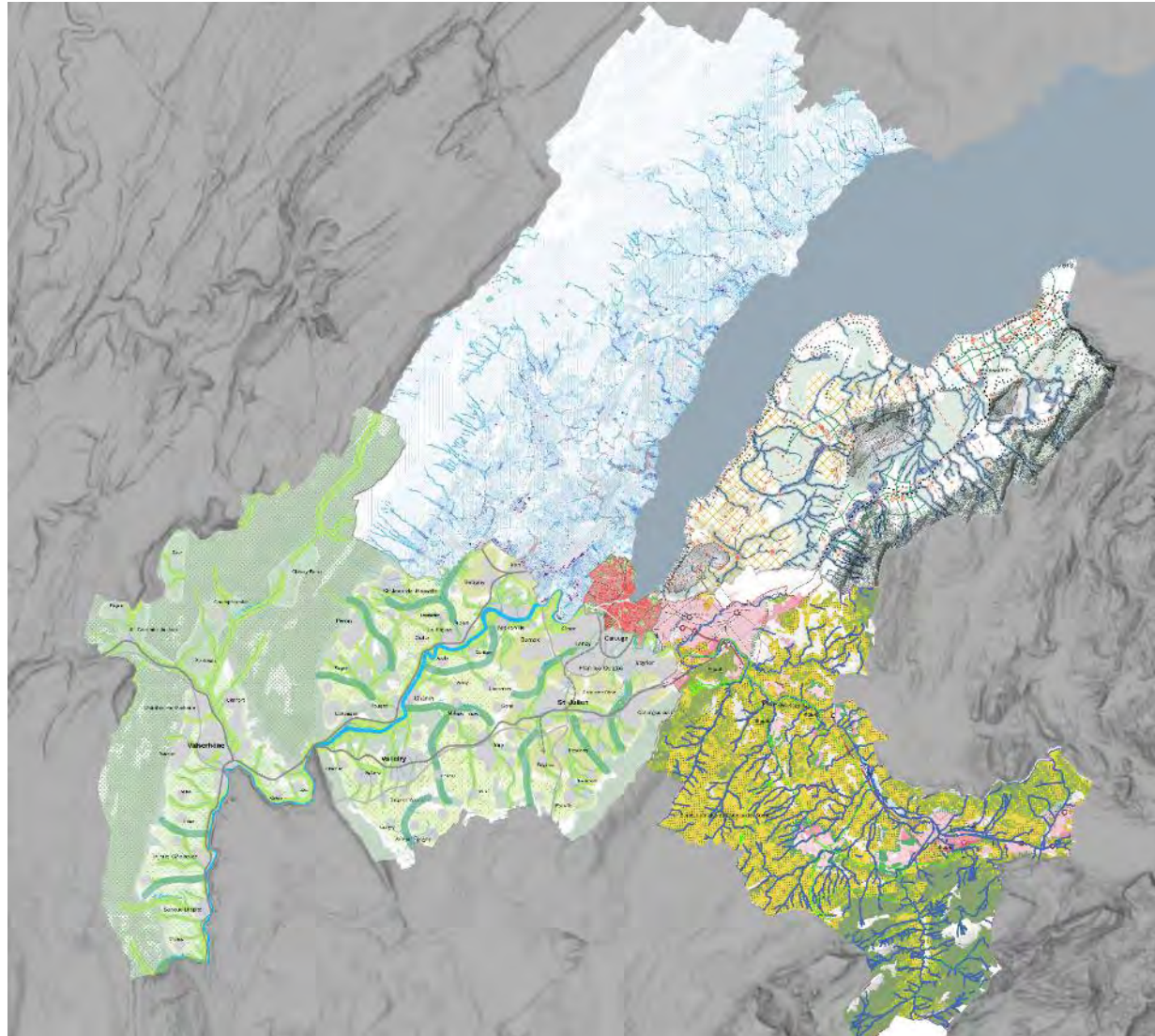




Un processus de projet, de la théorie au terrain,  
pour préparer avec les acteurs locaux un nouveau récit ...



Les premiers résultats : une approche inversée et 4 convergences, des concepts innovants et une complexité sans précédent

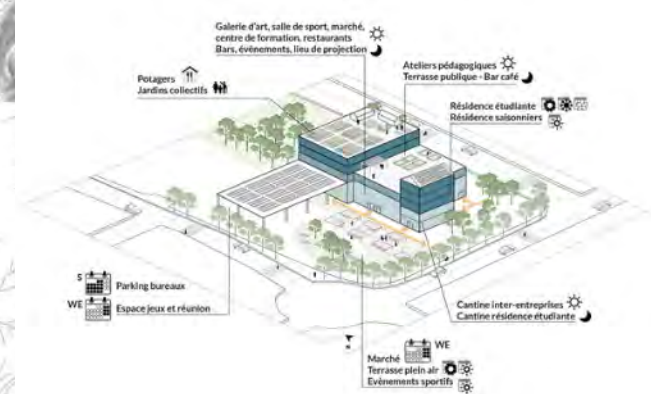
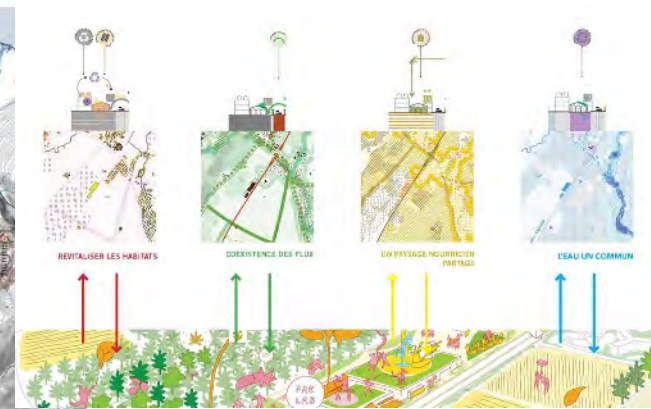
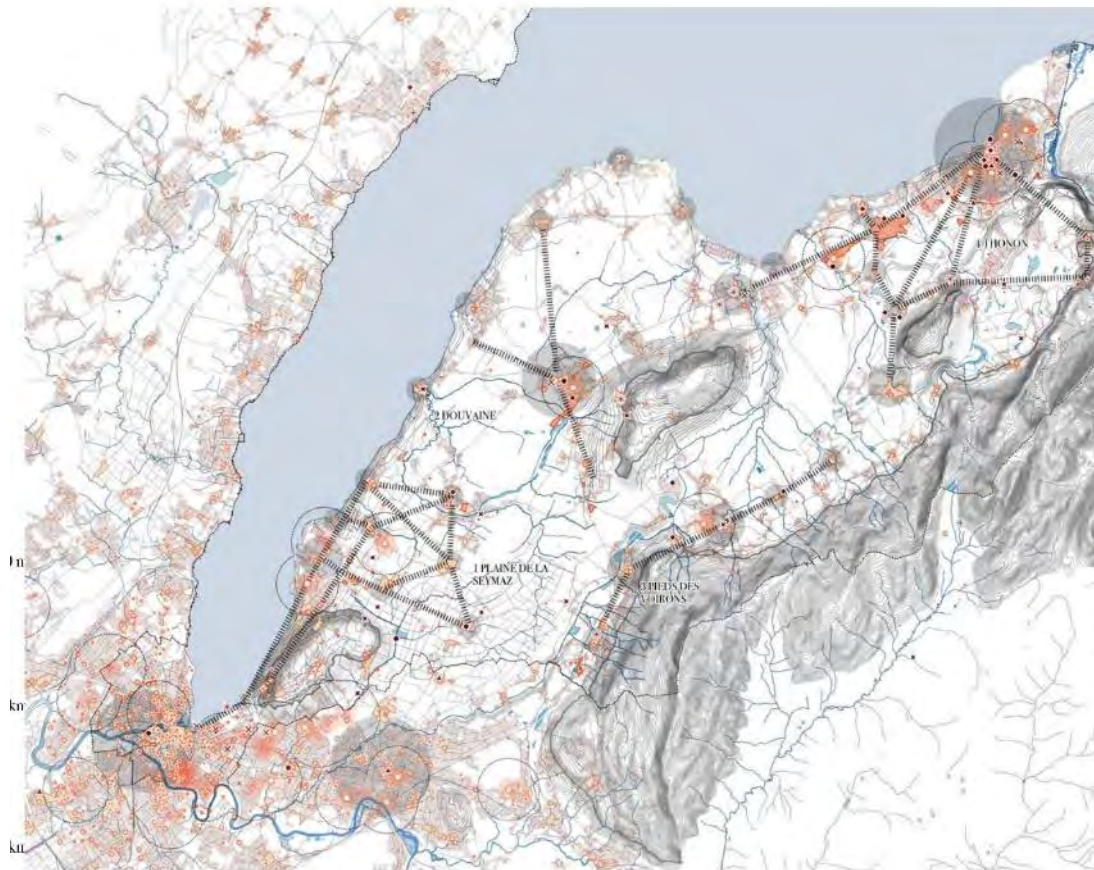




# Convergence 2

## La régénération du territoire et la gestion de l'existant

Les constellations des villages, les plaques commerciales régénérées, la compression anthropique





## Convergence 4

Faire vite et ensemble, les outils de la mise en œuvre

Tester, sensibiliser, faire évoluer les pratiques, mesures d'urgence



# Une démarche participative pour identifier ensemble les leviers de transformation



Et enfin quelques considérations sur la complexité des choses, les contradictions et difficultés rencontrées





Avec

Direction de projet VTT : Canton de Genève avec l'office de l'urbanisme et la direction du projet  
d'agglomération, Région Nyon, Pôle métropolitain

Equipes de l'étude test : Urbaplan Lausanne pour Jura / Studio Vigano pour Chablais / Güller & Güller  
pour Rhône / AREP pour Arve

Etudes transversales : Mobilité : Transitec, Citec, 6t / Evaluation environnementale stratégique /  
Projections démographiques et potentiels d'accueil : 6t

Photos : Matthieu Gafsou, Hélène Maria

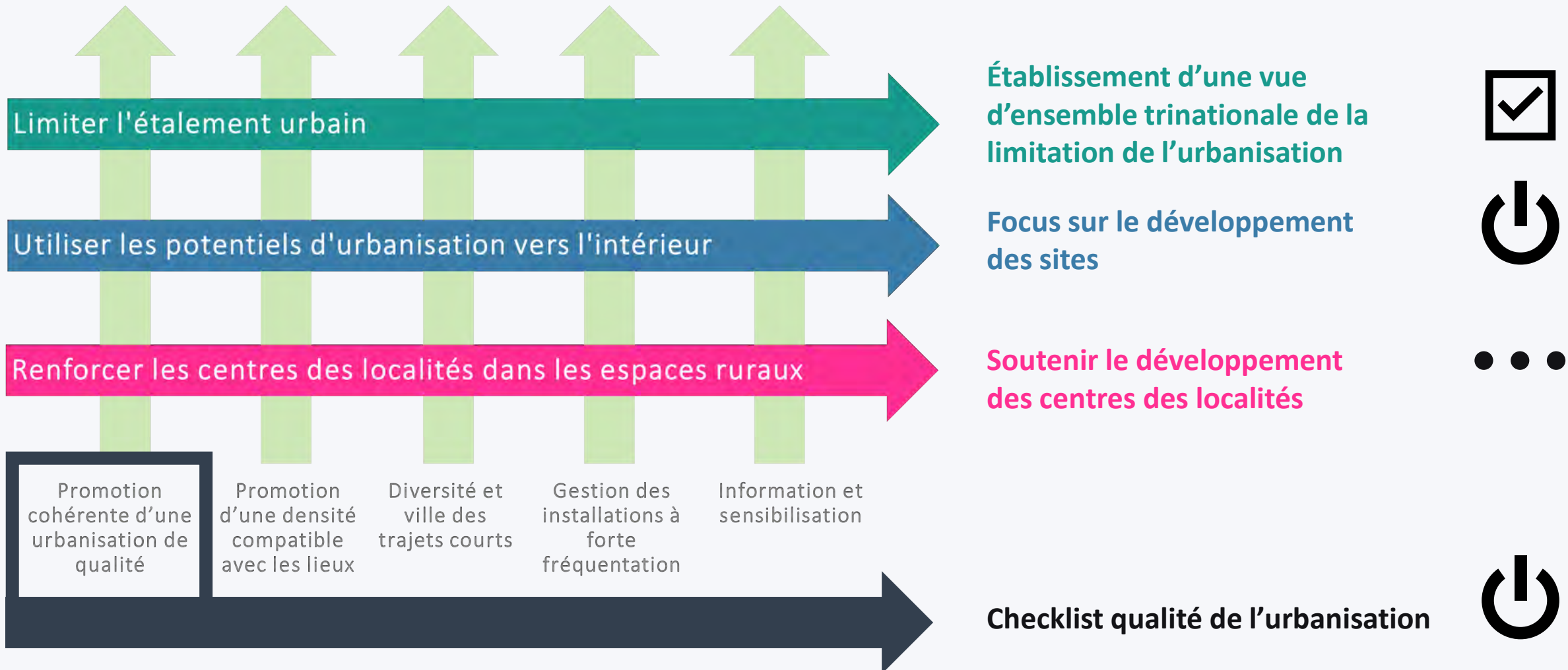


## État de la mise en oeuvre de la stratégie urbanisation

Jessica Fässler, responsable aménagement du territoire et collaboration communale, Agglo Basel  
Sacha Peter, aménagiste cantonal du canton de Soleure



# Mise en œuvre de la stratégie sectorielle urbanisation dans le PA5





# Vue d'ensemble limitation de l'urbanisation : Objectif – Problématiques – Démarche

Limiter l'étalement urbain

## OBJECTIF :

Élargir les connaissances sur le fonctionnement des trois pays

## PROBLÉMATIQUES :

- Comment le mandat légal/politique est-il formulé ?
- Quelles sont les bases légales et stratégiques en place ?
- Quelles sont les ressources techniques mises à disposition ?  
Quels sont les offres incitatives et les outils de promotion disponibles ?
- Quels sont les processus et les structures/procédures d'assurance qualité en place ?

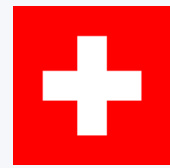
## DÉMARCHE :

- ✓ Recensement des bases & évaluation
- ✓ Discussions techniques en DE & FR
- ✓ Consolidation au sein du groupe de travail urbanisation
- Établissement de la documentation



# Vue d'ensemble limitation de l'urbanisation : Aperçu

Nombre d'échelons dotés d'instruments à incidence spatiale



4

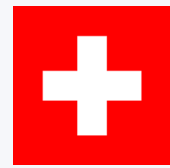

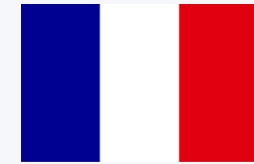


6



5



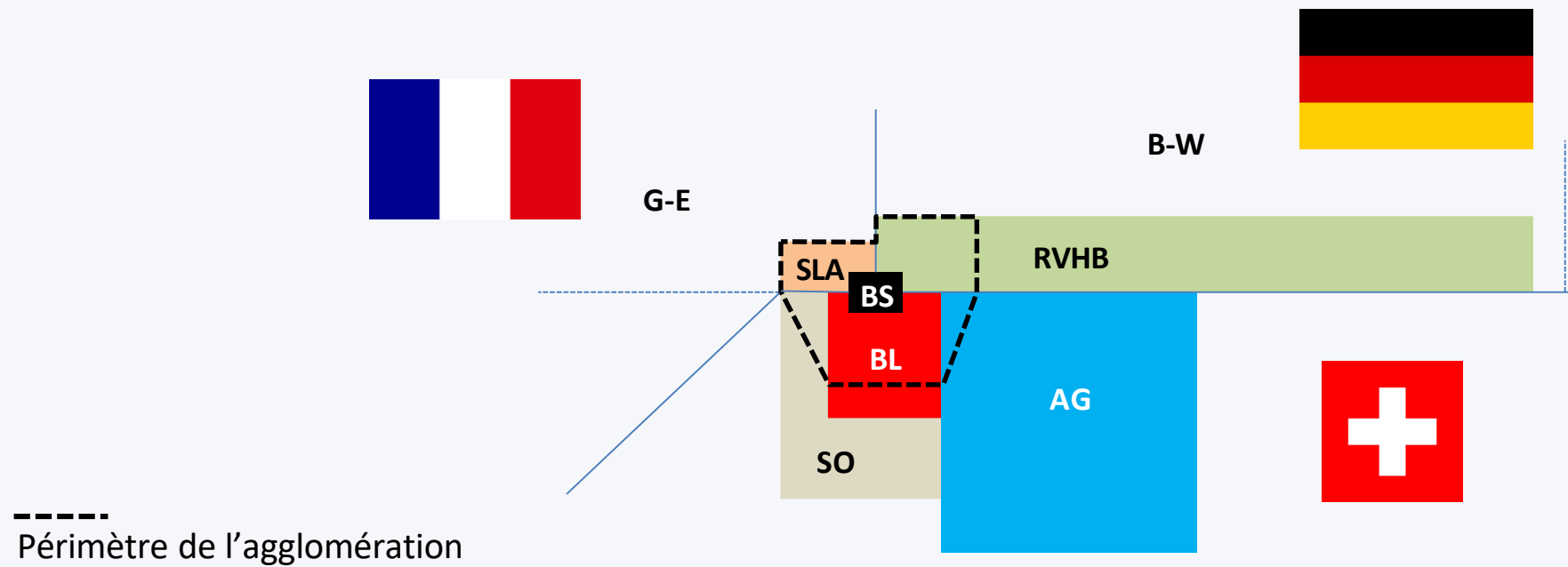
	 4	 6	 5
<b>Niveau 1</b>		Union européenne	
<b>Niveau 2</b>	Suisse (Confédération)	Allemagne (État fédéral)	France (État)
<b>Niveau 3</b>	Canton	Land	Région
<b>Niveau 4</b>		Région	
<b>Niveau 5</b>			(Département, Collectivité européenne d'Alsace (CeA))
<b>Niveau 6</b>	Région/(District)	Agglomération	(District)
<b>Niveau 7</b>			Communauté de communes
<b>Niveau 8</b>	Commune	Ville et commune	Commune

(entre parenthèse : échelons sans instruments à incidence spatiale)



# Vue d'ensemble limitation de l'urbanisation : Aperçu

Chevauchement des périmètres : 4 des 6 collectivités territoriales ne coïncident pas avec le périmètre de l'agglomération






BS	BL	AG	SO	RVHB	SLA
100 %	Une partie dans le périmètre du PA	Une partie dans le périmètre du PA	Une partie dans le périmètre du PA	Une partie dans le périmètre	SLA : 100 % (après adaptation)



# Vue d'ensemble de la limitation de l'urbanisation : Aperçu

CH : de/vers le niveau suivant  
D/F : peut sauter des niveaux

↓ Compétence à émettre des directives (descendant)  
↑ Voie d'examen et d'approbation (ascendant)

	 4	 6	 5
<b>Niveau 1</b>		Union européenne	
<b>Niveau 2</b>	Suisse (Confédération)	Allemagne (État fédéral)	France (État)
<b>Niveau 3</b>	Canton	Land	Région
<b>Niveau 4</b>		Région	
<b>Niveau 5</b>	Agglomération	(District)	Préfecture (=État)
<b>Niveau 6</b>		Région/(District)	Communauté de communes
<b>Niveau 7</b>		Communauté de communes	
<b>Niveau 8</b>	Commune	Ville et commune	Commune



# Sites de développement : Objectif – Problématiques – Démarche

Utiliser les potentiels d'urbanisation vers l'intérieur

## OBJECTIF :

Améliorer la performance de mise en œuvre des sites (éviter le malus)

## PROBLEMATIQUES :

- Quels sont les obstacles à la mise en œuvre auxquels les communes sont confrontées ?
- Quelles sont les solutions possibles ? P. ex. approche globale comme dans le processus Birsraum (cf. Module A)
- Quels sont les facteurs de réussite ?

## DÉMARCHE :

- ✓ Ateliers de lancement (DE, CH, FR). État des sites, facteurs de réussite et obstacles, échanges
- ✓ Choix d'exemples de cas pour la première consultation
- Réalisation de la première consultation
- Atelier / Présentation des enseignements







# Développement tourné vers l'intérieur – Focus sur les sites de développement

- Les prévisions tablent sur le maintien d'une dynamique de développement élevée dans l'agglomération de Bâle
- Les sites de développement créent de l'espace pour cette dynamique
- La réussite du développement des sites est une condition préalable au développement tourné vers l'intérieur du tissu bâti et à la limitation de l'urbanisation
- Un développement réussi signifie une urbanisation de qualité à l'intérieur du tissu bâti : il s'agit de créer des plus-values profitant non seulement à la population mais aussi à la biodiversité et au climat à travers des formes de conception adaptées.
- En cas de performance de mise en œuvre insuffisante : risque de malus lors de l'évaluation des projets d'agglomération par la Confédération.

Les développements de sites comprennent : Réaffectation de sites industriels ; lotissement des dernières grandes zones à bâtir ; transformation et complément ponctuel de grandes zones d'habitation/quartiers



# Développement des centres des localités : Objectif – Problématiques – Démarche

Renforcer les centres des localités dans les espaces ruraux

## OBJECTIF :

Soutenir le développement des centres

## PROBLEMATIQUES :

- Quelles sont les mesures qui permettent de revitaliser les centres ?
- Comment revaloriser les centres dans leur ensemble (sur le plan social, mais aussi de l’approvisionnement, de l’urbanisation, des espaces verts, des transports, etc.) ?



Quelle: <https://www.studiovulkan.ch/project/town-centre-redevelopment-zollikon/>

## DÉMARCHE :

- Ateliers de lancement (DE, CH, FR). État du développement des centres, facteurs de réussite et obstacles, échanges
- Modules du développement des centres  
Groupe de travail avec des représentants des communes et des experts
- Atelier (DE, CH, FR). Discussion des modules du développement des centres, exemples de cas
- Choix d’exemples de cas pour la première consultation
- Réalisation de la première consultation
- Atelier



# Qualité de l'urbanisation : Objectif – Problématiques – Démarche

## Qualité de l'urbanisation

### OBJECTIF :

Rendre opérationnelle la qualité de l'urbanisation

### PROBLEMATIQUES :

- Comment opérationnaliser le mot-clé « Qualité de l'urbanisation » à l'échelle du site ?
- Qu'entend Agglo Basel par une bonne qualité de l'urbanisation (checklist, critères) ?
- Quelles sont les pistes qui s'offrent pour atteindre ces qualités ?
- Quels sont les facteurs de réussite ?

