

AGGLOBASEL

RAPPORT ANNUEL

20  
18

# SOMMAIRE



<b>1</b> AVANT-PROPOS	4
<b>2</b> L'ASSOCIATION AGGLO BASEL	
3 pays, 1 agglomération	8
3 nouveaux membres	10
2 domaines de missions porteurs d'avenir	11
<b>3</b> LES ACTIVITÉS DU PROJET D'AGGLOMÉRATION DE BÂLE	
Une évaluation des plus positives	13
Des renégociations couronnées de succès	15
De nouveaux formats pour l'information et la coopération	16
Lancement de la 4 <sup>e</sup> génération	19
Les processus des corridors 2018	20
<b>4</b> ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET D'AGGLOMÉRATION	
État de la mise en œuvre du PA1 et PA2	22
Le projet d'agglomération se traduit par des effets bien réels	24
<b>5</b> LES ACTIVITÉS DE TRIRENO	
L'épine dorsale de l'agglomération de Bâle	26
Garantir les moyens pour les infrastructures ferroviaires	28
Les jalons de l'année 2018	30
<b>6</b> RAPPORT FINANCIER ANNUEL	32
<b>7</b> CHRONOLOGIE DE L'ANNÉE 2018	34
<b>8</b> PERSPECTIVES	36

20  
18

165 COMMUNES

3 PAYS

1 VOIX



*Dr. Sabine Pegoraro  
Présidente de l'association Agglo Basel*

A bien des égards, l'année 2018 a été pour la structure porteuse Agglo Basel l'occasion de faire ses preuves. Elle a dû démontrer son unité et sa détermination à plusieurs reprises. Réorganisée et élargie, la structure de l'association Agglo Basel s'est avérée constituer un grand atout.

Trois nouveaux membres ont rejoint l'association Agglo Basel début 2018 : la Région Grand Est, le Land du Bade-Wurtemberg et le canton du Jura. Avec eux, les autorités organisatrices du RER trinational de Bâle sont désormais toutes représentées au sein du domaine de missions RER (trireno).

Les membres de l'association ont d'ailleurs pu démontrer leur unité dès le début de l'année 2018 dans le domaine de missions RER (trireno) : alors qu'en décembre 2017, trireno avait défini et communiqué la future offre ferroviaire prévue pour desservir l'EuroAirport une fois son raccordement ferroviaire achevé, le Land du Bade-Wurtemberg a annoncé pas plus tard qu'en janvier 2018 une hausse de la cadence sur la ligne S6 entre Bâle et Lörrach. Ces concrétisations du développement de l'offre ont donné d'autant plus de poids à la prise de position commune de trireno sur le message du Conseil fédéral relatif à l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire. La lettre adressée aux autorités fédérales contenait les revendications centrales de l'association Agglo Basel, comme l'inscription obligatoire du Herzstück Basel dans le message et la mise à disposition de fonds suffisants pour la participation de la Confédération aux projets transfrontaliers.

Nous voyons donc un signe des plus positifs dans le fait que l'Office fédéral des transports (OFT), les cantons de Bâle-Ville et Bâle-Campagne ainsi que les entreprises de transport CFF et DB aient largement validé les projets de trireno. En effet, la planification de l'offre arrêtée avec le « plan stratégique Bâle 2040 » présuppose la réalisation du Herzstück de Bâle comme liaison souterraine entre les gares de Bâle CFF, Bâle Badischer Bahnhof et Saint-Jean. La liaison en forme de Y répond au mieux aux exigences de la Confédération, des cantons et des chemins de fer de la région trinationale en matière de desserte longue distance et régionale, ainsi que de développement des réseaux urbains et de tram. Cette décision constitue une base importante pour la prochaine étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire et un fil conducteur essentiel pour les planifications ultérieures du système ferroviaire dans la région de Bâle.

*DANS UNE RÉGION  
BILINGUE, CETTE  
UNITÉ PAR-DELÀ LES  
FRONTIÈRES CANTONALES  
ET NATIONALES  
EST REMARQUABLE  
ET M'INSPIRE UNE  
GRANDE FIERTÉ.*

Trireno s'est également opposé aux évaluations du rapport Duron, lequel recommande au gouvernement français de ne cofinancer que dans une moindre mesure le projet d'infrastructure de la Nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport. Dans des lettres conjointes adressées au Premier ministre français Edouard Philippe et à la ministre française des Transports Elisabeth Borne, les autorités organisatrices ont exprimé leur étonnement face à ce faible degré de priorité, le projet étant déjà porté conjointement par la France et la Suisse depuis de nombreuses années. trireno a donc une fois de plus envoyé un signal fort dans l'optique d'un système de RER bâlois intégré et transfrontalier.

Au niveau du projet d'agglomération de Bâle également, l'unité de la structure porteuse a fait forte impression en 2018. Dans leur procédure d'examen de la troisième génération, les autorités fédérales ont pour la première fois reconnu le caractère trinational du projet et la complexité que celui-ci suppose lors de son évaluation. La Confédération s'est également rendue à l'évidence que dans un espace aussi complexe couvrant plusieurs pays, seule une approche par étapes permet d'atteindre les objectifs du projet. En outre, le travail de conception déployé à travers la stratégie route et le concept d'offre RER a été salué. Le développement institutionnel de la structure porteuse Agglo Basel avec l'intégration des autorités organisatrices du RER trinational de Bâle a également retenu l'attention de la Confédération. Enfin, les autorités fédérales ont salué le succès de l'élargissement de la coopération avec les communes à travers les processus des corridors.

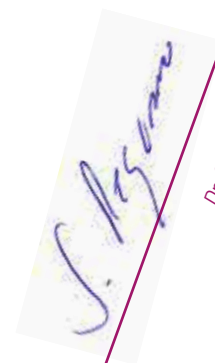
En adoptant une position commune lors de la consultation sur l'arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2019 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération (3<sup>e</sup> génération), la structure porteuse a obtenu d'importantes améliorations dans l'évaluation du projet de 3<sup>e</sup> génération. C'est ainsi que le raccordement intégral d'Aesch à l'A18, initialement relégué par la Confédération, a été inclus dans l'horizon de mise en œuvre le plus urgent avec début des travaux fin 2019.

L'arrêté fédéral du 14 septembre 2018 prévoit désormais pour le projet d'agglomération de Bâle de 3<sup>e</sup> génération le cofinancement de projets pour un montant total de 276 millions de CHF. Avec le taux de contribution de 40 % octroyé, on peut donc s'attendre à des moyens fédéraux de 110 millions de CHF pour les mesures A (projets de la plus haute priorité avec début des travaux de 2019 à 2022). A ce jour, c'est le meilleur résultat obtenu par le projet d'agglomération de Bâle. Je tiens à cet égard à remercier le Conseil fédéral et les autorités fédérales.

La structure porteuse du projet d'agglomération de Bâle a également pu afficher son unité lors du Forum AGGLO organisé à Saint-Louis le 23 avril 2018 à l'occasion du lancement des travaux d'élaboration de la 4<sup>e</sup> génération. La 4<sup>e</sup> génération doit maintenant être élaborée et remise à Berne d'ici l'été 2021. Adopté dès 2017, le concept pour l'élaboration de la 4<sup>e</sup> génération, peut à présent être mis en œuvre. Au cours des deux ans et demi à venir, de nombreuses nouvelles thématiques seront donc traitées de manière intensive. L'accent sera mis sur la poursuite de la planification du développement du réseau tram en coordination avec le RER trinational de Bâle. La stratégie trinationale route sera également approfondie et développée. L'élaboration d'un concept régional pour le transport de marchandises figurera dans le projet comme nouvelle thématique prioritaire. La coopération avec les villes et les communes dans le cadre des processus des corridors devra également être poursuivie et pérennisée. De nombreux projets sont déjà dans les tuyaux : avec un projet d'agglomération encore affiné sur le plan stratégique, je suis confiante que la 4<sup>e</sup> génération sera une grande réussite.

Par-dessus tout, l'année 2018 m'a montré une chose : avec le modèle de structure porteuse élargie d'Agglo Basel, la région bâloise est très bien positionnée pour les tâches du projet d'agglomération et pour le développement du RER trinational de Bâle. Grâce à sa nouvelle organisation, la structure porteuse en place depuis 2010 a été en mesure de relever avec maestria les défis de l'année écoulée. Dans une région bilingue, cette unité par-delà les frontières cantonales et nationales est re-

marquable et m'inspire une grande fierté. Je suis bien consciente qu'un tel réseau ne peut réussir qu'avec beaucoup de volonté, de courage et de persévérance, des décisions stratégiquement tournées vers l'avenir et une action déterminée. C'est pourquoi je tiens à remercier toutes les personnes impliquées pour leur engagement et leur soutien.



