

AGGLOBASEL

20
20

RAPPORT ANNUEL



SOMMAIRE

20
20



1	AVANT-PROPOS	4
2	LES ACTIVITÉS DU PROJET D'AGGLOMÉRATION DE BÂLE	7
	Dernière ligne droite pour l'élaboration de la 4 ^e génération	7
	Les processus des corridors en 2020	10
	Finalisation du concept régional pour le transport de marchandises de l'agglomération de Bâle	12
	L'état d'avancement de la mise en œuvre des projets d'agglomération	14
	Le projet d'agglomération porte ses fruits	16
3	LES ACTIVITÉS DE TIRENO	20
	Objectifs d'offre du RER trinational : le consensus transfrontalier confirmé	20
	L'infrastructure se prépare : les projets d'aménagements font d'importants progrès	22
	Petit à petit, les étapes pour arriver aux objectifs d'offre se concrétisent	24
4	RAPPORT FINANCIER ANNUEL	26
5	CHRONOLOGIE DE L'ANNÉE 2020	27
6	PERSPECTIVES	29
7	L'ASSOCIATION AGGLO BASEL	31
8	INSTANCES AGGLO BASEL	36

1. AVANT-PROPOS

GRÂCE AUX STRUCTURES ORGANITIONNELLES D'AGGLO BASEL, MÊME EN TEMPS DE PANDEMIE, LA PLANIFICATION TRANSFRONTALIÈRE A PU ETRE POURSUIVIE.

Pour Agglo Basel, 2020 a été une année marquée par son lot de défis mais aussi de réussites. Comme pour la plupart des entreprises, administrations, organisations et institutions, la pandémie de Covid-19 n'a pas manqué d'affecter le travail d'Agglo Basel. Grâce à des structures efficaces et flexibles avec des canaux courts et une infrastructure moderne, Agglo Basel a toutefois su s'adapter très rapidement à ce contexte inédit et poursuivre sans interruption son travail sur les thématiques et les tâches urgentes. De grandes avancées ont été réalisées tant dans le cadre du projet d'agglomération de Bâle que dans celui des travaux sur le RER trinational de Bâle.

Les synthèses destinées aux rapports du projet d'agglomération de Bâle de 4^e génération ont ainsi pu être achevées au premier semestre 2020. Dans le même temps, de nombreux projets sectoriels d'approfondissement comme le concept régional pour le transport de marchandises, la gestion harmonisée du sta-

tionnement avec la charte des communes impliquées, la stratégie trinationale vélo ainsi que l'analyse de la situation de la gestion régionale du trafic ont été menés à bien. A l'été 2020, les documents de consultation ont été validés en temps voulu par la direction politique du projet d'agglomération de Bâle. Une fois terminée la consultation des autorités à l'automne 2020, la finalisation des rapports et la hiérarchisation définitive des différents projets ont pu commencer. Dans l'ensemble, l'élaboration de la 4^e génération du projet a avancé à grands pas. Le processus de décision politique au premier semestre 2021 ainsi que la remise du projet le 11 juin 2021 se profilent désormais à l'horizon.

L'année dernière, trireno a également pu réaliser d'importants progrès dans le développement du RER trinational de Bâle. Outre l'aménagement à quatre voies déjà en cours de réalisation à Liestal, l'autorisation de construire pour le désenchevêtrement à Bâle-Muttenz a



*Isaac Reber
Président de l'association Agglo Basel*

été délivrée par l'Office fédéral des transports dès le début de l'année. Les travaux ont débuté en mai 2020. Les projets de raccordement ferroviaire de l'EuroAirport et d'aménagement et d'électrification de la ligne du Hochrhein entre Bâle et Erzingen, dont la planification est à un stade avancé, ont également progressé. Le Herzstück du RER trinational de Bâle a franchi une étape importante avec l'entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2020 de l'arrêté fédéral relatif à l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire. La Confédération dispose ainsi de 100 millions de CHF pour la planification du maillon central du RER de Bâle. Depuis, les autorités fédérales travaillent à plein régime sur ce projet en collaboration avec les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire mandatés CFF Infrastructure et DB Netz ainsi que le Bundeseisenbahnvermögen (BEV). Alors que la planification des infrastructures devient de plus en plus concrète, trieno a adopté au tout début de l'année un concept d'offre cible affiné. Portant sur l'horizon de la mise en service du projet d'infrastructure du Herzstück, ce concept est coordonné avec toutes les planifications en cours dans le périmètre du RER trinational.