### DÉMARCHE :

- ✓ Appel à participer à l'atelier « Mise en œuvre »
- Élaboration d'une checklist pour la qualité de l'urbanisation. 3 ateliers avec des experts
- Première consultation (coordination objectif 1)
- Présentation des enseignements (atelier)



# Mise en œuvre de la stratégie urbanisation et développement de l'agglomération résiliente

- La limitation de l'urbanisation est fondamentale, mais elle n'est pas suffisante pour arriver à un développement territorial résilient
- Un développement de qualité tourné vers l'intérieur du tissu bâti est nécessaire au sens large du terme
- De toute évidence, il existe des points de convergence avec les exigences relatives à la promotion de la biodiversité ainsi qu'à l'atténuation et à l'adaptation au changement climatique
- Les bonnes solutions ne voient pas le jour d'elles-mêmes : à l'avenir, les autorités seront sollicitées pour s'impliquer de manière bien plus proactive et ouverte dans la recherche de solutions.
- Le changement suppose l'acceptation, c'est pourquoi nous devons miser sur la participation



## Et la suite du programme ?

Module	Thématiques	Durée
Module A :	Salutations et lancement de la manifestation	9h15 - 10h
Module B : <b>slido</b>	Stratégie urbanisation	10h - 12h30

### Pause déjeuner

Module C : <b>slido</b>	Le RER trinational de Bâle – Un pilier essentiel de l'agglomération résiliente ?	13h45 - 14h50
Module D :	État d'avancement du concept interfaces de transport et de la stratégie Route	14h50 - 15h50
Module E :	Perspectives et conclusion	15h50 - 16h20

# AGGLOPROGRAMMBASEL



## Module C : Le RER trinational de Bâle – Un pilier essentiel de l'agglomération résiliente ?



## **Le RER de Bâle en accord avec le développement territorial**

Dr. Emanuel Barth, responsable trieno au sein d'Agglo Basel  
Marco Galli, coordinateur du nœud ferroviaire, canton de Bâle-Ville

# Le RER de Bâle en accord avec le développement territorial

**Forum AGGLO 2023**

10 novembre 2023

**Dr. Emanuel Barth**  
Responsable trireno  
Agglo Basel

**Marco Galli**  
Coordinateur du nœud ferroviaire  
Office des travaux publics du canton de Bâle-Ville





# Le RER trinational de Bâle – Un pilier essentiel de l'agglomération résiliente ?

1. L'agglomération trinationale de Bâle
2. Une offre en accord avec le développement territorial
3. L'infrastructure pour l'aménagement du RER
4. L'utilité de l'aménagement du RER

# 1. L'agglomération trinationale de Bâle

# Forte croissance de la région métropolitaine de Bâle

Population

881'000



+138'000

1'019'000



d'ici  
2040

509'000



Emplois

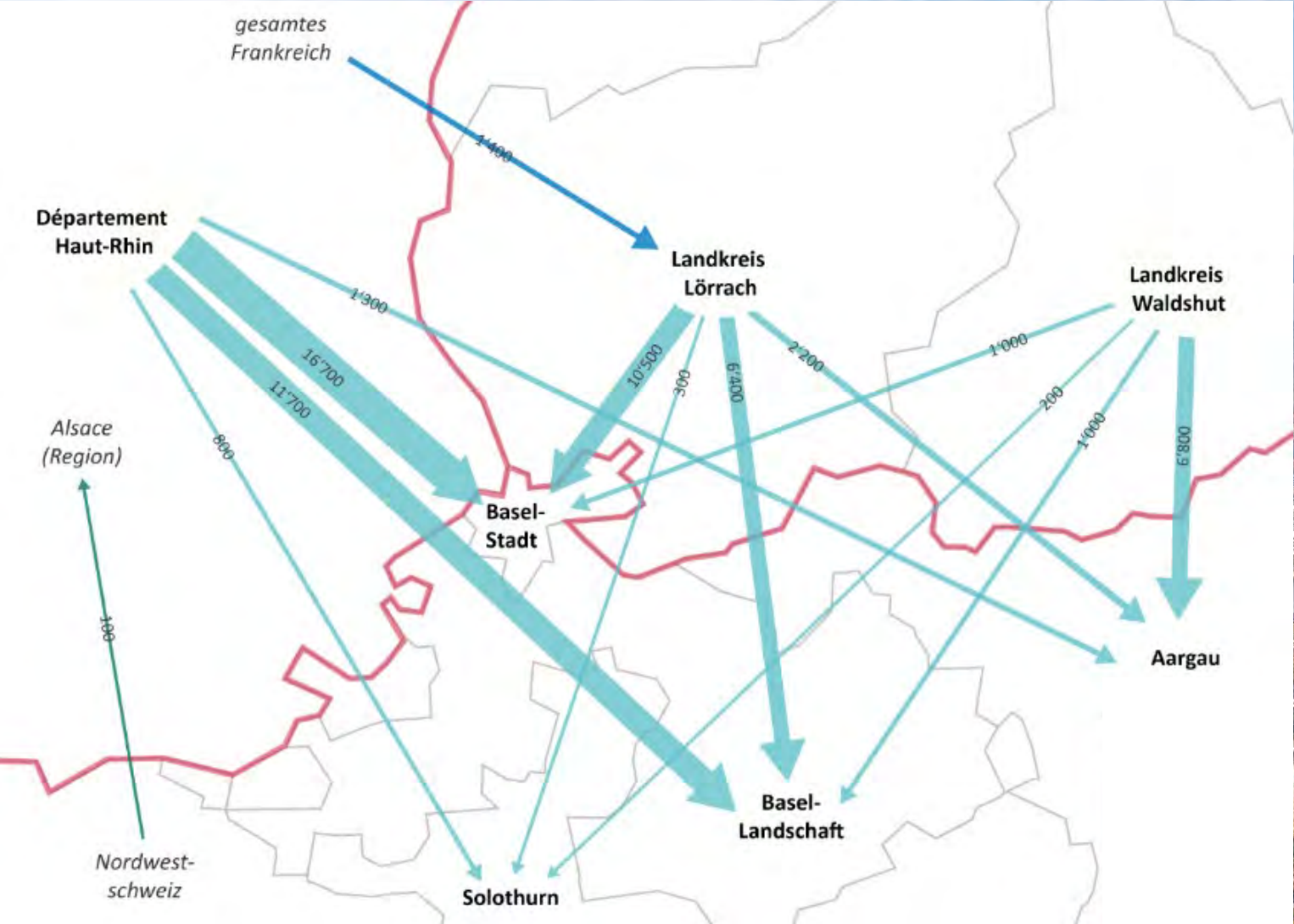
+89'000

598'000



Source : Projet d'agglomération de Bâle de 4<sup>e</sup> génération

# D'importants flux pendulaires transfrontaliers



### Grenzgängerverflechtungen in der Agglomeration Basel

- Anzahl Grenzgänger 2019  
Quelle: Grenzgängerstatistik BFS
- Anzahl Grenzgänger 2016  
Quelle: Oberrheinkonferenz
- Anzahl Grenzgänger 2018  
Quelle: Bundesagentur für Arbeit

*kursiv: von der Grenzgängerstatistik Schweiz abweichende Gebietskörperschaften*

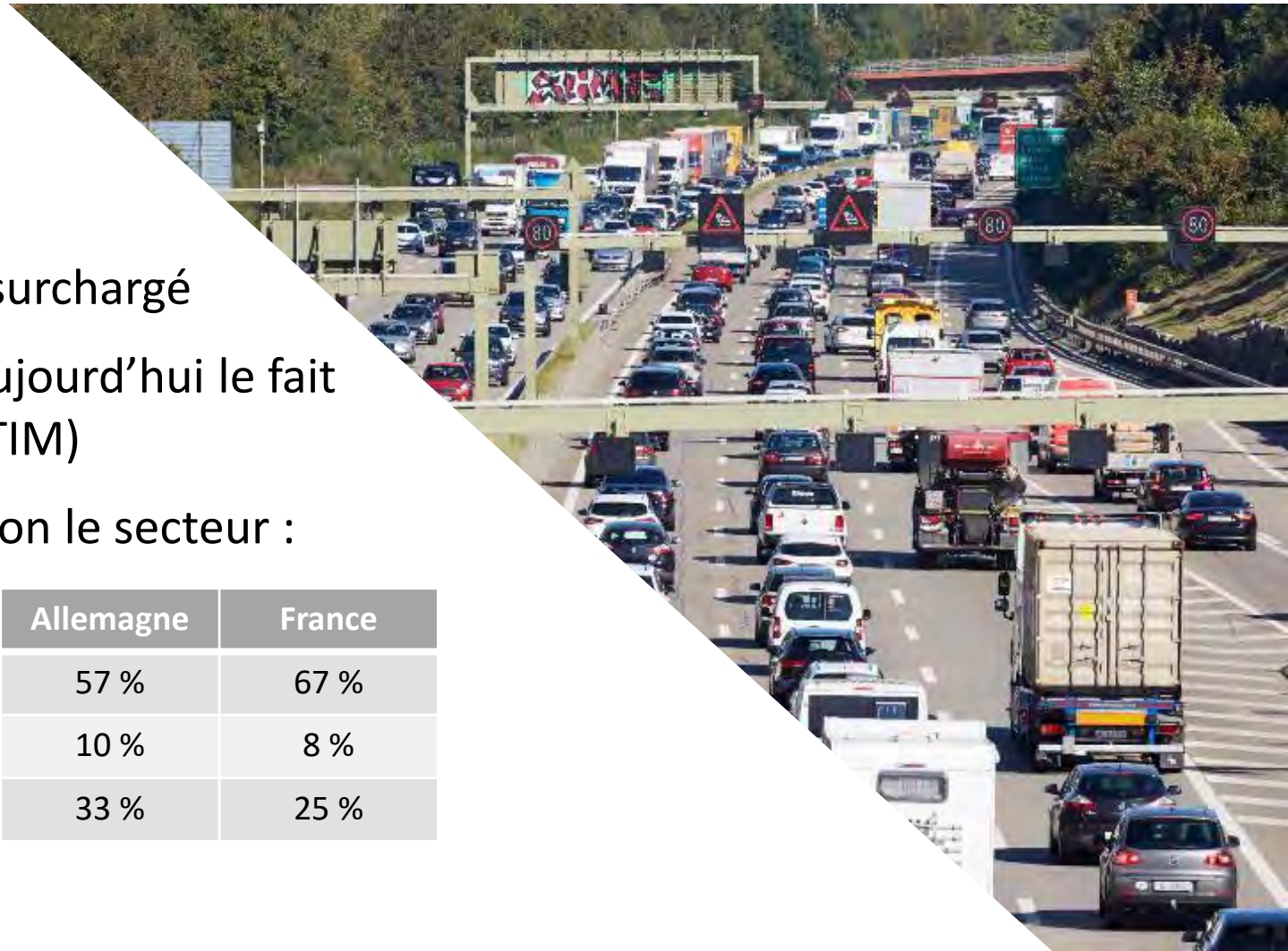
- Landesgrenze
- Gebietskörperschaft

# Une charge de trafic élevée sur les routes

- Réseau routier régulièrement surchargé
- Près de 50 % des trajets sont aujourd’hui le fait du **trafic individuel motorisé (TIM)**
- La **répartition modale** varie selon le secteur :

	Suisse	Allemagne	France
Part des trajets TIM	40 %	57 %	67 %
Part des trajets TP	20 %	10 %	8 %
Autres (vélo, piétons, etc.)	40 %	33 %	25 %

Source : Projet d’agglomération de Bâle de 4<sup>e</sup> génération



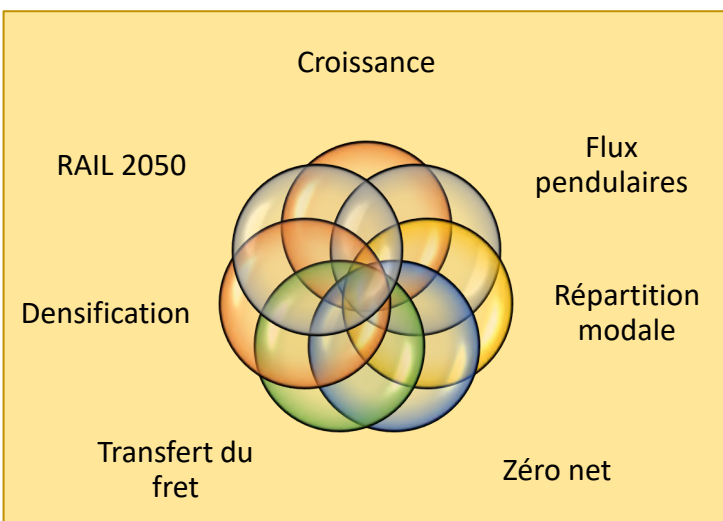
# Objectifs de la Confédération

- **Objectif climatique**
  - Zéro émission nette de CO2 d'ici 2050
  - 2<sup>e</sup> plus grand potentiel d'économies : les transports
- **Objectif de transfert**
  - De la route au rail pour le fret traversant les Alpes
  - Les capacités pour le transport de marchandises manquent toutefois
- **Aménagement du territoire**
  - Densification vers l'intérieur
- **Perspective RAIL 2050**
  - Priorité aux courtes et moyennes distances / agglomérations
  - Priorité au transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs



# Solutions : Aménagement, désenchevêtrement et modernisation

## Défis



## Solution

- Aménagement du RER
- Désenchevêtrement du RER et du fret / trafic grandes lignes
- Libération de capacités pour le fret /trafic grandes lignes



## 2. Une offre en accord avec le développement territorial

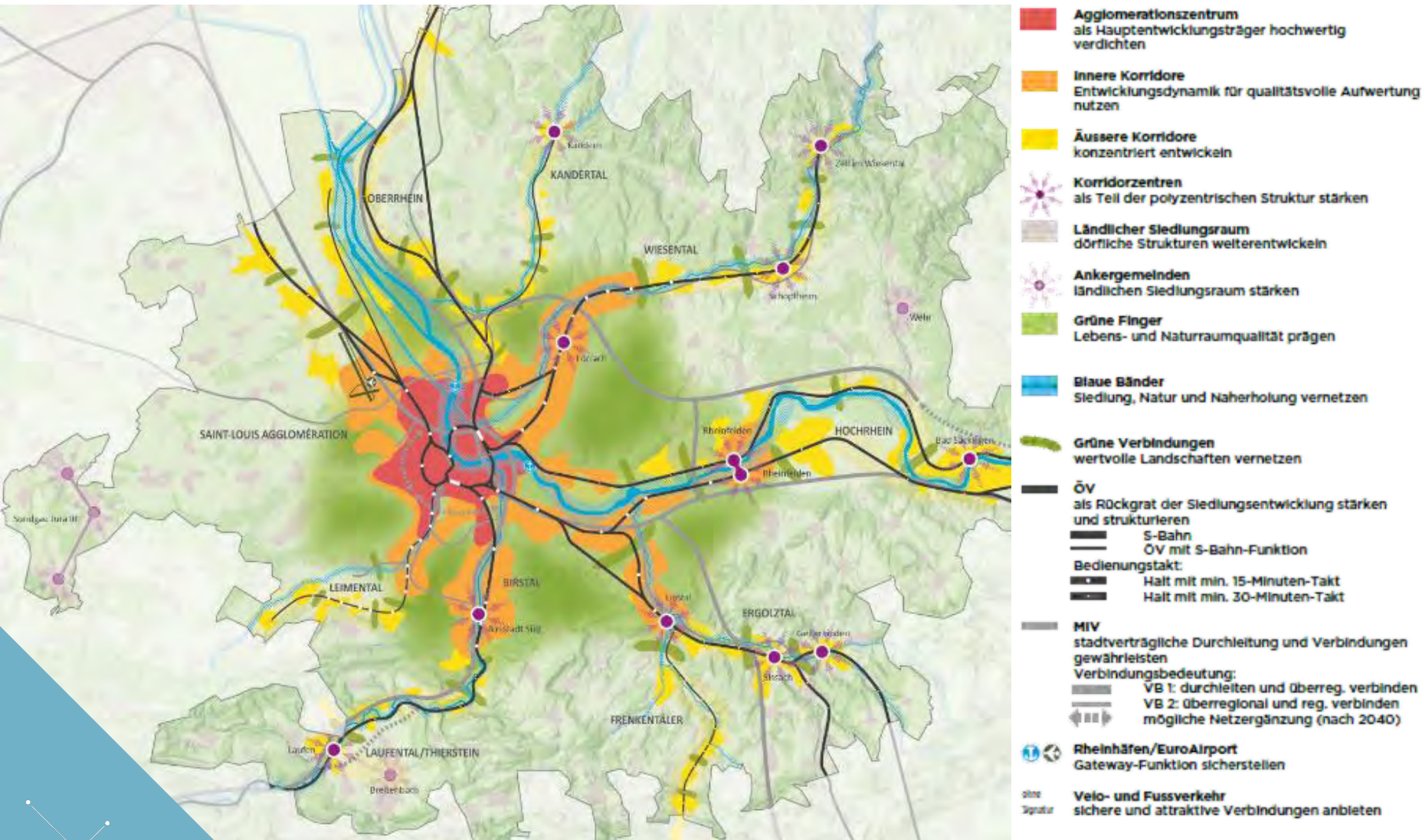


# Projet d'agglomération de Bâle de 4<sup>e</sup> génération : Principe directeur du développement territorial



« La **structure polycentrique** de l'agglomération de Bâle avec des structures urbaines et centrales **diversifiées et de qualité élevée**, un **système de transport durable coordonné avec celles-ci** et une **structure d'espaces verts en forme de doigts** doit être **maintenue et renforcée**. »

# Le RER trinational de Bâle : L'épine dorsale du développement de l'agglomération



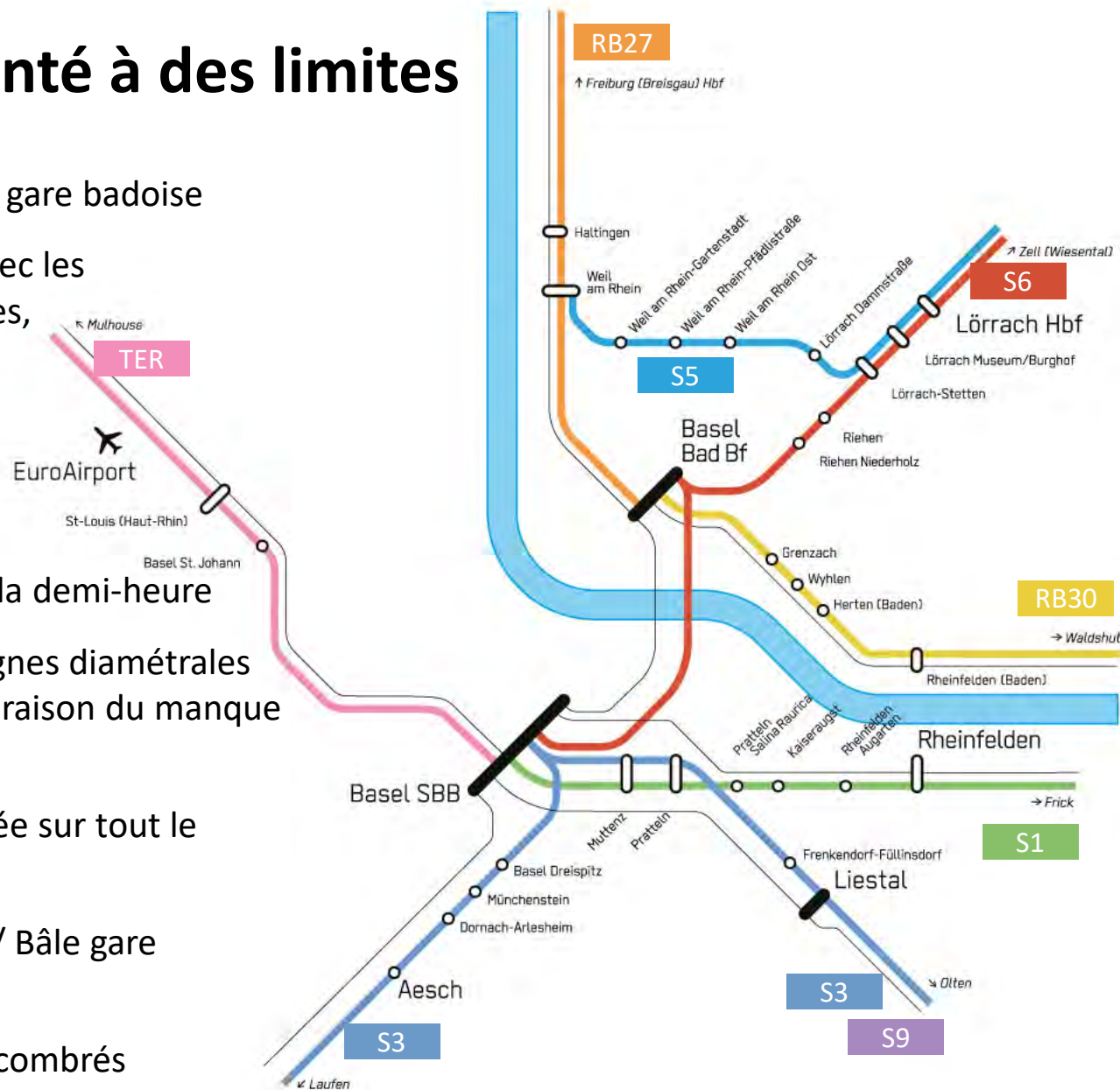
## Vision d'avenir 2040 de l'agglomération trinationale de Bâle

Le RER trinational est l'épine dorsale de la vision d'avenir 2040.

L'activation des zones de développement urbain prioritaire dans le cœur de l'agglomération et les corridors dépend fortement de l'aménagement de l'offre du RER trinational.

