

AGGLOBASEL

RAPPORT ANNUEL

2019

SOMMAIRE

20
19

1	AVANT-PROPOS	4
2	L'ASSOCIATION AGGLO BASEL	
	165 communes, 1 agglomération, 1 RER	8
	9 membres et une association à la structure clairement définie	11
	2 domaines de missions porteurs d'avenir avec un bureau parfaitement opérationnel	12
3	LES ACTIVITÉS DU PROJET D'AGGLOMÉRATION DE BÂLE	
	Une réussite sans précédent avec près de 110 millions de francs - La 3 ^e génération est adoptée et les travaux vont pouvoir débuter	14
	La moitié du temps imparti au développement de la 4 ^e génération est atteint	20
	Les processus des corridors en 2019	24
4	L'ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES PROJETS D'AGGLOMÉRATION	
	La mise en œuvre des PA1, PA2 et PA3	28
	Le projet d'agglomération porte ses fruits	30
5	LES ACTIVITÉS DE TIRENO	
	Un concept d'offre commun comme base du développement transfrontalier du RER trinational de Bâle	32
	Des fonds suisses pour l'extension du RER trinational de Bâle - L'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire a été approuvée	35
	Les jalons de l'années 2019	36
6	RAPPORT FINANCIER ANNUEL	38
7	CHRONOLOGIE DE L'ANNÉE 2019	40
8	PERSPECTIVES	42

FONDS FÉDÉRAUX : 900 MILLIONS DE FRANCS POUR LE RER 110 MILLIONS DE FRANCS POUR LES PROJETS DE 3^E GENERATION = PRÈS DE 1 MILLIARD DE FRANCS AU TOTAL

2019 a été une année jalonnée de grandes décisions pour la structure porteuse d'Agglo Bâle. Les fruits de plusieurs années de travail visant au financement des projets d'infrastructure par la Confédération ont pu être récoltés à l'été 2019 pour le RER trinational de Bâle et à l'automne 2019 pour le projet d'agglomération de 3^e génération. En additionnant les quelque 900 millions de francs pour le RER trinitio-

nal de Bâle provenant de l'étape d'aménagement 2035 et les quelque 110 millions de francs destinés aux mesures dans le cadre du projet d'agglomération de Bâle de 3^e génération, ces deux décisions parlementaires signifient à elles seules que l'agglomération de Bâle va bénéficier de plus de 1,01 milliard de francs de fonds fédéraux.

*Dr. Hans-Peter Wessels
Président de l'association Agglo Basel*



Jamais auparavant nos projets d'infrastructure soumis à Berne n'avaient été couronnés d'un tel succès. Ce n'est en aucun cas une exagération, les plus de 1,01 milliard de francs suisses en sont la preuve patente. A mes yeux cependant, ce n'est pas seulement le montant qui fait la différence, mais bien plus tout ce qui a permis son octroi. Tant les fonds fédéraux pour le RER trinational de Bâle que les contributions pour le projet d'agglomération de Bâle de troisième génération sont l'aboutissement d'un processus préparatoire étalé sur plusieurs années caractérisé par un excellent travail sur les contenus et, par dessus tout, une approche concertée réunissant tous les acteurs concernés. L'année 2019 a donc clairement montré que le succès ne vient pas tout seul et qu'il ne dépend pas uniquement d'une bonne représentation des intérêts. En effet, il faut également travailler d'arrache-pied en matière de contenus. Or c'est précisément ce que nous avons fait ces dernières années, et nous pouvons à présent être fiers de cette réussite.

Depuis cette année, un certain nombre de projets centraux bénéficient d'une base de financement et peuvent maintenant passer aux étapes suivantes de planification ou de réalisation. A cet égard, les projets pour lesquels nous nous battons depuis longtemps afin de garantir leur financement sont plus particulièrement un motif de satisfaction. Il s'agit notamment des projets transfrontaliers du RER tels que l'électrification de la ligne du Hochrhein et la Nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport. De même, d'importants projets routiers comme le raccordement intégral d'Aesch à l'A18 ont finalement pu être garantis. Dans ce cas, le premier coup de pioche a quasiment eu lieu dans la foulée de la décision parlementaire à Berne. Je me réjouis également qu'avec le projet d'agglomération de 3^e génération, pour la première fois, un train de mesures en faveur des piétons et des cyclistes d'environ 100 millions de francs a pu être adopté. Dans les trois pays de l'agglomération, de nombreux projets en bénéficieront. Par ailleurs, une décision capitale a été prise en ce

PLUS DE 1,01 MILLIARD DE FRANCS DE SUBVENTIONS FÉDÉRALES PROVENANT DES PROGRAMMES „PRODES RAIL 2035“ ET „AGGLO 3“ POUR NOS PROJETS SONT LA PREUVE MONÉTAIRE DE L'EXCELLENT TRAVAIL MENÉ AU SEIN DE LA STRUCTURE PORTEUSE.

qui concerne la poursuite du projet clé du RER, à savoir le Herzstück. Le Parlement fédéral a approuvé un financement de 100 millions de francs pour la planification du projet. Cela signifie que tous les travaux jusqu'à ce que le projet soit prêt à être réalisés seront financés par l'étape d'aménagement 2035, et que la responsabilité du projet est transférée de la région de Bâle aux autorités fédérales à Berne. C'était là un des principaux objectifs de ces dernières années : faire du Herzstück un projet fédéral et rendre toute la Suisse attentive à la nécessité de cette entreprise.

S'il est bien une chose dont j'ai pris conscience en 2019, c'est qu'une fois cette année achevée, l'agglomération trinationale de Bâle se retrouvera à un point inédit. Des projets et des planifications auparavant perçus par le grand public comme des visions lointaines ont maintenant été décidés, financés et atteindront progressivement le stade de la réalisation. Voilà qui me remplit de fierté et qui illustre de manière exemplaire le rôle décisif de structures porteuses communes dans notre région dès lors que celles-ci sont en mesure de transformer des visions en réalité.

Aussi, je tiens à exprimer mes sincères remerciements à toutes les personnes impliquées pour leur engagement exceptionnel et la cohésion transfrontalière dont elles ont fait preuve. J'attends déjà avec impatience les réalisations communes de l'année 2020.