S'il est bien une chose que je retiens de 2020, c'est qu'au cours de cette année, de nombreuses questions importantes relatives au projet d'agglomération de Bâle et à trieno ont pu être travaillées, approfondies et clarifiées. L'accent n'a pas été uniquement mis sur les grandes décisions, mais bien plus encore sur de nombreuses petites concertations et optimisations, d'ailleurs souvent bilatérales. L'expérience révèle fréquemment que ces questions de détail ne se manifestent qu'à un stade de planification déjà avancé et nécessitent alors des solutions rapides. A l'heure où la tenue de grandes manifestations était tout bonnement impossible pour cause de crise sanitaire, je suis d'autant plus heureux de consta-

ter qu'Agglo Basel et ses partenaires se sont concentrés sur une révision, un affinement et un ajustement qualitatif des planifications. J'en suis convaincu : grâce à cette approche, la coordination transfrontalière de la planification de l'urbanisation et des transports bénéficie de piliers encore plus solides.

Si cette coordination dans les détails a été possible même en temps de pandémie, c'est bien le fait du caractère adéquat des structures d'Agglo Basel, celles-ci s'étant avérées être un facteur de réussite décisif durant cette période de crise sanitaire. Malgré la pandémie de Covid-19, à moins que celle-ci n'ait été un révélateur, il est une fois de plus clairement apparu combien l'agglomération de Bâle était imbriquée par-delà ses différentes frontières. Et malgré ces difficultés, il a été possible de continuer à travailler sans interruption sur les contenus et de se concerter.

Pour finir, j'aimerais remercier de tout cœur l'ensemble des personnes impliquées pour leur engagement exceptionnel en ces temps particuliers et surtout pour la cohésion transfrontalière qu'elles ont manifestée.

Dans l'attente d'une année 2021 couronnée de succès,



Isaac Reber
Président de l'association Agglo Basel
14 octobre 2021

2. LES ACTIVITÉS DU PROJET D'AGGLO- MÉRATION DE BÂLE

Dernière ligne droite pour l'élaboration de la 4^e génération

Lors du Forum AGGLO 2019 du 18 novembre 2019, le cadre stratégique de base a été présenté. Dans la foulée, le projet d'agglomération de Bâle de 4^e génération est entré dans la phase finale de son élaboration. Fin 2019 début 2020, les grands contenus de la 4^e génération avaient déjà fait l'objet d'une coordination entre l'ensemble des partenaires, si bien qu'au printemps 2020, la préparation du rapport a mobilisé toute l'attention de l'équipe PA du bureau d'Agglo Basel. La coordination finale des contenus avec les groupes de travail (trafic piétonnier et cycliste, route, aménagement du territoire, tram, etc.) a eu lieu entre fin février et début mars 2020. Cette étape a pu être achevée juste à temps avant l'entrée en vigueur des mesures de confinement décrétées face à la pandémie. Rétrospectivement, il y a de quoi s'estimer heureux que cette situation ne se soit pas produite en novembre ou décembre 2019. Les différents volets du rapport destinés à la consultation ont été préparés jusqu'en juin 2020 et, si nécessaire, coordonnés par voie écrite ou par visioconférence.

La consultation des autorités a été un élément central de la participation dans le cadre de la 4^e génération. Avec trois pays, deux langues et quatre cantons, cette étape s'apparentait à un défi. La procédure a été préparée dans les deux langues dans un délai très court. Malgré la pandémie de Covid-19, la consultation des autorités a pu se dérouler entre le 30 juin et le 30 septembre 2020. Les villes et les communes ont été invitées à soumettre une prise de position concertée portant autant que faire se peut sur l'ensemble de leur corridor. Les documents de consultation ont été envoyés par voie électronique à l'ensemble des autorités et étaient disponibles sur le site

*LE PROJET D'AGGLOMERATION EST
NOTRE INSTRUMENT MOTEUR
CENTRAL POUR LA PLANIFICATION
TRINATIONALE DE L'URBANISATION,
DU PAYSAGE ET DES TRANSPORTS*

Web du projet d'agglomération de Bâle pendant toute la durée de la consultation. De la sorte, les associations, les groupes d'intérêt, les médias et le grand public ont également pu s'informer sur le projet. Le Forum AGGLO 2020 prévu le 18 septembre 2020 à Binningen pour accompagner la consultation des autorités n'a pas pu se tenir en raison de la crise sanitaire.

