



# Projet d'agglomération de Bâle 4e génération

## Résumé : Partie 1 – Rapport principal

Version (V7), 05. février 2021



Geschäftsstelle Agglo Basel / Bureau Agglo Basel

Emma Herwegh-Platz 2a

CH-4410 Liestal

Tel.: +41 61 926 90 50

Fax: +41 61 921 12 46

[info@agglobasel.org](mailto:info@agglobasel.org)

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

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



## Résumé

### Le projet d'agglomération de Bâle – Temps forts de la 4<sup>e</sup> génération

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

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

Le projet d'agglomération de 4<sup>e</sup> génération (PA4) s'appuie sur les travaux des générations 1 à 3. Pour autant, le remaniement du projet ne se cantonne pas à une actualisation de ses contenus : l'accent est bien plus mis sur de nouveaux éléments. Par rapport aux générations précédentes, les **principales innovations** du PA4 sont les suivantes :

- › **Périmètre** : le périmètre à traiter pour l'agglomération trinationale de Bâle a été adapté en fonction du dernier état en date de l'ordonnance sur l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales (OUMin). Il a été étendu et l'agglomération de Stein/Säckingen a notamment été intégrée. Le périmètre compte à présent 168 villes et communes situées en Suisse, en Allemagne et en France.
- › **Structure porteuse** : devenue l'association Agglo Basel au cours de la 3<sup>e</sup> génération, la structure porteuse du projet d'agglomération de Bâle a été restructurée lors de la 4<sup>e</sup> génération. L'association est désormais organisée en deux domaines de missions : projet d'agglomération de Bâle et RER trinationale de Bâle (trireno). Trois nouveaux membres ont rejoint l'association au sein du domaine de missions RER trinationale de Bâle, à savoir la Région Grand Est, le land du Bade-Wurtemberg et la République et canton du Jura. La structure organisationnelle du domaine de missions projet d'agglomération est restée inchangée. A ce jour, les membres suivants font partie de l'association : le canton de Bâle-Ville, le canton de Bâle-Campagne, le canton d'Argovie, le canton de Soleure, la République et canton du Jura, Saint-Louis Agglomération (F), la Région Grand Est (F) ainsi que le district de Lörrach (D), conjointement avec le Regionalverband Hochrhein-Bodensee et le land du Bade-Wurtemberg.
- › **Vision d'avenir 2040** : la vision d'avenir de l'agglomération de Bâle a été entièrement retravaillée pour gagner en clarté et en pertinence. Les catégories spatiales ont été examinées et redéfinies à partir de critères stricts. Le territoire de l'agglomération de Bâle est désormais divisé en six catégories spatiales : centre de l'agglomération, corridors intérieurs, corridors extérieurs, espaces ruraux, centres des corridors et communes d'ancrage. Les éléments de la vision d'avenir portant sur les transports sont davantage mis en avant et soulignent ainsi l'amélioration de la coordination du développement de l'urbanisation et des transports.
- › **Besoin d'action** : le chapitre sur le besoin d'action a été considérablement étoffé conformément aux nouvelles directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération (DPTA). L'articulation se fait désormais en fonction des corridors afin de conférer un plus grand poids à la coordination entre l'urbanisation et le développement des transports. En outre, une nouvelle distinction est opérée entre le besoin d'action pour lequel des mesures ont déjà été décidées (mais dont la mise en œuvre reste en cours) et le besoin d'action restant.