*Dr. Sabine Pegoraro  
Présidente de l'Association Agglo Basel  
25. septembre 2019*

# UNIS POUR ATTEINDRE PLUS

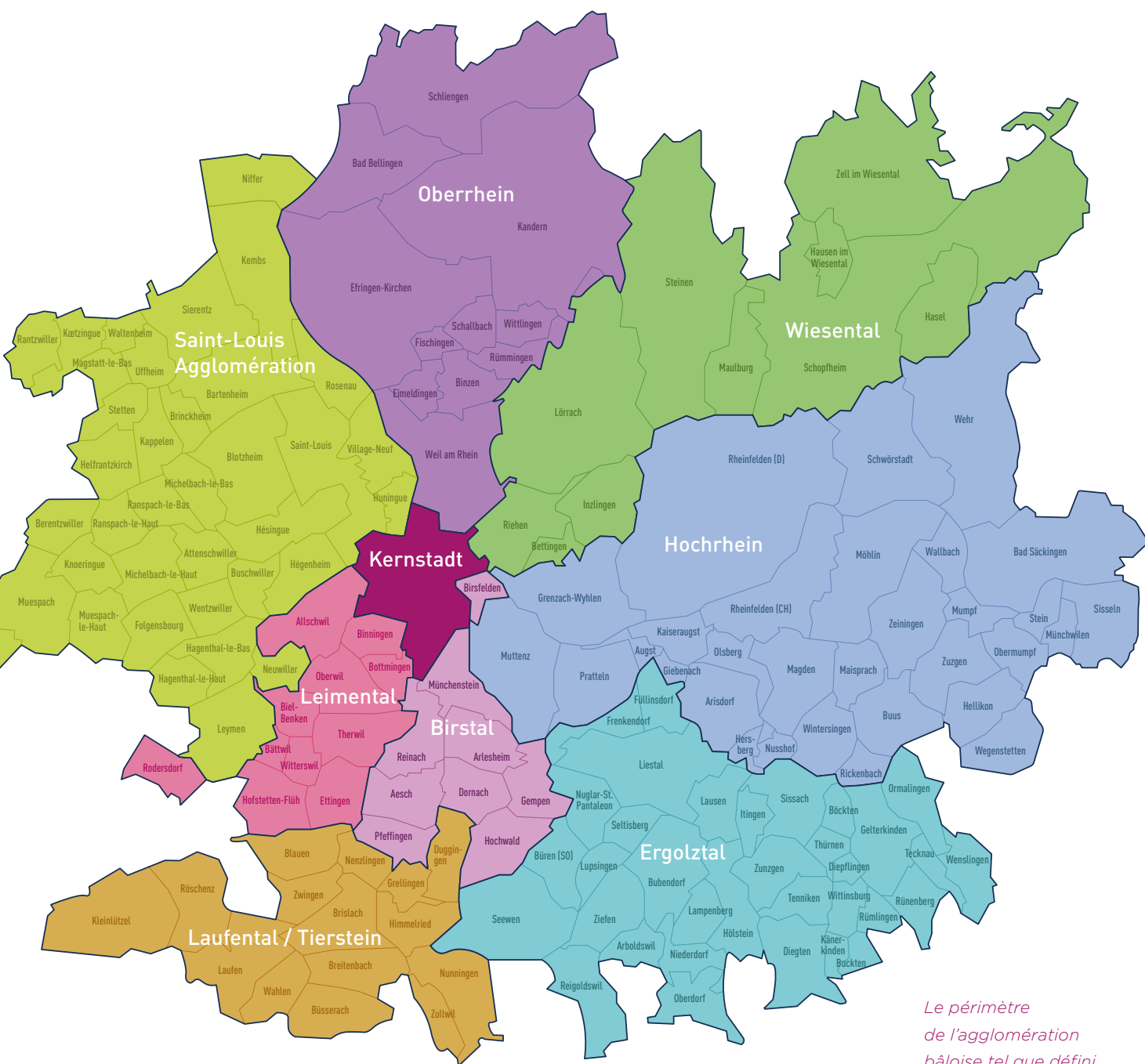
## 3 pays, 1 agglomération

L'agglomération de Bâle est la seule agglomération trinationale de Suisse. Selon l'Office fédéral de la statistique (OFS), dont la définition est déterminante pour le projet d'agglomération, elle englobe 165 communes. Parmi elles, 43 sont situées dans le sud de l'Alsace, 23 dans le sud du pays de Bade et 99 en Suisse, ces dernières étant réparties entre les cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Argovie et Soleure.



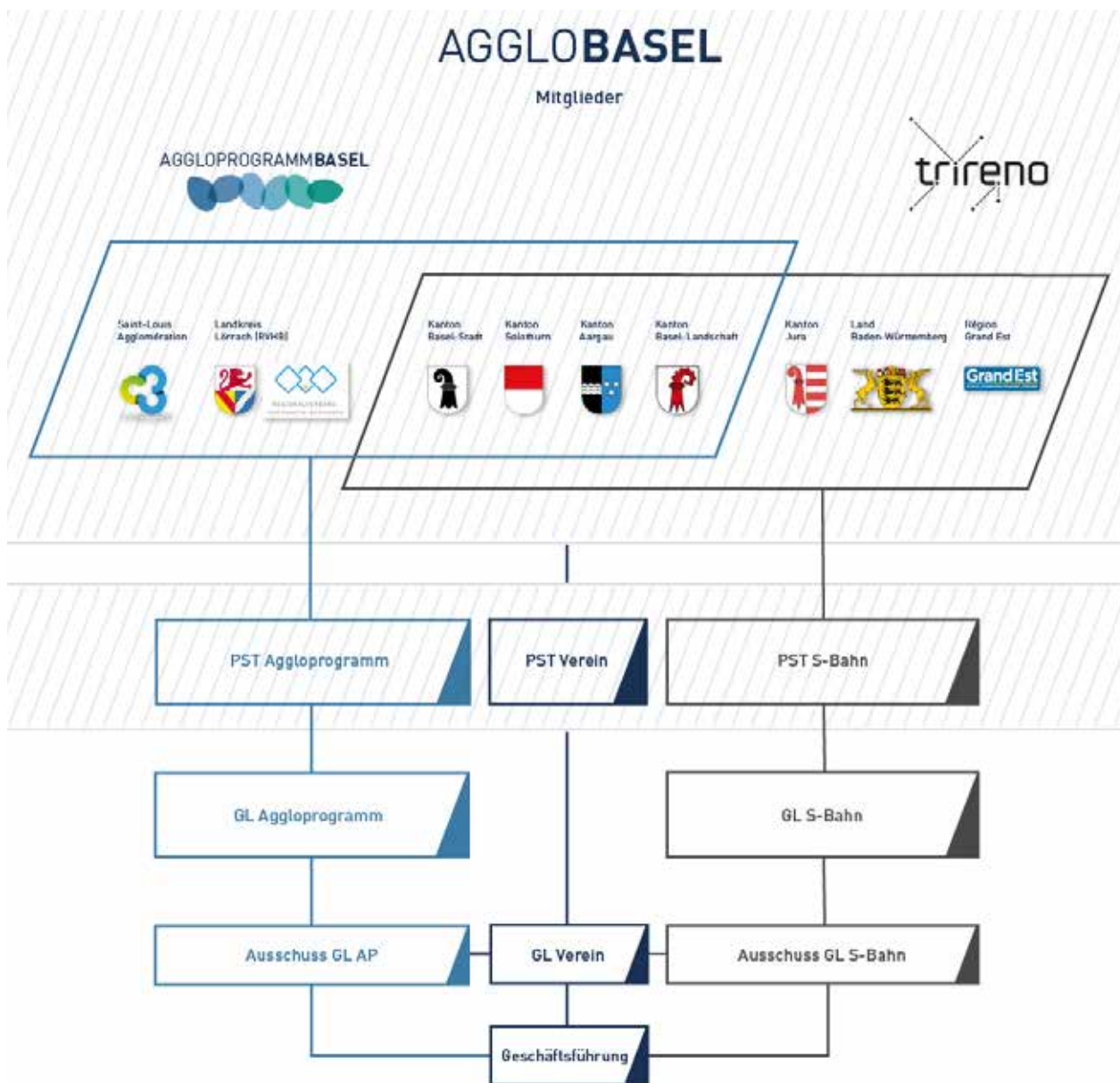
L'agglomération trinationale de Bâle se caractérise non seulement par une forte dynamique économique et de nombreuses interdépendances transfrontalières, mais elle est également fortement marquée par l'axe européen de transit Nord-Sud et des chevauchements au niveau du trafic régional et suprarégional,

qu'il s'agisse de la route ou du rail. Seule une planification globale et un développement coordonné de l'urbanisation et des transports permettra à l'avenir de relever les défis en matière de transports et d'améliorer la qualité de vie dans la région. Tel est l'objectif de l'association Agglo Basel.



*Le périmètre de l'agglomération bâloise tel que défini par l'OFS.*

# 3 nouveaux membres



L'association Agglo Basel a débuté l'année 2018 en élargissant le cercle de ses membres. Avec l'intégration du Land du Bade-Wurtemberg, de la Région Grand Est et du canton du Jura, l'association est non seulement porteuse du projet d'agglomération de Bâle, mais aussi du RER trinational de Bâle (trireno). Sur le plan opérationnel, ce n'est pas une nouvelle organisation qui a été créée, mais une structure en place qui a été élargie et réorganisée.

Tous les membres de l'association Agglo Basel disposent d'une voix et participent - avec une distinction organisationnelle entre les domaines de missions « Projet d'agglomération » et « RER (trireno) » - aux frais de personnel et aux frais du bureau ainsi qu'aux moyens alloués aux projets.

## 2 domaines de missions porteurs d'avenir

Au sein de l'association Agglo Basel, neuf collectivités territoriales d'Allemagne, de France et de Suisse se sont regroupées en tant que membres afin de promouvoir le développement durable et intégré du paysage, de l'urbanisation et des transports, ensemble et par-delà les frontières. L'association organise ce développement à travers deux domaines de missions distincts :

Le domaine de missions « Projet d'agglomération » est responsable de l'élaboration et de la poursuite du développement du projet d'agglomération de Bâle. L'association coordonne les activités de planification au niveau de l'aménagement territorial, de l'urbanisation et des transports des cantons suisses de Bâle-Ville, Bâle-Campagne, d'Argovie et de Soleure, conjointement avec Saint-Louis Agglomération (SLA) et le district de Lörrach ou l'association régionale Hochrhein-Bodensee (RVHB). En collaboration avec l'ensemble des acteurs régionaux et communaux, le projet d'agglomération développe un paquet de mesures qui est soumis tous les quatre ans à la Confédération pour être cofinancé.

Le second domaine de missions, « RER (trireno) », réunit les sept autorités organisatrices suisses, allemandes et françaises du RER trinational – à savoir les cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Argovie, Soleure et Jura, le Land du Bade-Wurtemberg et la région Grand Est – qui concentrent leur coopération stratégique sur la planification du transport ferroviaire régional de voyageurs. L'objectif est de faire du RER trinational de Bâle l'épine dorsale des transports de l'agglomération. Avec



[WWW.AGGLOPROGRAMM.ORG](http://WWW.AGGLOPROGRAMM.ORG)



[WWW.TRIRENO.ORG](http://WWW.TRIRENO.ORG)



des lignes diamétrales transfrontalières et des cadences élevées - un train toutes les demi-heures sur les branches extérieures et un train tous les quarts d'heure à l'intérieur de l'agglomération - le RER sera beaucoup plus performant et attractif.