# Offre 2023 – Un système confronté à des limites











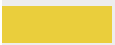

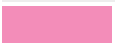

- Les lignes se terminent à Bâle CFF / Bâle gare badoise
- L'accessibilité du centre et les liaisons avec les corridors sont mauvais (correspondances, temps d'attente, changement de moyen de transport)
- Le RER « passe à côté » d'importants bassins d'habitation et d'emploi
- Les lignes sont aujourd'hui cadencées à la demi-heure
- Les densifications de la cadence et les lignes diamétrales rapides sont aujourd'hui impossibles en raison du manque d'infrastructure
- L'infrastructure est totalement surchargée sur tout le réseau
- Le rebroussement des trains à Bâle CFF / Bâle gare badoise est inefficace.
- Les quais et les accès sont fortement encombrés

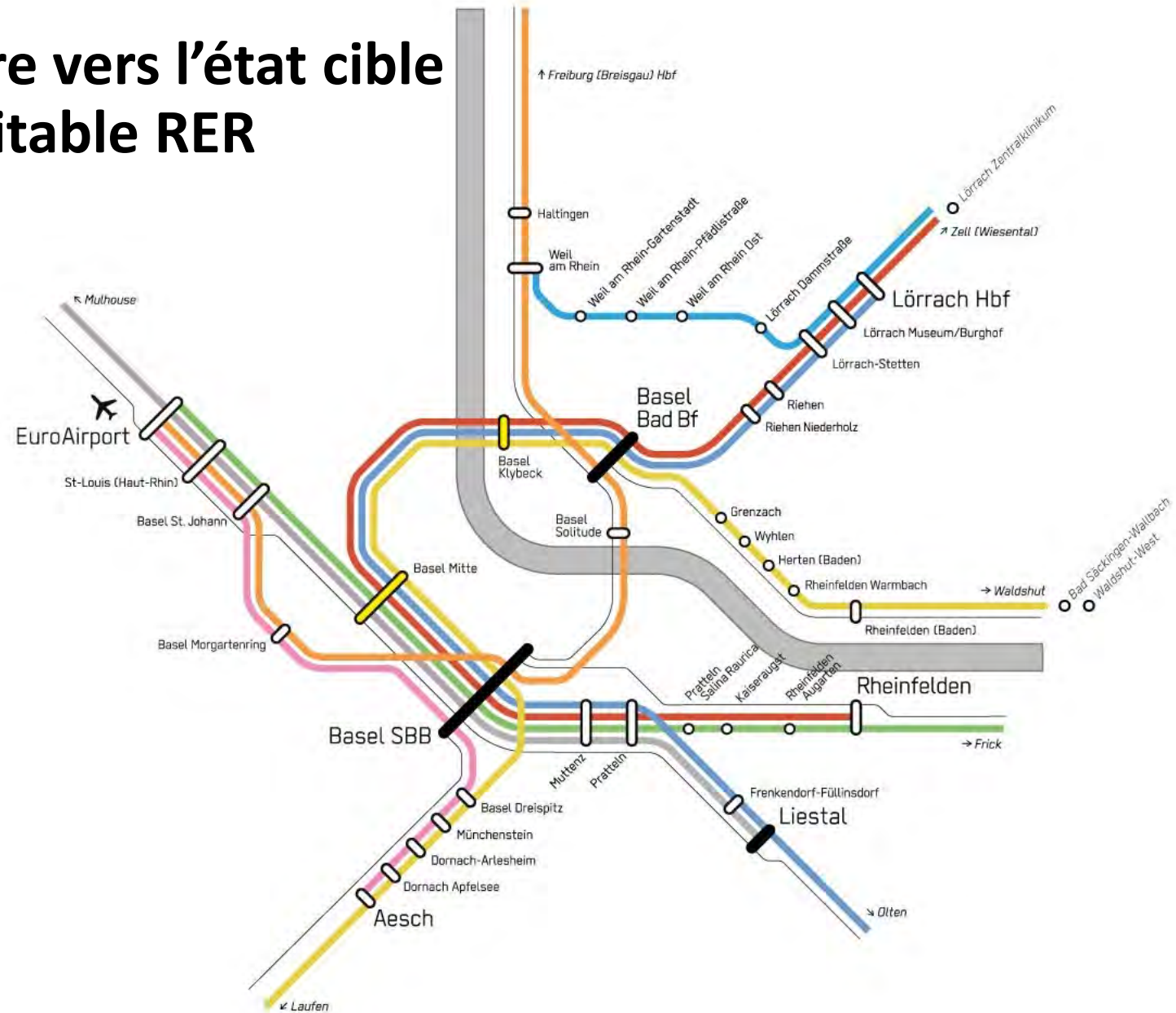


# Développement de l'offre vers l'état cible avec Herzstück – Un véritable RER

- À l'état cible avec Herzstück, le RER de Bâle comprend 7 lignes diamétrales et 2 lignes complémentaires
- Les superpositions permettent des cadences à 15 minutes et même à 5-10 minutes dans le centre

## Lignes

	Frick/Laufenburg - EuroAirport	
	Zofingen - Lörrach	
	Schopfheim - Weil am Rhein	
	Zell im Wiesental – Rheinfelden CH	
	Olten - Sissach	
	Freiburg - EuroAirport	
	Koblenz - Laufon	
	EuroAirport – Aesch	
	Liestal-Mulhouse	



# Coordination avec le développement de l'urbanisation

- Meilleure **mise en réseau** des pôles de développement stratégique grâce à de nouvelles **liaisons**
- Meilleure **desserte** des pôles de développement stratégique avec de nouveaux **arrêts**
- Meilleure interconnexion du RER avec le réseau de tram et de bus par le développement de **plateformes multimodales**
- Le tout en répondant aux **exigences formulées par la Confédération** en matière d'aménagement du territoire et à celles de la perspective RAIL 2050



# 3. L'infrastructure pour l'aménagement du RER

# Das Herzstück – Kernelement der S-Bahn Basel



<https://youtu.be/OuLLbIK6PkU>

# L'infrastructure dans les corridors

### Ausbauschritt 2025: Bauprojekte.

- 1 Leistungssteigerung Basel SBB, provisorische Passerelle
- 2 Ausbau Abstellanlagen Süd
- 3 Entflechtung Basel-Muttenz
- 4 Leistungssteigerung Betriebswechsellpunkt Rangierbahnhof Basel
- 5 Zugfolgezeitverkürzung Pratteln
- 6 Vierspurausbau Liestal (Programm ZEB) und Wendegleis

### Ausbauschritt 2035: Bauprojekte SBB.

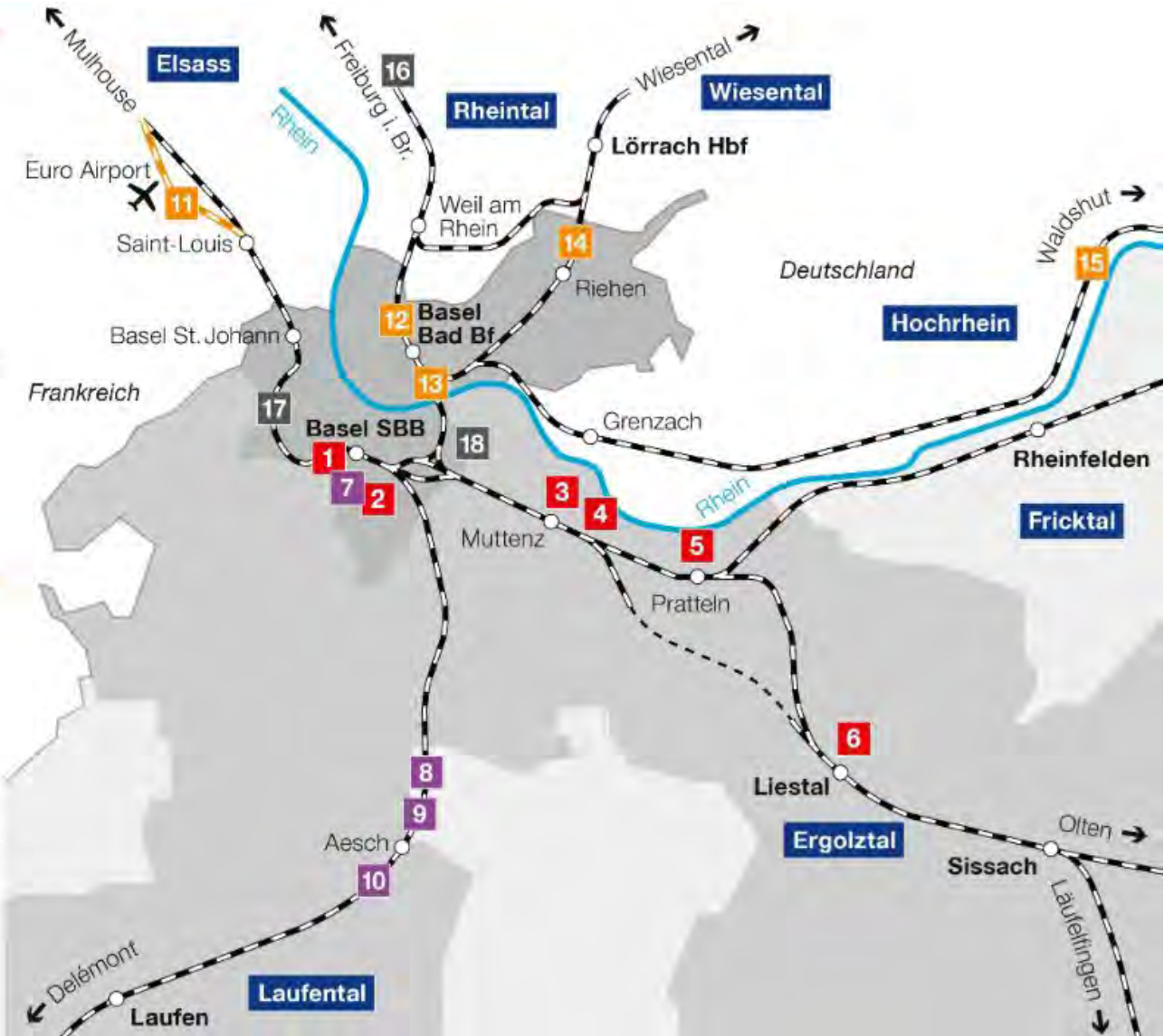
- 7 Perronzugang Margarethen
- 8 Haltestelle Dornach Apfelsee
- 9 Aesch Wendegleis
- 10 Doppelspur Grellingen-Duggingen

### Ausbauschritt 2035: Bauprojekte DB und SNCF.

- 11 Bahnanbindung EuroAirport
- 12 Barrierefreier Basel Bad Bf (Publikumsanlagen)
- 13 Haltestelle Basel Solitude
- 14 Kapazitätserweiterung Garten- und Wiesentalbahn
- 15 Ausbau und Elektrifizierung Hochrheinbahn

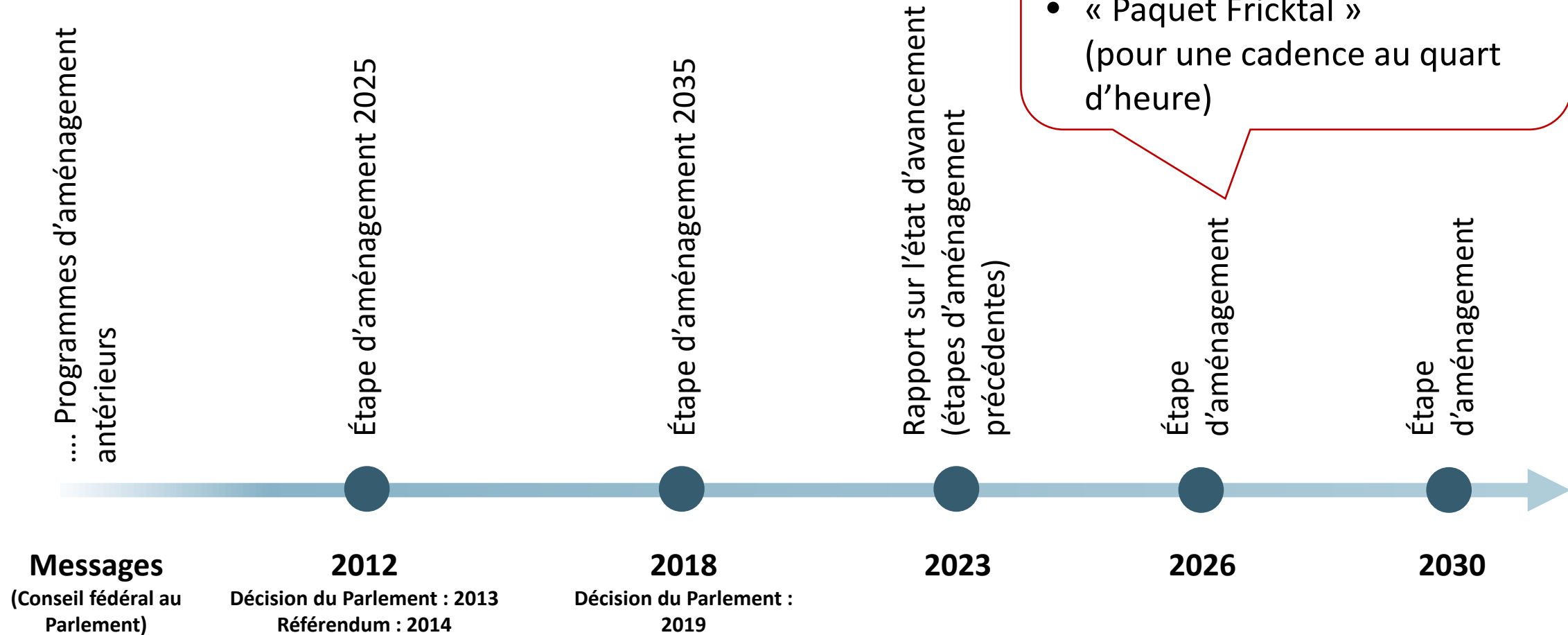
### Leistungsvereinbarung, 4m-Korridor, andere.

- 16 Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel, inkl. Ausbauten Planfeststellungsabschnitt (PfA) 9.3 Basel
- 17 Profilanpassung 4-Meter-Korridor
- 18 Spurwechsel Gellert





# Financement de l'aménagement ferroviaire :



# Étape d'aménagement ferroviaire : Message 2026

« Promis » :

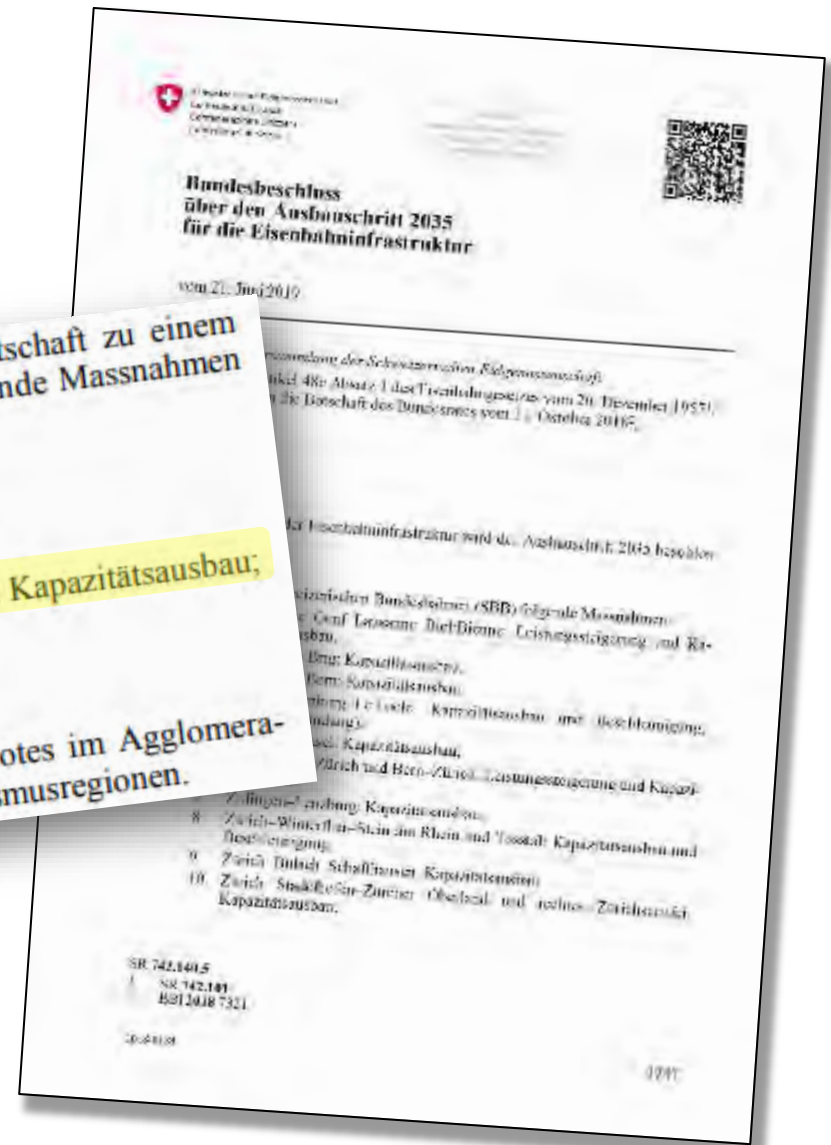
1<sup>ère</sup> étape du grand projet « Herzstück »



« Notre exigence » :

Gare souterraine de Bâle CFF


- <sup>3</sup> Der Bundesrat legt der Bundesversammlung bis 2026 eine Botschaft zu einem nächsten Ausbauschritt vor. Für diesen werden insbesondere folgende Massnahmen geprüft:
- a. Aarau–Zürich (Direktverbindung): Kapazitätsausbau;
  - b. Knoten Luzern (Durchgangsbahnhof): Kapazitätsausbau;
  - c. Knoten Basel (Herzstück der trinationalen S-Bahn Basel): Kapazitätsausbau;**
  - d. Lausanne–Bern: Beschleunigung und Kapazitätsausbau;
  - e. Winterthur–St. Gallen: Beschleunigung;
  - f. Behebung von Engpässen und Verdichtung des Angebotes im Agglomerations- und Regionalverkehr sowie Zugang zu den Tourismusregionen.



# 4. L'utilité de l'aménagement du RER



# Utilité pour Bâle et la Suisse

## Transports

- Un véritable RER
- Plus de capacités pour le trafic grandes lignes / de marchandises 
- Amélioration de la répartition modale
- Délestage de la route pour le trafic lié à l'activité économique
- Renforcement de l'ensemble du système de transport




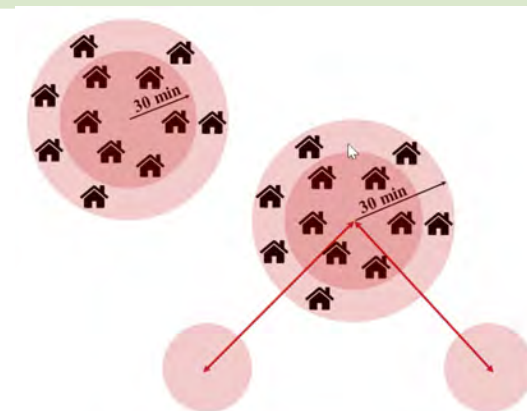
## Corridor Rhin-Alpes

- Renforcement de Bâle en tant que « capitale logistique » de la Suisse 
- Renforcement de Bâle en tant que « porte de la Suisse sur le monde » 








## Effets pour l'agгло

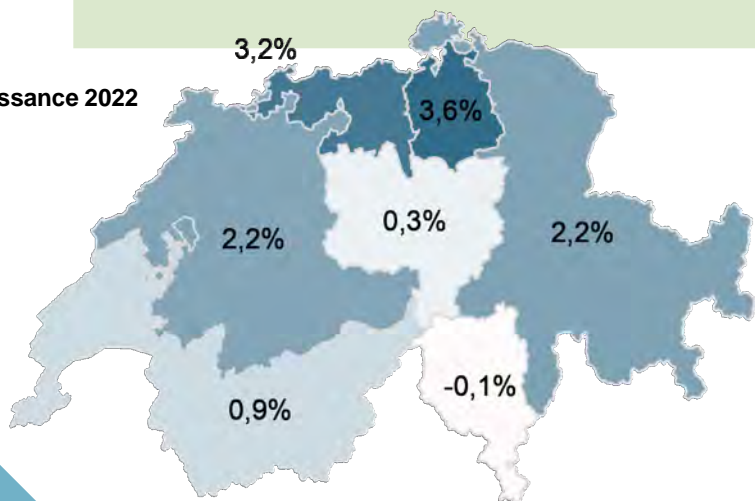
- Le RER élargit le périmètre de 30 minutes et donc l'agglomération
- Les agglomérations disposent d'un produit intérieur brut plus élevé en termes absolus et par habitant 
- Par conséquent : bénéfice économique supplémentaire d'environ 2 milliards de CHF / an (étude B,S,S)



# Utilité pour Bâle et la Suisse

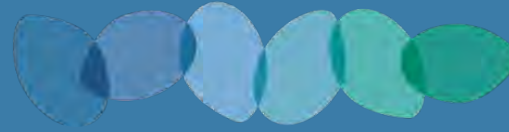
Moteur économique	Objectifs de la Confédération	Perspective RAIL 2050
<ul style="list-style-type: none"><li>• La dynamique de croissance reste élevée</li><li>• Bâle reste le moteur économique de la Suisse </li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Climat : Potentiel d'économie des transports  </li><li>• Transfert de la route au rail : Libérer des capacités pour le transport de marchandises</li><li>• Aménagement territorial : soutien optimal de la densification vers l'intérieur </li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• D'importantes priorités sont mises en œuvre </li><li>• Aménagement pour les courtes et moyennes distances et dans les agglomérations</li><li>• Aménagement du transport transfrontalier de voyageurs par rail</li></ul>

Taux de croissance 2022





# Merci beaucoup !



## Fact-checking

« Posez vos questions – Mettez la planification du RER au défi ! »

### Dr. Emanuel Barth

---

Responsable tireno au sein d'Agglo Basel

### Marco Galli

---

Coordinateur du nœud ferroviaire,  
Canton de Bâle-Campagne

### Dr. Martin Sandtner

---

Aménagiste cantonal  
Canton de Bâle-Campagne

### Ulrich Hoehler

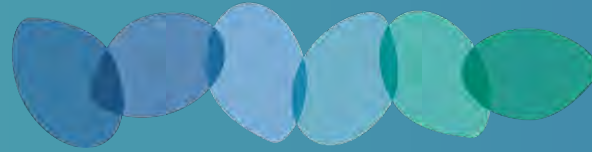
---

Chef de l'administration,  
District de Lörrach

### Dr. Sebastian Deininger

---

Responsable transports, aménagement du  
territoire, énergie et environnement,  
Chambre de commerce des deux Bâles (HKBB)



## Module D : État d'avancement du concept interfaces de transport et de la stratégie Route





# Aperçu du nouveau concept trinational consacré aux plateformes multimodales

Fabio Cachaço, responsable planification des transports et mise en oeuvre, Agglo Basel  
Stephan Erne, movaplan  
Remo Baumberger, EBP Schweiz AG



# Introduction et mission

## Missions du concept PA5 et de la Stratégie transversale mobilité combinée et PFM :

- Principe d'action QV3.1 : Développer les plateformes multimodales
- Mission : Élaboration d'un concept global trinational pour les plateformes multimodales

## Les Directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération (DPTA) apportent les précisions suivantes quant aux interfaces de transport :

- Typologie des interfaces de transport en fonction de leur situation et de leur fonction principale :
  - Interfaces TP-TP et TP-MD
  - interfaces TIM-TP et TIM-TIM
- Lors de l'examen, les aspects suivants sont en particulier bien notés :
  - Insertion des interfaces multimodales dans un concept territorial global
  - Aménagement et attrait des installations
  - Efficacité assurée par des mesures d'accompagnement