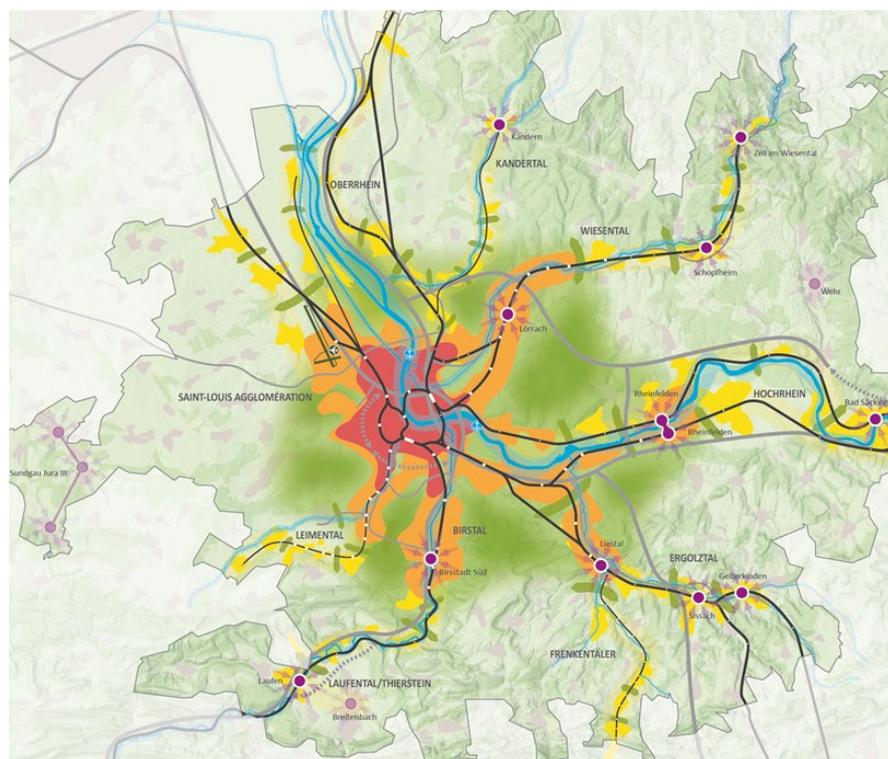
- › **Analyse des points faibles du trafic piétonnier et cycliste** : en collaboration avec les corridors et les communes, le bureau d'Agglo Basel a procédé à une première analyse systématique des points faibles du trafic piétonnier et cycliste. Le trafic cycliste a fait l'objet d'analyses supplémentaires portant sur les itinéraires visés. Le processus d'analyse des points faibles par commune n'est pas encore achevé et se poursuivra jusqu'au PA5.
- › **Affinement des stratégies sectorielles** : la structure générale des stratégies sectorielles a été adaptée par rapport au PA3. Une nouvelle distinction intervient entre les stratégies sectorielles et les stratégies transversales. Les stratégies transversales relatives aux transports (sécurité du trafic, gestion de la mobilité, mobilité combinée et plates-formes multimodales) couvrent des thématiques qui ont trait à plusieurs aspects de l'urbanisation ou des transports. Toutes les stratégies doivent être orientées vers l'action. La nouvelle stratégie sectorielle paysage et espaces ouverts répond aux exigences adaptées de la Confédération et met l'accent sur la détente de proximité en renforçant le lien avec l'évolution de l'urbanisation. Dans le domaine des transports, toutes les stratégies sectorielles ont été révisées à la suite des nouvelles bases trinacionales. C'est ainsi que pour l'horizon 2040, un nouveau concept d'offre pour le RER trinational de Bâle ainsi qu'un concept pour le développement du réseau de tram ont été élaborés et qu'un plus grand poids a été accordé à la mobilité combinée et aux plates-formes multimodales. La stratégie sectorielle trafic piétonnier et la stratégie transversale sécurité du trafic comptent parmi les nouveautés qui sont venues s'ajouter. La stratégie sectorielle vélo a été affinée grâce à un nouveau réseau cible et des itinéraires cyclables prioritaires.
- › **Concept trinational pour le transport de marchandises** : le transport de marchandises représente une part importante du trafic régional dans l'agglomération de Bâle. Pourtant, dans le projet d'agglomération et dans la coopération transfrontalière, le fret a jusque-là été relégué au profit du transport de voyageurs. Afin de réaliser des progrès substantiels dans ce domaine, un concept régional pour le transport de marchandises à Bâle a été élaboré dans le cadre du PA4 à travers un processus largement concerté. Ce concept a été élaboré par le groupe de travail transport de marchandises en collaboration avec le Cluster logistique de la région de Bâle. Cette coopération a permis d'assurer une coordination appropriée entre les besoins pratiques (du secteur de la logistique et des transports) et ceux de l'urbanisation et de l'aménagement du territoire.

### Vision d'avenir et objectifs

La vision d'avenir a été étendue au nouveau périmètre de la 4<sup>e</sup> génération et son contenu a été retravaillé. La zone urbanisée de l'agglomération de Bâle est désormais divisée en 6 catégories spatiales. Le principe directeur supérieur visé est celui d'un renforcement de la structure polycentrique 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 des doigts d'une main. Les deux principes de base « Promouvoir le développement d'une urbanisation de qualité à l'intérieur du milieu bâti » et « Permettre la mobilité et l'orienter vers des offres durables » complètent le principe directeur et constituent le fondement des objectifs spécifiques aux espaces et des objectifs de desserte. Les différents éléments de la vision d'avenir relevant des transports sont davantage mis en évidence à travers les objectifs spécifiques aux espaces et les objectifs de desserte.



Illustration 1 : Vision d'avenir 2040



**Vision d'avenir de l'agglomération de Bâle 2040**

- **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
- ✳ **Centres des corridors**  
fortifier le développement polycentrique
- **Espace rural**  
développer les structures rurales
- ✳ **Communes avec un rôle de point d'ancrage**  
fortifier les structures rurales
- **Dolgets verts**  
marquer la qualité des habitats et des espaces naturels
- **Bandes bleues**  
interconnecter les zones urbanisées, naturelles et récréatives
- **Trames vertes**  
interconnecter les paysages à grande valeur
- **TP**  
renforcer et structurer le développement urbain grâce à son rôle d'épine dorsale
- **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
- **TIM (trafic individuel motorisé)**  
assurer des flux et des liaisons supportables pour le milieu urbain
- Catégories :**
  - Type 1 : transit et connexion interrégion.
  - Type 2 : connexion interrégion./régionale
  - Extension possible (après 2040)
- ⚓ **Ports rhénans/EuroAirport**  
assurer une fonction de gateway
- ⚓ **Trafic piétonnier et cycliste**  
offrir des itinéraires sûrs et attractifs

Source : Bureau d'Agglo Basel

La répartition spatiale de la population dans l'agglomération de Bâle doit évoluer conformément aux principes et aux objectifs de la vision d'avenir. L'essentiel de la croissance de la population devra se concentrer dans le centre de l'agglomération et dans les corridors intérieurs. L'augmentation de la croissance démographique constatée ces dernières années a conduit les collectivités territoriales à revoir à la hausse leurs prévisions depuis le PA3. Selon l'état actuel de la planification, environ 60 % de la croissance de la population et des emplois pourraient être absorbés par les zones de développement prioritaire. En outre, si les zones à bâtir non construites restantes sont construites de manière nettement plus dense que la moyenne des zones existantes et que le potentiel de densification du bâti en place est activé, la croissance attendue devrait alors pouvoir être absorbée sans avoir à mobiliser des surfaces supplémentaires.