*Dr. Hans-Peter Wessels
Président de l'association Agglo Basel
le 31. août 2020*

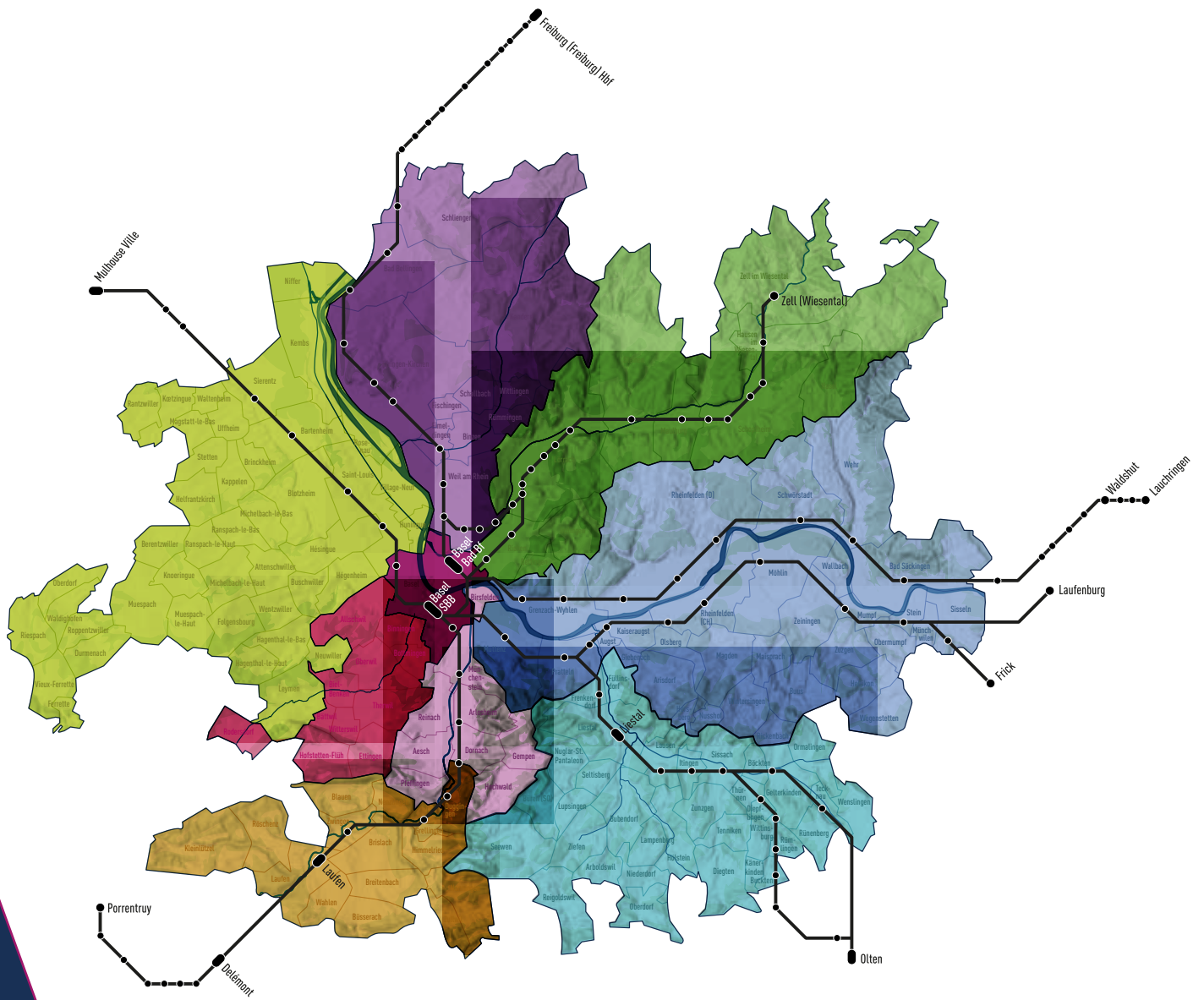


UNE PLANIFICA-
TION DE L'URBA-
NISATION ET
DES TRANSPORTS
COORDONNÉE
PAR-DELÀ LES
FRONTIÈRES

165 communes, 1 agglomération, 1 RER

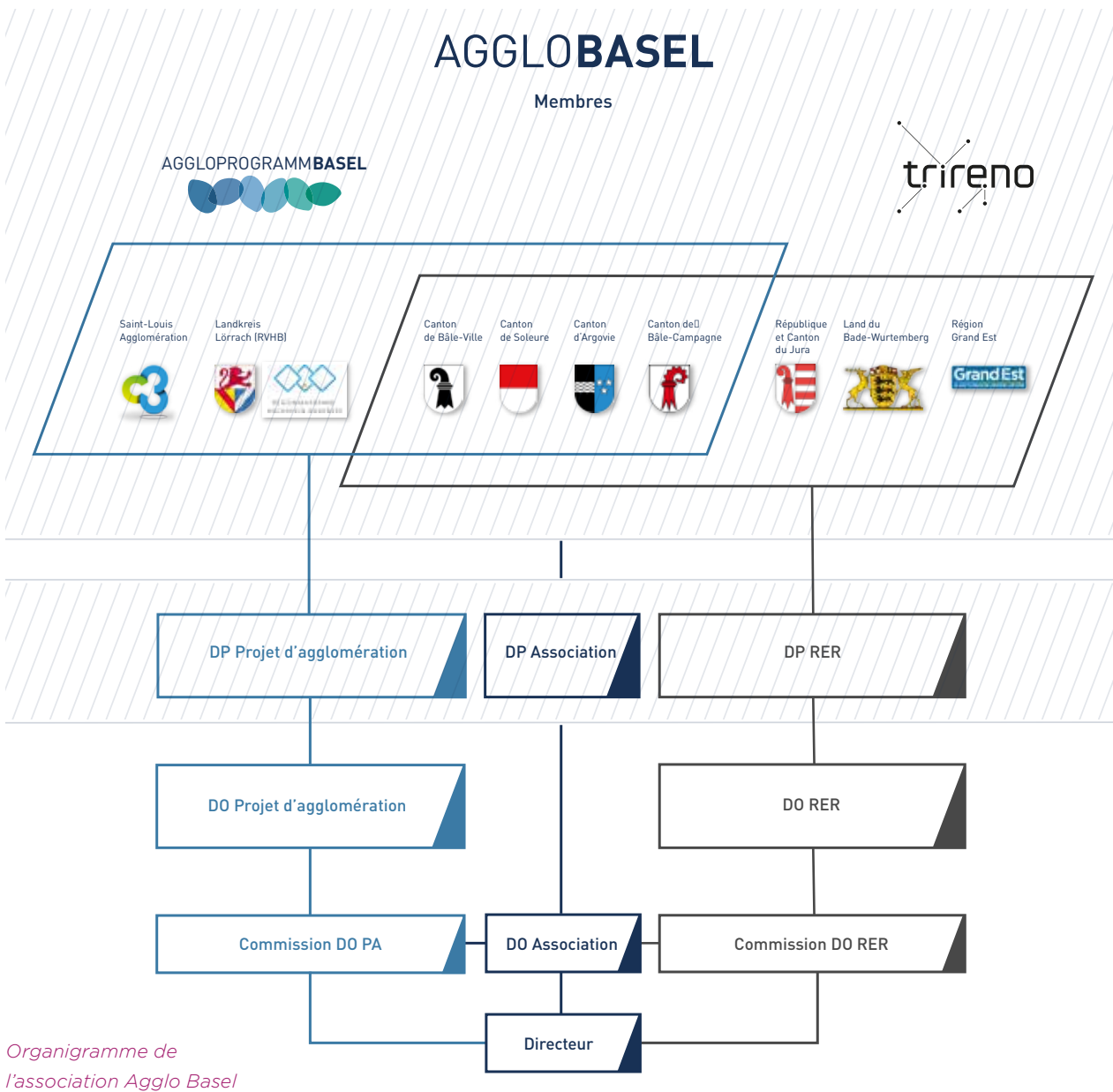
L'agglomération de Bâle est la seule agglomération trinationale de Suisse. Selon l'Office fédéral de la statistique (OFS), dont la définition est déterminante pour le projet d'agglomération, elle englobe 165 communes. Parmi elles, 43 sont situées dans le sud de l'Alsace, 23 dans le sud du pays de Bade et 99 en Suisse, ces dernières étant réparties entre les cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne, d'Argovie et de 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. Avec ses sept branches, le réseau du RER trinational de Bâle s'étend aujourd'hui sur l'ensemble du territoire de l'agglomération transfrontalière de Bâle et même bien au-delà.

Seuls une planification globale et un développement coordonné de l'urbanisation et des transports permettront 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 de Bâle et le réseau du RER trinational de Bâle tel que défini par Agglo Basel

9 membres et une association à la structure clairement définie



Organigramme de l'association Agglo Basel

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. Après avoir élargi son cercle à trois nouveaux membres le 1er janvier 2018, la structure de l'association Agglo Basel a continué à fonctionner parfaitement et avec une grande efficacité pour la deuxième année de cette nouvelle configuration. Les membres

de l'association sont les cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Argovie, Soleure et du Jura, le land du Bade-Wurtemberg, la Région Grand Est, Saint-Louis Agglomération ainsi que le district de Lörrach avec le Regionalverband Hochrhein-Bodensee. Tous les membres de l'association Agglo Basel disposent d'une voix et participent aux frais de personnel et aux frais du bureau ainsi qu'aux moyens alloués aux projets, une distinction organisationnelle étant opérée entre les domaines de missions « Projet d'agglomération » et « RER (trireno) ».

2 domaines de missions porteurs d'avenir avec un bureau parfaitement opérationnel

Agglo Basel est organisée en deux domaines de missions :

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 train de mesures qui est soumis tous les quatre ans à la Confédération pour être cofinancé.



WWW.AGGLOPROGRAMM.ORG

Le domaine de missions « **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 du 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 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.

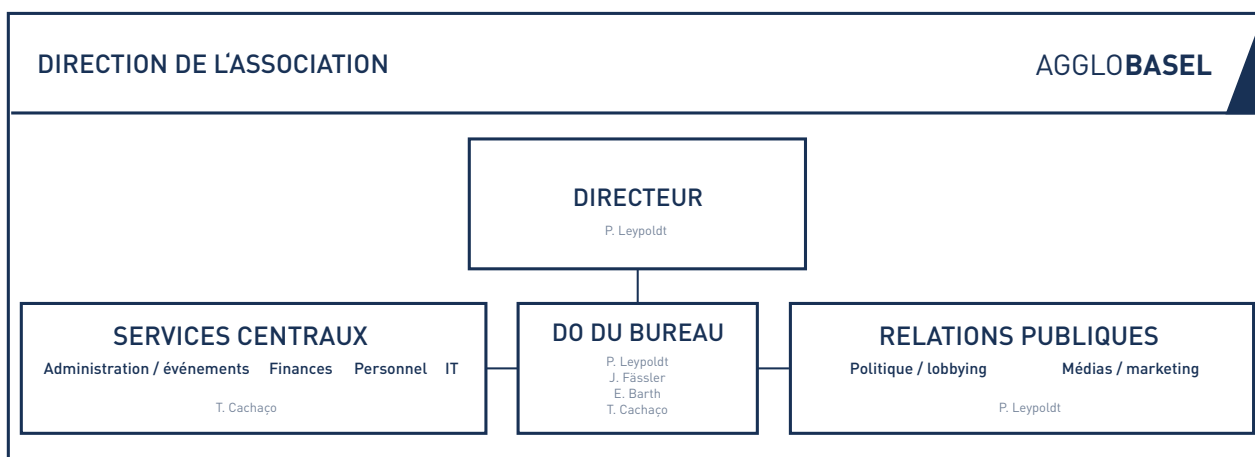
Ce qui correspond aux objectifs du projet d'agglomération de Bâle où l'extension durable des transports publics constitue une des principales stratégies. La planification transfrontalière commune de l'offre est également la base sur laquelle s'appuie le financement des infrastructures ferroviaires par des fonds nationaux comme le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) en Suisse.