Ceci correspond aux objectifs du projet d'agglomération de Bâle où l'extension durable des transports publics constitue une des principales stratégies. La planification transfrontalière commune de l'offre est également à la base du financement des infrastructures ferroviaires nécessaires à partir de fonds gérés au niveau national comme en Suisse le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF).

Par ses activités, l'association Agglo Basel contribue de manière significative à garantir et à promouvoir la qualité de vie et à accroître la compétitivité internationale ce dont bénéficient les quelque 800 000 habitants de l'agglomération trinationale de Bâle.

# GARANTIR LA QUALITÉ DE VIE, FAVORISER LA CROISSANCE

## Une évaluation des plus positives

**Le rapport d'examen de l'Office fédéral du développement territorial salue le projet d'agglomération de Bâle de 3<sup>e</sup> génération**

72 projets de construction, répartis en 8 corridors et présentés en 5 volumes sur plus de 2 000 pages : voilà l'étendue de la planification intégrée du développement soumise fin 2016 par l'association Agglo Basel à la Confédération pour être cofinancée. La réponse a été reçue en janvier 2018. Le « Message relatif à l'arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2019 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération » et le « Rapport d'examen de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) » sont nettement plus courts (environ 200 pages), mais d'autant plus réjouissants :

■ Pour la première fois, la Confédération tient compte de la situation particulière de l'agglomération trinationale, retenant qu'avec trois pays participants et quatre cantons suisses, les défis du projet d'agglomération de Bâle sont complexes et uniques dans toute la Suisse.

■ Dans ce contexte, le rapport d'examen dresse un bilan extrêmement positif du travail des acteurs trinationaux concernés, soulignant que l'agglomération bâloise a admirablement relevé les défis au niveau du projet et que l'état de sa planification est très bon sur le plan conceptuel.

■ La poursuite du développement de la structure porteuse Agglo Basel, avec l'intégration des autorités organisatrices du RER trinationale de Bâle, a également attiré l'attention au niveau fédéral, de même que les processus des corridors à travers lesquels les communes sont plus étroitement impliquées dans le développement du projet d'agglomération.

■ Au niveau du contenu, c'est surtout la planification transfrontalière de l'ensemble des transports qui est soulignée, la Confédération pointant les importantes bases de planification trinationales que constituent la stratégie route et la conception de l'offre RER. Au niveau de l'urbanisation, les autorités fédérales estiment que la force du projet d'agglomération réside dans sa bonne vue d'ensemble de l'état de développement de l'urbanisation et dans les importants progrès réalisés pour coordonner les différents instruments de planification.

Dans l'ensemble, la Confédération décerne au projet d'agglomération de Bâle une qualité conceptuelle élevée et une grande efficacité, c'est-à-dire un bon rapport coût-utilité dans les projets prévus touchant au paysage, à l'urbanisation et aux transports.

Le taux de contribution de la Confédération aux mesures financées de la 3<sup>e</sup> généra-

*« AVEC TROIS PAYS PARTICIPANTS ET QUATRE CANTONS SUISSES, LES DÉFIS DU PROJET D'AGGLOMÉRATION DE BALE SONT COMPLEXES ET UNIQUES DANS TOUTE LA SUISSE. »*

tion a donc été fixé à 40 % - avec 6 autres agglomérations, le projet d'agglomération de Bâle se situe ainsi dans le groupe de tête. Au total, 110,27 millions de CHF de contributions fédérales sont allouées aux mesures de la 3<sup>e</sup> génération - là aussi, le projet d'agglomération de Bâle a obtenu une très bonne place et est classé 4<sup>e</sup> parmi les 32 agglomérations suisses.

# Des renégociations couronnées de succès

## La Confédération inscrit de nouveaux projets à l'horizon de réalisation le plus urgent

Malgré la bonne évaluation délivrée par la Confédération, la structure porteuse trinationale du projet d'agglomération de Bâle a fait appel car deux projets avaient vu leur degré de priorité rétrogradé.

La structure porteuse a estimé qu'il était problématique que le raccordement intégral d'Aesch (M1) à l'A18 ne soit pas inscrit à l'horizon A dans le rapport d'examen, mais qu'il soit reporté en tant que « mesure à caractère prépondérant » et financé par l'Arrêté sur le réseau. Étant donné qu'en termes de construction et de calendrier, le raccordement intégral d'Aesch est directement lié à la bretelle d'accès Dornach/Aesch à l'A18 (M2), l'association Agglo Basel a demandé sa requalification en projet de priorité A.

La rétrogradation du tramway Klybeck - Kleinhüningen (Ö1) de l'horizon A à l'horizon B a également été jugée critique par l'association Agglo Basel. Ici aussi, l'association a demandé l'inscription à l'horizon A.

En mars 2018, la structure porteuse du projet d'agglomération de Bâle a soumis ces deux amendements à la Confédération dans une déclaration commune lors de la consultation sur le projet. Grâce à cet engagement coordonné au niveau trinational, le Conseil fédéral a inscrit le raccordement intégral d'Aesch à l'horizon de réalisation le plus urgent (projet A).

## Les grands projets sont financés séparément :

Les mesures clés d'ordre supérieur du projet d'agglomération de Bâle telles que les projets d'extension du RER trinational de Bâle, avec notamment la Nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport, l'électrification de la ligne du Hochrhein, l'extension à deux voies dans le Laufental, l'extension de la ligne du Wiesental et les lignes diamétrales du maillon central de Bâle, bénéficieront du financement destiné aux infrastructures ferroviaires (FAIF PRODES rail). Pour ce qui est de la route, de grands projets dans l'agglomération bâloise tels que l'élimination des goulets d'étranglement sur la N2 (tunnel sous le Rhin et extension à 8 voies Hagnau-Augst) figurent dans le programme de développement stratégique de la Confédération (FORTA PRODES route). Ces projets présentent chacun un très grand avantage pour l'ensemble du système des transports de l'agglomération trinationale de Bâle. Stratégiquement, ces projets font partie du projet d'agglomération de Bâle, mais ils font l'objet d'un financement séparé.

# INFORMER ET METTRE EN RÉSEAU

## De nouveaux formats pour l'information et la coopération

Pour être accepté, le projet d'agglomération de Bâle doit pouvoir compter sur une large participation de tous les acteurs locaux et régionaux, aussi bien au cours de son élaboration que durant sa mise en œuvre. Plus qu'un élément méthodique central du processus, la participation au projet d'agglomération est tout bonnement la condition indispensable pour que la dimension trinationale soit une réalité vécue, partagée et porteuse d'avenir dans l'agglomération de Bâle.

Jusqu'en 2017, les réunions participatives étaient l'instrument central à travers lequel les acteurs locaux et régionaux étaient associés à l'élaboration du projet d'agglomération. Elles servaient autant de tribune pour l'échange d'idées et d'expériences que de forum de discussion pour les experts, tous ceux qui s'intéressaient au projet ainsi que les partenaires de coopération.

2018 a donné lieu à la première édition du Forum AGGLO. En tant que plates-formes annuelles centrales, les forums AGGLO mettent l'accent sur l'échange d'informations et la mise en réseau des acteurs. En outre, des groupes de travail décentralisés réguliers, des réunions des corridors et des excursions permettent l'échange d'expériences et d'idées, la coordination des processus dans les corridors et le pilotage de la coopération avec le projet d'agglomération de Bâle.

Le 22 novembre 2018 s'est tenue à Riehen la première réunion des corridors avec des représentants des villes et des communes. Lors de cette réunion, une vue d'ensemble du processus du 4<sup>e</sup> projet d'agglomération de Bâle a été présentée et les thématiques du paysage et des espaces ouverts, de la stratégie vélo et des approches stratégiques pour les P+R ont été discutées en détail. Dans l'atelier d'accompagnement « Urbanisation », les participants se sont penchés sur « le développement de l'urbanisation vers l'intérieur ».





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

Le 23 avril à Saint-Louis, le Forum AGGLO 2018 s'est ouvert avec le rapport d'examen de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) et le message sur l'arrêté fédéral sur les projets d'agglomération. Agglo Basel a donné un aperçu approfondi des résultats de l'examen. Les aspects positifs de l'évaluation menée par la Confédération ont été salués, mais en même temps, les exigences supplémentaires coordonnées sur le plan trinational de la structure porteuse dans le cadre de la procédure de consultation ont également été discutées.

L'accent a été mis sur le lancement de l'élaboration de la 4<sup>e</sup> génération du projet d'agglomération de Bâle. Les nouveaux projets d'agglomération doivent être soumis à Berne avant le 15 juin 2021. La direction opérationnelle a présenté le concept et le déroulement de l'élaboration du nouveau projet. Plusieurs réunions des corridors et excursions en 2018 et 2019 accompagneront la préparation des contenus.

Au cœur du nouveau projet d'agglomération figure la poursuite de la planification du développement du RER trinational de Bâle en coordination avec le développement du réseau tram. La stratégie trinationale route sera également approfondie et développée. L'élaboration d'un concept régional pour le transport de marchandises sera intégrée au projet comme nouvelle thématique prioritaire. La coopération avec les villes et les communes dans le cadre des processus des corridors devra également être poursuivie et consolidée.

En interne, les travaux préparatoires pour la 4<sup>e</sup> génération avaient commencé dès l'automne 2017 : le Forum AGGLO du 23 avril 2018 a marqué leur lancement officiel. Jean-Marie Zoellé, le vice-président de Saint-Louis Agglomération, est fermement convaincu que la coopération transfrontalière institutionnalisée ces dernières années continuera à porter ses fruits au niveau du projet d'agglomération de 4<sup>e</sup> génération.

Dans la foulée du Forum AGGLO 2018, la refonte de la vision d'avenir pour l'horizon 2040 a commencé. Des travaux ont également été menés sur le concept régional de P+R, la stratégie vélo, le concept de paysage et celui pour les immeubles de grande hauteur. Toujours dans l'optique du projet d'agglomération de 4<sup>e</sup> génération, les premières mesures ont été prises en vue de l'harmonisation de la gestion du stationnement et de la coopération dans le cadre des processus des corridors.