UNE URBANISATION DE QUALITE

A L'INTERIEUR DU MILIEU BATI,

VOILA CE QUI NOUS TIENT A CŒUR

Au total, le bureau d'Agglo Basel a réceptionné 24 prises de position contenant plusieurs centaines de demandes. Celles-ci ont été évaluées en détail et les points pertinents ont été discutés au sein des groupes de travail (aménagement du territoire, route et vélo) et de la DO Projet d'agglomération. Lors de sa réunion du 26 novembre 2020, la DP Projet d'agglomération a tranché quant aux contenus des prises de position et décidé de l'approche à adopter. L'intégration des préoccupations issues de la consultation des autorités a ainsi pu être achevée d'ici la fin de l'année 2020.

L'année 2020 a montré qu'en dépit d'une pandémie mondiale, les instances d'Agglo Basel ont pu travailler efficacement à la finalisation de la 4^e génération du projet. La plus grande ombre au tableau de l'année écoulée reste l'interruption du concept participatif de la 4^e génération et son redimensionnement en raison de la pandémie de Covid-19. S'il a été possible de s'en tenir jusqu'en février 2020 à la feuille de route du concept participatif prévu pour la 4^e génération, une réorientation radicale a ensuite été nécessaire. Les restrictions imposées dans les trois pays en raison

de la crise sanitaire ont rendu la coopération extrêmement difficile et obligé la structure porteuse à assouplir le concept participatif. Initialement prévu pour durer jusqu'à la mi-2021, celui-ci a été continuellement adapté à ce que la situation rendait possible. Alors que toutes les manifestations – en particulier les grands événements – n'ont pas pu avoir lieu, la structure porteuse s'est toujours efforcée de tenir les participants au courant en organisant des événements spécifiques de moindre envergure, en leur fournissant davantage d'éléments par courrier électronique et en actualisant ses informations sur le Web. Grâce à ces alternatives, les acteurs ont toujours eu la possibilité d'accompagner activement chaque étape du développement de la 4^e génération du projet et de faire entendre leurs propres idées et leurs intérêts lors des différentes phases de concrétisation. Nous espérons que le Forum AGGLO 2021 du 11 juin 2021 marquera la conclusion solennelle de l'élaboration du 4^e projet.