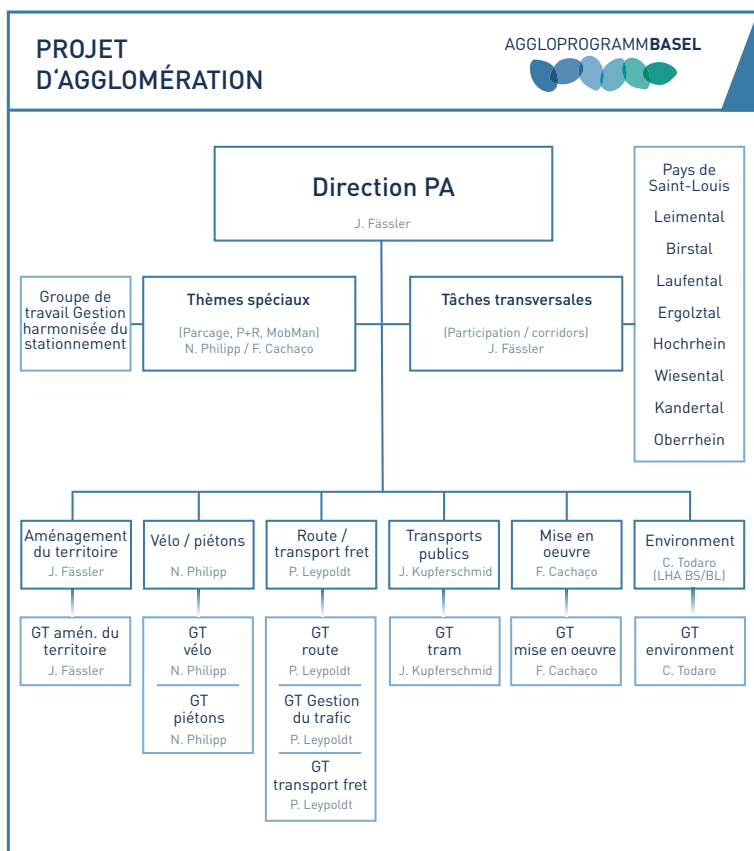
WWW.TRIRENO.ORG

Basé à Liestal, le **bureau** d'Agglo Basel est organisé en fonction des deux domaines de missions. Sept collaborateurs y sont employés. Depuis sa création en 2011, le bureau est dirigé par Patrick Leypoldt.

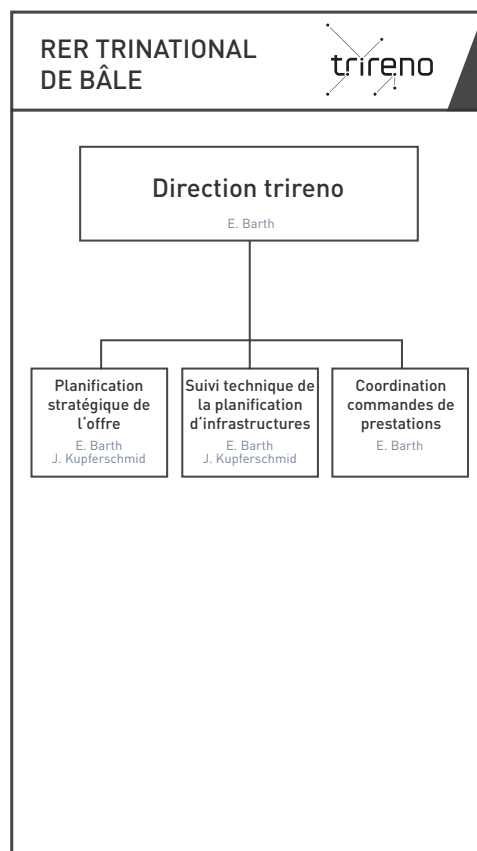
Par ses activités, l'association Agglo Basel contribue de manière significative à garantir et à promouvoir la qualité de vie et à renforcer la compétitivité internationale de la région, ce dont bénéficient les quelque 800 000 habitants de l'agglomération trinationale de Bâle.



Domaine de mission 1



Domaine de mission 2



Organigramme du bureau



RENFORCER
LES SYSTÈMES
DES TRANS-
PORTS,
PERMETTRE
UNE MOBILITÉ
ADAPTÉE

Une réussite sans précédent avec près de 110 millions de francs – La 3^e génération est adoptée et les travaux vont pouvoir débuter

Le 27 septembre 2019, les Chambres fédérales ont définitivement entériné les projets d'agglomération de troisième génération et ont libéré les crédits destinés à ces derniers. Le paquet d'aménagements approuvé pour Bâle par les Chambres fédérales prévoit le cofinancement de projets pour un volume total de 276 millions de francs. La Confédération contribue à hauteur de 40 % à l'ensemble des investissements, soit environ 110 millions de francs. 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 de 40 % signifie que le projet bâlois se situe dans le groupe de tête des agglomérations suisses. Le démarrage des travaux est prévu entre l'été 2019 et 2025. En comptant le temps d'élaboration, le processus d'examen et la prise de décision politique à Berne, il aura donc fallu près de sept ans à la 3^e génération pour finalement passer de la phase de planification à la phase de mise en œuvre. Les projets de troisième génération seront donc réalisés et gérés conjointement par les porteurs de projets et le bureau d'Agglo Basel.

72 PROJETS DE CONSTRUCTION RÉPARTIS ENTRE 8 CORRIDORS

Les projets suivants sont compris dans la 3^e génération :

Aperçu de la liste définitive des projets de la 3 ^e génération				
Mesure	Coûts *	Contributions fédérales Mesures individuelles **	Contributions fédérales Mesures forfaitaires ***	Somme des contributions fédérales
Mesures individuelles	200.49	80.17	-	80.17
Paquet de mesures „mobilité douce“ Liste A (mesures forfaitaires)	58.93	-	23.57	23.57
Paquet de mesures „valorisation de l'espace routier“ Liste A (mesures forfaitaires)	16.33	-	6.53	6.53
Somme :	275.75	80.17	30.10	110.27

* Conditions économiques 2016

** Contribution fédérale maximale, conditions économiques avril 2016, TVA et renchérissement exclus, en millions de CHF

*** Conditions économiques avril 2016, TVA et renchérissement inclus, en millions de CHF

Liste des mesures individuelles			
N°	Mesures	Coûts *	Contributions fédérales Mesures individuelles **
Ö3	Tram Claragraben	25.11	10.04
Ö8	Bushof Grellingen	1.36	0.54
Ö9	Bushof Frenkendorf	2.01	0.80
Ö10	Rheinfelden: Umgestaltung und Aufwertung Bahnhofplatz mit Busbahnhof	2.01	0.80

Liste des mesures individuelles

Ö11	Rheinfelden: Entflechtung ÖV, MIV und LV im Bereich Bahnhof SBB	2.26	0.90
Ö12	Busspur Bruderholzstrasse	5.12	2.05
Ö13	Fahrplanstabilität Bus BL (Linie 80/81)	3.39	1.36
Ö14	Rheinfelden: Eigentrossierung ÖV (Bus) Kaiseraugst-Rheinfelden (Augarten-Hirsrüti)	4.32	1.73
Ö15	Basel: Verkehrs- und Gestaltungsprojekt Burgfelderstrasse-Missionsstrasse-Spalenvorstadt	16.83	6.73
M1	Vollanschluss Aesch	55.65	22.26
M2	Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach	28.38	11.35
M4	Therwil, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	2.30	0.92
M7	Basel: Heuwaage-Binnerstrasse	6.63	2.65
M8	Basel: Freiburgerstrasse	7.17	2.87
LV2	Basel: St. Jakobs-Strasse - Velomassnahmen	6.03	2.41
LV3	Basel: Fuss-/Velobrücke Dreiländereck "Hafenbrücke"	7.03	2.81
LV13	Muttenz: LV-Erschliessung Areal Hagnau	9.82	3.93
LV14	BL: Langsamverkehrsachse Salina Raurica	6.53	2.61
LV19	Rheinfelden (CH): Behindertengerechte Erschliessung Bahnhof SBB - Kapuzinerberg	1.51	0.60
LV25	Augst: Giebenacherstrasse	3.01	1.20
LV38	Liestal: Abstellanlagen Velo	4.20	1.61
Somme :		200.49	80.17

* Conditions économiques 2016

** Contribution fédérale maximale, conditions économiques avril 2016, TVA et renchérissement exclus, en millions de CHF

*** Conditions économiques avril 2016, TVA et renchérissement inclus, en millions de CHF

Paquet de mesures „mobilité douce“ - liste A (mesures forfaitaires)

N°	Mesures	État des coûts en 2016 *	Contributions fédérales Mesures forfaitaires ***
LV1	Basel: Priorisierte Velorouten - 1. Etappe		
LV15	AG: Querung Kantonsstrasse und Anbindung Arbeitszone für Radverkehr in Kaiseraugst (K292)		
LV16	Lk Lörrach: Neubau Radweg Rheinfelden (D), K6333, M.Nr.6038		
LV18	Rheinfelden (CH): Fuss- und Radwegverbindung entlang Bahndamm		
LV20	Rheinfelden (CH): Fuss- und Radverkehrsverbindung S-Bahnhaltestelle Augarten-Weiherfeld		
LV21	Rheinfelden (CH): Erweiterung/Neubau Velostation Bahnhof		

Paquet de mesures „mobilité douce“ - liste A (mesures forfaitaires)