# Démarche pour l'élaboration du concept global interfaces de transport

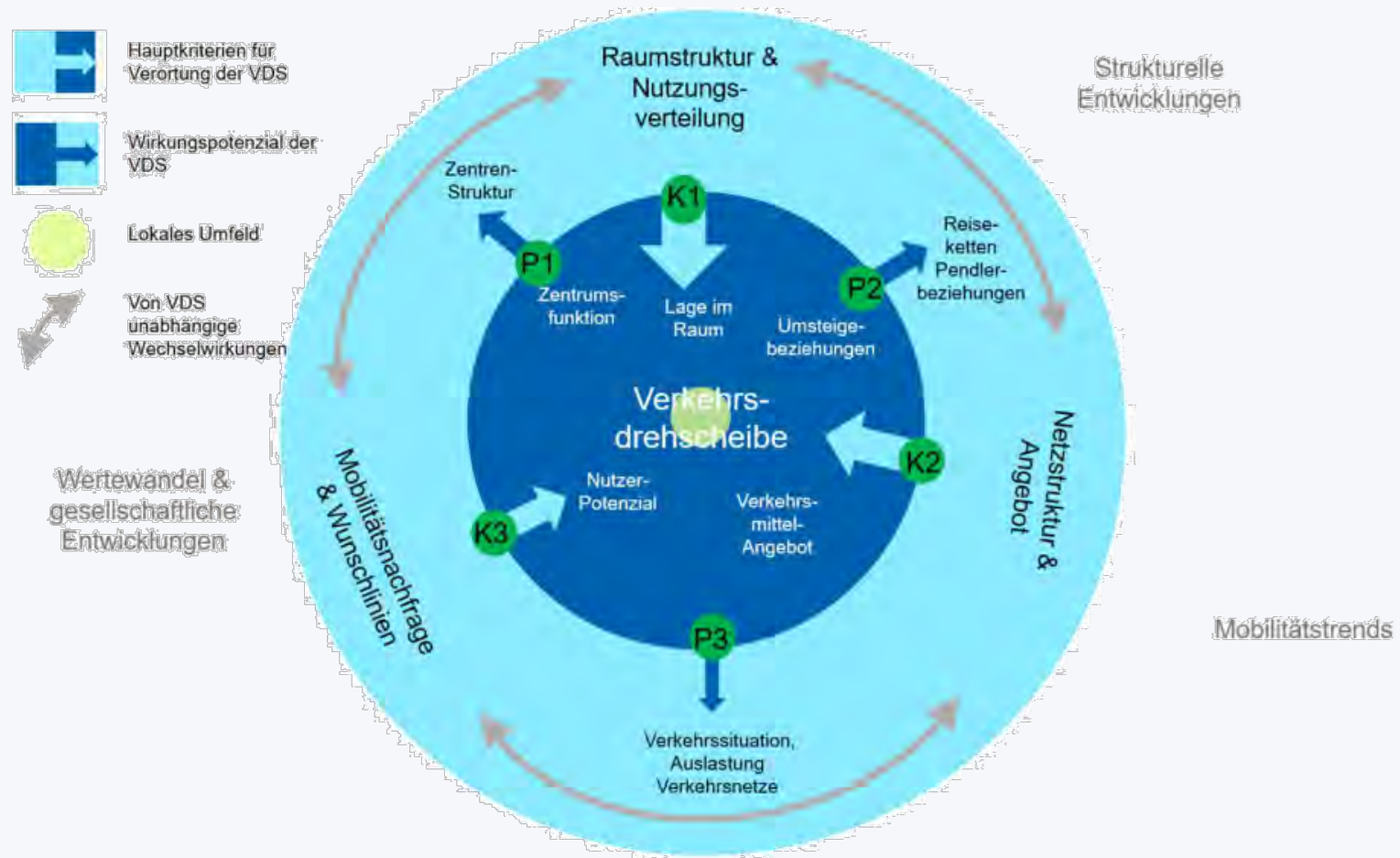
1	État des lieux / Analyse du contexte	<ul style="list-style-type: none"> <li>Recensement des principales études existantes</li> <li>Évaluation des bases existantes de l'agglomération de Bâle</li> </ul>
2	Méthodologie pour la typologie et la localisation des PFM	<ul style="list-style-type: none"> <li>Obtention des données de base</li> <li>Application de la méthodologie de l'étude de l'ARE</li> </ul>
3	Définition des exigences de qualité par type	<ul style="list-style-type: none"> <li>Évaluation des différentes bases</li> <li>Intégration des nouvelles formes de mobilité et des tendances technologiques</li> </ul>
4	Localisation des PFM dans l'agglomération de Bâle	<ul style="list-style-type: none"> <li>Apurement de la la méthodologie et application à l'agglomération de Bâle</li> </ul>
5	Analyse / Examen détaillé pour 7 plateformes	<ul style="list-style-type: none"> <li>Évaluation des différences entre les exigences et la situation actuelle</li> </ul>
6	Besoin d'action et projets concrets	<ul style="list-style-type: none"> <li>Synthèse des pistes proposées, y compris présentation des prochaines étapes de planification</li> <li>Intégration des contenus dans les fiches objet</li> </ul>
7	Mise en perspective et impulsions pour la mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none"> <li>Validation des résultats et coordination avec les planifications en cours</li> </ul>



# 1. Plateformes multimodales (PFM)



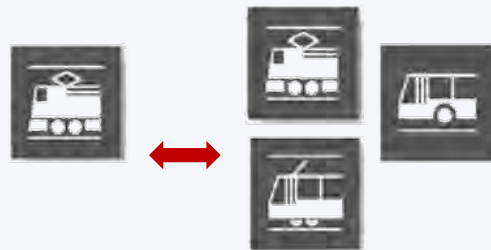
# Modèle d'impact PFM



Source : Étude pilote territoire d'action de Lucerne (ARE, 2022)

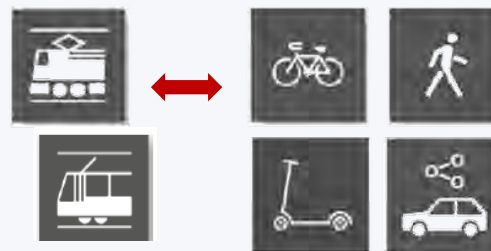


# Types de base de PFM



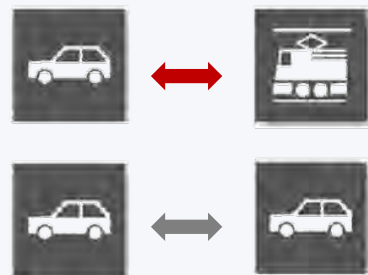
## 1 Passage d'une offre TP à une autre offre TP (TP-TP)

→ Pertinent pour la catégorisation/localisation des PFM (différences en termes d'offres de transport, impulsions spatiales et urbanistiques plus importantes en fonction de la qualité de l'offre TP, besoin de coordination plus élevé)



## 2 Passage des TP à la mobilité douce / nouvelle mobilité / offres partagées

→ Ce passage doit en principe être assuré au niveau de toutes les PFM



## 3 Passage de la voiture aux TP (TP-TIM)

→ Pertinent pour la catégorisation/localisation des PFM (intégration dans le système global de transport)

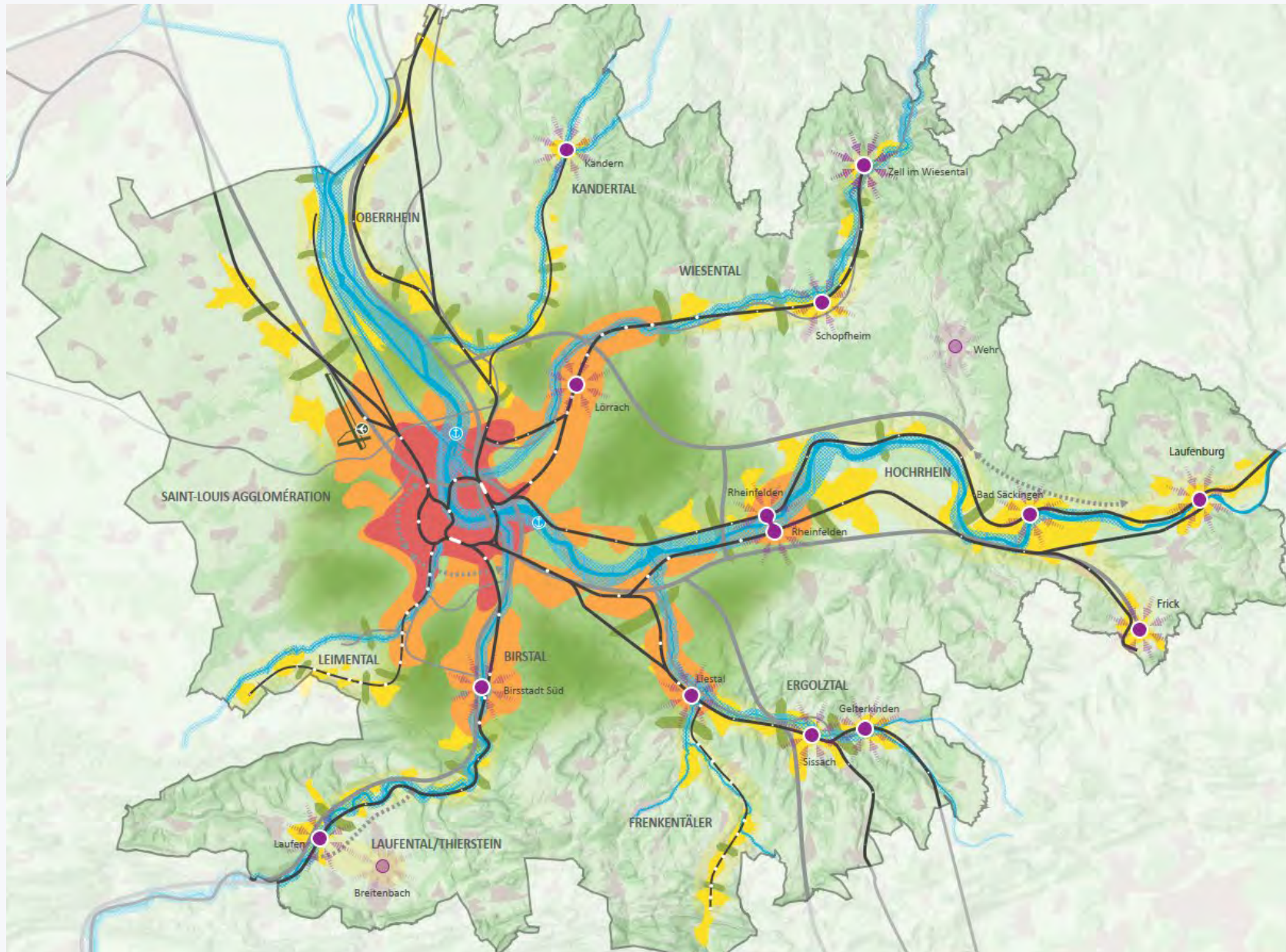


## 4 Passage de la voiture à la voiture (TIM-TIM)





















→ N'est pas poursuivi en tant que catégorie à part entière



## 2. Typologie



### Zukunftsbild Agglomeration Basel 2040

-  **Agglomerationszentrum**  
als Hauptentwicklungsträger hochwertig verdichten
-  **Innere Korridore**  
Entwicklungsdynamik für qualitätsvolle Aufwertung nutzen
-  **Äussere Korridore**  
konzentriert entwickeln
-  **Korridorzentren**  
als Teil der polyzentrischen Struktur stärken
-  **Ländlicher Siedlungsraum**  
dörfliche Strukturen weiterentwickeln
-  **Ankergemeinden**  
ländlichen Siedlungsraum stärken
-  **Grüne Finger**  
Lebens- und Naturraumqualität prägen
-  **Blaue Bänder**  
Siedlung, Natur und Naherholung vernetzen
-  **Grüne Verbindungen**  
wertvolle Landschaften vernetzen
-  **ÖV**  
als Rückgrat der Siedlungsentwicklung stärken und strukturieren
-  **S-Bahn**
-  **ÖV mit S-Bahn-Funktion**
- Bedienungstakt:**
-  **Halt mit min. 15-Minuten-Takt**
-  **Halt mit min. 30-Minuten-Takt**
-  **MIV (motorisierter Individualverkehr)**  
stadtverträgliche Durchleitung und Verbindungen gewährleisten
- Verbindungsbedeutung:**
-  **VB 1: durchleiten und überreg. verbinden**
-  **VB 2: überregional und reg. verbinden**
-  **mögliche Netzergänzung (nach 2040)**
-  **Rheinhäfen und EuroAirport**  
Gateway-Funktion sicherstellen
-  **Velo- und Fussverkehr**  
sichere und attraktive Verbindungen anbieten





# Future offre TP

## Horizon PA5: 2040

Horizon	Aujourd'hui/état actuel	Horizon 2040 <b>avant</b> Herzstück	Horizon 2040 <b>avec</b> Herzstück	Horizon 2070 → à ne pas prendre en compte pour le PA5
Trafic ferroviaire longue distance	Selon description PA 4G	PRODES EA 2035, Plan en cinq points « Aujourd'hui »	(PRODES EA 2045) Plan en cinq points « Demain »	Plan en cinq points « Après-demain »
Trafic ferroviaire régional	Selon description PA 4G	1 <sup>ère</sup> étape d'aménagement du trafic régional selon PA4	2 <sup>e</sup> étape d'aménagement du trafic régional selon PA4	-
Tram/bus	Selon description PA 4G	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bases du district de Lörrach</li> <li>• Réseau tram 2030, réseau bus 2030 (BS)</li> <li>• Réseau bus 2040 (BL)</li> <li>• Programme pluriannuel TP (AG)</li> <li>• Schéma de mobilité (SLA)</li> </ul>	(Mise à jour pragmatique, évtl. densification de la cadence selon GL/TRV)	-

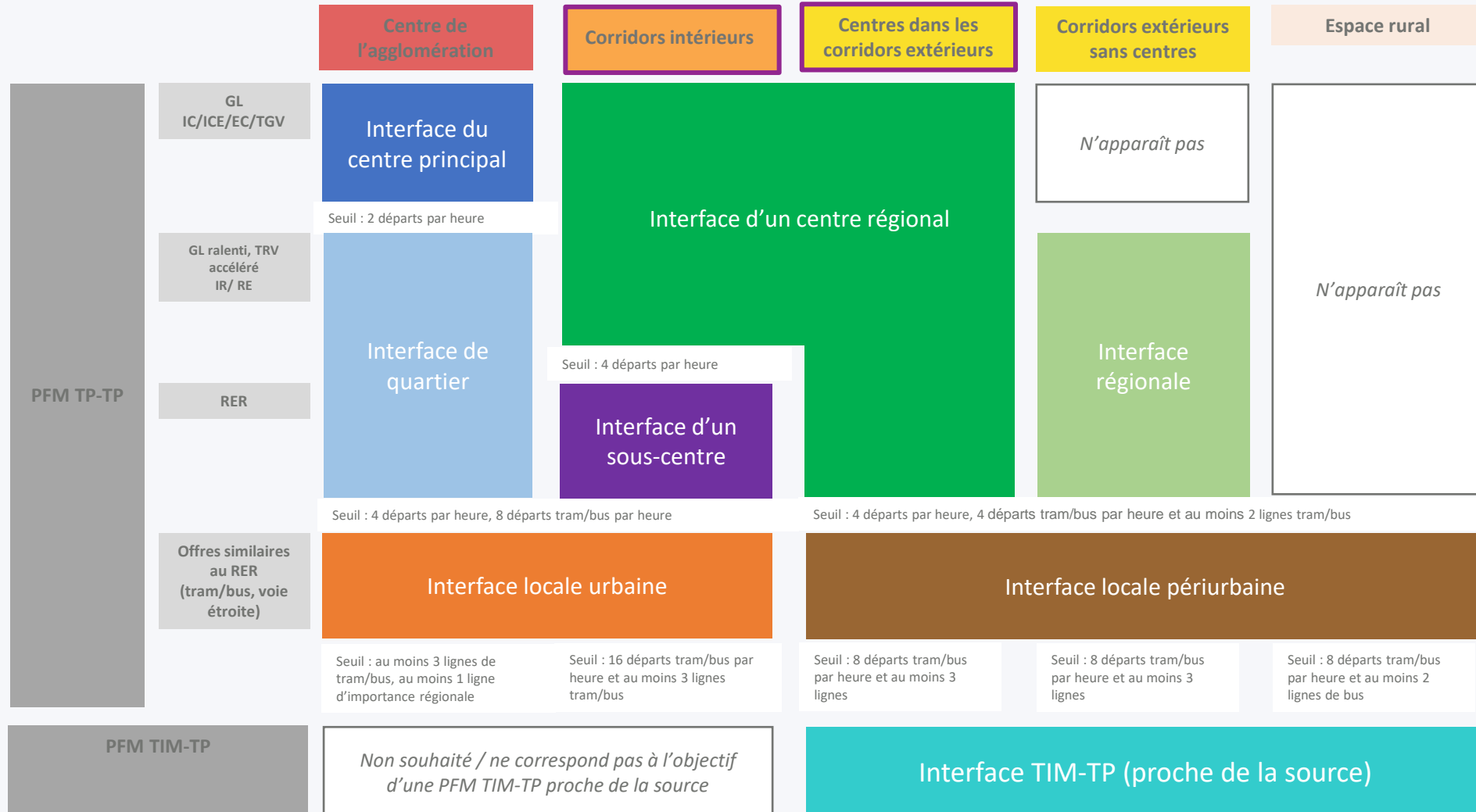
## Application à deux états



## Types de PFM

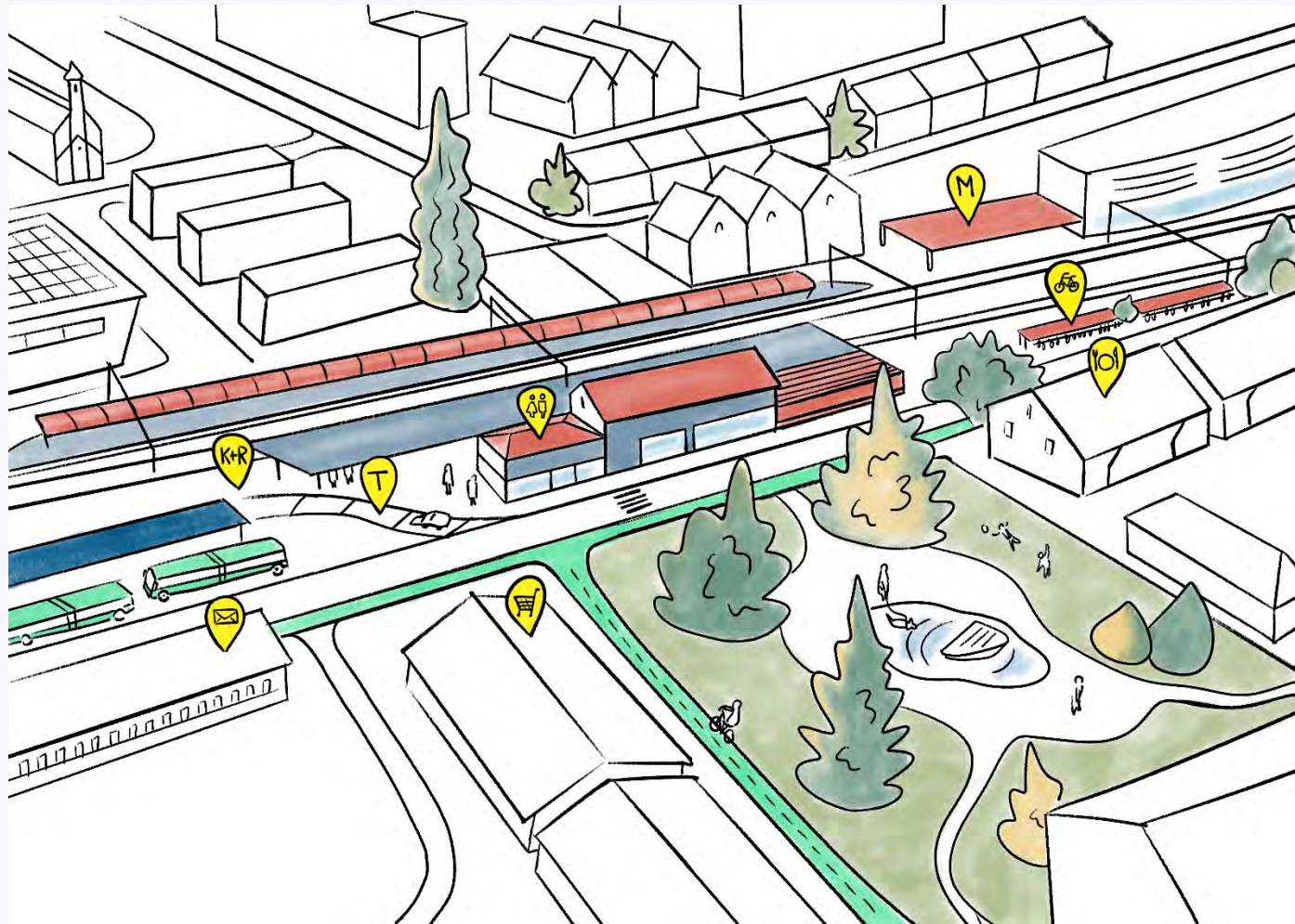
## « Catégorie spatiale »

Offre/Mise en réseau





## Types : Exemple I



### Interfaces des centres régionaux

Nœuds situés en bordure des corridors intérieurs ainsi que dans les centres des corridors extérieurs, où il est possible de passer des lignes de bus régionales et souvent aussi locales au RER ainsi que dans bien des cas au trafic grandes lignes.

#### Exigences :

- Passages entre différents modes de transport d'une offre très large
- Bonne qualité de séjour et services complémentaires variés
- Qualité urbanistique élevée et espaces libres valorisés dans les environs



# 3. PFM TIM-TP



# Conditions préalables aux PFM TIM-TP

	Principes	Conditions préalables
Critères de base	Compléter les TP (porter l'offre ferroviaire « sur le terrain »)	Raccordement ferroviaire
	Correspondance à proximité de la source (étape principale en TP )	Dans le corridor extérieur (avec/sans fonction de centre) ou dans l'espace rural
	Regroupement du potentiel de correspondance dans des installations plus grandes (condition préalable à une exploitation économique)	Un potentiel de demande important
Examen qualitatif	Intégration dans le système global de transport	Pas d'obstacles liés aux structures tarifaires, cadence attractive des TP, grande fiabilité du réseau routier
	Coordination spatiale	Topographie, étendue des bassins de desserte, pas de grande concurrence (en termes de surface) avec le développement tourné vers l'intérieur du tissu bâti



## Concept pour les sites PFM TIM-TP

Site	Type d'espace	PP dispos	PP potentiel calculé	Condition 1 : Raccordement ferroviaire	Condition 2 : Type d'espace	Condition 3 : Potentiel de demande
Aesch	Corridor intérieur	36	30-40	1	0	0
Dornach-Arlesheim	Corridor intérieur	45	160-170	1	0	1
Grellingen	Corridor extérieur	24	110-130	1	1	1
Laufon	Centre de corridor dans le corridor extérieur	157	200-220	1	1	1
Zwingen	Corridor extérieur	113	160-190	1	1	1