# Les processus des corridors 2018

Une mise en réseau plus étroite des communes

La vision d'avenir 2030 constitue le cadre du développement global de l'urbanisation et des transports dans l'agglomération bâloise. La transposition de la vision d'avenir en mesures concrètes se fait cependant au niveau des communes.

C'est pourquoi depuis la 3<sup>e</sup> génération du projet d'agglomération, l'accent a été mis sur la coopération avec les communes au niveau des corridors. Avec les processus des corri-

## Première réunion des corridors, 22 novembre 2018 :

- Lancement de l'élaboration du PA4
- Informations : Vélo, P+R, paysage & espaces ouverts
- Atelier « État des lieux de l'urbanisation vers l'intérieur »

Ateliers vélo dans les différents corridors ou au niveau transversal

Groupe de travail stationnement  
Lancement du processus

Etat des lieux des travaux dans les corridors lors des ateliers des corridors

4<sup>e</sup> trimestre 2018

1<sup>er</sup> trimestre

2<sup>e</sup> trimestre 2019

3<sup>e</sup> trimestre 2019

4<sup>e</sup> trimestre 2019

1<sup>er</sup> trimestre 2020

## Lancement des ateliers des corridors :

- Discussion du programme de travail des corridors
- Informations sur le trafic piétonnier et la stratégie urbanisation (ébauche)

## Deuxième réunion des corridors :

- Informations : Vision d'avenir PA4, gestion du stationnement, immeubles de grande hauteur
- Interventions d'experts et ateliers sur l'urbanisation tournée vers l'intérieur



dors, le développement de structures contraignantes et pérennes pour la coopération entre les communes a été engagé et l'élaboration de concepts de territoire à l'échelle des corridors a été initiée. Le projet d'agglomération de Bâle dispose ainsi d'un instrument efficace de coopération à long terme pour coordonner les travaux de planification des communes et les orientations qu'elles souhaitent.

La coopération entre les communes au sein des corridors joue également un rôle clé dans l'élaboration de la 4<sup>e</sup> génération du projet

d'agglomération de Bâle. Une coordination efficace du développement de l'urbanisation et des transports ne peut réussir que si toutes les parties prenantes sont impliquées et peuvent apporter leurs connaissances et leur expérience de manière optimale. La planification au sein des corridors revêt une importance toute particulière dans les domaines suivants : stratégie immobilière de grande hauteur, développement de l'urbanisation tournée vers l'intérieur, paysage et espaces ouverts.

## LA COOPÉRATION INTERCOMMUNALE DANS LES CORRIDORS EST DÉCISIVE POUR L'ÉLABORATION DE LA PROCHAINE GÉNÉRATION.

### Troisième réunion des corridors :

- Echange d'informations et présentation des projets des corridors
- Interventions d'experts et ateliers sur l'urbanisation tournée vers l'intérieur

### Conclusion des ateliers corridors

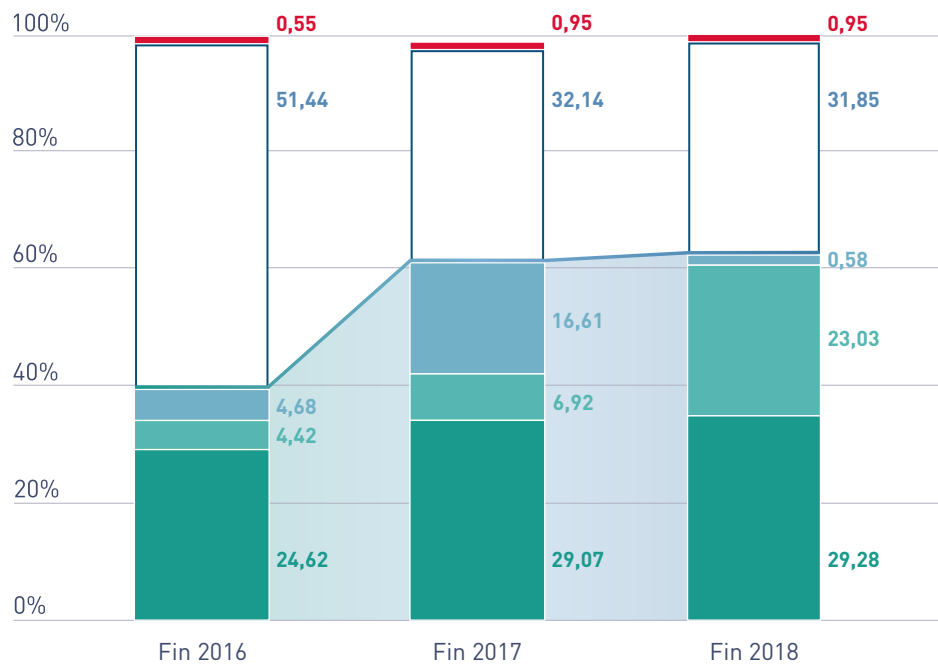
- Discussion sur l'avancement des projets/concepts et liste de mesures
- Documentation des résultats des corridors destinée à la Confédération

020 | 2<sup>e</sup> trimestre 2020 | 3<sup>e</sup> trimestre 2020 | 4<sup>e</sup> trimestre 2020 | 1<sup>er</sup> trimestre 2021 | 2<sup>e</sup> trimestre 2021

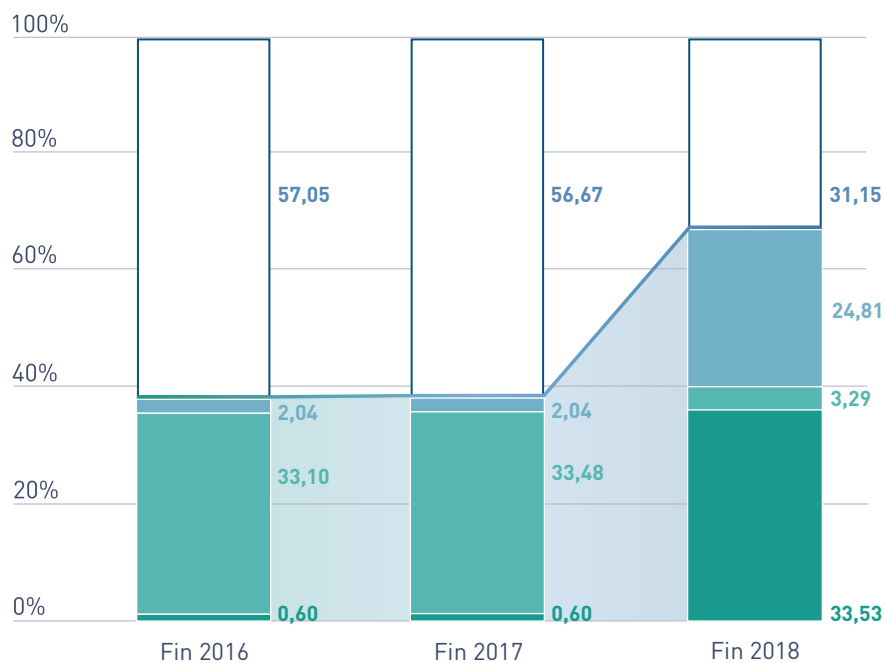


Excursions consacrées à l'urbanisation tournée vers l'intérieur  
Forum Agglo (plates-formes d'information et de mise en réseau)

### État de la mise en œuvre du PA1 (en millions de CHF)



### État de la mise en œuvre du PA2 (en millions de CHF)



## Avancement PA1\*



Avant démarrage des travaux, en construction ou déjà construit

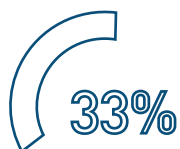


Travail en cours, mais pas encore engagé

## Avancement PA 2\*



Avant démarrage des travaux, en construction ou déjà construit



Travail en cours, mais pas encore engagé

\*État décembre 2018



# Le projet d'agglomération se traduit par des effets bien réels

Projets achevés et en cours en 2018



## ***PARKING RELAIS P+R DE LA GARE DE SAINT-LOUIS***

*(Ö28)*

Le nouveau parking de la gare de Saint-Louis a ouvert ses portes le 6 avril 2018. Les navetteurs alsaciens peuvent désormais prendre le tram 3 en toute simplicité et accéder directement à Bâle.



## ***RÉMANENAGÉMENT DE LA BASLERSTRASSE À ALLSCHWIL***

*(M100)*

Le grand projet de réaménagement de la Baslerstrasse issu de la 1<sup>ère</sup> génération du projet d'agglomération est en construction depuis début avril 2018. Ici, les voies de la ligne 6 du tram Allschwil-Bâle et le corps de la chaussée sont en cours de réfection. Parallèlement, les rues Hegenheimermattweg et Belforterstrasse sont réaménagées dans le quartier du Bachgraben.

# RÉAMÉNAGEMENT DU BACHGRABEN

(M13)

Le réaménagement dans le quartier du Bachgraben se fait actuellement en étroite collaboration entre le canton de Bâle-Ville et la commune d'Allschwil. En plus des mesures de grande envergure, des installations B+R sont en cours de réalisation sur plusieurs sites afin de faciliter le passage aux transports en commun.



# MODÉRATION DU TRAFIC À RIEHEN/ RÉAMÉNAGEMENT DE LA LÖRRACHERSTRASSE

(M93)

Le grand projet de modération et de réaménagement de la Lörracherstrasse à Riehen date de la première génération du projet d'agglomération. Les travaux ont débuté en 2017 et se sont poursuivis à plein régime en 2018. Depuis l'entrée en service de la route en zone franche entre Lörrach et Weil am Rhein, la route cantonale est considérablement désengorgée. Le réaménagement offre plus d'espace à la mobilité douce alors que la qualité de séjour dans l'espace routier et l'accès piétonnier au tramway sont améliorés.