LV22	Rheinfelden (CH): Ausbau Veloabstellplätze an der S-Bahnhaltestelle Augarten		
LV23	Rheinfelden (CH): Rheinuferweg-Passage		
LV24	Rheinfelden (CH): Weg Chleigrüttgraben - Aussichtspunkt Kraftwerk		
LV26	Augst: Velo-/Fusswegquerung Frenkendörferstrasse Augst/Pratteln		
LV27	Pratteln: Aufwertung Unterführung Viaduktstrasse (Fröschmatt)		
LV28	Stein: Aufwertung und Umgestaltung Rheinuferweg		
LV29	Wallbach: Rheinpromenade Aufwertung Rheinufer und Fussgängerweg		
LV30	Mumpf: Rheinuferweg Engstellen		
LV39	Liestal: LV-Verbindung Schwierweg - Oristalstrasse entlang der Anlage SBB		
LV41	Niederdorf: Radweg zwischen Nieder- und Oberdorf		
LV42	Niederdorf: Schulradwegverbindung Lampenberg - Niederdorf (Richtung Oberdorf)		
LV45	Reinach: Ergänzung Fusswegnetz Landererstrasse		
LV47	Reinach: Ergänzung Fusswegnetz Stockacker		
LV48	Aesch: Vernetzung Radroute vom Bahnhof Aesch ins Laufental		
LV49	Laufen: Fussweg Nau Nord		
LV50	Laufen: Fussweg Norimatt		
LV51	Grellingen: Langenmattbrücke		
LV55	Allschwil: Neuer Fuss- und Veloweg Allschwil - Parc des Carrières		
LV56	Oberwil: Fusswegverbindung entlang BLT		
LV57	Binningen: Benkenstrasse		
LV58	Binningen: Neubadrain / Leimgrubenweg		
LV60	CA3F: Liaison cyclable Huningue / Saint-Louis		
LV61	CA3F: Liaison cyclable: Blotzheim/St.-Louis Neuweg/Maison éclusière de la Petite Camargue		
LV62	CA3F: Liaison cyclable Bartenheim la Chaussée / Rosenau		
LV63	Saint-Louis: Liaison cyclable entre l'avenue Charles de Gaulle et rue du Dr Marcel Hurst		
LV65	Weil am Rhein: Radweg Nordwestumfahrung		
LV66	Weil am Rhein: Einmündung Markgräfler Strasse in Haltingen		
LV67	Weil am Rhein: LV-Optimierung Pendleroute in Otterbach		
LV73	Lk Lörrach: Neubau Radweg Schopfheim, Lückenschluss K6336, M. Nr. 6031		
LV74	Lk Lörrach: Mittelinsel Lörrach, Knoten K6354/Verlängerung Wittlinger Weg, M.Nr. 9024		
LV75	Riehen: Bahnunterführung Rüchligweg / Hebelschulhaus		

Paquet de mesures „mobilité douce“ - liste A (mesures forfaitaires)

LV76	Riehen: Bahnunterführung Grienbodenweg		
LV78	Lörrach: Radweg rechts der Wiese		
LV79	Lörrach: Pendlerroute West - Beleuchtung		
LV80	Lörrach: Veloabstellplätze S-Bahn-Station Lörrach-Haagen		
LV81	Steinen: Eisenbahnbrücke		
M5	Laufen, Verlegung Naustrasse - Teil LV		
Somme :		58.93	23.57

* Conditions économiques 2016

*** Conditions économiques avril 2016, TVA et renchérissement inclus, en millions de CHF

Paquet de mesures „valorisation de l'espace routier“ - liste A (mesures forfaitaires)

N°	Mesures	État des coûts en 2016 *	Contributions fédérales Mesures forfaitaires **
LV17	Rheinfelden (CH): Umgestaltung und Aufwertung Riburgerstrasse		
LV40	Niederdorf: Platzgestaltung Baumgartenareal		
LV44	Reinach: Strassenumgestaltung Schulzentrum Weiermatten		
LV46	Reinach: Umgestaltung Angensteinerplatz und Strassenraum		
LV54	Allschwil: Umgestaltung Lindenplatz		
LV77	Lörrach: Umgestaltung Baslerstrasse (Dammstrasse bis Bahnhof Stetten)		
M9	Muttenz: Betriebs- und Gestaltungskonzept Hofackerstrasse Ost		
M10	Muttenz: Betriebs- und Gestaltungskonzept Kriegackerstrasse Ost		
Somme :		16.33	6.53



La moitié du temps imparti au dévelop- pement de la 4^e génération est atteint

Le développement de la 4^e génération du projet d'agglomération de Bâle est déjà à mi-chemin. Le 15 juin 2021, le nouveau projet d'agglomération de Bâle sera soumis à Berne aux autorités fédérales. Alors que la mi-temps a sonné pour la 4^e génération en 2019, la structure porteuse du projet d'agglomération de Bâle a décidé de faire le point sur la situation actuelle. L'occasion de fournir des informations détaillées sur l'avancement du projet.

Lors du Forum AGGLO 2019 qui s'est tenu le 18 novembre 2019 au Burghof à Lörrach, l'accent a été mis sur la nouvelle vision d'avenir 2040 de la 4^e génération. La vision d'avenir a fait l'objet d'une révision fondamentale par les membres du projet d'agglomération au cours de l'été et de nombreux ajouts issus de l'échelon communal y ont été intégrés. Les représentants des communes avaient eu l'occasion de se consacrer de manière approfondie à la vision d'avenir lors de la 2^e journée de travail organisée le 26 juin 2019 à Münchenstein.



Infobox

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 mailon central de Bâle (projet Herzstück), 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.





LA 4^E GÉNÉRA-
TION POURSUIT
SA ROUTE – LA
REMISE AURA
LIEU À LA
MI-JUIN 2021
À BERNE

Les stratégies qui illustrent comment la vision d'avenir doit être mise en œuvre ont également été reconduites dans la 4^e génération. Elles ont elles aussi fait l'objet d'une présentation au Forum AGGLO à Lörrach. Le ministre des Transports du Land du Bade-Wurtemberg Winfried Hermann et le conseiller d'Etat du canton de Bâle-Ville Hans-Peter Wessels ont discuté du RER trinational de Bâle, élément central de la vision d'avenir. Tous deux ont souligné que le développement du RER trinational de Bâle était bien avancé, mais qu'il restait encore beaucoup à faire ensemble dans les années à venir. Format inédit pour les forums AGGLO, une « live cam » a été utilisée pour découvrir une simulation des « salles de travail » d'Agglo Basel. Enfin, la nouvelle thématique prioritaire de la 4^e génération, le transport de marchandises, a été examinée et discutée en détail avec le cluster logistique de la région de Bâle. Le président du gouvernement du canton de Bâle-Campagne Isaac Reber, le directeur de la Chambre de commerce des deux Bâle Martin Dätwyler, le PDG d'Ultra-Brag AG Thomas Knopf et le directeur de Camion Transport AG Josef Jäger ont évoqué les opportunités et les défis du transport de marchandises en multipliant les perspectives.

A la fin de la manifestation, le représentant du canton de Bâle-Campagne au Conseil des Etats Claude Janiak a fait part de son expérience des discussions parlementaires à Berne sur les projets d'agglomération.

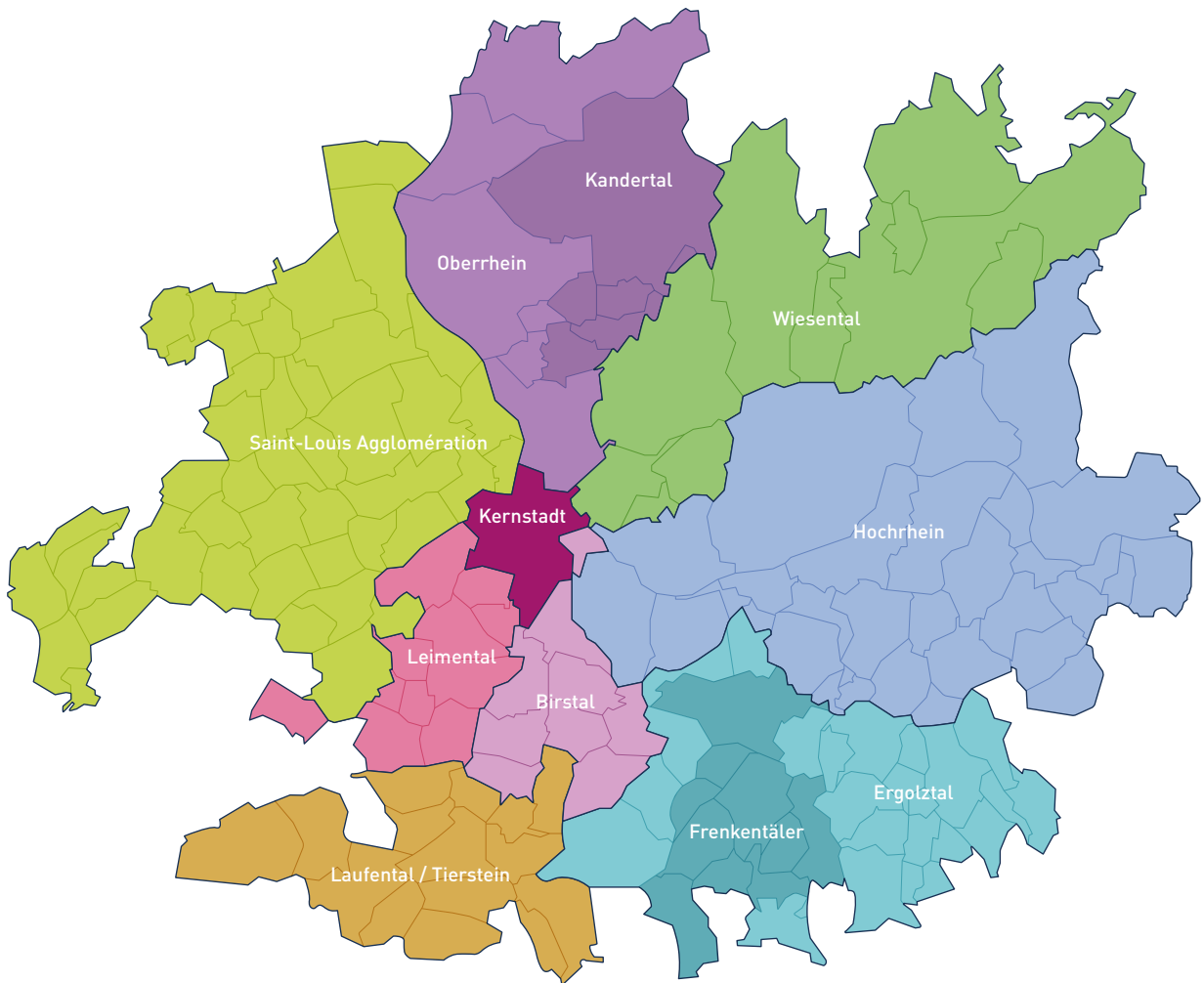
Quelque 220 personnes ont participé au Forum AGGLO 2019 à Lörrach. La variété du programme ainsi que le lieu ayant accueilli la manifestation ont été salués par de nombreux invités.