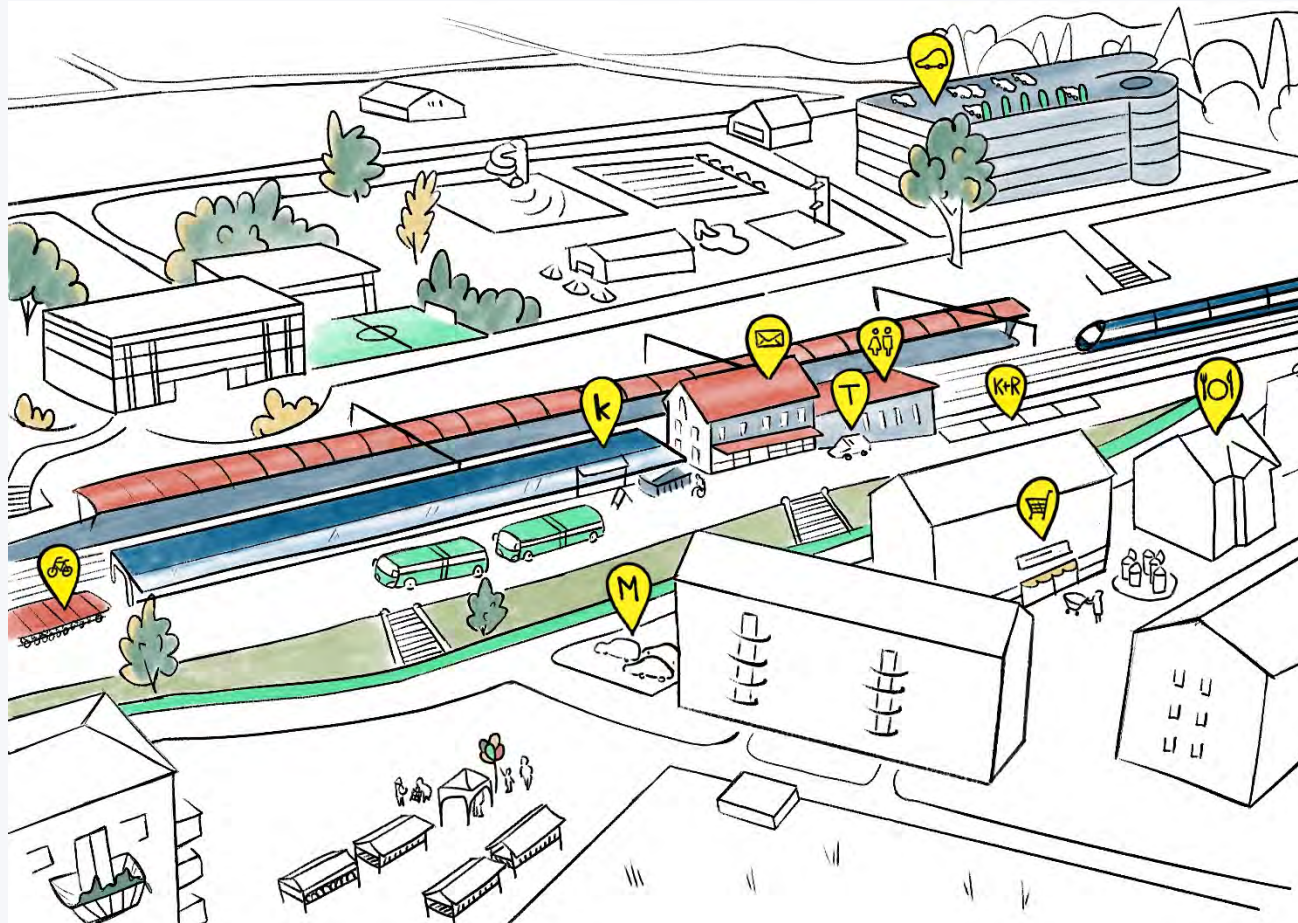
### Démarche suivie pour l' évaluation :

- Examen quantitatif des critères de base (cf. tableau ci-dessus) comme premier « filtre »
- Examen qualitatif des autres critères à l'intérieur des corridors de l'agglomération pour le choix définitif du site





## Types : Exemple II



### Interfaces régionales avec PFM TIM-TP

PFM pour le passage entre le rail (RER, en partie trafic grandes lignes) et les lignes de bus régionales dans les corridors extérieurs moins denses sans fonction particulière de centre, le passage entre le TIM et les TP y est investi d'une importance particulière

#### Exigences (complémentaires) :

- Possibilité de faire des achats, services complémentaires comme des consignes pick-up
- Sécurité élevée contre le vol de véhicule
- Selon les possibilités parking couvert, chemins attractifs, pompe à essence/borne de recharge, atelier de réparation/services





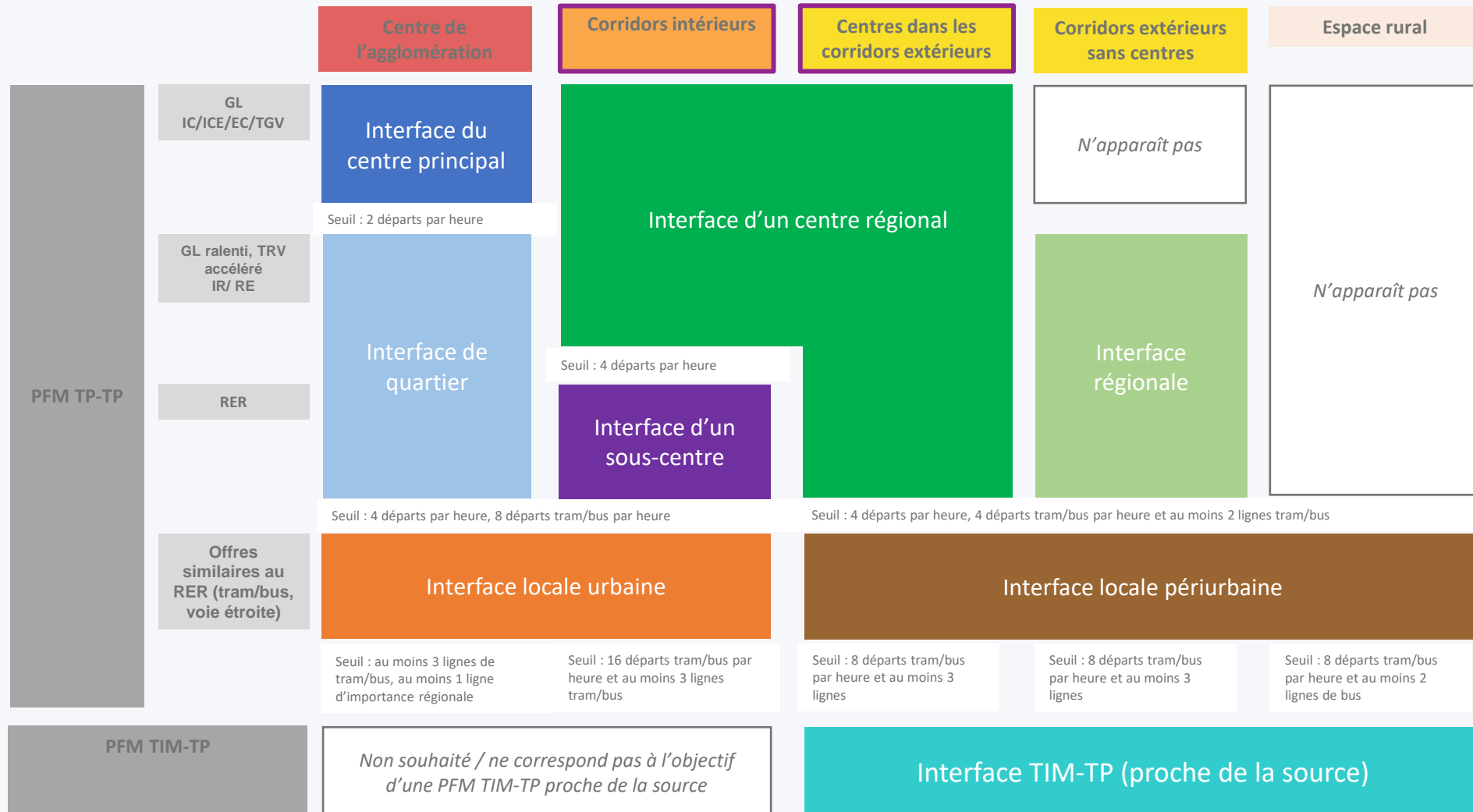
# 4. PFM TP-TP



## Types de PFM

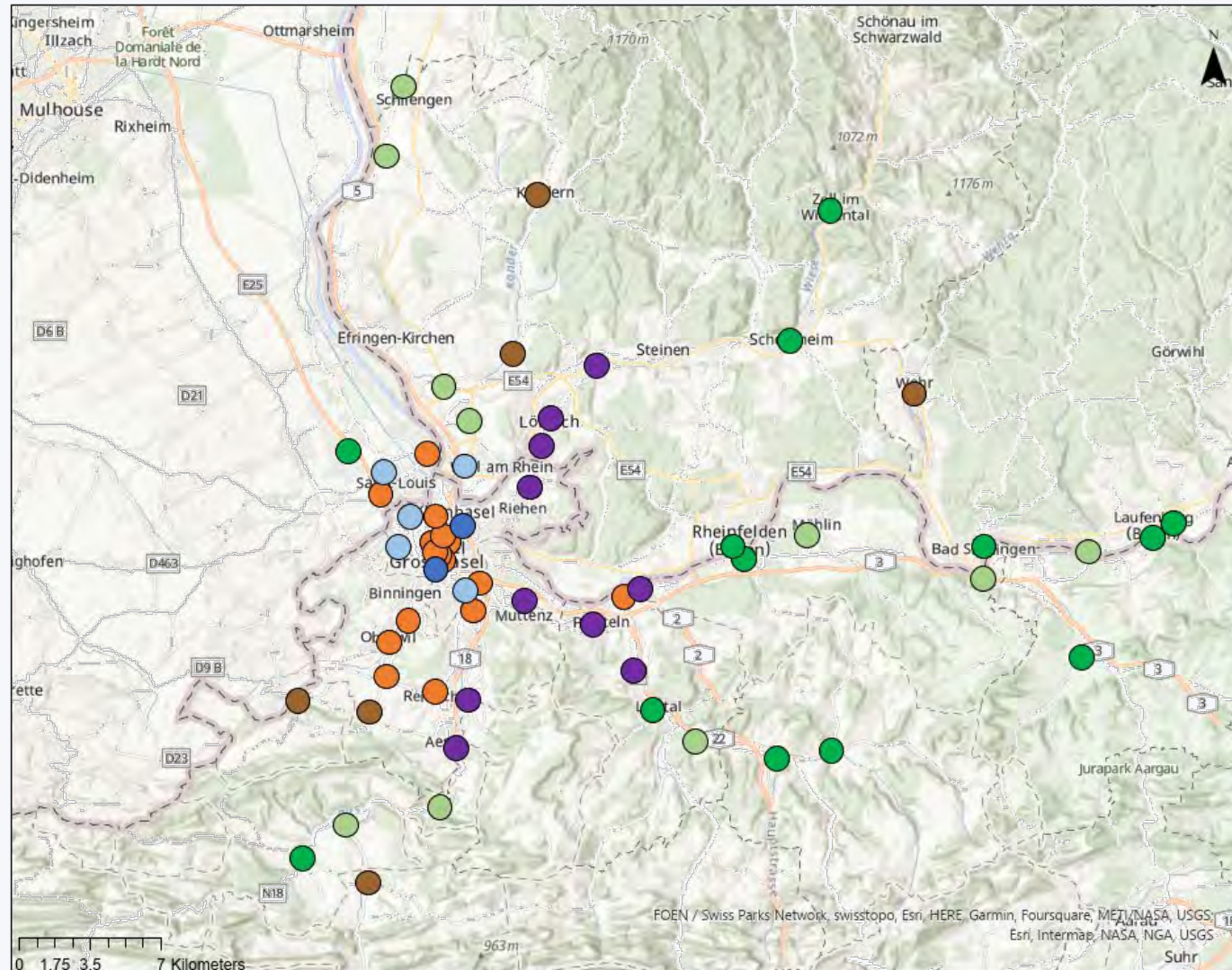
## « Catégorie spatiale »

Offre/Mise en réseau





# Concept pour les sites PFM TP-TP 2040



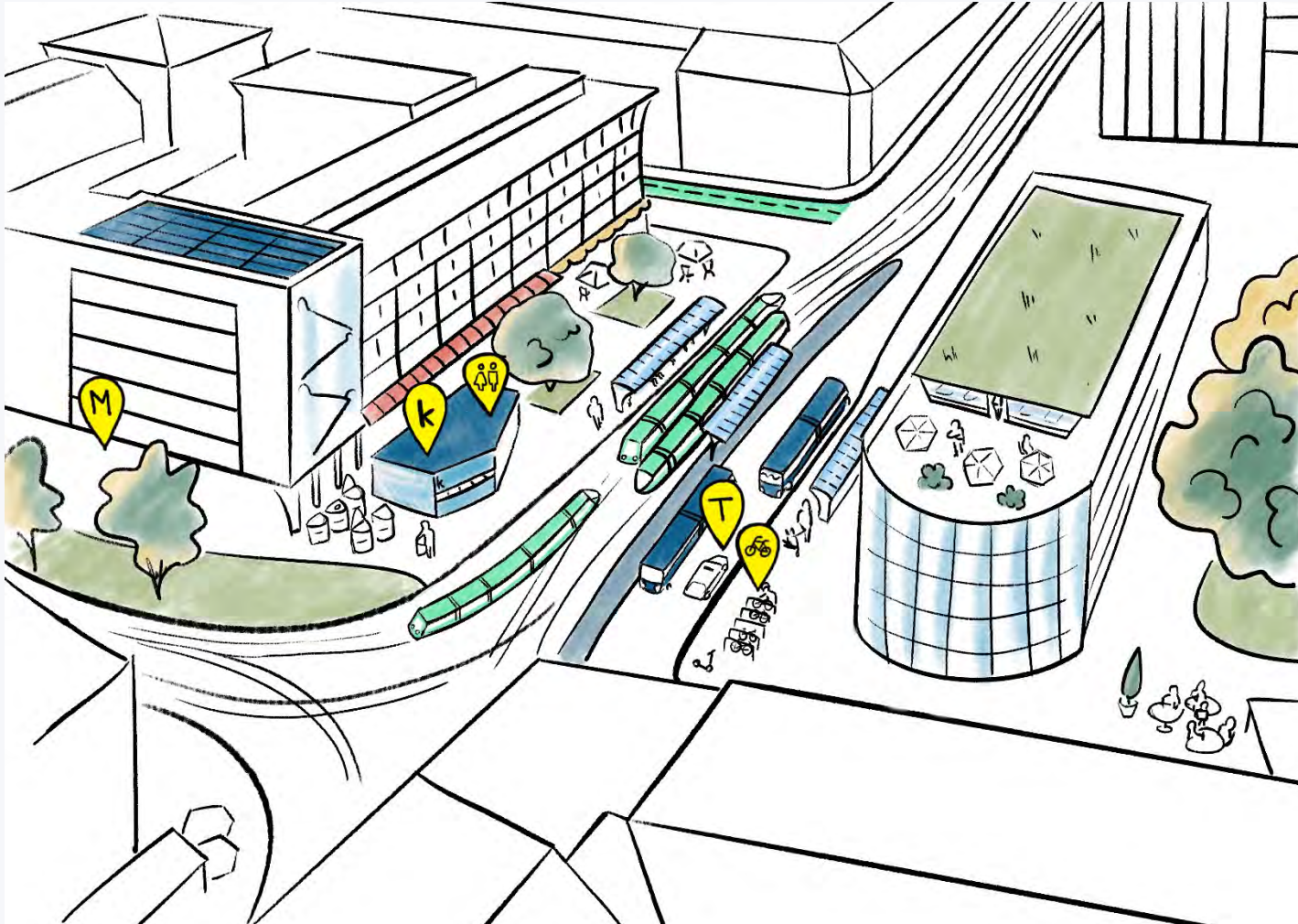
**MMD Typ**

- Hauptzenrumsdrehscheibe (2)
- Periurbane Lokaldrehscheibe (6)
- Regionaldrehscheibe (10)
- Regionalzentrumsdrehscheibe (13)
- Stadtteildrehscheibe (5)
- Subzentrumdrehscheibe (10)
- Urbane Lokaldrehscheibe (16)





## types : Exemple IV



### Interfaces locales urbaines

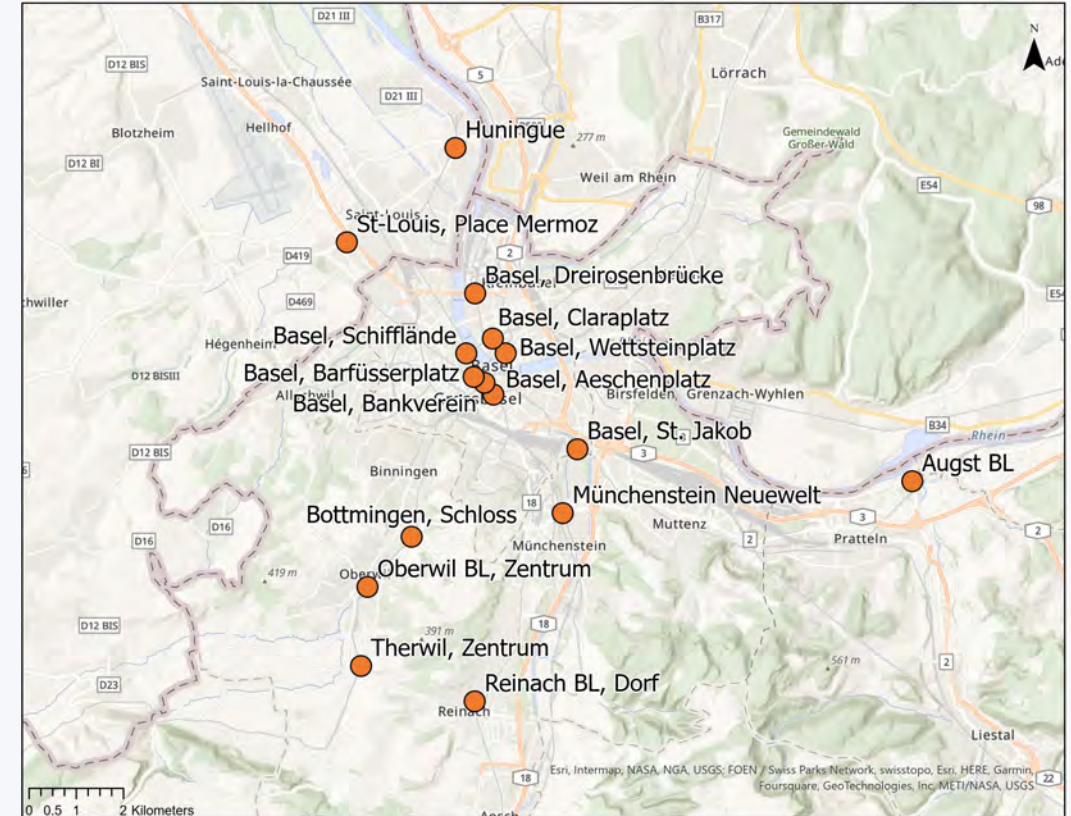
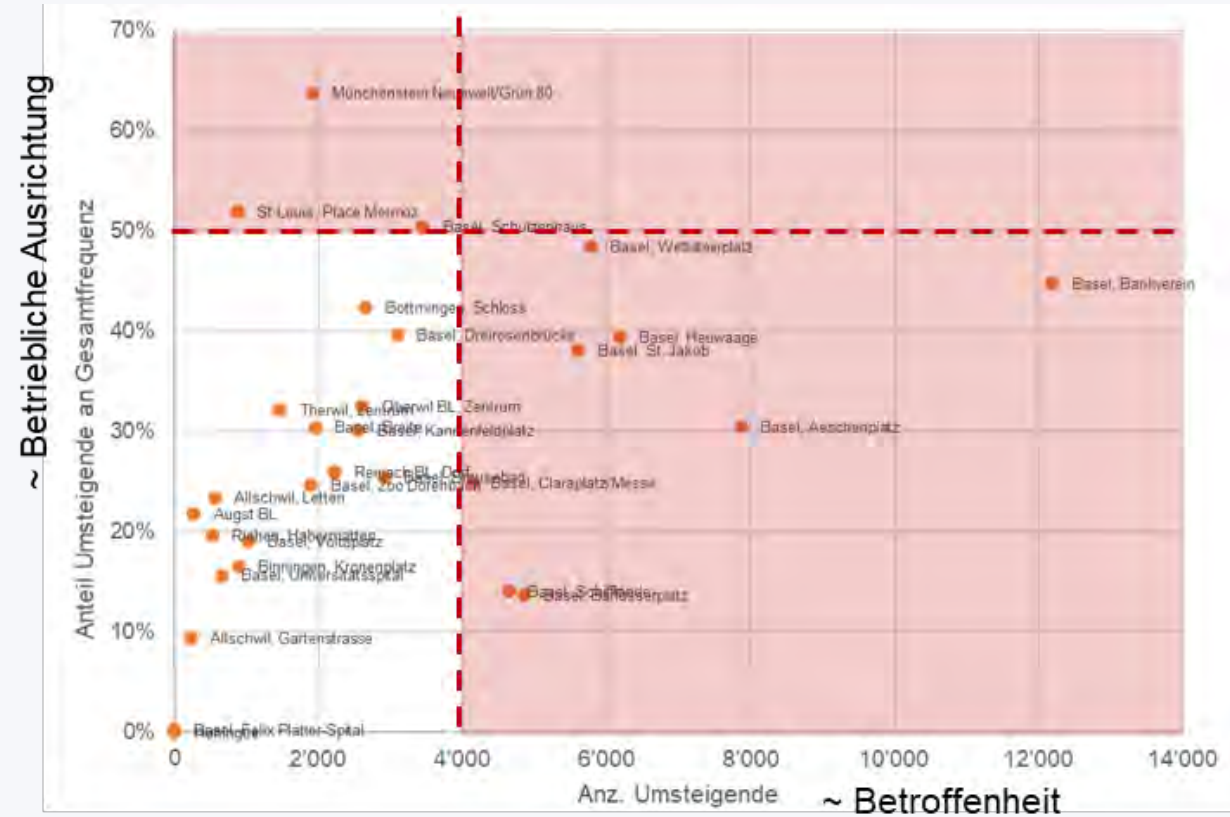
Points de correspondance dans le réseau de bus et de tram du centre de l'agglomération et dans les corridors intérieurs adjacents

#### Exigences :

- Passage entre des offres de mobilité urbaine économes en surface
- Qualité de séjour secondaire, si possible services quotidiens
- Qualité urbanistique et espaces libres valorisés investis d'une priorité moyenne



# Interfaces locales urbaines

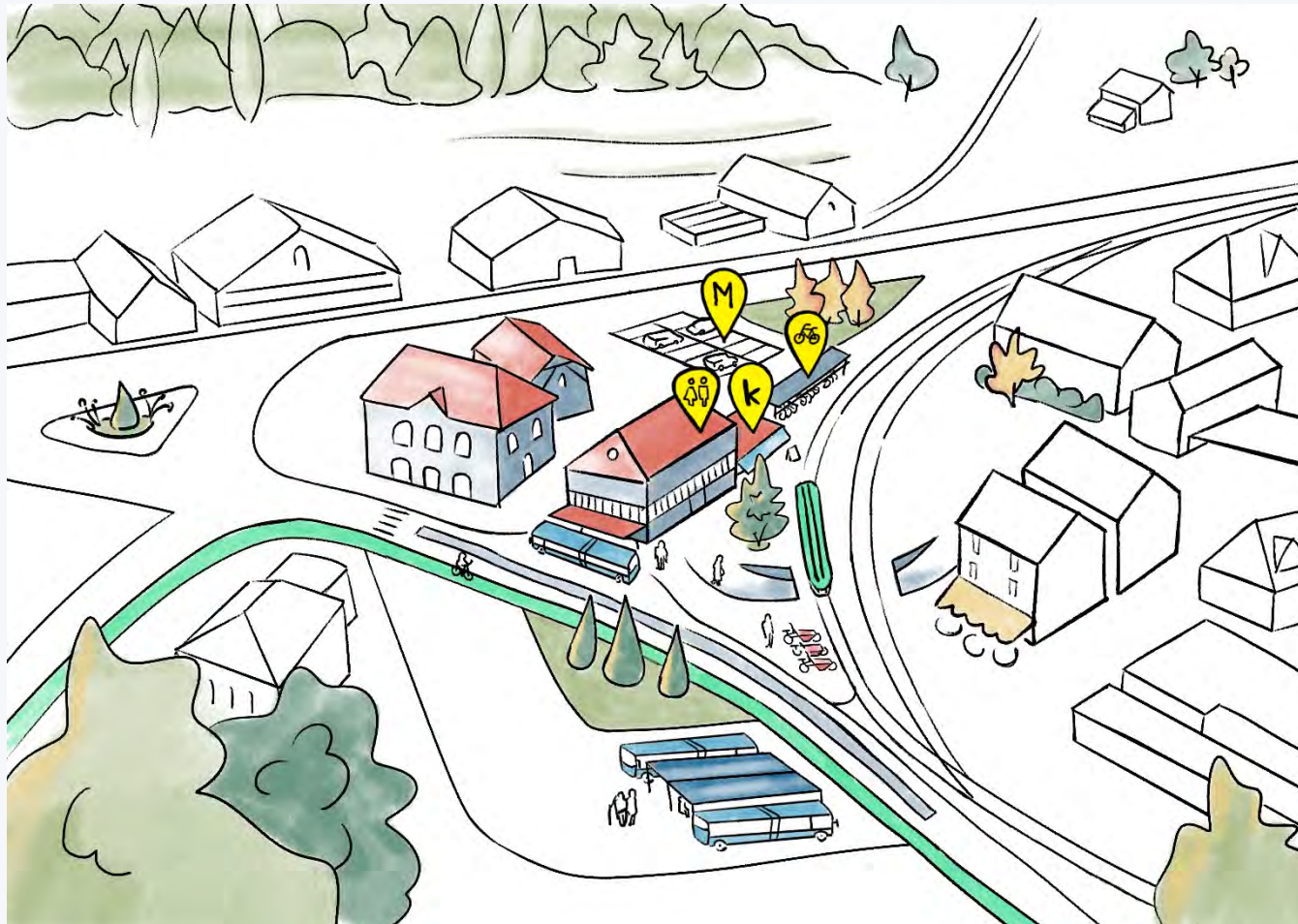


## Critères:

- Interconnexion de lignes supracommunales
- Cœur : > 4 000 voyageurs/jour en correspondance et plus de 1/3 de correspondances
- Périphérie : > 2 000 voyageurs/jour en correspondance et 50 % de correspondances



## Types : Exemple V



### Interfaces locales périurbaines

Nœuds importants de lignes de bus et de tram d'importance régionale dans les corridors extérieurs ou dans l'espace rural

#### Exigences :

- Passages entre des offres de mobilité très vastes (avant tout bus/tram, vélo, dépose minute, autopartage, vélos de location)
- Qualité de séjour secondaire, si possible services quotidiens
- Bonnes qualités du bâti local souhaitables, mais pas centrales



# Déduction des exigences de qualité

## Examen des « user journeys » :

### Frustrations

J'aimerais habiter plus près de la gare ou de la ville afin de pouvoir rencontrer mes amis plus facilement et plus longtemps.