# METTRE SUR LES RAILS DE NOUVELLES OFFRES

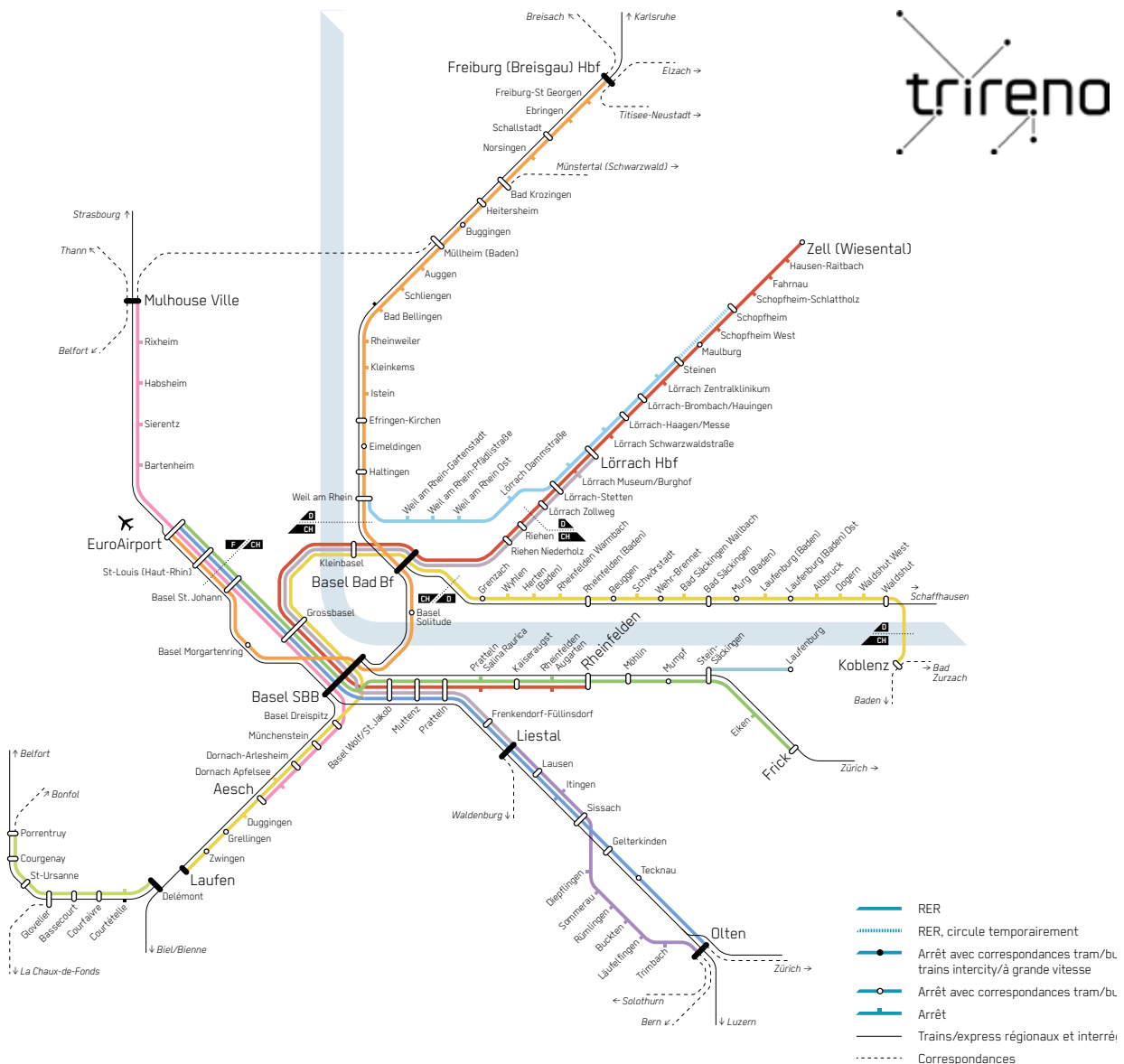
## L'épine dorsale de l'agglomération de Bâle

« trireno » regroupe toutes les activités liées à l'extension du RER trinational de Bâle. L'objectif pour l'horizon 2030 est de desservir l'agglomération bâloise avec 7 lignes diamétrales. Avec un train tous les quarts d'heure dans le cœur et un train toutes les demi-heures sur les branches extérieures, le RER gagnera considérablement en rapidité, en confort et en efficacité. De nouveaux arrêts permettront également la desserte de zones clés en matière de demande jusque-là uniquement accessibles par le bus ou le trafic individuel motorisé.

Ce concept d'offre est coordonné au niveau transfrontalier entre les autorités régionales responsables du transport régional de voyageurs par chemin de fer et son développement se poursuit constamment. Il correspond pleinement à la vision d'avenir 2030 du projet d'agglomération de Bâle, laquelle confère au

RER trinational de Bâle un rôle stratégique de premier plan dans le développement de l'urbanisation et de l'économie.

Afin de pouvoir réaliser cette offre, des améliorations significatives de l'infrastructure sont nécessaires :



RER trinational de Bâle  
état-cible de l'offre 2030

# Garantir les moyens pour les infrastructures ferroviaires

La représentation des intérêts auprès des différents programmes de financement de l'infrastructure ferroviaire constitue un des grands axes de travail du domaine de mission RER (trireno). Dans les trois pays impliqués, de nouveaux textes de loi sur le financement de l'infrastructure ferroviaire sont en préparation : en Allemagne dans le cadre de la loi fédérale sur le financement des transports municipaux (Bundesgemeindevkehrsförderungsgesetz, GVFG), en France dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités (LOM) et en Suisse dans le cadre de l'étape d'aménagement 2035 du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES 2035). Tous ces instruments de financement étant élaborés dans une perspective nationale, les infrastructures ferroviaires frontalières et transfrontalières sont toujours abordées de

manière périphérique et nécessitent donc une attention particulière. La coordination transfrontalière, qui s'effectue en premier lieu au niveau régional, est assurée par la coopération des autorités organisatrices sous l'égide de trireno. Dès lors, il est indispensable que toutes les parties concernées parlent d'une seule voix : c'est la condition préalable pour que les intérêts de l'agglomération trinationale de Bâle soient également pris en compte dans les programmes de financement nationaux.

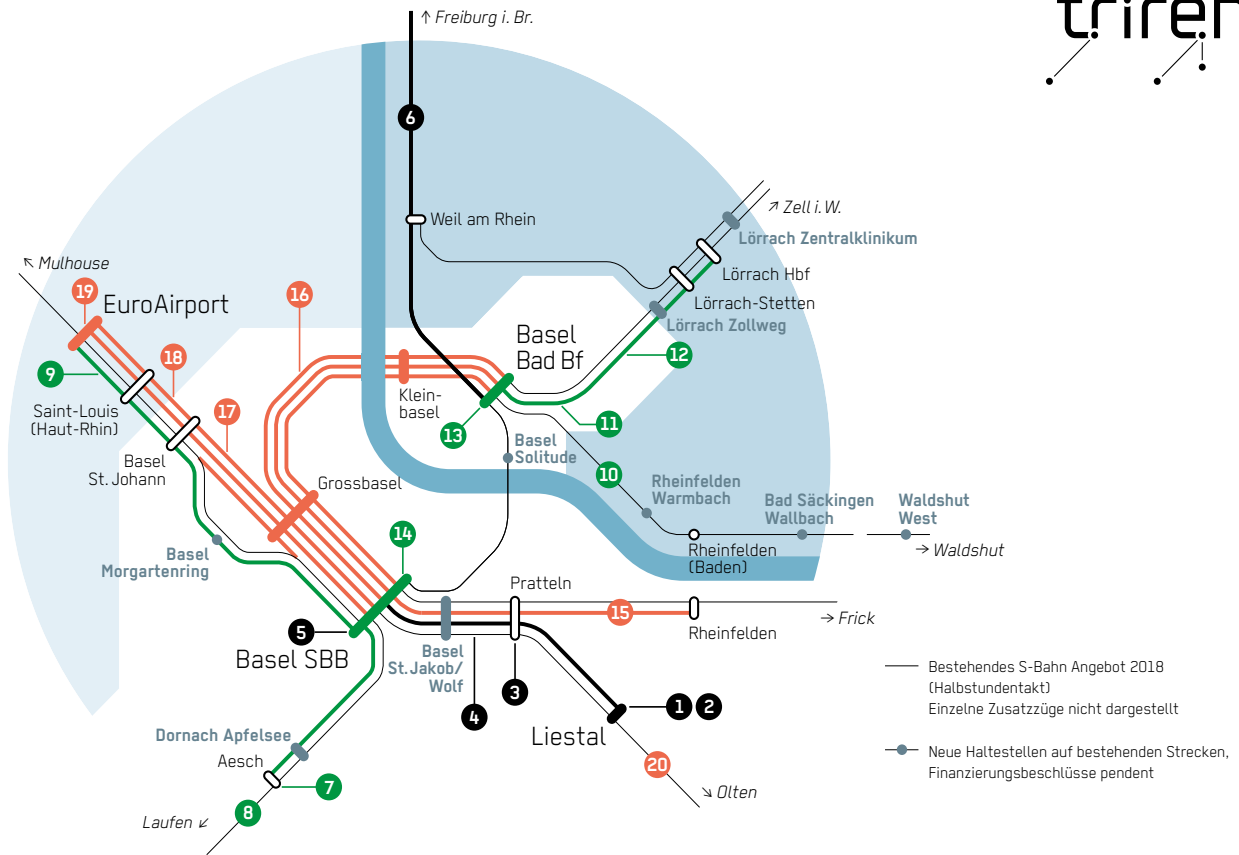
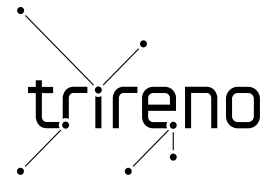
En septembre 2018, le Conseil fédéral a adopté le message sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire. Le financement nécessaire à de nombreuses infrastructures dans la région de Bâle est désormais en vue.

Outre les programmes de financement mentionnés, l'Office fédéral des transports (OFT) a élaboré en 2018 un plan stratégique pour le nœud ferroviaire de Bâle à l'horizon 2040. Celui-ci couvre tous les types de trafic ferroviaire : transport de marchandises, trafic à longue distance et transports en commun locaux. Là aussi, le bureau d'Agglo Basel a représenté les objectifs en matière d'offre du RER trinationale de Bâle. Adopté en novembre 2018, le plan stratégique de l'OFT comprend donc, en plus d'un certain nombre de mesures pour le trafic à longue distance et le transport de marchandises, l'ensemble du concept-cible d'offre du RER trinationale, y compris sa mesure clé, le Herzstück Basel. C'est ainsi que les planifications de trireno pour le RER trinationale de Bâle sont en accord avec les planifications de la Confédération et que le financement nécessaire de l'infrastructure est en vue.