Les processus des corridors en 2019

Les corridors et les communes jouent un rôle décisif dans la mise en œuvre de la vision trinationale de l'agglomération de Bâle. Dans certains corridors, les communes travaillent déjà ensemble au sein d'organisations supra-communales. Des instances ou groupes de travail dédiés ont été créés pour traiter des missions de planification des transports et

d'aménagement territorial à cet échelon. Agglo Basel accompagne si besoin les corridors dans leurs projets relatifs à la planification des transports et à l'aménagement territorial et leur apporte un soutien financier.



	Projets	Organisation	Fonction	AGGLOPROGRAMMBASEL
Kandertal	<ul style="list-style-type: none"> ■ Évaluation des potentiels d'urbanisation (2017) ■ Concept de territoire Kandertal (achevé en 2020) 	<p>Pour l'élaboration du concept de territoire, un comité du projet a été créé, incluant les partenaires régionaux du Regionalverband Hochrhein-Bodensee, du district de Lörrach et d'Agglo Basel ainsi que les communes concernées.</p>	<p>Le projet d'agglomération de Bâle a accompagné l'élaboration du concept de territoire (participation aux réunions et événements) et y a contribué financièrement.</p>	
Wiesental	<ul style="list-style-type: none"> ■ Étude du potentiel des surfaces (2016) ■ Concept de territoire Wiesental 	<p>Pour l'élaboration du concept de territoire, deux instances ont été créés :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Comité de pilotage (niveau technique et politique) • Comité de pilotage élargi (niveau technique et politique) 	<p>Le projet d'agglomération de Bâle a accompagné l'élaboration du concept de territoire (participation aux réunions et événements) et y a contribué financièrement.</p>	
Hochrhein	<ul style="list-style-type: none"> ■ Étude du potentiel d'urbanisation (2015) ■ Mise en place du ARVE ■ Concept de développement Hochrhein (lancé en 2020) 	<p>Organisation existante : Region Fricktal Regio</p> <p>Pour l'élaboration du concept de développement, trois organes ont été créés :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Organe politique • Organe technique • Groupe de travail 	<p>Le projet d'agglomération de Bâle a mandaté ewp avec l'élaboration d'une application en ligne pour la modélisation de différents scénarios d'urbanisation et leurs conséquences sur le trafic. Dans la phase de lancement du concept de développement, le projet d'agglomération s'est engagé intensément et a, entre autres, lancé le groupe de travail.</p>	
Ergolzthal / Frenkentäler	<ul style="list-style-type: none"> ■ Planification test Frenkentäler (2016) ■ Règlement régional unifié sur les zones avec un projet spécial « Centres urbains et potentiels de développement vers l'intérieur » (2020) 	<p>L'Ergolzthal est constitué de sous-régions. La région Frenkentäler s'est organisée :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Region Frenkentäler Plus • Mise en place de groupes de travail pour la réalisation de projets et de tâches communs 	<p>Le projet d'agglomération de Bâle a financé le module « Centres urbains » dans le cadre du projet « Règlement commun pour les zones urbaines »</p> <p>Le projet d'agglomération s'est chargé de la coordination des réunions et a accompagné étroitement le processus.</p>	
Laufental / Thierstein	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vision d'avenir Laufental (2015) ■ Concept de développement Laufental / Thierstein (lancé en 2020) 	<ul style="list-style-type: none"> • Region Laufental (seulement les communes de BL) • Groupe de travail pour la mise en œuvre de la vision d'avenir 	<p>Le bureau d'Agglo Basel siège dans le groupe de travail pour la mise en œuvre de la vision d'avenir et contribue financièrement au concept de développement.</p>	
Birstal	<ul style="list-style-type: none"> ■ Concept de territoire (achevé en 2015) ■ Concept de mobilité Birstal (lancé en 2020) ■ Plan d'action mobilité ■ Plan d'action Birsparck 	<p>Dans le Birstal, la mise en œuvre du concept de territoire est assurée par différents organes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Association Birsstadt • Groupes de travail (GT) : GT Aménagement du territoire, GT Birsparck Landschaft, GT Energie-Region 	<p>Le projet d'agglomération de Bâle accompagne le concept de mobilité Birstal. Concernant les autres projets, les interfaces importantes sont coordonnées avec le projet d'agglomération.</p>	
Leimental	<ul style="list-style-type: none"> ■ Concept de territoire (achevé en 2018) ■ Lancement du projet « Paysage pour 1 heure » 	<ul style="list-style-type: none"> • Region Leimental Plus (seulement un accord de coopération, pas d'association, seulement les communes de BL) • Commission des transports et de l'aménagement du territoire du Leimental 	<p>Le projet d'agglomération accompagne le processus et contribue, si besoin, financièrement.</p>	

LA MISE EN ŒUVRE
DE LA VISION D'AVE-
NIR SE FAIT EN
GRANDE PARTIE
À TRAVERS DES
MESURES CONCRÈ-
TES DANS LES
VILLES ET LES
COMMUNES.

Excursion AGGLO le 18 septembre 2019 à Lupsingen sur le thème des cœurs des localités et du potentiel de développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti

Dans le cadre d'une nouvelle série de manifestations du projet d'agglomération de Bâle, une première excursion a eu lieu le 18 septembre 2019. Direction Lupsingen dans le canton de Bâle-Campagne pour cette première visite consacrée à l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti dans les zones centrales et qui mettait plus particulièrement l'accent sur les régions rurales. Avec les experts de plan:team, les participants ont pu étudier de près le centre de Lupsingen.

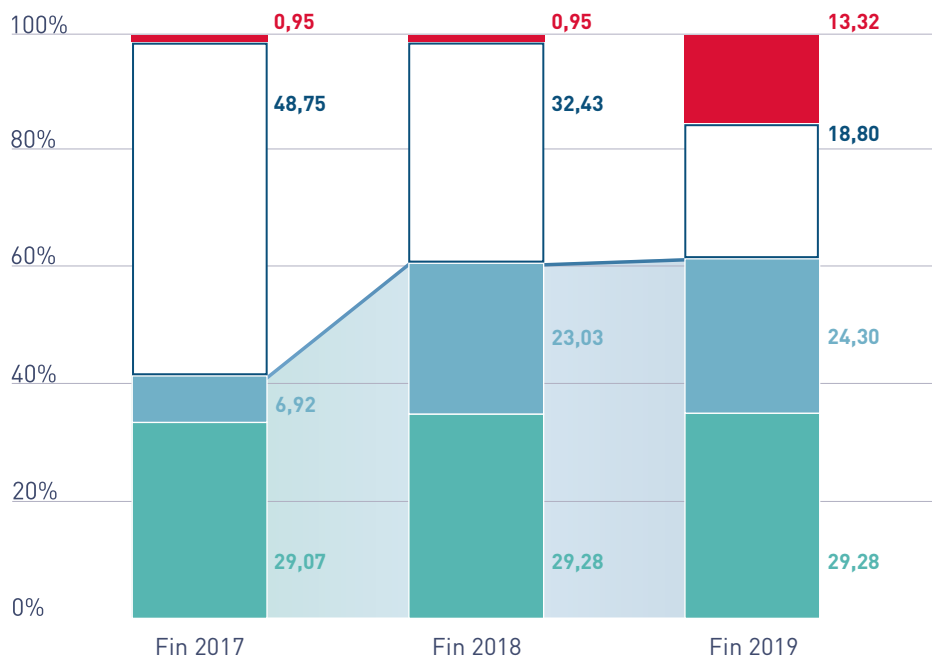
Les problématiques et les défis suivants ont notamment été abordés :

- ▮ Dans les zones centrales, l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti est une thématique essentielle. Mais comment le reste des secteurs urbains (généralement des maisons individuelles) peut-il faire l'objet d'un développement vers l'intérieur ?
- ▮ Avec la densification des zones centrales et des secteurs urbains en général, la question des espaces ouverts de qualité tels que les zones de loisirs et de détente gagne en acuité. Où et comment est-il possible de les renforcer ?
- ▮ Quels sont les usages qui font qu'un centre-ville est vivant ? Comment les préserver ou favoriser leur implantation ?

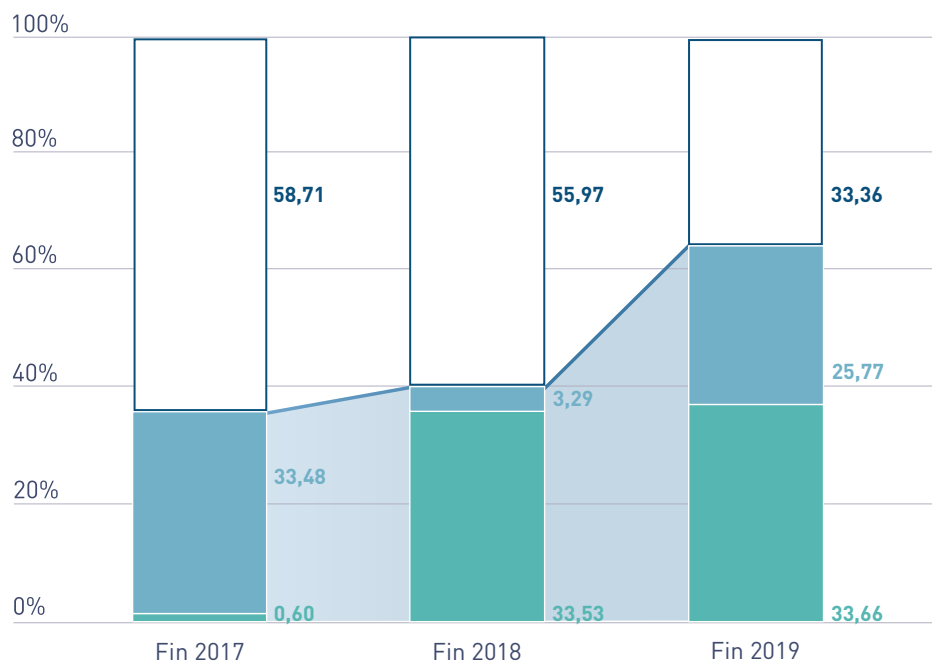
L'excursion AGGLO à Lupsingen a réuni 20 personnes, élus communaux et membres des administrations communales.