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


**Tableau 1 : Prévisions et évolution démographique visée par catégories spatiales**

	Situation		Prévisions			Evolution visée (reports par rapport aux tendances)
	2018	Répartition 2018	2040	Répartition 2040	Croissance absolue	
Centre de l'agglomération	296'000	33 %	341'000	34 %	45'000	en hausse →
Corridors intérieurs	275'000	31 %	315'000	31 %	40'000	en hausse →
Corridors extérieurs	205'000	23 %	238'000	23 %	32'000	stable →
Zones rurales	104'000	12 %	125'000	12 %	21'000	en recul →
<b>Agglomération</b>	<b>881'000</b>		<b>1'019'000</b>		<b>138'000</b>	

Source : Offices statistiques des différentes collectivités territoriales et plans directeurs cantonaux

En matière de transports, de nouveaux objectifs ont été définis pour l'horizon 2040 conformément aux critères MOCA de la Confédération. L'objectif est de réduire la part du TIM au sein de la distance journalière parcourue dans l'agglomération bâloise. Cette part s'élève aujourd'hui à 57 % et devra se contracter autour de 50-52 % d'ici 2040. Ce qui suppose que les TP et le trafic piétonnier et cycliste devront absorber une grande partie du trafic supplémentaire attendu. Les développements réalisés à ce jour et l'extension prévue de l'offre TP devraient permettre d'atteindre cet objectif. Le nombre de victimes d'accidents devra continuer à diminuer d'ici 2040 pour arriver à 1,25 accidenté pour 1 000 individus. Au vu de ce qui a déjà été atteint, les taux de réduction spécifiques devraient être un peu plus faibles. Les stratégies urbanisation et transports doivent conduire à des parts plus élevées de la population et des emplois dans les zones où la classe de desserte en TP est élevée (A ou B). Enfin, sur l'ensemble du territoire de l'agglomération, la densité moyenne doit progresser d'ici 2040 pour passer de son niveau actuel d'environ 95 habitants/emplois à 105 habitants/emplois par hectare de zones d'habitation, mixtes et centrales.

### État de la mise en œuvre des précédentes mesures (PA1-3)

Dans l'ensemble, la mise en œuvre des mesures transports des trois premières générations progresse très bien. Fin 2020, 63 % des mesures de catégorie A de la 1<sup>ère</sup> génération étaient engagées et d'ici deux ans, 80 % des mesures devraient être réalisées (les chiffres en % correspondent aux parts des contributions engagées en millions). Le plus grand projet encore en suspens – le tram « Margarethenstich » – a également passé la procédure d'approbation des plans. Plus de 90 % des mesures relatives au trafic piétonnier et cycliste seront réalisées d'ici le délai fixé pour la mise en œuvre. A l'heure actuelle, 64 % des mesures de la 2<sup>e</sup> génération ont été réalisées. Il est réjouissant de constater que les grands projets comme le prolongement du tram à Saint-Louis, avec le P+R correspondant, ou le déplacement de la Rheinstrasse (Salina Raurica) en font partie. Après une interruption de 60 ans, les tramways bâlois circulent à nouveau jusque dans la ville frontalière française de Saint-Louis. Au cours des deux à quatre prochaines années, d'autres projets importants seront mis en chantier, notamment l'aménagement à double voie des lignes de tram 10/17 (Leimental) ou la gare routière de Muttenz. Jusque-là, la mise en œuvre de nombreuses mesures communales était plutôt à la traîne. Mais une accélération sensible a été possible récemment. Avec la mise en place du SIG-Web et du cockpit du projet ainsi que l'organisation de rencontres annuelles avec les communes consacrées à la mise en œuvre, Agglo Basel a posé les jalons d'un suivi plus intensif de la mise en œuvre. D'ici un à deux ans, le taux de mise en œuvre de la 2<sup>e</sup> génération devrait ainsi afficher 80 %. En l'état actuel, 25 % des mesures de la 3<sup>e</sup> génération ont été mises en œuvre. Autre motif de satisfaction, le plus grand projet TIM, le raccordement intégral d'Aesch, en fait partie.

La mise en œuvre progresse également très bien dans le domaine de l'urbanisation. Au total, 13 zones de développement prioritaire ont été remises avec la 2<sup>e</sup> génération. Parmi elles, les mesures portant sur Pratteln Mitte, la gare badoise et le centre Liestal Nord ont déjà été mises en œuvre. Les sites suivants ont été partiellement mis en œuvre ou sont en construction : Erlenmatt, Roche, gare de Pratteln, développement du centre de Niederholz, Foire de Bâle, campus Novartis (en phase finale) et Rosental. Les tâches permanentes restantes avec les priorités en matière d'urbanisation, les mesures relatives au paysage ainsi que les



---

mesures stratégiques entièrement assumées par l'agglomération ont été poursuivies à plein régime lors de la mise en œuvre de la 3<sup>e</sup> génération. La réalisation de certains sites a pu être achevée.