# Entwicklungsplan zum Angebotsziel 2030

v.2.1 - 15. November 2018



## Bereits beschlossene und finanzierte Infrastrukturen

— Ermöglichtes S-Bahn Angebot (Halbstundentakt)

Verbesserte Fahrplanstabilität	
<b>1</b> Liestal	ZEB
Vierspurausbau	
15' Takt Basel-Liestal, S-Bahn	
<b>2</b> Liestal	FABI/STEP 2025
Wendegleis	
<b>3</b> Pratteln	FABI/STEP 2025
Entflechtung	
<b>4</b> Basel Ost-Muttenz	FABI/STEP 2025
Entflechtung	
<b>5</b> Basel SBB	FABI/STEP 2025
Leistungssteigerung 1. Etappe	
30' Takt Freiburg (Brsgr)-Basel Bad Bf, S-Bahn	
<b>6</b> Karlsruhe-Basel	NEAT (D/BW/EU)
Ausbau-/Neubaustrecke	

## Im Ausbauschnitt 2035 vorgesehene Infrastrukturen gemäss Botschaft des Bundesrates vom 10. 2018

— Ermöglichtes S-Bahn Angebot (Halbstundentakt)

15' Takt Basel SBB-Aesch, S-Bahn	
<b>7</b> Aesch	FABI/STEP 2035
Wendegleis	
<b>8</b> Duggingen-Grellingen	FABI/STEP 2035
Doppelspur	
10' Takt Basel SBB-EuroAirport, S-Bahn/TER <sup>2</sup>	
<b>9</b> EuroAirport	FABI/STEP 2035 <sup>1</sup>
Nouvelle liaison ferroviaire avec halte EuroAirport à 2 voies	
S-Bahn Hochrheinestrecke	
<b>10</b> Basel Bad Bf-Erzingen	FABI/STEP 2035 <sup>1</sup>
Elektrifizierung	
10'/20' Takt Basel Bad Bf-Lörrach Hbf, S-Bahn	
<b>11</b> Basel Bäumlhof	FABI/STEP 2035 <sup>1</sup>
Wiederbetriebnahme Entflechtung	
<b>12</b> Riehen	FABI/STEP 2035 <sup>1</sup>
Ausbau Kreuzungsbahnhof	
Publikumsanlagen	
<b>13</b> Basel Bad Bf	FABI/STEP 2035
Neue Rampen und Lifte, Perronabsenkung	
<b>14</b> Basel SBB	FABI/STEP 2035
Zusätzliche Gleisquerung und Perronabgänge, Perronanpassungen	

## Nicht im Ausbauschnitt 2035 enthaltene Infrastrukturen gemäss Botschaft des Bundesrates vom 10. 2018

— Nicht realisierbares S-Bahn Angebot (Halbstundentakt)

15' Takt Basel SBB-Rheinfelden, S-Bahn	
<b>15</b> Pratteln-Rheinfelden	Ausbau auf 3 Gleise
Durchmesserlinien Trinationale S-Bahn Basel <sup>3</sup>	
<b>16</b> Herzstück Basel	Verbindung Basel SBB-Basel Bad Bf inklusive 2 Haltestellen (Variante Mitte)
Durchmesserlinien Trinationale S-Bahn Basel <sup>4</sup>	
<b>17</b> Herzstück Basel	Verbindung Grossbasel-Basel St. Johann (Y-Ast)
<b>18</b> Basel St. Johann-St-Louis	Vierspurausbau
<b>19</b> EuroAirport	Aménagement de la halte à 4 voies
Direktverbindung Läfelfingen-Basel, S-Bahn	
<b>20</b> Liestal-Sissach	Herrichtung für eine dritte S-Bahn pro Stunde, Verknüpfung in Sissach nach Läfelfingen-Olten

<sup>1</sup> Beitrag des Schweizer Bundes an Finanzierung

<sup>2</sup> Durchmesserlinie Mulhouse/EuroAirport-Basel SBB-Laufen/Ergolz

<sup>3</sup> Durchmesserlinien Wiesental/Hochrhein-Basel SBB-Ergolz/Frick/Laufental

<sup>4</sup> Durchmesserlinien EuroAirport-Basel SBB-Fricktal/Oberrhein

# Les jalons de l'année 2018

Trois projets d'infrastructure pour lesquels tireno représente l'offre RER sont à retenir de l'année 2018 :

■ **La Nouvelle liaison ferroviaire de l'Euro-Airport** relie une des plus grandes infrastructures de transport de la région des trois frontières au réseau ferroviaire et représente en même temps un élément important pour l'extension du RER trinational. Les nouvelles offres transfrontalières profiteront non seulement aux nombreux employés et passagers de l'EuroAirport, mais aussi aux usagers des gares et arrêts voisins. La plupart des dossiers de l'avant-projet sommaire de la Nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport ont été finalisés en 2018. Par ailleurs, la deuxième concertation publique pour ce projet d'infrastructure s'est déroulée à l'automne 2018. Au sein de différentes instances, le bureau d'Agglo Basel a pu s'assurer pour tireno que les intérêts techniques du RER trinational de Bâle et ceux relevant de la communication ont été correctement pris en compte.

■ **L'électrification de la ligne du Hochrhein** entre Bâle et Erzingen (Allemagne) permettra d'intégrer l'actuel chemin de fer régional dans le réseau trinational du RER de Bâle et de faire passer l'InterregioExpress d'une cadence horaire à une cadence semi-horaire. Des progrès importants ont également été réalisés à ce niveau en 2018. Avec les partenaires allemands et suisses du projet, il a été décidé de ne pas le limiter à une simple électrification, mais également d'aménager les autres installations ferroviaires dans l'optique d'une offre orientée vers l'avenir. Trois nouveaux arrêts, des quais plus longs et accessibles à tous, ainsi qu'un prolongement de la desserte RER jusqu'à Koblenz (Suisse) via Waldshut seront ainsi intégrés au projet. En raison de la réalisation simultanée des différents éléments d'infrastructure sur la ligne du Hochrhein, le projet est désormais intitulé « aménagement et électrification de la ligne du Hochrhein ».

Le **Herzstück Basel** désigne une liaison ferroviaire souterraine performante sous la forme d'un Y qui relie les trois gares de Bâle - Bâle CFF, Badischer Bahnhof et Saint-Jean. Le Herzstück Basel est l'infrastructure indispensable à la réalisation des lignes diamétrales et à une densification efficace de l'offre dans le cœur de l'agglomération. Outre le raccordement proprement dit par tunnel, l'étape suivante portera en particulier sur l'intégration de la nouvelle ligne aux gares existantes.



# RAPPORT FINANCIER ANNUEL

**AGGLO BASEL A CLÔTURÉ 2018**

**AVEC UN RÉSULTAT ANNUEL POSITIF.**

**LE COMPTE DE RÉSULTAT FAIT APPARAÎTRE**

**UN PRODUIT DE 1.625 MILLION DE**

**CHF ET DES CHARGES D'UN PEU MOINS DE**

**1.602 MILLION. L'EXERCICE 2018**

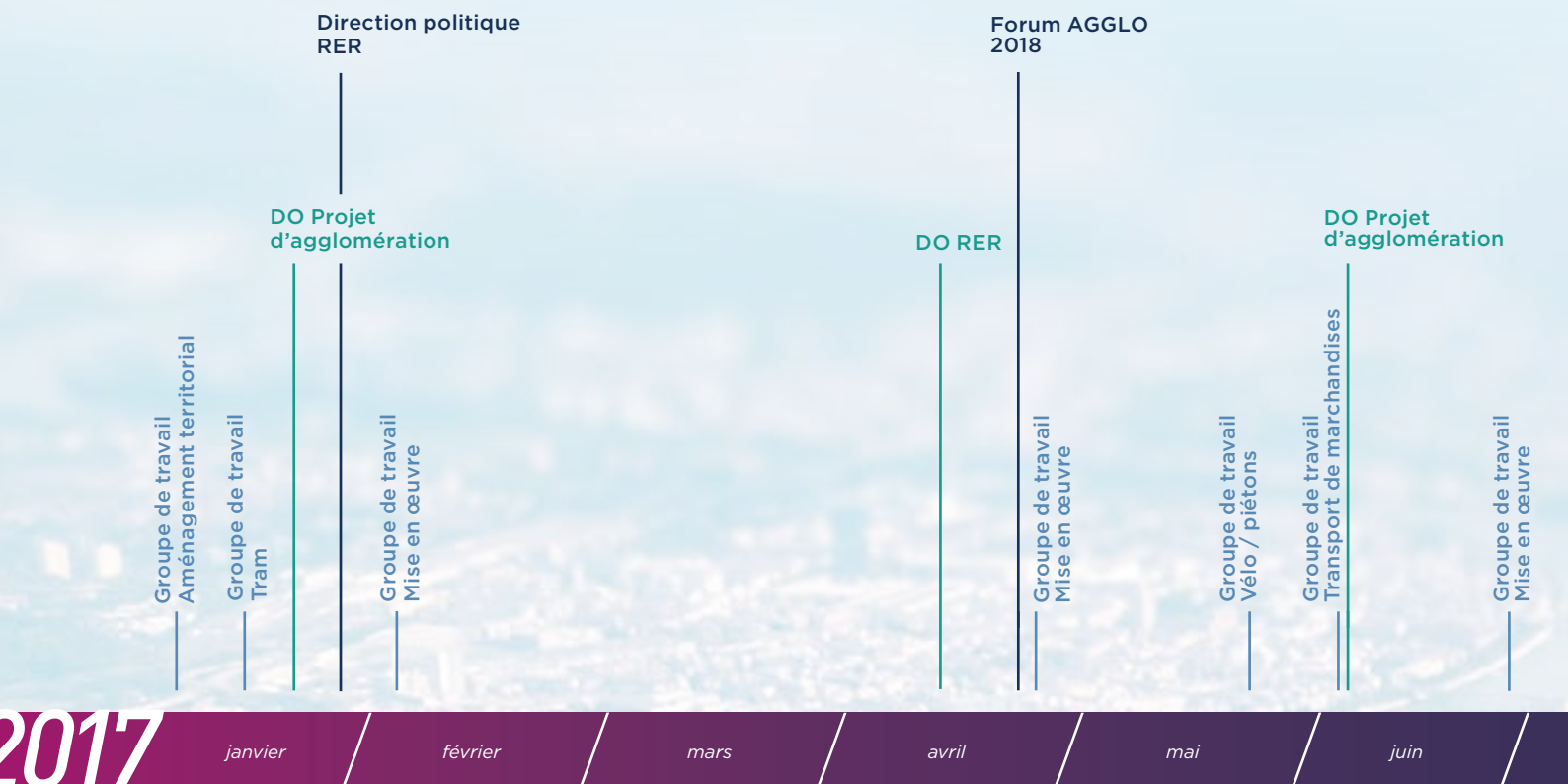
**S'EST DONC ACHEVÉ SUR UN EXCÉDENT DE**