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

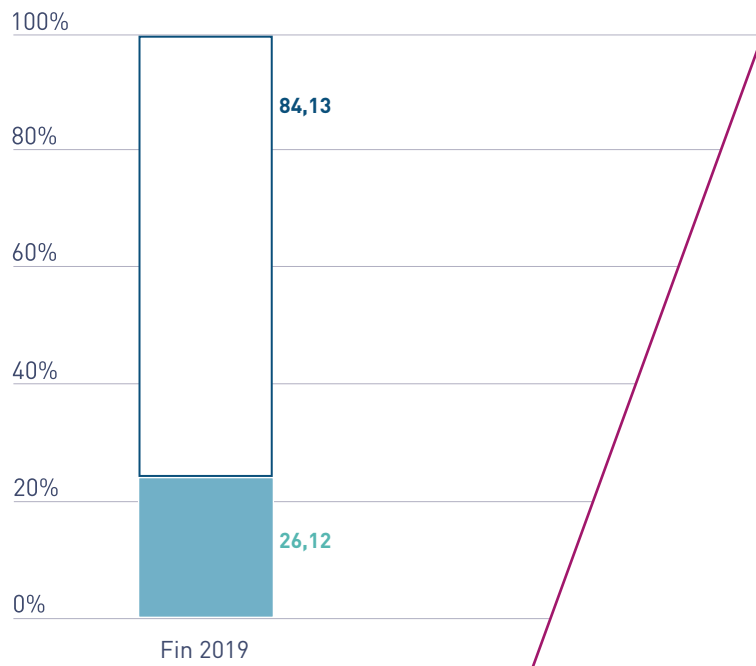


État de la mise en œuvre du PA2 (en millions de CHF)



■ Engagé et construit
 ■ Engagé et en construction
 Non engagé (travail en cours)
 ■ Projets suspendus par la Confédération

État de la mise en œuvre du PA3 (en millions de CHF)



Avancement PA1*



En construction ou déjà construit

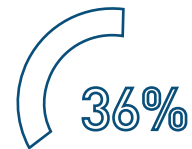


Travail en cours, mais pas encore engagé

Avancement PA 2



En construction ou déjà construit

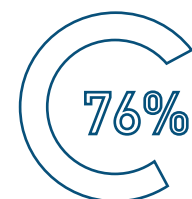


Travail en cours, mais pas encore engagé

Avancement PA 3



En construction ou déjà construit



Travail en cours, mais pas encore engagé

*État décembre 2019
 **16% suspendus

Le projet d'agglomération porte ses fruits

Projets achevés et en cours en 2019

ADAPTATION DU NŒUD VIERTELSKREIS/ REINACHERSTRASSE ET GUNDELDINGERSTRASSE

(M2 UND M1A)

La Gundeldingerstrasse et la Reinacherstrasse seront améliorées pour tous les usagers grâce à ce projet de deuxième génération entre Zwinglihaus et Viertelkreis jusqu'au Jakobsbergerholzweg. Un rond-point avec de nombreux espaces verts et un meilleur tracé sera aménagé. Le quartier de Gundeldingen sera ainsi doté d'une porte d'entrée attrayante qui permettra aux bus, aux voitures et aux vélos de circuler sans entrave dans toutes les directions. Les travaux de construction ont commencé à la mi-2019 et devraient se poursuivre jusqu'à la mi-2022.



DÉPLACEMENT DE LA RHEINSTRASSE, SALINA RAURICA

(M4)

Appartenant à la deuxième génération du projet d'agglomération de Bâle, ce grand projet de déplacement de la Rheinstrasse (Salina Raurica) est en construction depuis septembre 2019. D'une longueur d'environ 2,4 kilomètres, la nouvelle route cantonale sera aménagée comme une route à grande circulation à deux voies. Une fois les travaux achevés fin 2022, elle remplacera la Rheinstrasse comme axe principal pour le trafic de transit entre Schweizerhalle (Pratteln) et Augst. Le projet est une condition préalable au développement du secteur de Salina Raurica en un pôle économique attractif et compétitif.



RACCORDEMENT INTÉGRAL D'AESCH

(M1)

Le 9 décembre 2019, une cérémonie solennelle a marqué le premier coup de pioche du projet à grande échelle de raccordement intégral d'Aesch. Pour cette première mesure de la troisième génération du projet d'agglomération de Bâle, les travaux ont commencé au niveau du raccordement partiel en place. L'extension jusqu'au raccordement intégral est prévue grâce à un grand rond-point. Situé au centre, un niveau en dessous de l'autoroute, celui-ci accueillera toutes les entrées et sorties de l'A18. Le projet apportera les améliorations tant souhaitées pour la vallée antérieure de la Birse et le Laufental et devrait surtout délester la traversée très fréquentée d'Aesch, et donc accroître la sécurité du trafic.



UN GRAND PAS VERS LES OBJECTIFS EN MATIÈRE D'OFFRE

Un concept d'offre commun comme base du développement transfrontalier du RER trinational de Bâle

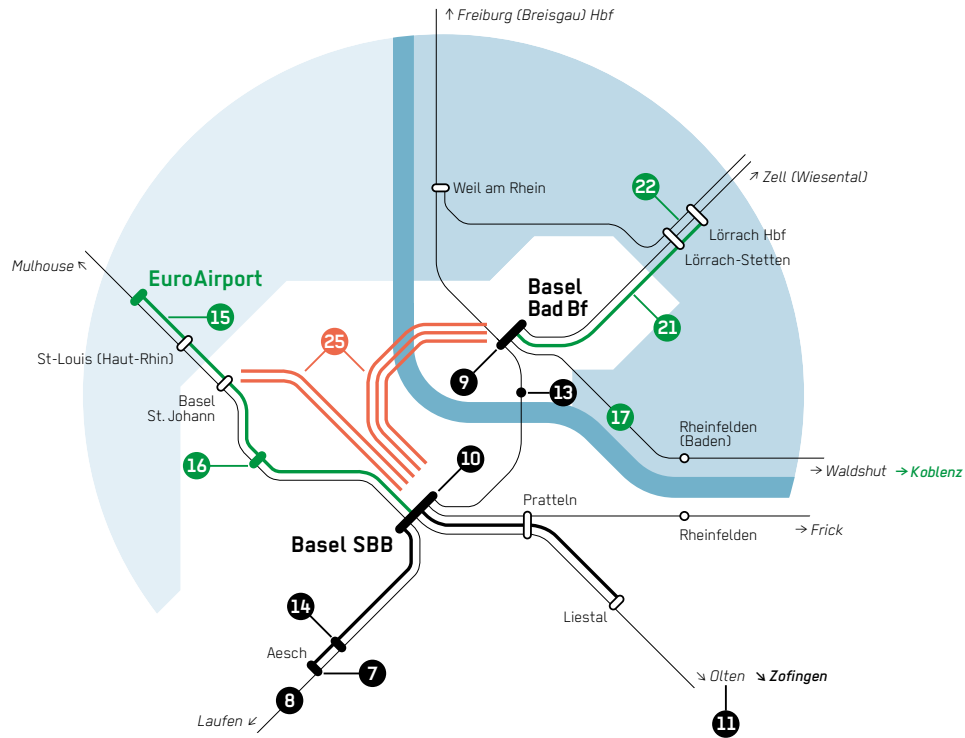
Les sept partenaires responsables de la planification du RER trinational de Bâle et qui ont constitué à cet effet le domaine de missions trireno s'appuient depuis cinq ans sur un concept-cible d'offre commun pour le RER trinational de Bâle. Ce concept a été développé conjointement en 2014, décidé d'un commun accord et soumis à la Confédération. Défendu par les sept partenaires régionaux, le concept prévoit un aménagement intégral de l'offre de transport ferroviaire régional jusque-là fragmentée pour parvenir à un système de RER transfrontalier efficace. L'offre du RER atteindra un degré de qualité inédit avec de nombreuses densifications des cadences, de nouvelles liaisons directes et des arrêts sup-

plémentaires. Il est notamment prévu d'offrir une cadence au minimum au quart d'heure sur les lignes circulant dans Bâle et dans ses environs et une cadence à la demi-heure sur tout le reste du réseau.

Ce concept d'offre est un pilier essentiel pour garantir une mobilité durable, élément qui revêt une importance décisive pour l'attractivité économique de Bâle en tant qu'agglomération trinationale. Il est coordonné avec les objectifs de développement territorial de la région et de la Confédération.