*NOTRE OBJECTIF : PERMETTRE LA
MOBILITE ET L'ORIENTER VERS DES
OFFRES DURABLES*



Infobox

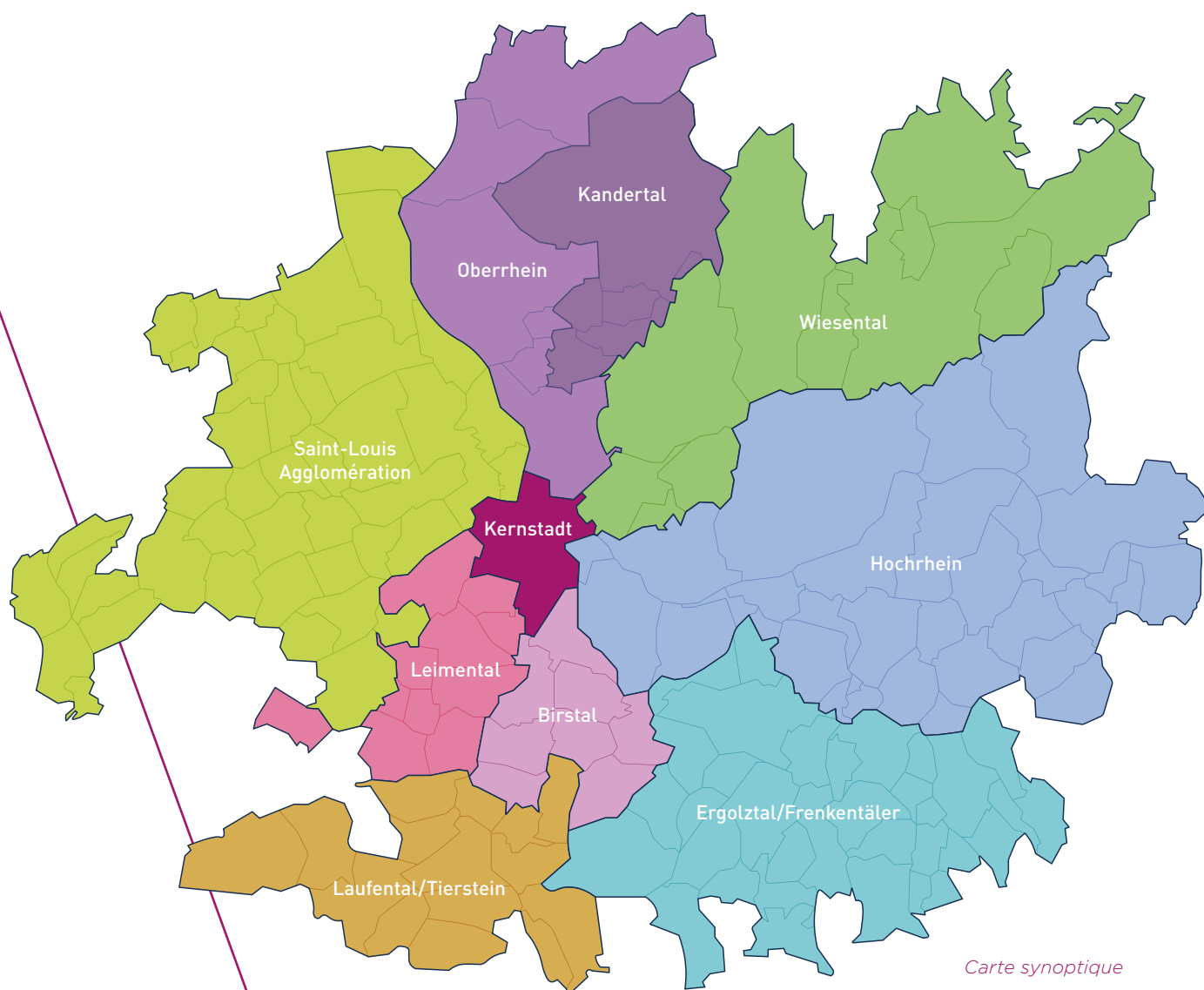
Les grands projets sont financés séparément :

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 le raccordement 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. En suisse, la Confédération finance en règle générale ces projets à hauteur de 100 % (en tant que responsable de projet).

Les processus des corridors en 2020

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 supracommunales. 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.

*GARANTIR DE CONCERT AVEC LES
CORRIDORS L'ANCRAGE DE LA VISION
D'AVENIR A L'ECHELON REGIONAL
ET COMMUNAL.*



*Carte synoptique
des corridors*

Finalisation du concept régional pour le transport de marchandises de l'agglomération de Bâle



Le trafic de marchandises représente une part importante du volume du trafic régional dans l'agglomération de Bâle. Néanmoins, dans le projet d'agglomération et dans la coopération transfrontalière, le transport de marchandises a jusqu'à présent été relégué au profit du transport de voyageurs. Il manquait jusque-là une vision globale trinationale et multimodale du transport de marchandises. Cette lacune a pu être comblée en faisant du transport de marchandises une thématique prioritaire du projet d'agglomération de 4^e génération. C'est ainsi qu'en 2020, l'élaboration du concept régional pour le transport de marchandises a été achevée. Ce concept est le fruit d'une collaboration entre le Cluster logistique de la région de Bâle et Agglo Basel. L'objectif commun était de donner plus de poids à la thématique du transport de marchandises et de la logistique. Cette coopération entre le secteur de la logistique et des transports et le projet d'agglomération a garanti une prise en compte appropriée des besoins pratiques et de la coordination supérieure avec le développement de l'urbanisation et des transports.