### Activités

Je fais la navette pour me rendre à mon lieu d'apprentissage et à l'école, à mon entraînement hebdomadaire de volley à Aesch, et pour les sorties à Bâle le week-end.

- Point de rencontre protégé à la gare
- Je sais où trouver mes amis dans le train
- Même tard, je peux rentrer à la maison en toute sécurité et de manière autonome (sans que mes parents n'aient à faire le taxi !)



Louisa, 16





# Articulation des exigences de qualité

Fonction PFM	Exigences <u>indépendantes</u> du type	Exigences <u>dépendantes</u> du type
Lieu de correspondance	Trajets courts, sûrs et accessibles à tous	Connexion au réseau cyclable
	Bonne orientation	Stationnement vélo adapté aux besoins
	Grande ponctualité des arrivées de bus	Offre de partages, micromobilité
	Aires d'attente à l'abri des intempéries et/ou de la chaleur	Offre d'autopartage
	Raccordement au réseau des itinéraires piétonniers	Dépose minute
Lieu de séjour	Sentiment de sécurité élevé	Taxi, taxi à la demande
	Possibilités minimales de se restaurer	Possibilités d'achats dans/autour de la PFM
	Installations sanitaires	Offre de restauration
Centre		Services type relais pick-up, enlèvement
		Éléments artistiques et culturels
		Développement urbain/du bâti local aux alentours
		Valorisation des espaces libres autour de la PFM



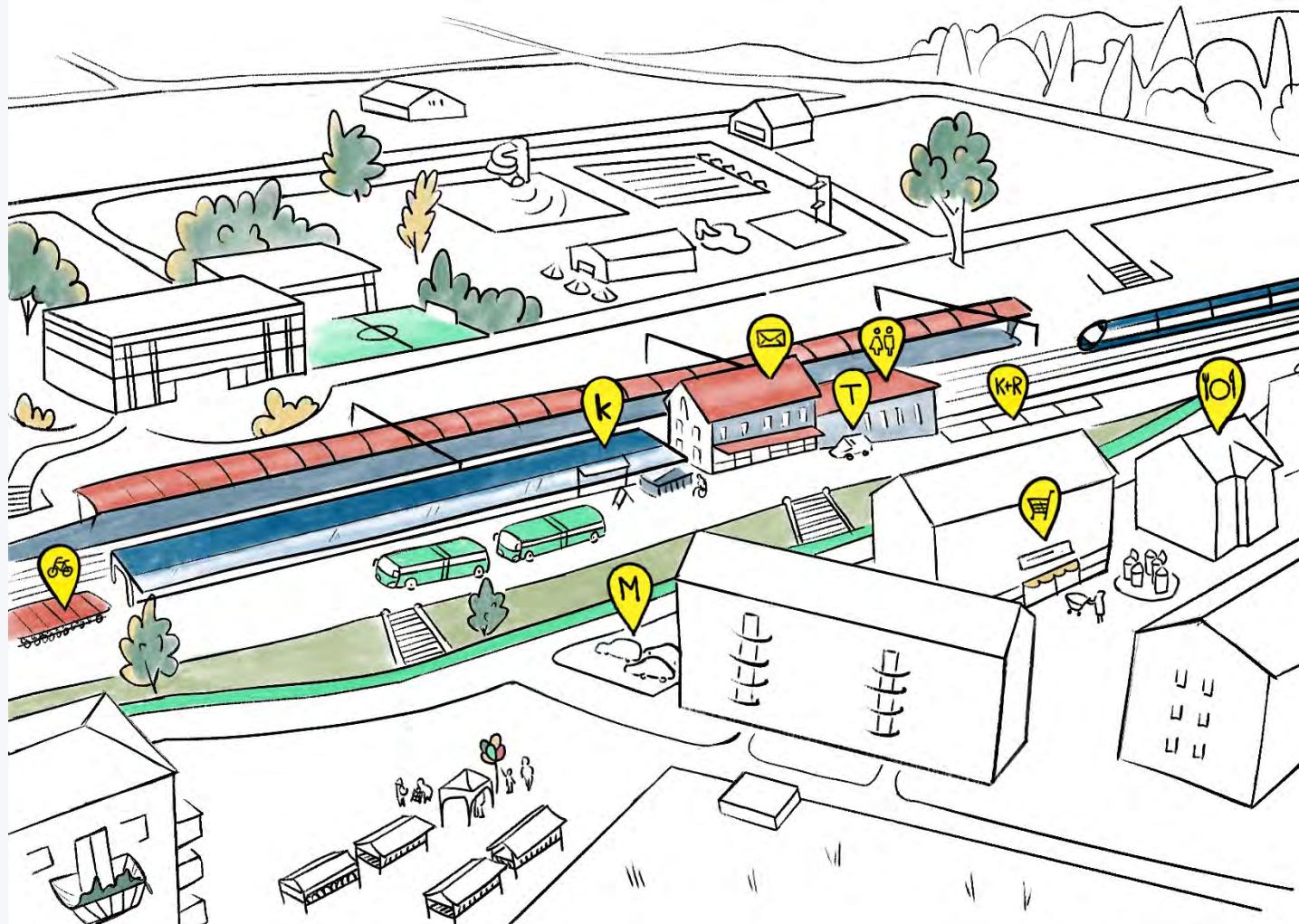
# Priorisation des exigences de qualité

Fonction PFM	Exigences dépendantes du type	Centre principal	Quartier	Sous-centre	Centre régional	Regional	Local urbain	Local périurbain	
Lieu de correspondance	Connexion au réseau cyclable	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Différences dans les standards d'aménagement
	Stationnement vélo adapté aux besoins	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Différences dans les standards d'aménagement
	Offre de partage, micromobilité	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Stations dans les secteurs moins denses
	Offre d'autopartage	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	
	Dépose minute	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	
	Taxi, taxi à la demande	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Taxi à la demande dans les secteurs moins denses
Lieu de séjour	Possibilités d'achats dans/autour de la PFM	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Différenciation par biens (besoins quotidiens)
	Offre de restauration	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Différenciation restaurants/à emporter
	Services type relais pick-up, enlèvement	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	
	Éléments artistiques et culturels	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	
Centre	Développement urbain/du bâti local aux alentours	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	
	Valorisation des espaces libres autour de la PFM	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	Grayscale	

Grayscale Priorité élevée   
 Grayscale Priorité moyenne   
 Grayscale Faible priorité



# Visualisation

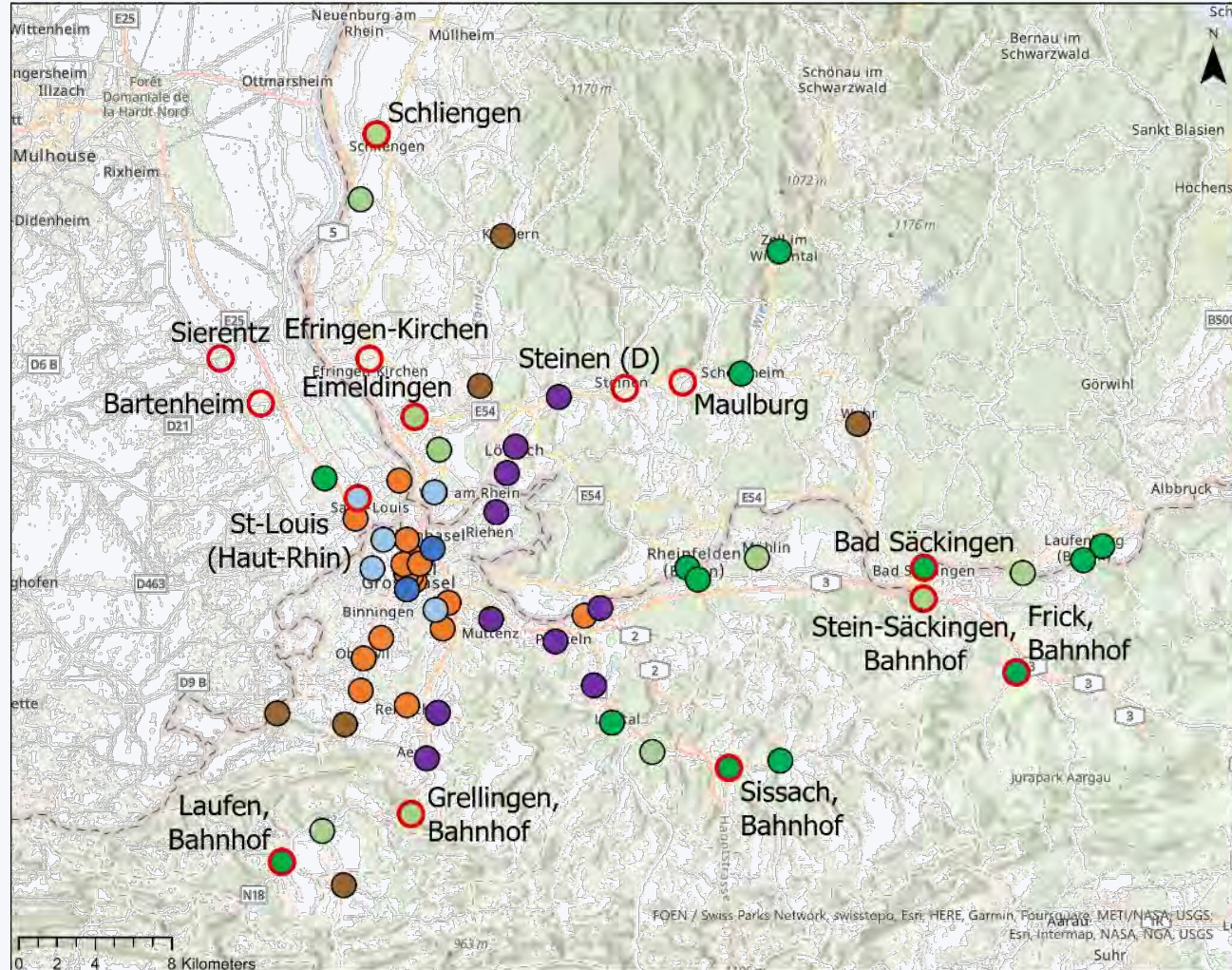




# 5. Conclusion



# Aperçu du concept pour les sites PFM



- MMD Typ**
- MIV-ÖV-MMD (14)
  - Hauptzentrumsdrehscheibe (2)
  - Periurbane Lokaldrehscheibe (6)
  - Regionaldrehscheibe (10)
  - Regionalzentrumsdrehscheibe (13)
  - Stadtteildrehscheibe (5)
  - Subzentrumsdrehscheibe (10)
  - Urbane Lokaldrehscheibe (16)



# Conclusion

- Les PFM doivent être pensées de manière globale, y compris en ce qui concerne leur environnement et l'urbanisation. Les interdépendances sont multiples entre l'espace et la mobilité.
- Les sept types de PFM TP-TP sont plus détaillés que ceux de la Confédération (plan sectoriel), ce qui permet une meilleure différenciation des offres. Par souci de lisibilité, le nombre de types ne devrait cependant pas être plus élevé.
- Fait spécifique à Bâle : la présence de deux interfaces dans le centre principal (historique) ainsi que le cercle d'interfaces de quartier pour délester les interfaces du centre.
- De grands potentiels d'augmentation de l'attractivité des PFM TP-TP se trouvent surtout au niveau des interfaces des centres régionaux et des sous-centres, mais aussi des interfaces locales périurbaines. L'objectif consiste à rendre les TP plus attractifs sur le territoire (où ils présentent aujourd'hui parfois des faiblesses).
- Les PFM TIM-TP fonctionnent de manière superposée. En principe, elles devraient être implantées « à la source », c'est-à-dire près du lieu d'origine du trajet TIM. Il faut cependant absolument tenir compte des caractéristiques de l'espace et des TP.
- Les exigences de qualité ont été déduites du point de vue des usagers ; la phase d'approfondissement permettra de voir si elles sont transposables dans la pratique.



## Aperçu de la stratégie trinationale Route révisée

Dr. Patrick Leypoldt, directeur d'Agglo Basel  
Lutz Ickert, chef de secteur INFRAS AG



# Introduction et tâches pour l'actualisation de la stratégie Route

- Les bases proviennent de la 3<sup>e</sup> génération (élaboration de la stratégie de réseau)
- Mise à jour rudimentaire au cours de la 4<sup>e</sup> génération (périmètre avec réseau RÉEL et réseau CIBLE ainsi que points faibles)
- La carte des points faibles à l'échelle de l'agglomération n'était guère pertinente pour une application au besoin d'action par corridor
- Le chapitre « Besoin d'action » est le plus important pour la Confédération
- La mise à jour des bases est donc impérative
- Ce qui vaut surtout pour l'analyse des points faibles



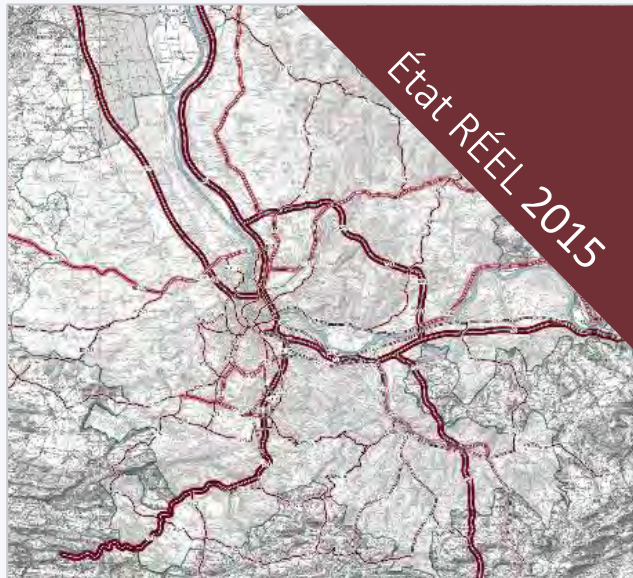


## Concept pour l'actualisation de la stratégie Route

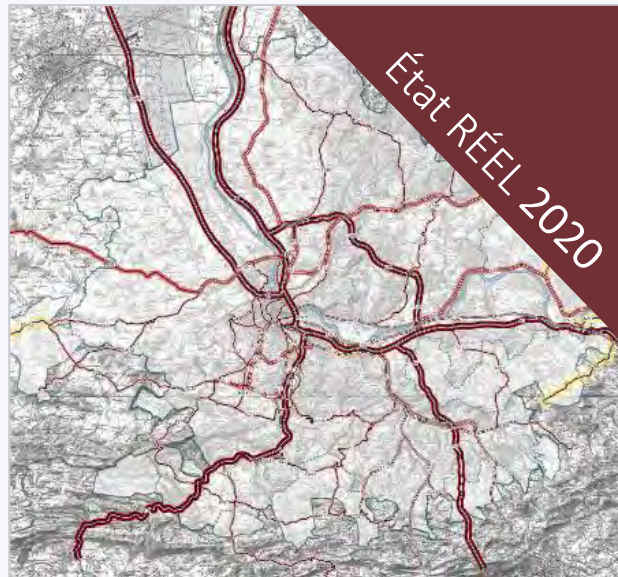
1	Actualisation du réseau RÉEL (état 2025)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Adaptation du périmètre PA5</li> <li>▪ Liaisons complétées</li> <li>▪ Mise à jour des éléments du réseau</li> </ul>
2	Élaboration d'une analyse des points faibles	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Quantification des indicateurs de l'analyse</li> <li>▪ Opérationnalisation des critères pour les points faibles</li> <li>▪ Déduction du besoin d'action</li> </ul>
3	Vérification de la plausibilité et consolidation de l'analyse des points faibles	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Par des experts techniques</li> <li>▪ Ateliers</li> <li>▪ Enquête auprès des communes et des ET</li> </ul>
4	Synthèse du besoin d'action pour le réseau RÉEL (2025)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Documentation</li> </ul>
5	Implications concernant le besoin d'action pour le réseau CIBLE (2040)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Relation points faibles/besoin d'action réseau CIBLE</li> <li>▪ Déduction besoin d'action/adaptation réseau CIBLE</li> </ul>
6	Actualisation du réseau RÉEL (état 2025)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Adaptation du périmètre PA5</li> <li>▪ Liaisons complétées</li> <li>▪ Mise à jour des éléments du réseau</li> </ul>
7	Mesures	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mesures d'ordre supérieur (Confédération)</li> <li>▪ Mesures PA</li> </ul>



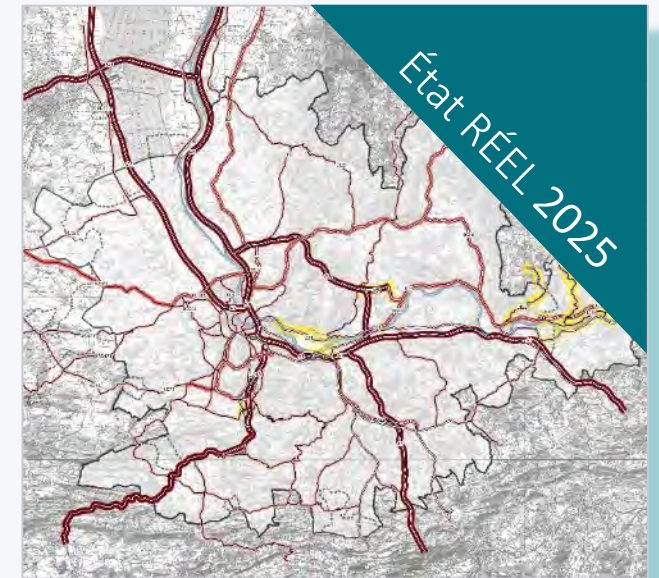
## Actualisation du réseau RÉEL



Actualisation du  
PA3 au PA4



Actualisation du  
PA4 au PA5



**Construit en  
2025**

**PA4 | 4Ü-M1 :  
Contournement  
Wyhlen**

**A98 : Achèvement du tronçon  
Lörrach-Est - Rheinfelden**

**PA2 | M7 : Bretelle  
Pfeffingerring Aesch**

**PA3 | M1 : Jonction  
d'Aesch**

**PA2 | M4 : H3 déplacement  
de la Rheinstrasse (Salina  
Raurica)**

**Changements dans le PA5 :**

- Périmètre élargi
- Liaisons complétées
- Mise à jour des éléments du réseau
- Mise à jour du plan régional DE

**état actuel 2025**

## Strategie Strasse Ist-Zustand 2025 (Entwurf)

Verbindungsbedeutung und  
Strassentyp

Verbindungsbedeutung

- 1 - Durchleiten und überregional verbinden
- 2 - Überregional und regional verbinden
- 3 - Regional und örtlich verbinden

Strassentyp

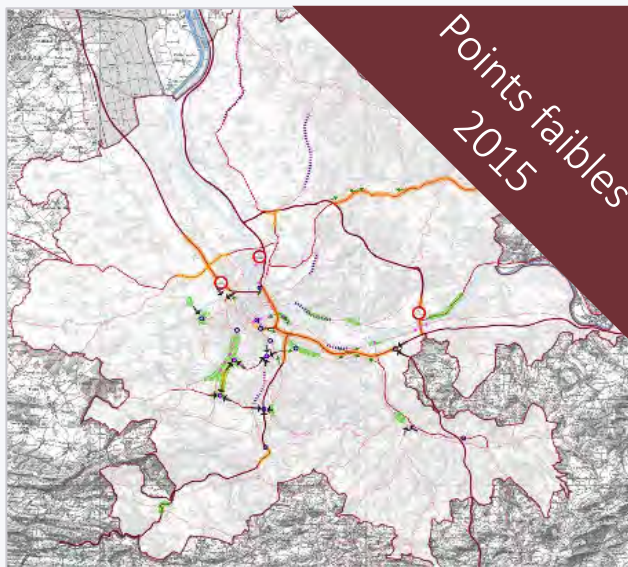
- HLS
- HVS
- VS

Weitere Inhalte

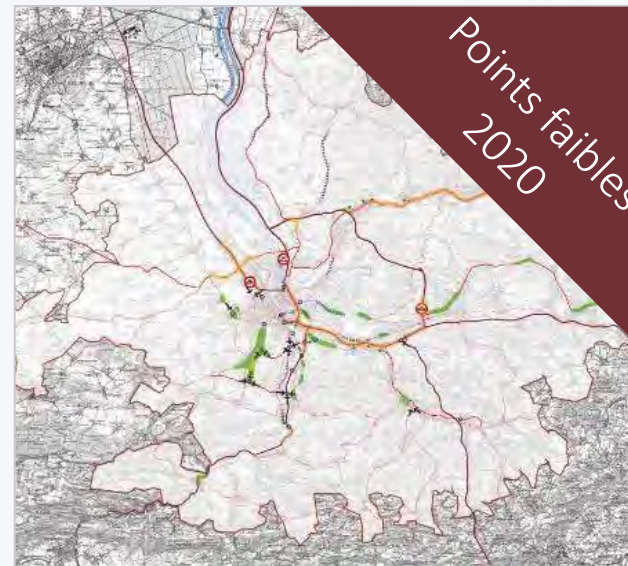
- Agglomerationsperimeter 5. Generation
- Rhein