PRODES de l'infrastructure ferroviaire : étape d'aménagement 2035 (EA35)

Projets d'infrastructure inclus et offre du RER trinational de Bâle rendue possible



- | | |
|---|--|
| <p>15' Takt Basel SBB – Aesch, S-Bahn</p> <p>7 Aesch
Wendegleis</p> <p>8 Duggingen–Grellingen
Doppelspur</p> | <p>10' Takt Basel SBB – EuroAirport, S-Bahn/TER</p> <p>15 EuroAirport
Nouvelle liaison ferroviaire avec halte EuroAirport à 2 voies</p> <p>16 Basel Morgartenring
Neue Haltestelle</p> |
| <p>Ausbau Bahnhöfe</p> <p>9 Basel Bad Bf
Neue Rampen und Lifte, Perronabsenkung</p> <p>10 Basel SBB
Zusätzliche Gleisquerung und Perronabgänge, Perronanpassungen</p> <p>11 Olten
Ausbau Perrons und Unterführung</p> | <p>30' Takt Basel Bad Bf – Koblenz, S-Bahn</p> <p>17 Basel Bad Bf–Erzingen
Ausbau und Elektrifizierung</p> <p>15' Takt Basel Bad Bf – Lörrach Hbf, S-Bahn</p> <p>21 Riehen–Schopfheim
Abschnittsweise Doppelspur</p> <p>22 Lörrach
Verkürzung Zugfolgezeit</p> |
| <p>Neue Haltestellen</p> <p>13 Basel Solitude</p> <p>14 Dornach Apfelsee</p> | <p>Durchmesserlinien trinationale S-Bahn</p> <p>25 Herzstück der trinationalen S-Bahn Basel
Neubaustrecke und Zentrumshaltestellen</p> |

- Angebot auf bestehenden und bereits vorgängig finanzierten Infrastrukturen
Offre sur les infrastructures existantes et déjà préalablement financées
- Ermöglichtes Angebot durch neu finanzierte Infrastrukturen (AS35)
Offre rendue possible avec les infrastructures financées dans l'EA35
- Ermöglichtes Angebot durch grenzüberschreitend finanzierte Infrastrukturen (AS35: Beitrag Schweiz)
Offre rendue possible avec les infrastructures dont la contribution suisse est financée dans l'EA35
- Vorgesehenes Angebot auf teilweise finanzierten Infrastrukturen (AS35: Planung und Projektierung)
Offre prévue sur les infrastructures dont la planification et l'établissement du projet sont financés dans

1 Linie = 2 Züge pro Stunde und Richtung (Halbstudentakt)
1 ligne = 2 trains par heure et par sens (cadence à la demi-heure)

Des fonds suisses pour l'extension du RER trinational de Bâle – L'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire a été approuvée

L'aménagement de l'infrastructure ferroviaire est une condition préalable pour atteindre les objectifs en matière d'offre. 2019 a permis d'assurer le financement d'un grand nombre de ces projets d'infrastructure indispensables : le 21 juin 2019, le Parlement suisse a approuvé l'octroi d'importants moyens issus du Fonds d'infrastructure ferroviaire afin de financer l'aménagement du RER trinational de Bâle. Par cette décision, la Confédération s'engage à financer et mettre en œuvre les mesures suivantes dans la région de Bâle jusqu'en 2035 :

- Aménagement des installations publiques dans les gares de Bâle CFF (356 millions de francs), Basel Bad Bf (38 millions de francs) et Olten (1ère étape, 70 millions de francs). Il s'agit d'améliorer l'accès aux quais et aux trains et de les rendre accessibles à tous.
- Construction de nouveaux arrêts RER à Bâle Solitude (27 millions de francs) et à Dornach Apfelsee (14 millions de francs). Ces arrêts permettent la desserte d'importantes zones de développement.
- Augmentation de la capacité sur la ligne Delémont-Bâle (double voie Duggingen-Grellingen et voie de rebroussement à Aesch, 134 millions de francs). Le RER pourra assurer une cadence au quart d'heure entre Bâle CFF et Aesch et le trafic grande ligne une cadence à la demi-heure entre Bâle-Delémont-Bienne avec prolongement toute les heures vers Genève.

Le Parlement a approuvé un financement de 100 millions de francs pour la planification du « Herzstück Basel », mesure d'infrastructure centrale du RER trinational de Bâle. Ce qui

signifie que tous les travaux nécessaires à ce projet sont financés jusqu'au stade de la construction. Du fait de l'horizon de réalisation plus tardif, les coûts de construction pourront être financés par la prochaine étape d'aménagement, et ce sans retard au niveau de la planification et de la mise en œuvre du projet.

En plus des mesures sur le territoire de la Confédération, le Parlement suisse a décidé de contribuer à hauteur de 200 millions de francs à trois projets transfrontaliers dans la région de Bâle :

- Nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport (comprenant le nouvel arrêt Bâle Morgartenring)
- Basel Bad Bf-Lörrach Hbf : extension des capacités avec cadence au quart d'heure
- Basel Bad Bf-Waldshut-Erzingen (Baden) : aménagement et électrification de la ligne du Hochrhein

Même si toutes les mesures nécessaires au concept-cible d'offre n'ont pas encore été prises en compte – notamment celles relatives au manque de capacité de la ligne entre Pratteln et Rheinfelden (CH) – les mesures financées à ce jour permettront une amélioration considérable de l'offre du RER trinational de Bâle. Avec des cadences plus denses, de nouvelles liaisons directes et des arrêts supplémentaires, le RER deviendra un moyen de transport performant, efficace et attractif. Dès lors, il sera à même d'assurer encore mieux sa fonction centrale pour la mobilité dans l'agglomération trinationale de Bâle.

Les jalons de l'années 2019

Trois projets d'infrastructure pour lesquels tireno représente l'offre RER sont particulièrement à retenir pour l'année 2019 :

Augmentation de la capacité de la Gartenbahn et Wiesentalbahn :

Dans la région trinationale de Bâle, la Gartenbahn et la Wiesentalbahn sont les seules lignes à être empruntées quasi exclusivement par des RER. Leur infrastructure est cependant peu développée : le plus souvent, il n'y a qu'une seule voie. Avec les installations actuelles, une extension de l'offre n'est plus possible.

Afin de pouvoir proposer un RER tous les quarts d'heure entre Lörrach Hbf et Basel Bad Bf ainsi qu'un arrêt supplémentaire desservant le nouvel hôpital de Lörrach, différentes sections seront élargies à deux voies et les systèmes de signalisation seront optimisés. À l'avenir, les temps d'arrêt prévus dans toutes les gares devront également être prolongés de l'ordre de quelques secondes afin de garantir une exploitation stable et conforme aux directives.

Pour ces aménagements de l'infrastructure menés sous l'égide du Zweckverband Regio-S-Bahn 2030 (ZRL, groupement local constitué à Lörrach) et de l'Office fédéral des transports (OFT), une organisation de projet a été mise en place en 2019 avec les partenaires en charge. Outre la coordination de la participation transfrontalière au financement, celle-ci garantit un avancement concerté de la planification.

Aménagement et électrification de la ligne du Hochrhein

Dès 2017, la Deutsche Bahn a lancé la planification du projet et de l'autorisation pour l'électrification de la ligne du Hochrhein entre Basel Bad Bf et Erzingen (Baden). Depuis, il a été décidé de ne pas cantonner le projet à la simple électrification mais de l'étendre parallèlement aux autres installations ferroviaires pour permettre une offre tournée vers l'avenir. La nouvelle convention de financement pour les mesures d'aménagement supplémentaires dans le cadre du processus de planification et d'autorisation a été signée le 30 septembre 2019 entre les porteurs du projet et les sociétés de la Deutsche Bahn à Laufenburg (Baden).

En plus de l'aménagement des lignes pour réduire les retards, l'élargissement du projet visera notamment à rendre les trains accessibles à tous aux différents arrêts existants et à trois nouveaux arrêts qui seront réalisés simultanément : Rheinfeldern-Warmbach, Bad Säckingen-Wallbach et Waldshut-Ouest.

L'aménagement des infrastructures va de pair avec la future utilisation de véhicules modernes et fiables à traction électrique et à plancher surbaissé. Et comme ces véhicules pourront également circuler sur d'autres tronçons, de nouvelles liaisons directes verront le jour : toutes les demi-heures, le RER Basel Bad Bf-Waldshut sera prolongé jusqu'à Coblenche (CH), où il y aura une possibilité de correspondance avec le RER de Zurich. Et plus tard, une fois la ligne du Hochrhein raccordée au Herzstück du RER trinationale, les trains pourront également être prolongés vers le réseau suisse au-delà de l'actuel terminus que constitue Basel Bad Bf.

Le Herzstück, maillon central du RER trinational de Bâle :

Conformément à la décision du Parlement suisse de considérer le Herzstück pour l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire, la Confédération a pris la tête de ce projet d'infrastructure en 2019. L'Office fédéral des transports a chargé les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire des CFF et de la DB de préparer une étude sur la configuration du maillon central de Bâle comprenant également la gare de Bâle CFF et la gare badoise (« nœud ferroviaire de Bâle »). Cette étude servira ensuite de base aux futurs travaux sur le Herzstück et les nombreux éléments d'infrastructure qui y sont associés.