Les 15 grandes tendances logistiques identifiées et l'analyse de 28 entretiens où des acteurs du secteur évaluaient la situation du transport de marchandises dans la région de Bâle ont permis d'exposer les perspectives de développement jusqu'en 2040. Ces perspectives de développement se concentrent sur l'analyse de l'évolution de la répartition modale, des flux de transport actuels et à venir, des groupes de marchandises et des kilomètres parcourus ainsi que des prestations de transport relevant du transport routier de marchandises. Un élément central du concept pour le transport régional de marchandises est la vision cible développée conjointement. Le concept cible consigne des garde-fous pour l'organisation et l'absorption du transport de marchandises dans la région. Ces garde-fous sont conçus sous forme de principes directeurs. Les principes directeurs formulent des objectifs d'ordre supérieur pour le traitement du transport de marchandises. Ils s'articulent en orientations stratégiques compatibles avec les champs d'action. Une continuité parfaite peut ainsi être établie entre les principes directeurs et les mesures à prendre.

*IL CONVIENT DE METTRE À DISPOSITION
DES CAPACITÉS INFRASTRUCTURELLES
ET DE POURSUIVRE L'OPTIMISATION DES
PROCESSUS DE TRANSPORT.*

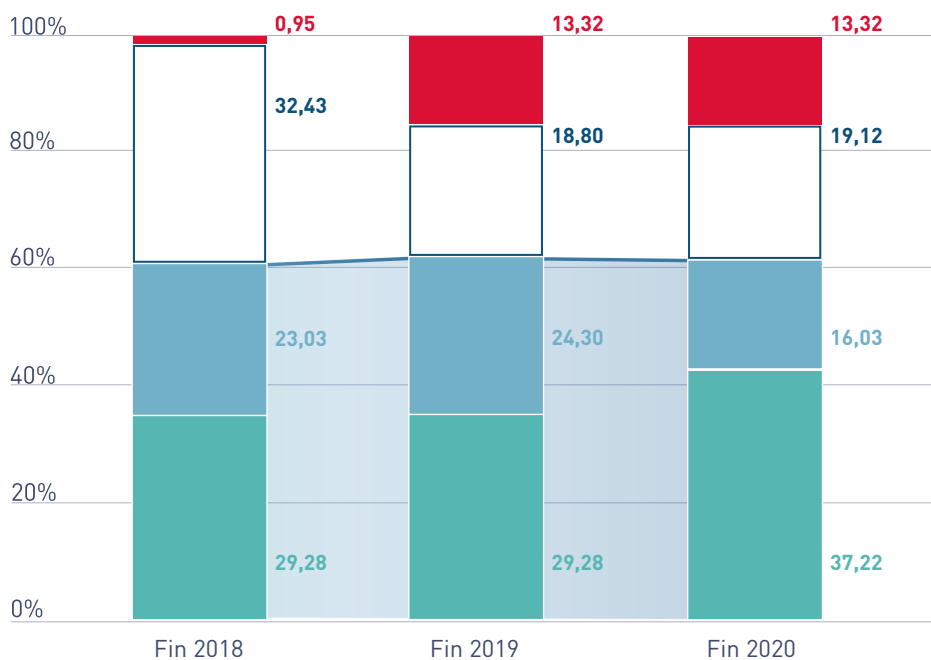
Des recommandations d'action ont été formulées à partir de l'analyse de la situation et de la vision cible. Les recommandations d'action constituent des options pour relever les défis et donc atteindre la vision cible. Elles ne sauraient être définitives, car elles doivent régulièrement s'adapter aux défis sans cesse en mutation d'un « environnement » dynamique tant sur le plan structurel que logistique. Les recommandations d'action énumérées pour les quatre champs d'action sont issues d'ateliers réunissant des participants de l'industrie de la logistique et des transports ainsi que des services spécialisés du secteur public. Par ailleurs, des mesures concrètes ont été reprises, celles-ci faisant partie du projet d'agglomération ou figurant dans la stratégie du Cluster logistique de la région de Bâle.

Le rapport final relatif au concept pour le transport régional de marchandises dans l'agglomération de Bâle peut être téléchargé sur les sites Web du projet d'agglomération de Bâle et du Cluster logistique. La coopération avec le Cluster logistique de la région de Bâle a été un atout de taille pour le projet d'agglomération de Bâle : nous profitons de l'occasion pour remercier encore une fois nos interlocuteurs.