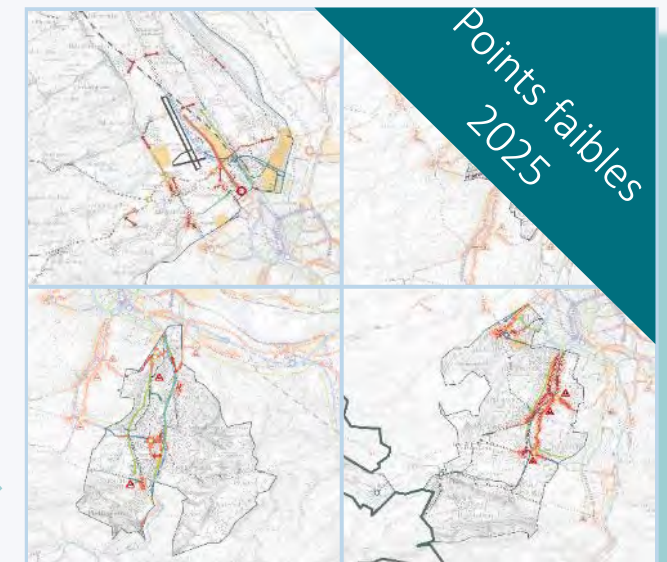
## Actualisation et approfondissement des points faibles



Actualisation du  
PA3 au PA4



Actualisation du  
PA4 au PA5





# Contenus de l'analyse des points faibles

## Domaine prioritaire : Transports

Situation du trafic : points de congestion suspects et nœuds critiques

TP confrontés aux embouteillages : points suspects rallongeant le temps de trajet

Points noirs et zones accidentogènes

Points suspects présentant un potentiel de conflit entre le TIM et les piétons/vélos

## Domaine prioritaire : Urbanisation

Trafic d'évitement indésirable

Compatibilité entre l'urbanisation et les transports : zones sensibles fortement polluées

## Domaine prioritaire : Environnement

Compatibilité avec les espaces naturels et la détente de proximité

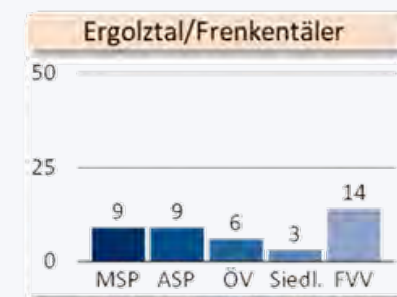
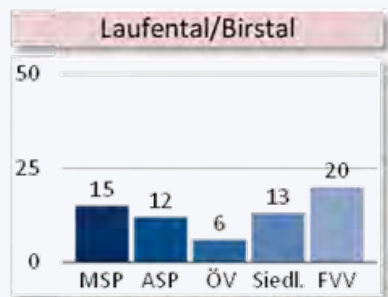
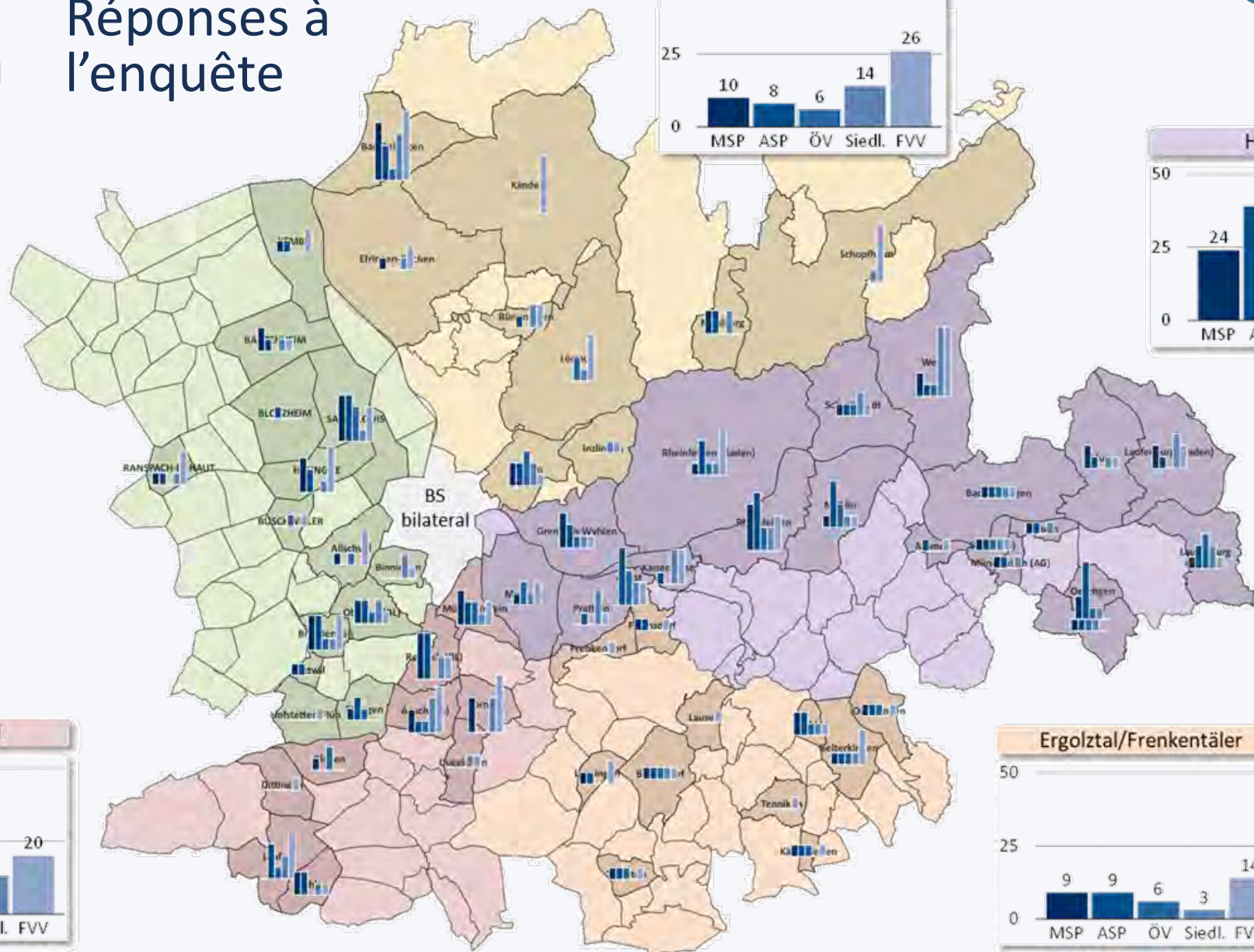
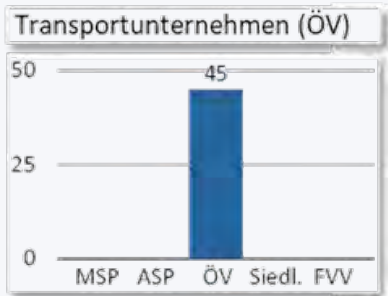
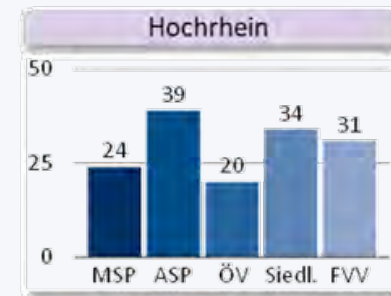
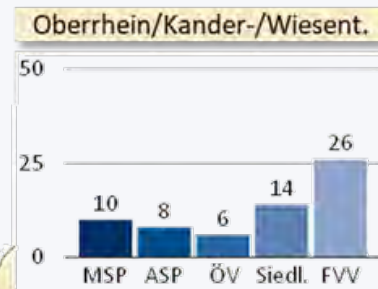
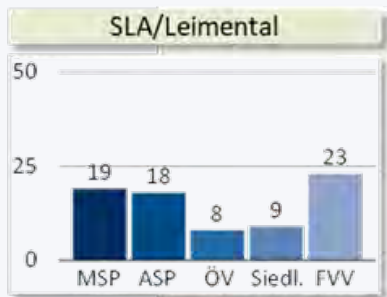


# Vérification de la plausibilité et consolidation de l'analyse des points faibles

- **Étape 1** : Détermination et documentation des points faibles avec plausibilisation au sein du groupe de travail Route  
=> avril 2023
- **Étape 2** : Approfondissement spécifique aux corridors dans 6 ateliers avec les services compétents  
=> juin 2023
- **Étape 3** : « Mise en consultation » des informations relatives aux points faibles obtenues jusque-là par le biais d'une enquête auprès des communes et des entreprises de transport.  
=> juillet/août 2023
- **Étape 4** : Consolidation et synthèse  
=> en cours



# Réponses à l'enquête



# Exemple de la situation en matière de trafic : points de congestion suspects et nœuds critiques

## Level of Service

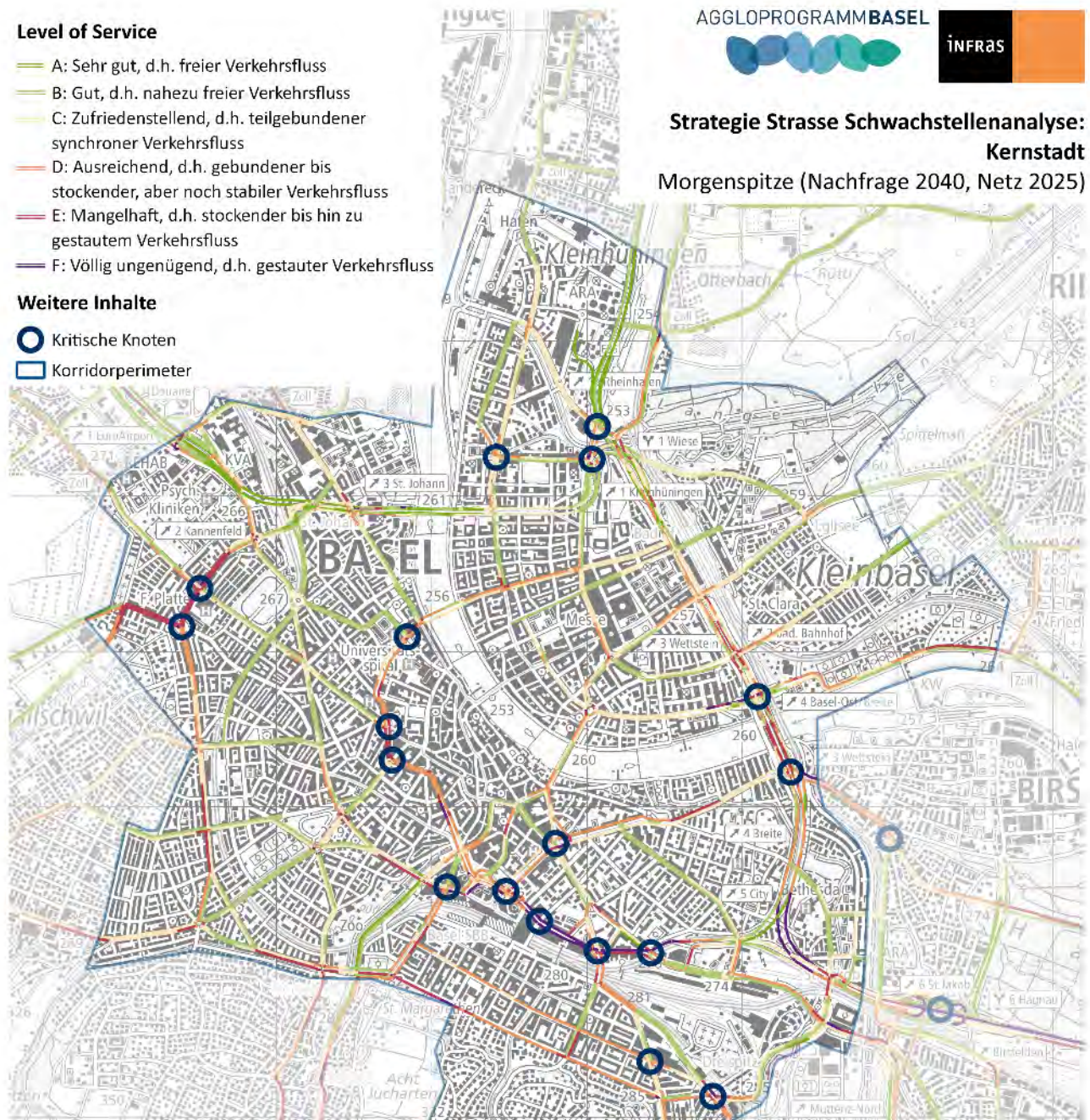
- A: Sehr gut, d.h. freier Verkehrsfluss
- B: Gut, d.h. nahezu freier Verkehrsfluss
- C: Zufriedenstellend, d.h. teilgebundener synchroner Verkehrsfluss
- D: Ausreichend, d.h. gebundener bis stockender, aber noch stabiler Verkehrsfluss
- E: Mangelhaft, d.h. stockender bis hin zu gestautem Verkehrsfluss
- F: Völlig ungenügend, d.h. gestauter Verkehrsfluss

## Weitere Inhalte

- Kritische Knoten
- Korridorperimeter



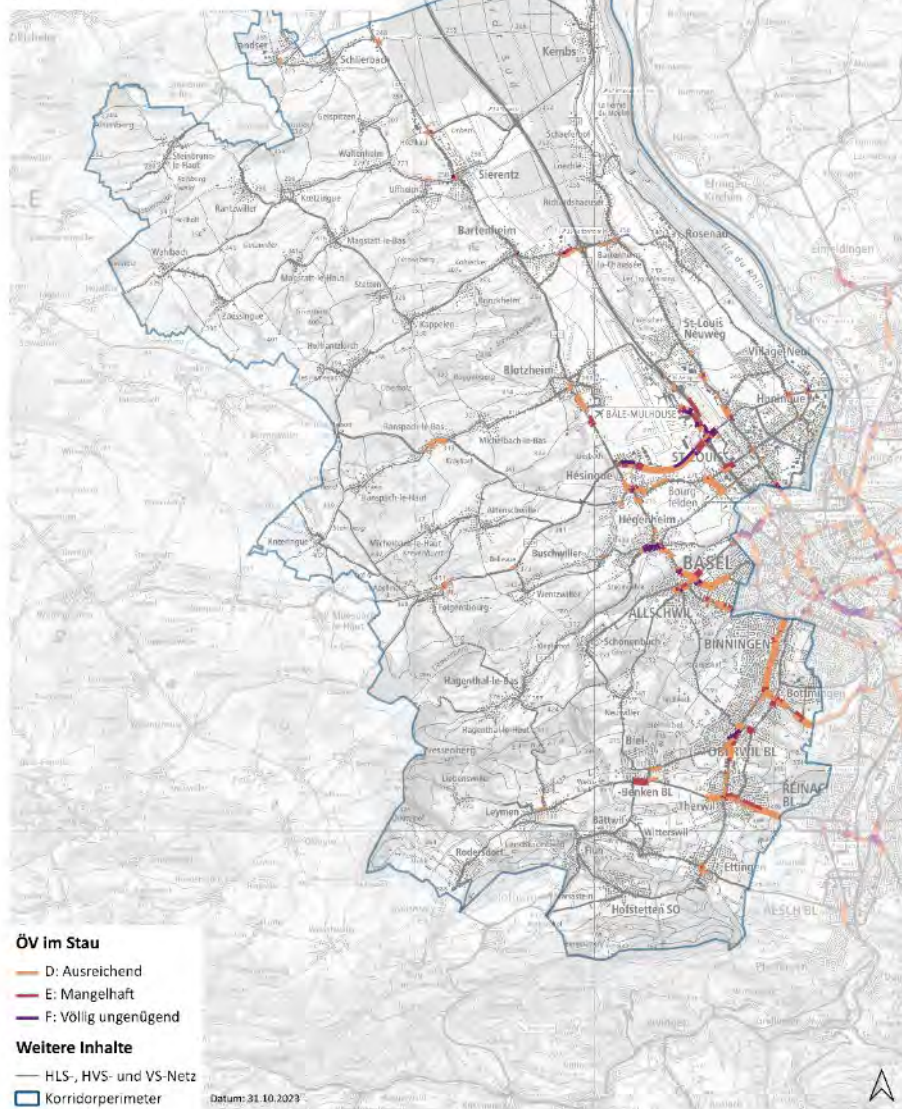
## Strategie Strasse Schwachstellenanalyse: Kernstadt Morgenspitze (Nachfrage 2040, Netz 2025)





# Exemple de TP confrontés aux embouteillages : points suspects rallongeant le temps de trajet

## Strategie Strasse Schwachstellenanalyse: Saint-Louis Agglomération/Leimental Morgen- und Abendspitze überlagert (Nachfrage 2040, Netz 2025)





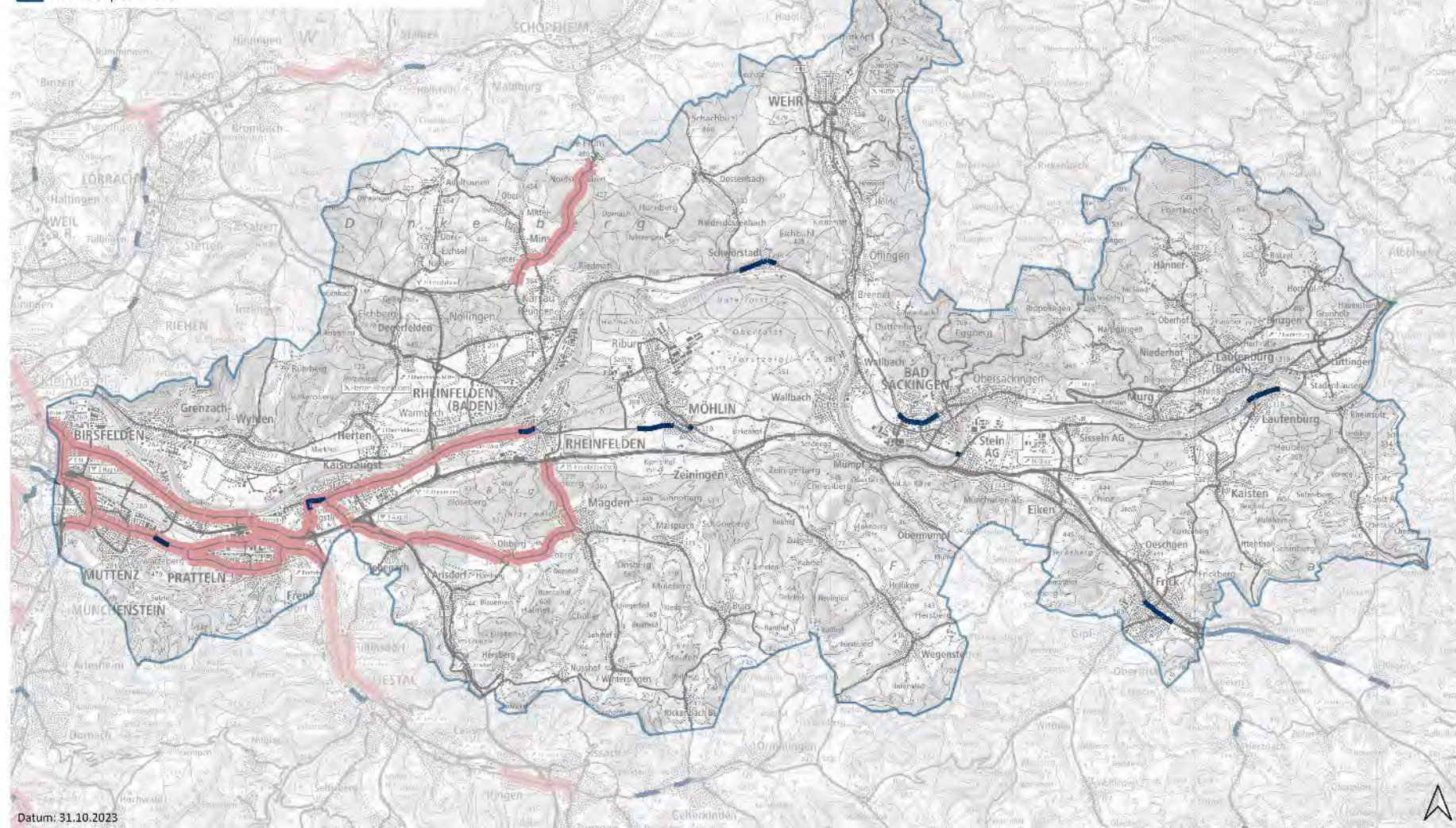
Strategie Strasse Schwachstellenanalyse: Hochrhein  
Siedlungsverträglichkeit

**Siedlungsverträglichkeit**

- Potenziell unerwünschter Ausweichverkehr
- Verdachtsstelle auf Konflikt mit der Siedlungsverträglichkeit

**Weitere Inhalte**

- HLS-, HVS- und VS-Netz
- Korridorperimeter



Datum: 31.10.2023

Exemple de compatibilité ou non avec l'urbanisation, trafic d'évitement indésirable compris



## Perspectives de synthèse

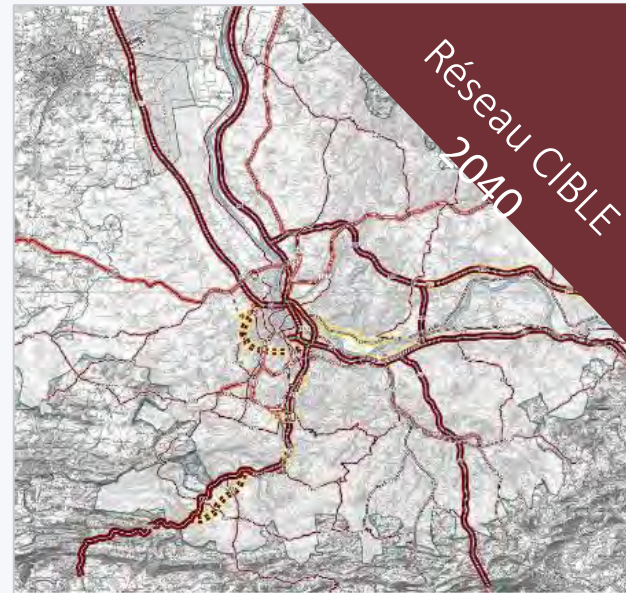
- Superposition des points faibles dans une carte de synthèse par corridor
- Input pour la déduction du besoin d'action dans le cadre du projet d'agglomération
- Carte de base pour la saisie d'autres points faibles issus d'autres domaines
- Point de départ des analyses similaires pour le réseau CIBLE 2040