### Besoin d'action

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

- › En ce qui concerne le développement de l'urbanisation, la poursuite de l'inversion de la tendance qui voit désormais se dessiner une croissance démographique renforcée dans le centre de l'agglomération et les corridors intérieurs est un signe positif. De ce fait, les densités moyennes de population augmentent. Dans les zones à bâtir non construites, les réserves continuent de diminuer. Un développement systématique de l'urbanisation à l'intérieur du bâti est donc impératif dans tous les types d'espace, et ce plus particulièrement dans les corridors intérieurs.
- › Dans ce contexte, l'amélioration de la desserte par les TP des zones de développement prioritaire a encore gagné en acuité par rapport au PA3. Parmi ces zones figurent des secteurs (ou des parties de ceux-ci) qui présentent déjà une dynamique de développement (Allschwil-Bachgraben, Petit-Bâle, Salina-Raurica ou différents secteurs de la Birsstadt) et d'autres qui n'en sont qu'au début de leur développement (3Land, Technoport, Rheinfelden-Möhlin ou encore le port de Birsfelden). Le besoin d'action porte également sur l'établissement de liaisons TP tangentielles entre les zones de développement prioritaire.
- › Les capacités des TP atteignent leurs limites. L'extension de l'offre du RER trinational de Bâle avec une cadence à 15 minutes dans les zones centrales de l'agglomération et la poursuite du développement du réseau de tram restent impératives. En outre, il est nécessaire d'agir au niveau des lignes de chemin de fer diamétrales et de délester la desserte fine par les TP à l'intérieur de la ville (Herzstück de Bâle). Parallèlement à l'extension prévue de l'offre au niveau du trafic grandes lignes et du transport de marchandises et compte tenu de la surcharge à laquelle sont déjà soumises les installations publiques de la gare de Bâle CFF, il existe un besoin d'action considérable de la part de la Confédération pour l'ensemble du nœud ferroviaire bâlois. En d'autres termes, il s'agit du triangle des gares de Bâle CFF, gare badoise et Saint-Jean et des nouvelles lignes qui les relient (Herzstück avec les nouveaux arrêts Bâle Mitte et Bâle Klybeck). Avec le développement du RER, les plates-formes multimodales gagneront encore en importance. L'environnement des nouveaux arrêts du RER ou des arrêts valorisés doit être repensé dans une perspective globale des transports et sur le plan urbanistique.
- › Le réseau routier supérieur est de plus en plus surchargé (passagers et transport de marchandises). Sans les grands projets prévus (notamment le tunnel sous le Rhin, l'aménagement de la route nationale Hagnau – Augst) et une gestion du trafic renforcée, la pression sur le réseau secondaire continuera à augmenter.
- › Le trafic cycliste continue à présenter un grand potentiel encore inexploité dans l'agglomération de Bâle, en particulier pour les déplacements transfrontaliers (quotidiens). En plus de l'extension systématique du réseau des itinéraires cyclables principaux, le besoin d'action porte sur la mise en œuvre d'un réseau d'itinéraires prioritaires répondant à des normes encore plus élevées pour le trafic quotidien.
- › Enfin, il est nécessaire d'agir au niveau des champs d'action ne relevant pas de l'infrastructure pour permettre des choix plus durables quant aux moyens de transport, aux destinations et aux itinéraires. Les mesures de gestion de la mobilité et celles portant sur la mobilité combinée restent encore trop cantonnées aux activités des différentes collectivités territoriales et aux moyens de transport. Elles devraient pouvoir déployer plus d'effets à l'échelle de l'agglomération.

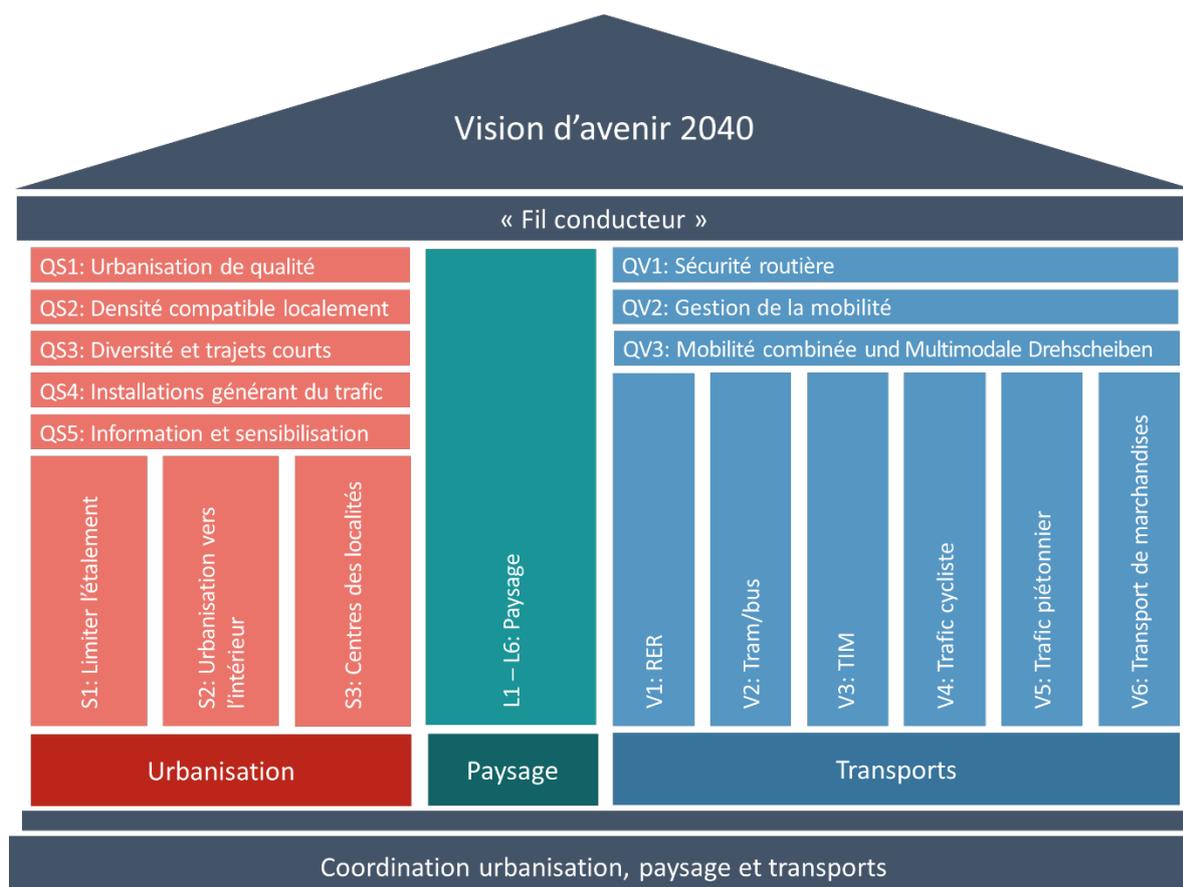


- › L'électrification des transports privés et publics engendre elle aussi un besoin d'action inédit. De nouvelles bases juridiques ont en partie déjà été créées et des objectifs ont été arrêtés. Ce qui se traduit par de nouvelles mesures dans le PA4.