**23'337 CHF. LES COMPTES DE L'ANNÉE**

**2018 ONT ÉTÉ RÉVISÉS PAR DUTTWEILER &**

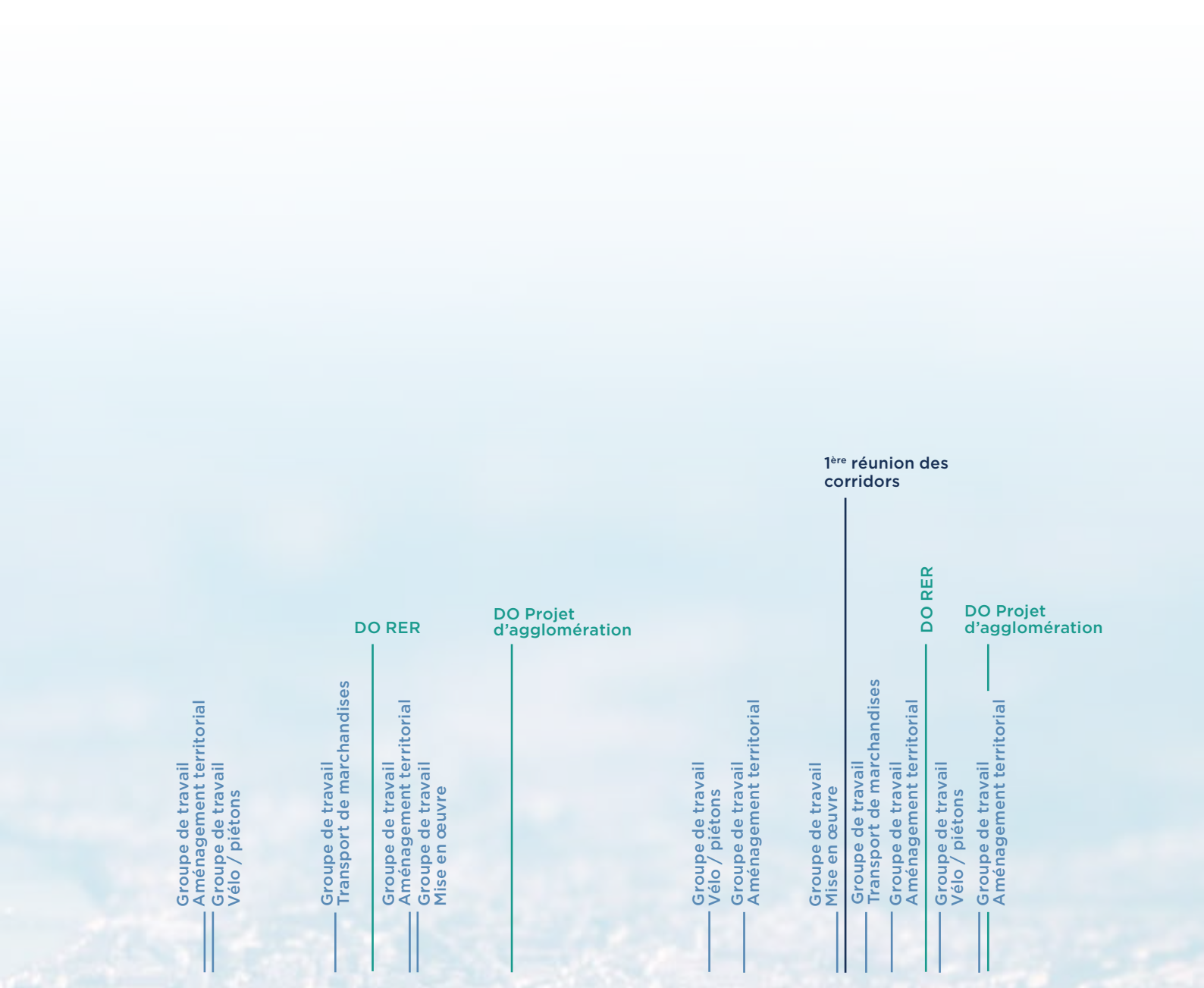
**PARTNER WIRTSCHAFTSPRÜFUNG AG.**

# CHRONOLOGIE DE L'ANNÉE 2018



Rencontre annuelle  
des communes de  
l'agglomération  
Mise en œuvre





Groupe de travail  
Aménagement territorial  
Groupe de travail  
Vélo / piétons

Groupe de travail  
Transport de marchandises

**DO RER**

Groupe de travail  
Aménagement territorial  
Groupe de travail  
Mise en œuvre

**DO Projet  
d'agglomération**

Groupe de travail  
Vélo / piétons  
Groupe de travail  
Aménagement territorial

Groupe de travail  
Mise en œuvre

**1ère réunion des  
corridors**

Groupe de travail  
Transport de marchandises  
Groupe de travail  
Aménagement territorial

**DO RER**

Groupe de travail  
Vélo / piétons  
Groupe de travail  
Aménagement territorial

**DO Projet  
d'agglomération**

juillet

août

septembre

octobre

novembre

décembre

**2018**



# POURSUIVRE UNE CONCEPTION COMMUNE

En 2019, l'association Agglo Basel aura à nouveau de nombreux défis à relever:

■ L'été sera décisif pour le domaine de missions Projet d'agglomération de Bâle. Car c'est durant cette période de l'année que le Parlement fédéral adoptera les projets d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération. Ce qui veut dire que les travaux de construction des premiers projets de la 3<sup>e</sup> génération pourront débuter dès l'été 2019. Parallèlement, les travaux d'élaboration du projet d'agglomération de Bâle de 4<sup>e</sup> génération tourneront à plein régime. A l'automne 2019, la moitié du temps imparti au développement de la 4<sup>e</sup> génération aura été atteint. Il restera alors à la structure porteuse environ un an et demi pour soumettre un 4<sup>e</sup> projet convaincant aux autorités fédérales d'ici le 15 juin 2021.

■ Des décisions importantes pour le domaine de missions « trireno » sont attendues au début de l'automne 2019. Si le Parlement fédéral approuve l'étape d'aménagement 2035 (EA 2035) du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES FAIF), de nombreuses extensions sur les voies d'accès du RER trinational de Bâle deviendront possibles. D'ici là, le travail parlementaire de trireno se concentrera sur l'inscription obligatoire du Herzstück Basel et sur la planification des fonds fédéraux adéquats.



**2019**  
**FORUM AGGLO**

**18 NOVEMBRE**  
**2019**

**À LÖRRACH**

# Membres de la Direction politique

## Projet d'agglomération



**Conseiller d'Etat**  
**Dr. Hans-Peter Wessels**  
Département des constructions et des transports du canton de Bâle-Ville



**Conseillère d'Etat**  
**Dr. Sabine Pegoraro**  
Direction des constructions et de l'environnement du canton de Bâle-Campagne



**Conseiller d'Etat**  
**Stephan Attiger**  
Département des constructions, des transports et de l'environnement du canton d'Argovie



**Conseiller d'Etat**  
**Roland FÜRST**  
Département des constructions et de la justice du canton de Soleure



**Landrätin**  
**Marion Dammann**  
Chef du district de Lörrach et présidente du Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)



**Vice-Président**  
**Jean-Marie Zoellé**  
Président Commission Transports Saint-Louis Agglomération

# Membres de la Direction politique RER (trireno)



**Conseiller d'Etat**  
**Dr. Hans-Peter Wessels**  
Département des constructions et des transports du canton de Bâle-Ville



**Conseillère d'Etat**  
**Dr. Sabine Pegoraro**  
Direction des constructions et de l'environnement du canton de Bâle-Campagne



**Conseiller d'Etat**  
**Stephan Attiger**  
Département des constructions, des transports et de l'environnement du canton d'Argovie



**Conseiller d'Etat**  
**Roland Fürst**  
Département des constructions et de la justice du canton de Soleure



**Ministre**  
**David Eray**  
Département de l'Environnement de la République et canton du Jura



**Ministerialdirektor**  
**Prof. Dr. Uwe Lahl**  
Ministère des Transports du Bade-Wurtemberg



**Président**  
**Jean Rottner**  
Conseil régional Grand-Est

*Tous les membres de la Direction politique Projet d'agglomération et de la Direction politique RER sont également membres de la Direction politique Association Agglo Basel*

# Membres de la DO

## Projet d'agglomération



**Dr. Martin Kolb**  
Aménagiste cantonal,  
chef de l'office de  
l'aménagement du  
territoire du canton de  
Bâle-Campagne



**Urs Roth**  
Ingénieur cantonal adjoint du  
canton de Bâle-Campagne



**Dr. Martin Sandtner**  
Aménagiste cantonal  
du canton de Bâle-Ville



**Dr. Daniel Kolb**  
Aménagiste cantonal du  
canton d'Argovie



**Bernard Staub**  
Aménagiste cantonal  
du canton de Soleure



**Ulrich Hoehler**  
Chef de l'administration  
District de Lörrach



**Karl Heinz Hoffmann**  
Directeur Regional-  
verband Hochrhein-Boden-  
see (RVHB)



**Etienne Heinrich**  
Directeur Général  
Adjoint des Services Saint  
Louis Agglomération (SLA)



**Florence Prudent**  
Chargé de Mission  
aménagement du  
territoire et coopération  
transfrontalière  
Saint Louis Agglomération  
(SLA)