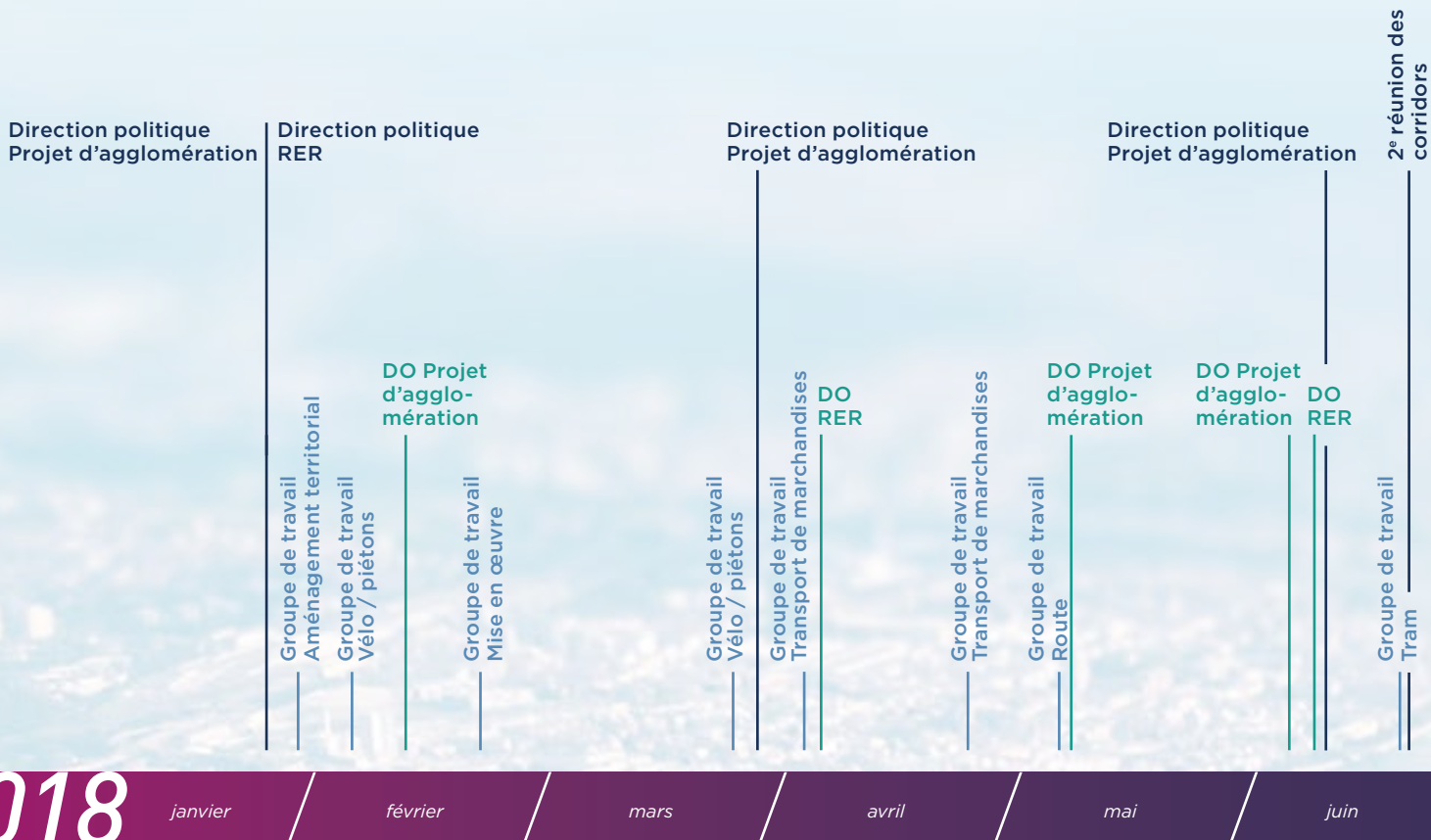
L'attribution de cette mission par la Confédération s'accompagne de la mise en place d'une nouvelle organisation de projet, elle aussi sous l'égide de l'Office fédéral des transports. Des instances aux niveaux politique et technique coordonneront les différentes activités. Outre le Herzstück, les travaux porteront notamment sur la planification de l'espace public, du réseau bus et tram, des sites des gares et de l'infrastructure urbaine.



RAPPORT FINANCIER ANNUEL

**AGGLO BASEL A PU CLÔTURER L'ANNÉE
2019 AVEC UN RÉSULTAT ANNUEL POSITIF.
LE COMPTE DE RÉSULTAT FAIT APPARAÎTRE
UN PRODUIT DE **1'798 MILLION**
DE FRANCS ET DES DÉPENSES DE PRÈS
DE **1'796 MILLION** DE FRANCS.
L'EXERCICE DE 2019 S'ACHÈVE DONC
SUR UN EXCÉDENT DE **2'348** FRANCS.
LES COMPTES DE L'ANNÉE 2019 ONT ETE
RÉVISÉS PAR DUTTWEILER & PARTNER
WIRTSCHAFTSPRÜFUNG AG.**

CHRONOLOGIE DE L'ANNÉE 2019



Rencontre annuelle
des communes de
l'agglomération
Mise en œuvre

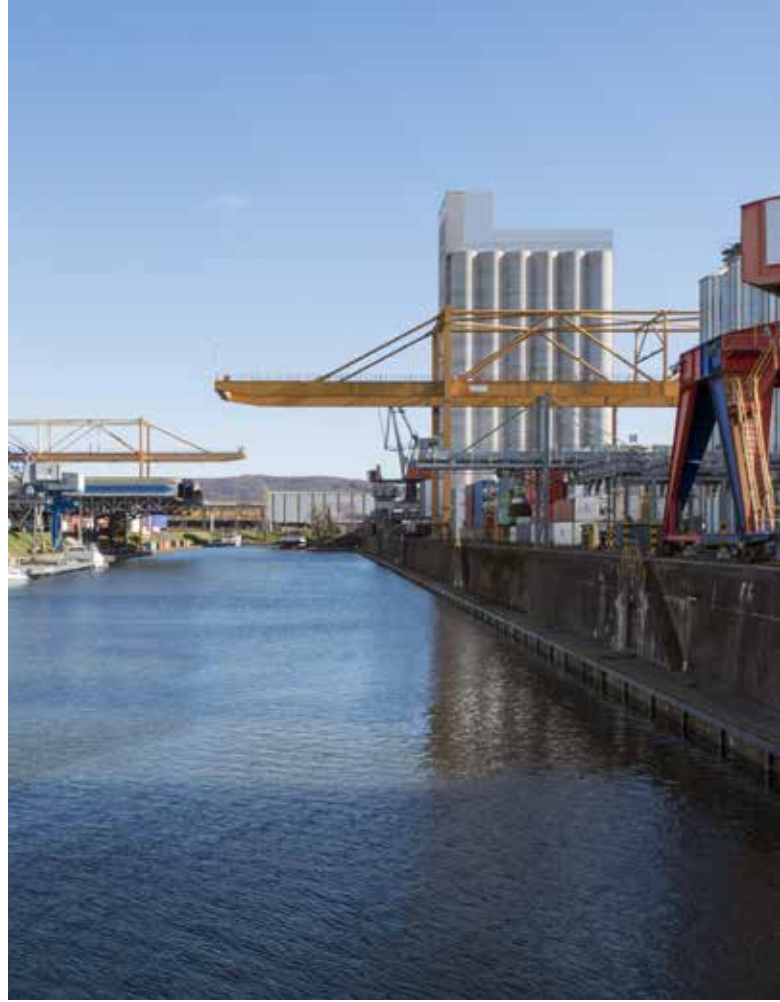


UNE PLANIFICATION CONCERTÉE POUR DES RÉALISATIONS COMMUNES

En 2020, les tâches dont l'association Agglo Basel devra s'acquitter demanderont encore un travail intensif. Après une année 2019 marquée par d'importantes décisions, ce sont les contenus qui seront au cœur des activités de l'association.

Le domaine de missions « Projet d'agglomération de Bâle » mettra l'accent sur la synthèse de la 4^e génération. En été, les autorités débiteront le processus de consultation relatif au nouveau projet, le projet sera finalisé à l'automne et les premières décisions politiques seront prises à l'hiver 2020. Fin 2020, il restera environ six mois pour présenter le projet de quatrième génération aux autorités fédérales. La remise est prévue pour le 15 juin 2021.

Pour le domaine de missions « trireno », le début de l'année prochaine sera marqué par la décision politique sur le concept-cible révisé d'offre du RER trinational de Bâle. Le concept révisé tient compte des progrès et des réalisations concrètes intervenus au niveau des nombreux projets d'infrastructure depuis 2014. En 2020, les travaux porteront également sur la migration vers la future offre que permettront les infrastructures de l'étape d'aménagement 2035. Il s'agira notamment d'échelonner l'extension de l'offre et de préparer la commande transfrontalière de nouveaux services de RER entre la Suisse et la France.



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



Isaac Reber
Président du gouvernement du canton de Bâle-Campagne, Direction des constructions et de l'environnement



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



Isaac Reber
Président du gouvernement du canton de Bâle-Campagne, Direction des constructions et de l'environnement



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



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



Sacha Peter
Kantonsplaner
Leiter Amt für Raum-
planung
Kanton Solothurn



Ulrich Hoehler
Chef de l'administration
District de Lörrach



Karl Heinz Hoffmann
Directeur Regional-
verband Hoahrhein-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



Kjell Kolden
Responsable de la Section
transports publics, Office
des transports et des
constructions 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

Groupes 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
Christoph Thiele	Regierungspräsidium de Fribourg-en-Brigau, Routes et transports, Service 44 - Planification routière
Seraina Zellweger	Office des transports et des travaux publics du canton de Soleure
Paolo Maltese	Responsable Gestion du trafic à l'Office fédéral des routes OFROU
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 Büchel-Dürrenberger	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
Doris Capaul	Service spécialisé chemins pour piétons et chemins de randonnée, Office de l'aménagement du territoire et 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

Groupes 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
Philipp Günther	Transports publics urbains (ÖPNV), district de Lörrach
Daniel Schwarz	Chef de projet transports publics, Office des transports et des travaux publics du canton de Soleure

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
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 2019

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

Chef 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