### Stratégies sectorielles

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

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



Source : Bureau d'Agglo Basel

Remarque : S : urbanisation, L : paysage, V : transports, QS : stratégie transversale urbanisation, QV : stratégie transversale transports

- › **Urbanisation** : la limitation de la surface urbanisée (S1) garantit l'orientation de la croissance de l'urbanisation vers les secteurs bien desservis du centre de l'agglomération et des corridors intérieurs et extérieurs ainsi que la préservation des qualités paysagères. A l'avenir, l'utilisation du grand potentiel de développement vers l'intérieur (S2) permettra également une évolution démographique et économique dynamique dans les limites des zones bâties existantes. Le renforcement des centres des localités dans l'espace rural (S3) vise à garantir qu'à l'avenir aussi, cet espace restera en mesure de remplir ses fonctions d'espace résidentiel, économique, naturel et de détente de valeur. Les 5 stratégies transversales (QS1-5) soutiennent et renforcent les 3 stratégies sectorielles urbanisation.



- › **Paysage** : afin de pouvoir définir la focalisation stratégique du projet d'agglomération de Bâle dans le domaine du paysage, il est essentiel de se référer à la vision d'avenir et donc aux doigts verts, bandes bleues et trames vertes qu'elle met en évidence. Au niveau des contenus, le projet d'agglomération de Bâle se concentre sur la fonction de détente des espaces paysagers ouverts et leur importance pour la qualité de vie. Les aspects écologiques peuvent partiellement revêtir une importance en tant que thématiques transversales.
- › **Transport** : le système des transports et le développement de l'urbanisation sont étroitement liés et doivent être encore mieux coordonnés. Les stratégies sectorielles transports constituent la base stratégique des mesures soumises à la Confédération pour être cofinancées. Le PA4 contient 6 stratégies sectorielles et 3 (nouvelles) stratégies transversales. Dans les stratégies sectorielles, les concepts de réseaux, les fonctions, les normes en matière d'offre et les objectifs stratégiques sont décrits selon les moyens de transport. En même temps, un lien est établi avec les principales mesures (d'ordre supérieur et au niveau de l'agglomération). Les stratégies transversales concernent l'ensemble du système des transports. Elles soulignent l'importance croissante des mesures ne relevant pas de l'infrastructure pour rendre le futur système des transports plus fonctionnel et les zones urbanisées plus agréables à vivre.

Les stratégies sectorielles doivent être orientées vers l'action. La question de la répartition des rôles revêt donc une grande importance. Pour chaque stratégie sectorielle, la contribution des acteurs centraux (projet d'agglomération, membres, corridors et communes) à sa mise en œuvre est explicitée. Dans tous les domaines, le rôle du projet d'agglomération peut se résumer par les 3 objectifs d'efficacité suivants : le projet d'agglomération **fixe les objectifs**, il assure un rôle de **coordination** et apporte son **soutien**.

## Mesures

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

S'élevant à près de 1,2 milliard de CHF, les **mesures de catégorie A** sont nettement plus étoffées que dans le PA3. Au niveau des TP, 5 projets tram sont sollicités pour l'horizon A. Dans le cadre du nouveau développement du réseau de tram 2040, le projet de tram Klybeck à Bâle-Ville s'est vu attribuer une priorité très élevée. Ce tram permet de mieux relier les zones de développement prioritaire de Klybeck, Erlenmatt et le site Stücki. Il constituera également une voie d'accès majeure à la future gare souterraine de Bâle Klybeck qui sera construite ultérieurement. Avec les deux prolongements du tram aux terminus de l'actuelle ligne 8, ce sont une importante zone de transformation (Allschwil-Letten) et une zone commerciale d'envergure (Weil-Läublinpark) qui seront desservies. Le projet de tram le plus cher – Salina-Raurica – est pour sa part prévu de longue date. La planification de son volet transports est arrivée à maturité et le développement de l'urbanisation dans les zones situées le long de la ligne progresse rapidement. Le tram Petersgraben permettra au réseau de gagner en flexibilité et de délester le centre-ville grâce au corridor très fréquenté Barfüsserplatz–Marktplatz–Schiffplände. Avec le nouveau tronçon traversant le Petersgraben, une meilleure répartition des lignes de tram au sein du réseau sera possible. Les autres mesures TP pour l'horizon A se concentrent sur l'amélioration des bus et la mobilité combinée au niveau des plates-formes multimodales. Ce à quoi viennent s'ajouter des mesures urbanistiques d'aménagement des environs du nouvel arrêt RER Solitude. Avec un total de 16 mesures de catégorie A et B, les plates-formes multimodales ont également une très haute importance dans le PA4 (comme déjà dans les générations précédentes).



Pour ce qui est de la route, les mesures de catégorie A comprennent d'une part de nouveaux projets d'aménagement de l'espace routier. A noter d'autre part, la prédominance des mesures portant sur le secteur Allschwil – Saint-Louis (Bachgraben, Hégenheim, Hésingue). L'analyse de la situation et le besoin d'action ont révélé une nécessité d'agir particulièrement élevée dans ce secteur. L'urgence de ces projets routiers est d'autant plus grande que le développement de la zone prioritaire d'Allschwil/Hégenheim (Bachgraben) se fait à un rythme très dynamique. Les 2 extensions du réseau routier dans ce secteur (voie d'accès Bachgraben et contournement de Hésingue/Hégenheim) sont soutenues par de nombreuses mesures d'accompagnement (aménagement du réseau cyclable avec itinéraire prioritaire traversant le secteur, réaménagement de l'espace routier et adaptation des concepts de bus). Néanmoins, la desserte en TP du Bachgraben par un nouveau tram n'est envisagée qu'à l'horizon B, ce qui tient principalement aux étapes de planification qui doivent encore être approfondies et à la nécessité d'une coordination des travaux avec les projets routiers.