**Alain Groff**  
Chef du Service de la  
mobilité du canton  
de Bâle-Ville

# Membres de la DO RER (trireno)



**David Asséo**  
Délégué aux transports,  
Service du développement  
territorial République et  
Canton du Jura



**Valérie Buresi**  
Chargée de mission  
Infrastructures et Coopération  
transfrontalières, Direction  
des Transports et de la Mobilité  
Région Grand Est



**Dr. Ludwig Dunbier**  
Chef du Service transports  
publics, Office des trans-  
ports et des travaux publics  
du canton de Soleure



**Dr. Eva Juhasz**  
Déléguée aux transports  
publics, Secrétariat général  
du Département des cons-  
tructions et de l'environne-  
ment du canton  
de Bâle-Campagne



**Benno Jurt**  
Responsable de la  
planification de la  
mobilité, Département  
des constructions et  
des transports du  
canton de Bâle-Ville



**Karsten Klapheck**  
Chef de service adjoint,  
Service 33 transports de  
proximité par rail,  
ministère des Transports  
du Bade-Wurtemberg



**Hans Ruedi Rihs**  
Responsable de la Section  
transports publics, Service  
des transports du canton  
d'Argovie



# Groupe de travail

## Groupe de travail Aménagement du territoire

Susanne Fischer	Responsable du Service développement territorial du canton de Bâle-Ville
Dr. Martin Huber	Responsable de l'aménagement cantonal de Bâle-Campagne
Dr. Oliver Stucki	Aménagiste de district, Office de l'aménagement du territoire du canton de Bâle-Campagne
Lionel Leuenberger	Aménagiste, Office de l'aménagement du territoire du canton de Soleure
Brigitte Schelble	Aménagiste, Office de l'aménagement du territoire du canton de Soleure
Annette Ramp	Chef de projet Projets d'agglomération, Service du développement territorial du canton d'Argovie
Jean-Michel Damm	Directeur adjoint du Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)
Florence Prudent	Chargée de Mission aménagement du territoire et coopération transfrontalière Saint Louis Agglomération (SLA)

## Groupe de travail Route

Alain Aschwanden	Responsable de la planification globale des transports, Direction des constructions et de l'environnement du canton de Bâle-Campagne
Urs Roth	Ingénieur cantonal adjoint, Direction des constructions et de l'environnement du canton de Bâle-Campagne
Dr. Rudolf Dieterle	Soutien à la gestion de projets routes nationales, Département des constructions et des transports du canton de Bâle-Ville
Dr. Roger Reinauer	Ingénieur cantonal, Département des constructions et des transports du canton de Bâle-Ville
Simon Kettner	Responsable de la stratégie mobilité, Département des constructions et des transports du canton de Bâle-Ville
Kurt Erni	Responsable bases/transports, Office des transports et des travaux publics du canton de Soleure
Thomas Schlupe	Responsable gestion de projet arrondissement III, Office des transports et des travaux publics du canton de Soleure
Götz Timcke	Chef de projet au Service des transports, Département des constructions, des transports et de l'environnement du canton d'Argovie
Michael Freitag	Planification des transports et de l'infrastructure, Regionalverband Hochrhein-Bodensee
Rainer Ganz	Responsable du service technique route, Département III District de Lörrach
Bilke Heckersbruch	Responsable des projets transfrontaliers, adjointe du Service 44 - planification des routes Regierungspräsidium de Fribourg-en-Brigau
Karl Heinz Hoffmann	Directeur du Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)
Etienne Heinrich	Directeur Général Adjoint des Services, Saint Louis Agglomération (SLA)
Karim Ben Amer	Responsable du district de Mulhouse, Direction interdépartemental des Routes Est Division d'exploitation de Strasbourg
Philippe Rust	Directeur des Etudes Prospectives et d'Aménagements, Direction des Routes et des Transports Département du Haut-Rhin
Jean-Luc Poffet	Vice-directeur suppléant de la Division réseau routier de l'Office fédéral des routes (OFROU)

### Groupe de travail Transports de marchandise

Alain Aschwanden	Responsable de la planification globale des transports, Direction des constructions et de l'environnement du canton de Bâle-Campagne
Thomas Hohl	Direction des constructions et de l'environnement du canton de Bâle-Campagne
David Peter	Département infrastructure des transports, Office des travaux publics du canton de Bâle-Campagne
Luca Olivieri	Chef de projet transports de marchandises, Département des constructions et des transports du canton de Bâle-Ville
Stefan Gantenbein	Chef du service planification des transports, Office des transports et des travaux publics du canton de Soleure
Marco Lombardi	Chef de section adjoint TP, Département des constructions, des transports et de l'environnement du canton d'Argovie
Karl Heinz Hoffmann	Directeur Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)
Etienne Heinrich	Directeur Général Adjoint des Services, Saint Louis Agglomération (SLA)
Florence Prudent	Chargé de Mission aménagement du territoire et coopération transfrontalière Saint Louis Agglomération (SLA)
Paul Wittenbrink	Cluster logistique Région de Bâle
Lutz Ickert	Responsable planification des transports INFRAS

### Groupe de travail Trafic piétonnier et cycliste

Andrea Dürrenberger	Planification de la mobilité, Département des constructions et des transports du canton de Bâle-Ville
Nicola Kugelmeier	Planification de la mobilité, Département des constructions et des transports du canton de Bâle-Ville
David Peter	Département infrastructure des transports, Office des travaux public du canton de Bâle-Campagne
Armin Schmauss	Chef de projet infrastructure des transports, Office des travaux publics du canton de Bâle-Campagne
Doris Capaul	Service spécialisé chemins pour piétons et chemins de randonnée, Office de l'aménagement du territoire du canton de Bâle-Campagne
Mirjam Hauser	Chef de projet trafic piétonnier et cycliste, Département des constructions, des transports et de l'environnement du canton d'Argovie
Seraina Zellweger	Planificatrice des transports, Office des transports et des travaux publics du canton de Soleure
Florence Prudent	Chargé de Mission aménagement du territoire et coopération transfrontalière Saint Louis Agglomération (SLA)
Leonie Wiesiollek	Déléguée au trafic cycliste du district de Lörrach

# Groupe de travail

## Groupe de travail Tram

Rainer Franzen	Responsable de l'équipe réseau tram, Office de la mobilité du canton de Bâle-Ville
Julia Harms-Tüshaus	Planification de la mobilité, Office de la mobilité du canton de Bâle-Ville
Martin Schaffer	Responsable adjoint planification globale des transports, Office des travaux publics du canton de Bâle-Campagne
Alain Aschwanden	Responsable de la planification globale des transports, Direction des constructions et de l'environnement du canton de Bâle-Campagne
Daniel Schoop	Planificateur des transports, Direction des constructions et de l'environnement du canton de Bâle-Campagne
Hubert Vaxelaire	Directeur des Transports Saint-Louis Agglomération (SLA)
Nina Gregotsch	Adjointe au service III du district de Lörrach

## Groupe de travail Mise en œuvre

Thomas Geiger	Ingénieur cantonal adjoint de Bâle-Ville
Carsten Fiedler	Chef de projet conception de l'espace urbain et des transports, Office de la planification du canton de Bâle-Ville
Axel Mühlemann	Responsable gestion de projet, Département infrastructure des transports, Office des travaux publics du canton de Bâle-Campagne
Bruno Bolliger	Responsable planification et pilotage, Département des constructions, des transports et de l'environnement du canton d'Argovie
Heidi Gross	Controlling, Service des transports du canton d'Argovie
Stefan Gantenbein	Chef du service planification des transports, Office des transports et des travaux public du canton de Soleure
Daniel Saur	Assistant de projet, Office des transports et des travaux publics du canton de Soleure
Seraina Zellweger	Planificatrice des transports, Office des transports et des travaux publics du canton de Soleure

## Groupe de travail Environnement

Cosimo Todaro	Office de l'hygiène de l'air des deux Bâle
Dr. Hans-Rudolf Moser	Office de l'hygiène de l'air des deux Bâle
Andreas Stöcklin	Service de la protection contre le bruit de Bâle-Campagne
Harald Hikel	Service de la protection contre le bruit de Bâle-Ville
Heiko Loretan	Service de l'environnement du canton d'Argovie
Pascal Barrière	Office de l'environnement du canton de Soleure
Michael Bertin	DREAL Alsace
Raphaële Deprost	ASPA FR
Sophie Massal	SLA

# Interlocuteurs

État au : 31 décembre 2018

## **Dr. Patrick Leypoldt**

Directeur

Tel.: +41 61 926 90 51

patrick.leypoldt@agglobasel.org

## **Jessica Fässler**

Directrice adjointe/ responsable projet d'agglomération

Tel.: +41 61 926 90 52

jessica.faessler@agglobasel.org

## **Dr. Emanuel Barth**

Directeur adjoint/ responsable RER (trireno)

Tel.: +41 61 926 90 55

emanuel.barth@agglobasel.org

## **Jonas Kupferschmid**

Chef de projet

Tel.: +41 61 926 90 54

jonas.kupferschmid@agglobasel.org

## **Nina Philipp**

Cheffe de projet

Tel: +41 61 926 90 59

nina.philipp@agglobasel.org

## **Fabio Cachaço**

Assistant de projet

Tel.: +41 61 926 90 53

fabio.cachaco@agglobasel.org

## **Tania Cachaço**

Responsable RH, secrétariat & events

Tel.: +41 61 926 90 50

tania.cachaco@agglobasel.org



L'équipe d'Agglo Basel (de gauche à droite) : Jonas Kupferschmid,  
Nina Philipp, Fabio Cachaço, Tania Cachaço, Dr. Patrick Leypoldt,  
Jessica Fässler, Dr. Emanuel Barth

# Mentions légales

## **Geschäftsstelle Agglo Basel**

Emma Herwegh-Platz 2a

Tel. +41 61 926 90 50

Fax +41 61 921 12 46

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