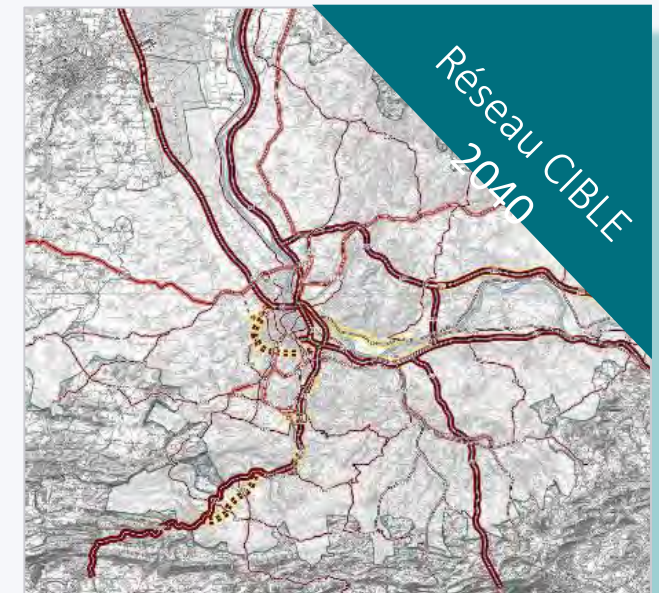
## Actualisation du réseau CIBLE



Actualisation du  
PA3 au PA4



Actualisation du  
PA4 au PA5



# Strategie Strasse Zielnetz 2040 (Entwurf)

Verbindungsbedeutung und  
Strassentyp

Réseau CIBLE  
2040

Concertations en cours  
à Bâle-Ouest/Allschwil/France

Concertations en cours  
quant à l'élargissement du  
périmètre

Concertations en vue quant à l'étude  
de l'OFROU sur le corridor du  
Laufental

**Changements dans le PA5 :**

- Périmètre élargi
- Liens complétés
- Mise à jour des éléments du réseau

- Bestehendes Netz  
Verbindungsbedeutung
- 1 - Durchleiten und überregional verbinden
  - 2 - Überregional und regional verbinden
  - 3 - Regional und örtlich verbinden
- Netzelemente nach 2040 möglich
- 1 - Durchleiten und überregional verbinden
  - 2 - Überregional und regional verbinden
  - 3 - Regional und örtlich verbinden
- Strassentyp
- HLS
  - HVS
  - VS
- Weitere Inhalte
- Agglomerationsperimeter 5. Generation
  - Rhein



## Prochaines étapes jusqu'à la mi-2024

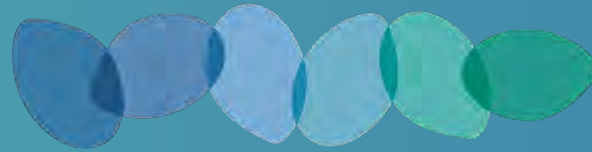
### **Jusqu'à fin 2023 :**

- Clarification des points en suspens du réseau RÉEL 2025 (surtout comparaison avec le plan régional DE)
- Finalisation des points faibles et du besoin d'action pour le réseau RÉEL 2025

### **Jusqu'à l'été 2024 :**

- Diverses concertations sur les points ouverts du réseau CIBLE 2040 (notamment avec l'OFROU, la CeA et le Regierungspräsidium de Fribourg-en-Brigau)
- Finalisation du réseau CIBLE
- Intégration dans les rapports du PA de 5<sup>e</sup> génération
- Projet de liste de mesures Route pour la PA 5<sup>e</sup> génération

# AGGLOPROGRAMMBASEL



## Module E : Perspectives et conclusion



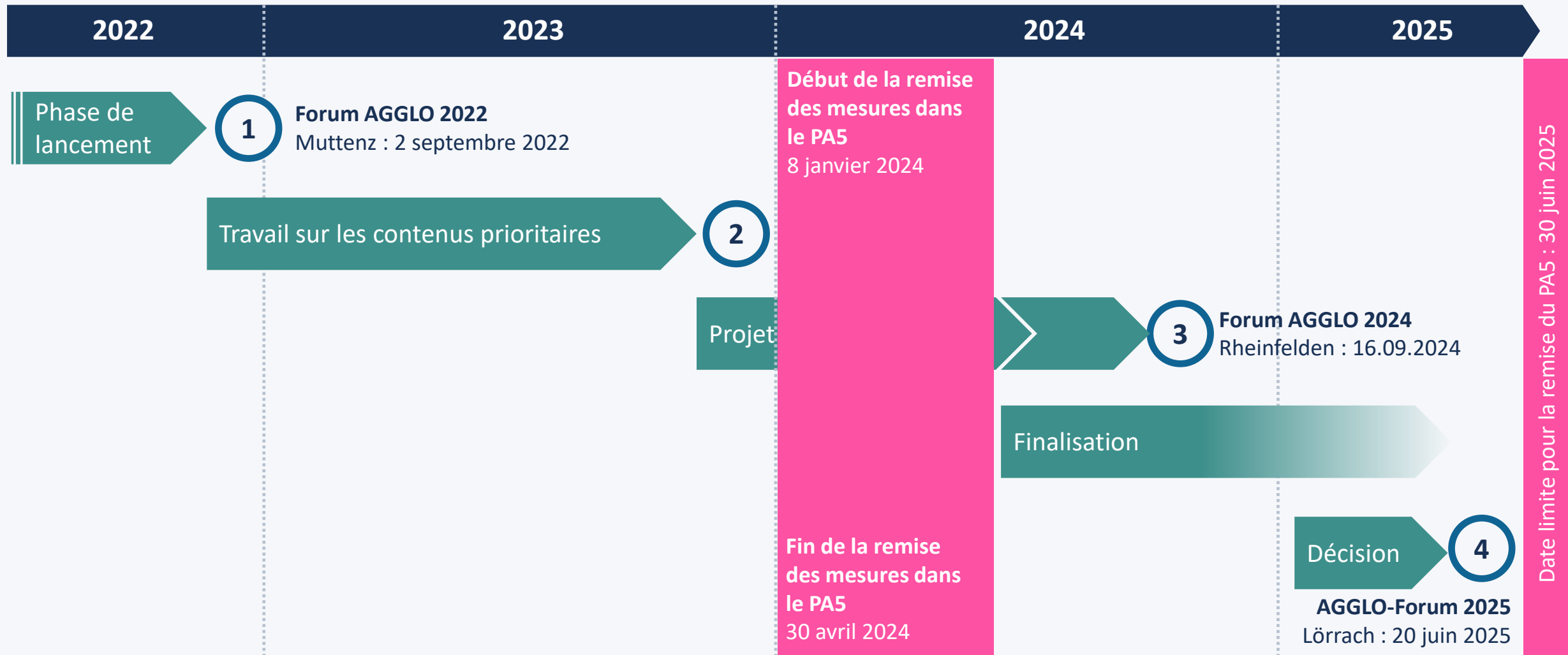
## Perspectives

Fabio Cachaco, responsable planification des transports et mise en œuvre, Agglo Basel



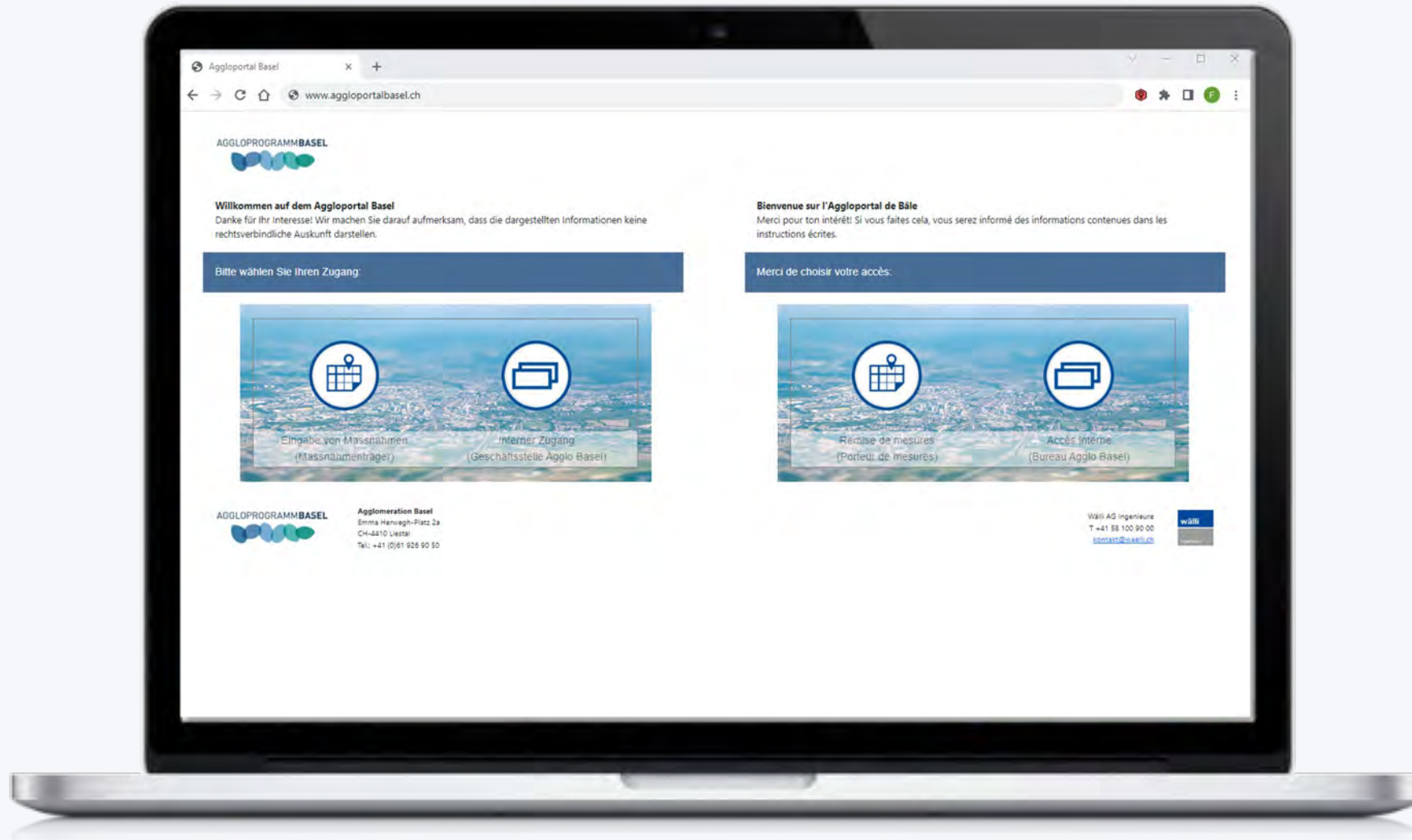


# Calendrier pour la remise des mesures





# Remise des mesures dans le PA5

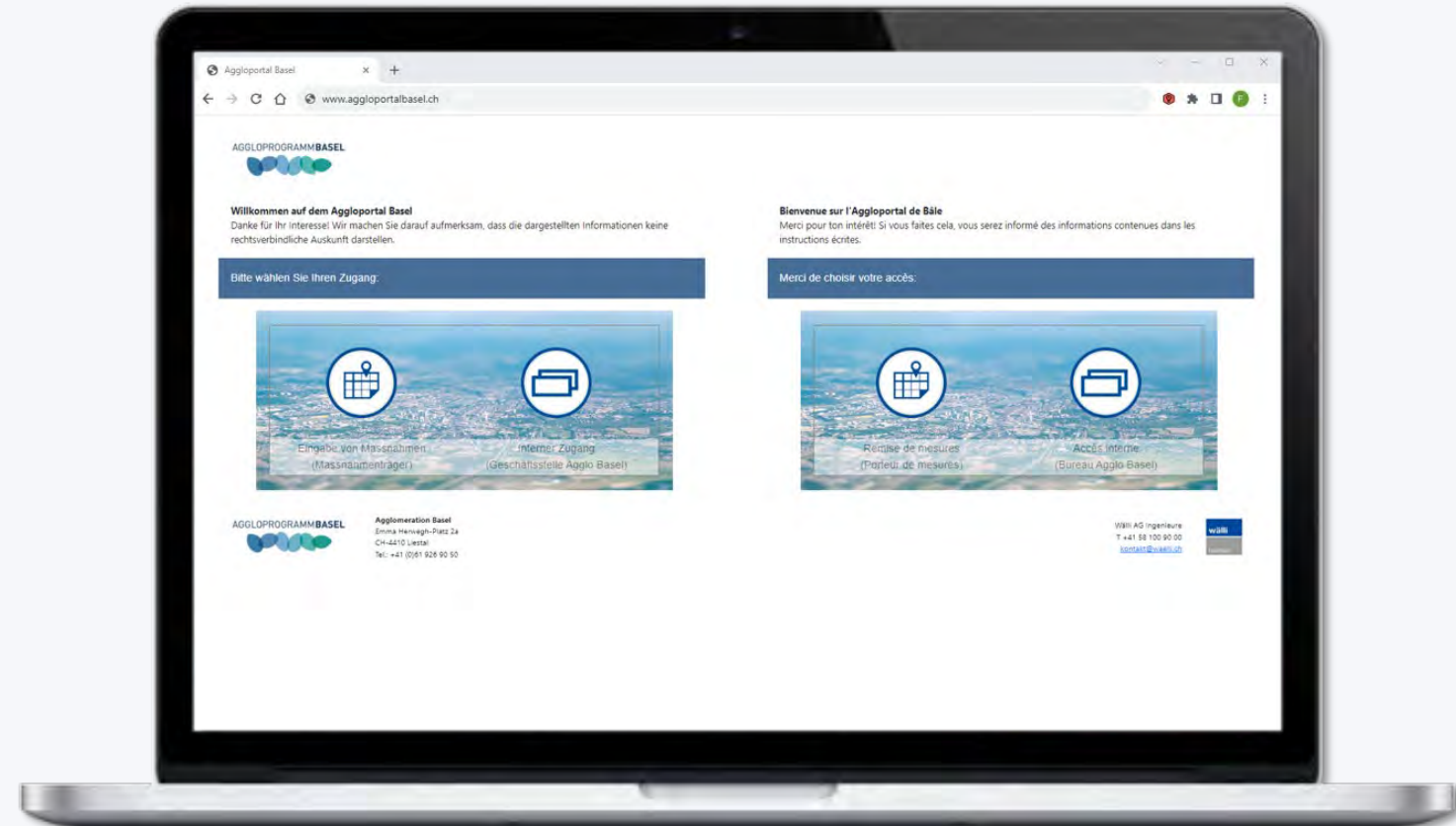




## Remise des mesures dans le PA5

### L'outil de remise et le guide seront mis en ligne !

- La remise de mesures pour la 5<sup>e</sup> génération se fait sur l'Aggloportal de Bâle (outil en ligne).
- Le guide pour la saisie des mesures est directement consultable sur l'Aggloportal.
- Chaque porteur de mesure dispose de son propre accès. Les informations sont communiquées par e-mail.



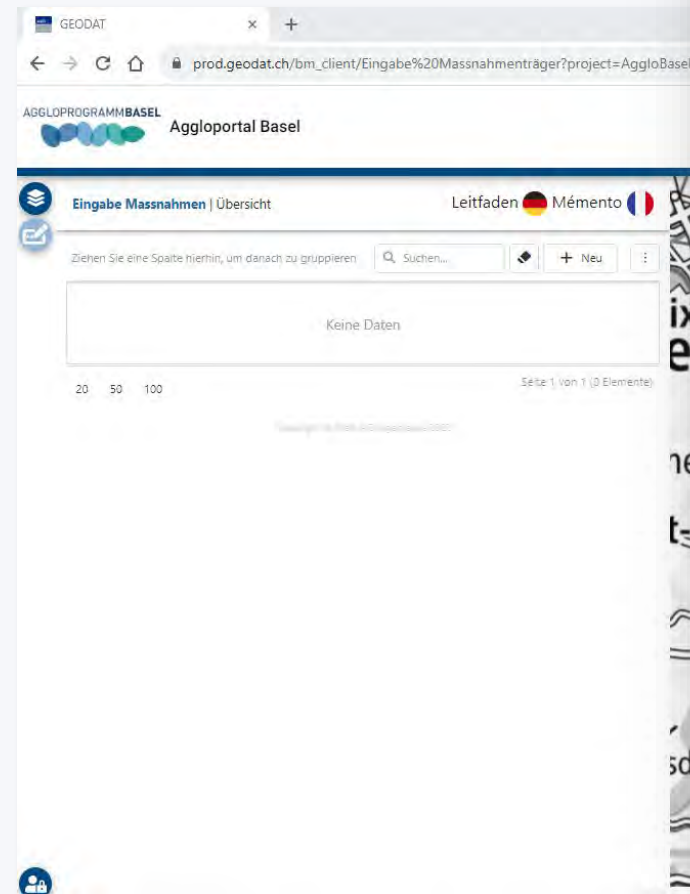
L'outil en ligne pour la saisie des mesures sera disponible à compter du 8 janvier 2024 sur le site [www.aggloportalbasel.ch](http://www.aggloportalbasel.ch).



## Remise des mesures dans le PA5

**Agglo Basel a conçu un guide pour la saisie des mesures dans le PA5. Celui-ci décrit et contient**

- la procédure à suivre pour la saisie des mesures via l'outil en ligne ;
- les catégories de mesures qui peuvent être cofinancées sous forme de mesures individuelles ou forfaitaires ;
- les documents nécessaires à la remise des mesures ;
- des explications sur les différents champs à remplir.





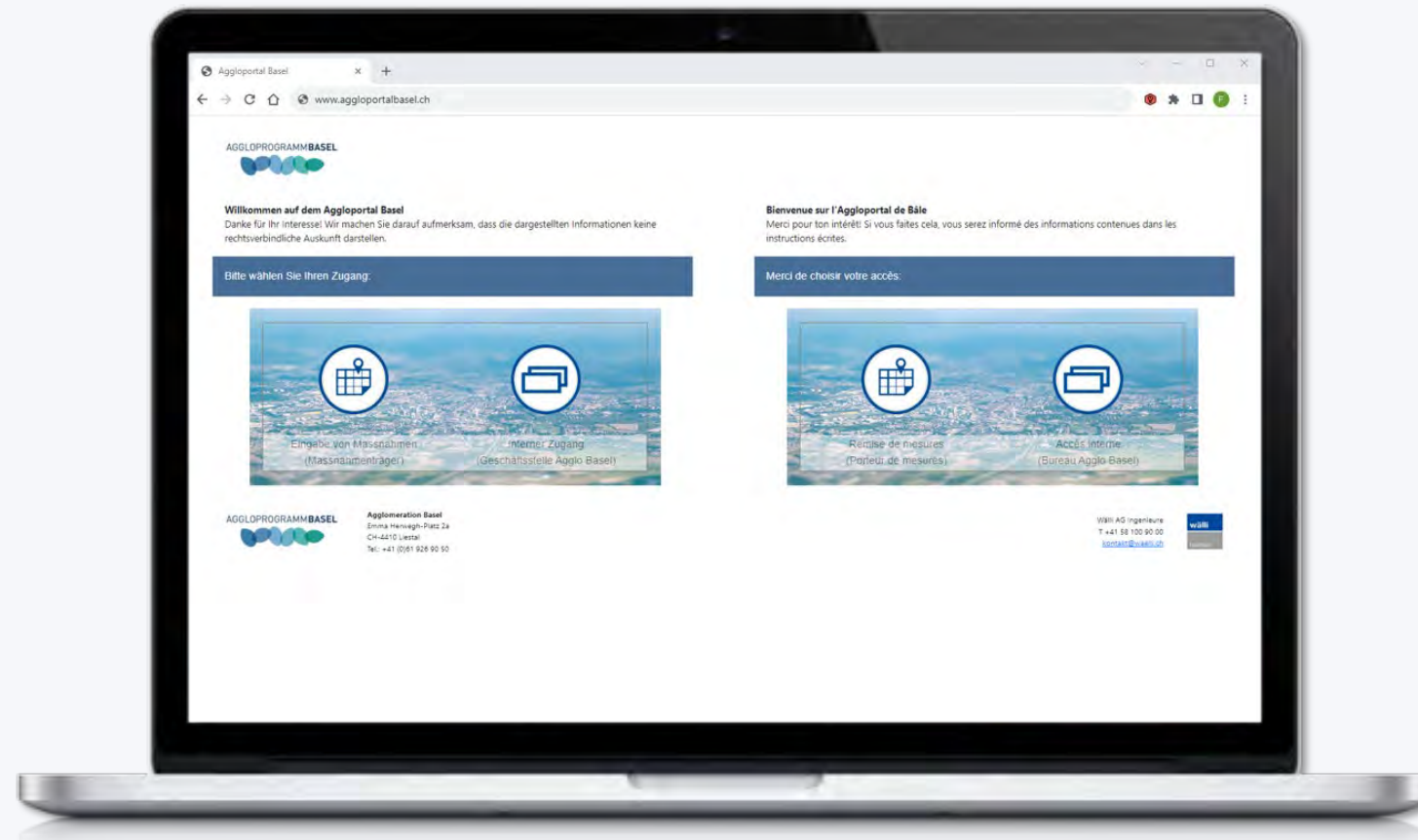
## Remise des mesures dans le PA5

### Quelles sont les catégories de mesures cofinancées par le projet d'agglomération ?

- Capacité des routes : routes de contournement et de délestage des centre, extension des capacités, routes de desserte
- Gestion du trafic : systèmes de guidage du trafic, adaptations des infrastructures pour une meilleure gestion des axes
- Valorisation / Sécurité de l'espace routier : p. ex. concepts d'exploitation et d'aménagement
- Interfaces de transport
- Réseaux piétons et cyclables et autres infrastructures dédiées à la mobilité
- Tram / chemins de fer urbains : et autres types de trains, valorisation d'arrêts
- Bus / infrastructures des TP : valorisation d'arrêts, électrification de l'infrastructure, transition vers les bus électriques
- Infrastructures publiques de transports pour la mobilité électrique en matière de transports privées
- Transport lié à l'activité économique et logistique



# Remise des mesures dans le PA5



L'outil en ligne pour la saisie des mesures sera disponible à compter du 8 janvier 2024 sur le site [www.aggloportalbasel.ch](http://www.aggloportalbasel.ch).



# Forum AGGLO 2024



Date : Lundi 16 septembre 2024

Horaire : 14h – 17h

Lieu : Kurbrunnenanlage, Habich-Dietschy-Strasse 10 à Rheinfelden (CH)



# BAHN24 – Congrès ferroviaire le 2 mai 2024 à Basel

**BAHN24**

Bahn Schweiz –  
Wir stellen die  
Weichen auf  
Zukunft.

Bahnkongress  
Congrès ferroviaire  
Congresso ferroviario

**2. Mai 2024**  
**08.30 - 18.30 Uhr**  
Basel  
Novartis Campus

Programm  
und Anmeldung:  
**bahnkongress.ch**

Frühbucherrabatt  
**bis 31.12.2023**

Information –  
Diskussion –  
Networking

bahnkongress.ch

Trägerschaft  
Patronage / Gestione

Handelskammer

SBB CFF FFS

tririno



## Anmeldung Bahn24

Donnerstag,  
2. Mai 2024  
08:30-18:30 Uhr

Basel  
Novartis Campus

In Agenda eintragen

45% Frühbucher-Rabatt bis 31. Dezember 2023

✓ anmelden





# BA HN<sup>24</sup>

Program  
and schedule of  
Bahningross  
, Oh



Bahningross  
Congress Ferruccio  
Congress-Seminar

2. Mai 2024  
08.30 - 08.30 Uhr  
E.ON  
Ferruccio Campus



Navigation icons

Navigation icons





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

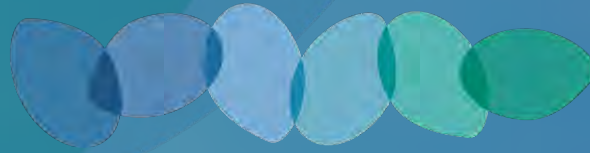




## Conclusion

Isaac Reber  
Conseiller d'État du canton de Bâle-Campagne et vice-président d'Agglo Basel

AGGLOPROGRAMMBASEL



**Merci pour votre attention !**

Forum AGGLO  
10 novembre 2023