En combinaison avec une mesure d'ordre supérieur (réaménagement A35/RD105 Saint-Louis), le réaménagement de la RD105 à Saint-Louis vise à nettement améliorer l'accès à la plate-forme multimodale réalisée dès le PA2, le tout en optimisant la desserte de la zone de développement urbain prioritaire « Euro3lys » (pôle de développement Quartier du Lys et zone de développement Technoport).

Enfin, la liste des mesures de catégorie A du PA4 comprend également un paquet exhaustif de mesures relatives au trafic piétonnier et cycliste principalement axées sur les corridors suivants : Saint-Louis Agglomération, Leimental, Birstal, cœur de l'agglomération, Hochrhein (CH) et Wiesental. Ces mesures s'appuient sur les stratégies sectorielles correspondantes et plus particulièrement sur la concrétisation du réseau trinationnel des itinéraires cyclables principaux et du nouveau réseau des itinéraires cyclables prioritaires. Autre nouveauté pour l'horizon A, divers projets d'aménagement et de sécurité de l'espace routier sont soumis pour bénéficier des contributions forfaitaires prévues par les directives de la Confédération. Ces mesures concernent en priorité les communes des cantons de Bâle-Campagne, d'Argovie et de Saint-Louis Agglomération.

**Tableau 2 : Mesures transports de catégorie A du projet d'agglomération de Bâle de 4<sup>e</sup> génération**

Mesures A (2024-2028)

N°	Nom	Catégorie de mesure	Sec-teur	Coûts <sup>1</sup> (mio. de CHF)	Prio. PA4
4Ö1	BS: Tram Petersgraben	Tram/Chemins de fer urbains	BS	19,90	A
4Ö2	BL: Tram Salina Raurica	Tram/Chemins de fer urbains	BL	157,00	A
4Ö3	Weil am Rhein: Verlängerung Tram 8 Weil am Rhein bis Läublipark	Tram/Chemins de fer urbains	D	20,96	A
4Ö4	BL: Tram Letten	Tram/Chemins de fer urbains	BS/BL	66,00	A
4Ö5	BS: Tram Klybeck	Tram/Chemins de fer urbains	BS	60,00	A
4Ö6	BL: Neue Tramhaltestelle Freilager	Tram/Chemins de fer urbains	BL	5,05	A
4Ö7	BS: Bussystem 2027 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	Bus/Infrastructures TP	BS	56,60	A

<sup>1</sup> Les coûts mentionnés sont hors TVA



4Ö8	BL: Elektrifizierung Buslinien	Bus/Infrastructures TP	BL	6,10	A
4Ö9	BS: Haltestellen Schiffflände/Marktplatz	Bus/Infrastructures TP	BS	17,00	A
4Ö10	SLA: Améliorer le fonctionnement et les performances du réseau de bus (feux)	Bus/Infrastructures TP	F	0,89	A
4Ö11	Saint-Louis: Site propre pour les bus - rue de Mulhouse - Saint Louis (Phase 1)	Bus/Infrastructures TP	F	2,59	A
4Ö12	Pauschalpaket: Neue/Aufwertung Haltestellen (A-Horizont)	Nouveaux arrêts/Valorisation	BL/AG	2,24	A
4MD1	BL: ÖV-Drehscheibe Bottmingen	Plates-formes multimodales	BL	20,50	A
4MD2	Pratteln: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Pratteln	Plates-formes multimodales	BL	14,00	A
4MD3	BL: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Zwingen	Plates-formes multimodales	BL	3,30	A
4MD4	Rheinfelden (DE): B&R und P&R an der S-Bahn Haltestelle Warmbach	Plates-formes multimodales	D	0,85	A
4MD5	Riehen: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Riehen	Plates-formes multimodales	BS	1,60	A
4MD6	BS: ÖV-Drehscheibe an der S-Bahn Haltestelle Solitude (Kurzfristige Massnahme)	Plates-formes multimodales	BS	10,00	A
4MD7	Schliengen: B&R und P&R am Bahnhof Schliengen	Plates-formes multimodales	D	0,23	A
4MD8	Rheinfelden (CH): Mobilitätsdrehscheibe Schiffacker	Plates-formes multimodales	AG	5,00	A
4M1	BL: Zubringer Bachgraben - Allschwil (ZUBA)	Capacité des routes	BL/BS	345,00	A
4M2	SLA: Contournement Héisingue-Hégenheim	Capacité des routes	F	18,70	A
4M3	BL: Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl. kommunaler FlaMa	Capacité des routes	BL	16,00	A
4M4	BL: Laufen, Brücke Norimatt und Verlegung Nau	Capacité des routes	BL	15,00	A
4M5	BL: Arlesheim - Münchenstein, Verlegung Kantonsstrasse ins Tal (inkl. FlaMa)	Capacité des routes	BL	20,00	A
4M6	CEA: Réaménagement RD105 Saint-Louis/Héisingue - 5A3F	Capacité des routes	F	40,30	A
4M7	BS: Neue E-Ladestationen im öffentlichen Raum	Electromobilité	BS	4,80	A
4M8	Kaiseraugst: Neue E-Tankstellen auf Gemeindeparkplätzen	Electromobilité	AG	0,24	A
4M9	BL: Birsfelden, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	Valorisation/Sécurité de l'espace routier	BL	40,00	A
4M10	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Nord	Valorisation/Sécurité de l'espace routier	BL	9,00	A
4M11	Pauschalpaket: Aufwertung/Sicherheit Strassenraum (A-Horizont)	Valorisation/Sécurité de l'espace routier	BS	34,30	A
4VM1	BL: Fahrplanstabilität in Pratteln	Gestion du trafic	BL	1,43	A



4VM2	BL: Fahrplanstabilität in Oberwil	Gestion du trafic	BL	0,63	A
4VM3	BL: Fahrplanstabilität (Punktueller Verbesserungen)	Gestion du trafic	BL	1,05	A
4LV1	Lk Lörrach: Radschnellverbindung RS 7 (K) Wiesental Schopfheim - Lörrach	Mobilité douce	D	14,00	A
4LV2	BL: VVR Allschwil Bachgraben - Basel SBB, 1. Etappe	Mobilité douce	BL/BS	12,00	A
4LV3	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute West, 1. Etappe (Schlüsselmassnahmen)	Mobilité douce	BL	15,00	A
4LV4	BL: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, 1. Etappe	Mobilité douce	BL	20,00	A
4LV5	Rheinfelden (DE): Radweg Kraftwerk Rhyburg - Beuggen	Mobilité douce	D	9,00	A
4LV6	CEA: Passerelle piétons/cycles entre Quartier du Lys et le Technoparc	Mobilité douce	F	4,55	A
4LV7	Duggingen: Neuer Treppenturm mit Lift als Dorfzugang	Mobilité douce	BL	1,25	A
4LV8	SO: Birsstadt - Velovorzugsroute Ost, Abschnitt Solothurn	Mobilité douce	SO	16,00	A
4LV9	BL: Neue Fuss- und Veloverkehrsunterführung am Bahnhof Laufen	Mobilité douce	BL	8,00	A
4LV10	Pauschalpaket: Langsamverkehr (A-Horizont)	Mobilité douce	Agglo	92,52	A
4GV1	BS: Öffentliche Paketstationen und Mikro-Depots	Transport de marchandises	BS	1,00	A
4V1	Regionales Konzept Multimodale Drehscheiben	Mesures stratégiques (concepts)	Agglo	-	A
4V2	Harmonisierung Parkraumbewirtschaftung 2. Phase	Mesures stratégiques (concepts)	Agglo	-	A
4V3	Regionales Verkehrsmanagement 2. Phase	Mesures stratégiques (concepts)	Agglo	-	A
4V4	Trinationale Flächenstrategie für Güterverkehr	Mesures stratégiques (concepts)	Agglo	-	A
4V5	Mobilitätsmanagement - Sharing Angebote über die Grenzen denken	Mesures stratégiques (concepts)	Agglo	-	A
4V6	Mobilitätsmanagement bei Arealentwicklungen	Mesures stratégiques (concepts)	Agglo	-	A
<b>Total</b>				<b>1'209,58</b>	<b>A</b>

Source : Bureau d'Agglo Basel

Avec un montant d'environ 508 millions de CHF, les **mesures de catégorie B** affichent également un volume plus élevé que dans le PA3. Au niveau des TP, ces mesures comprennent 2 autres projets liés au développement du réseau de tram 2040 (tram 30 Grand-Bâle et tram Bachgraben). Les projets de catégorie B relatifs au tram servent eux aussi en premier lieu à améliorer la desserte des principales zones de développement prioritaire. De plus, ces projets ont un impact significatif pour ce qui est de délester les secteurs du cœur de Bâle-Ville (fonction tangentielle à proximité de la ville) et permettre une plus grande flexibilité de l'exploitation. D'autres projets tram ont été reportés à l'horizon C pour diverses raisons (besoin d'action, degré de planification, etc.). Parmi ces mesures figurent également des extensions à caractère tangentiel (par exemple Huningue – Saint-Louis). L'horizon B comprend en outre un paquet complet de mesures de valorisation des plates-formes TP portant d'une part sur la gare de Bâle CFF et d'autre part sur la partie du



canton d'Argovie située dans l'agglomération de Bâle (corridor du Hochrhein). Ces projets ne sont prévus que pour l'horizon B, ce qui tient principalement au fait que sur la ligne du Hochrhein, l'extension de l'offre ferroviaire interviendra un peu plus tard que dans d'autres corridors (3<sup>e</sup> voie Pratteln – Rheinfelden).

D'importantes mesures de catégorie B concernent également l'accompagnement urbanistique des aménagements PRODES du Herzstück et des nouveaux arrêts du RER. Ces mesures touchent aux transports dans leur ensemble (réaménagement de la Centralbahnplatz, réaménagement de la Markthalenplatz/Margarethenbrücke, réaménagement des environs de l'arrêt Morgartenring). D'autres réaménagements suivront avec l'horizon C, notamment dans le contexte des nouveaux arrêts du Herzstück (Mitte et Klybeck).

En plus des projets relatifs aux TP, l'horizon B comporte également des projets d'aménagement de l'espace routier. L'accent est mis sur un projet à Bâle-Ville présentant un grand besoin d'action (Aeschenplatz) et sur d'autres mesures d'accompagnement pour les grands projets en lien avec le Bachgraben dans le secteur de Hésingue-Hégenheim. Toujours sur le plan routier, 2 projets visent à améliorer les capacités de secteurs fortement encombrés et soumis à une densité accrue (Pratteln et Saint-Louis/RD105). Le second de ces projets améliorera également l'acheminement du trafic routier vers le contournement de Hésingue/Hégenheim et, par la suite, vers la voie d'accès Bachgraben.

Au niveau du trafic piétonnier et cycliste, l'horizon B prévoit enfin d'importantes mesures individuelles pour combler les lacunes du réseau. Des travaux sont encore nécessaires pour arriver au stade de la planification.

**Table 3 : Mesures transports de catégorie B du projet d'agglomération de Bâle de 4<sup>e</sup> génération**

Mesures B (2028-2032)

N°	Nom	Catégorie de mesure	Secteur	Coûts <sup>2</sup> (mio. de CHF)	Prio. PA4
4Ö13	BL/BS: Tram Bachgraben	Tram/Chemins de fer urbains	BS/BL	120,00	B
4Ö14	BS: Tram 30 Grossbasel	Tram/Chemins de fer urbains	BS	74,00	B
4Ö15	Saint-Louis: Site propre pour les bus - rue de Mulhouse - Saint Louis (Phase 2)	Bus/Infrastructures TP	F	3,83	B
4MD9	SO: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Dornach Apfelsee	Plates-formes multimodales	SO	9,00	B
4MD10	AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Möhlin	Plates-formes multimodales	AG	5,00	B
4MD11	AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Kaiseraugst	Plates-formes multimodales	AG	5,00	B
4MD12	AG: ÖV-Drehscheibe Bahnhof Frick	Plates-formes multimodales	AG	21,00	B
4MD13	BS: ÖV-Drehscheibe an S-Bahn Haltestelle Morgartenring	Plates-formes multimodales	BS	5,00	B
4MD14	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB-West (Markthalenplatz und Margarethenbrücke), 1. Etappe	Plates-formes multimodales	BS	50,00	B
4MD15	BS: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof SBB-Nord (Centralbahnplatz und Centralbahnstrasse-West)	Plates-formes multimodales	BS	50,00	B

<sup>2</sup> Les coûts mentionnés sont hors TVA.



4MD16	Saint-Louis: Réaménagement du parvis Est de la Gare de Saint-Louis	Plates-formes multimodales	F	1,87	B
4M12	BL: Pratteln, Ausbau Hohenrainstrasse (West)	Capacité des routes	BL	30,00	B
4M13	CEA: Réaménagement des carrefours RD105 - RD201 et RD105 - fret EuroAirport, à Hésingue	Capacité des routes	F	4,40	B
4M14	BS: Aeschenplatz	Valorisation/Sécurité de l'espace routier	BS	45,00	B
4M15	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Bereich Zentrum	Valorisation/Sécurité de l'espace routier	BL	6,60	B
4M16	Hésingue: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Hé-singue	Valorisation/Sécurité de l'espace routier	F	2,30	B
4M17	Saint-Louis: Mesures d'accompagnement du contournement Hésingue-Hégenheim sur la commune de Saint-Louis-Bourgfelden	Valorisation/Sécurité de l'espace routier	F	1,76	B
4LV11	Pratteln: Velounterführung Bahnhof	Mobilité douce	BL	17,00	B
4LV12	Kaiseraugst: Überführung Landstrasse	Mobilité douce	AG	2,70	B
4LV13	Lörrach: Grün- und Querverbindung	Mobilité douce	D	3,24	B
4LV14	BS: Veloverbindung Gundeli - Innenstadt	Mobilité douce	BS	50,00	B
<b>Total</b>				<b>507,70</b>	<b>B</b>

Source : Bureau d'Agglo Basel

L'amélioration de l'offre de transport dans l'agglomération trinationale de Bâle dépend des mesures du projet d'agglomération. Qu'il s'agisse du rail ou de la route, elle n'en reste pas moins essentiellement tributaire de la mise en œuvre des **mesures d'ordre supérieur (ÜM) de la Confédération** et des pays limitrophes que sont la France et l'Allemagne. Avec les mesures déjà décidées dans le cadre des étapes d'aménagement 2025 et 2035 du PRODES, le concept d'offre défini par la stratégie sectorielle RER pourra en principe être mis en œuvre à l'horizon 2030 ce qui permettra donc d'assurer une cadence à 15 minutes dans la plupart des corridors intérieurs. Les crédits de planification ont été accordés pour le concept cible d'offre du RER de Bâle à l'horizon avec Herzstück. Ce projet est crucial pour la poursuite de l'extension des TP dans l'agglomération. Il permettra de nouvelles liaisons directes transfrontalières et des temps de trajet raccourcis. Parallèlement, les lignes de tram et de bus très encombrées du centre-ville pourront être délestées de même que la gare de Bâle CFF. Toutes les mesures du PA présentent une compatibilité ascendante avec le concept d'offre avec Herzstück. Même en l'absence de cet ouvrage d'envergure, elles restent toutefois nécessaires car elles permettent d'assurer la fonctionnalité de l'ensemble du système des TP pendant la période de transition.

Sur le plan routier, 2 mesures d'ordre supérieur revêtent la plus haute importance pour l'ensemble de l'agglomération de Bâle : l'élimination des goulets d'étranglement sur la tangente est de Bâle au moyen d'un nouveau tunnel sous le Rhin et, dans son prolongement, l'aménagement à 8 voies entre Hagnau et Augst. Par rapport au PA3, la planification de ces deux projets a été accélérée et leur traitement combiné a été renforcé. Le canton de Bâle-Ville poursuit quant à lui la planification de mesures d'accompagnement aux interfaces du réseau routier urbain. Parmi les autres mesures d'ordre supérieur portant sur le trafic routier, les mesures relatives au transport de marchandises (terminal de transbordement trimodal de Bâle-Nord) et la poursuite des aménagements du corridor de l'A18 et du réseau routier côté allemand figurent au premier plan.



---

Comme dans les précédentes générations, les **mesures urbanisation** se concentrent sur la réalisation des zones de développement prioritaire (nouvelles constructions, transformations et densifications). Près de 60 % des réserves de capacités de la croissance à venir de la population et des emplois se trouvent dans ces secteurs bien situés. Le projet d'agglomération de Bâle de 4<sup>e</sup> génération retient au total 28 zones de développement urbain prioritaire. Les fiches de mesure spécifient pour chacune de ces zones prioritaires et les sites qu'elles englobent le degré de planification et les activités prévues. La mise en œuvre et la coordination ont lieu dans le cadre des processus des corridors. Dans l'ensemble, l'accent est mis sur l'échange d'expériences dans les corridors et l'accélération des processus de mise en œuvre concrets avec les communes.

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

### **Perspectives**

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