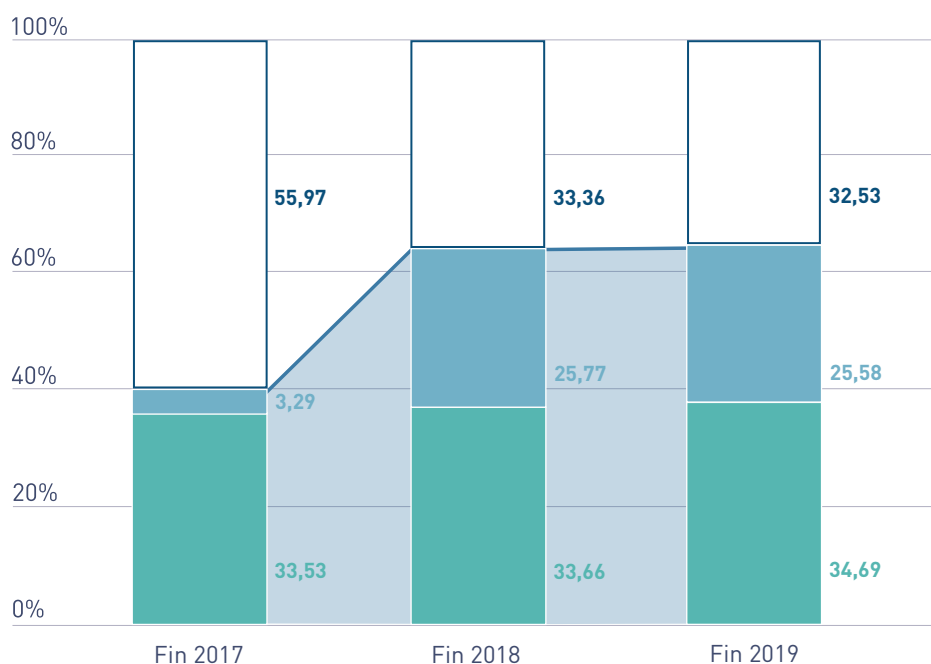


L'état d'avancement de la mise en œuvre des projets d'agglomération

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

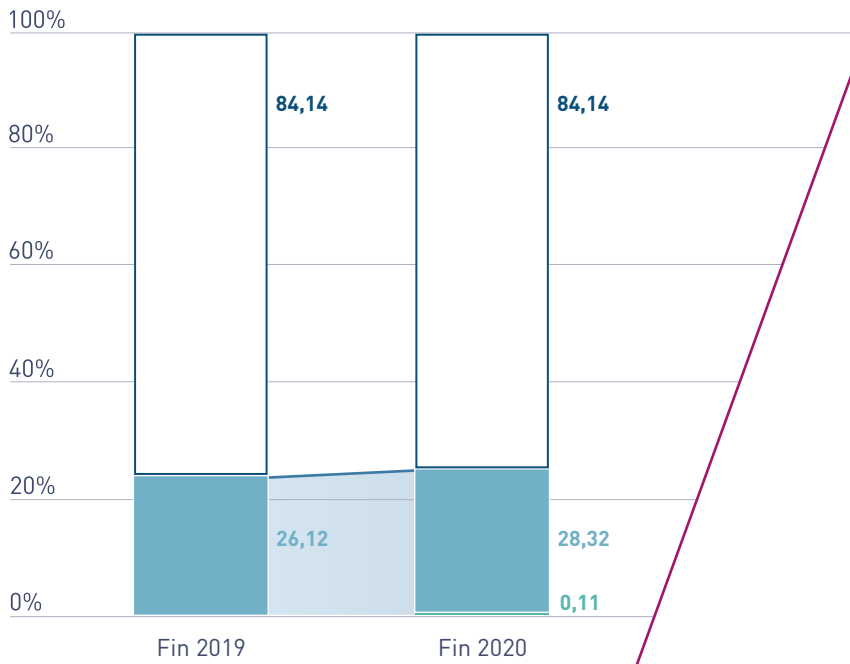


État de la mise en œuvre du PA2 (en millions de CHF)

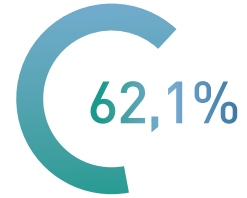


■ Engagé et construit
 ■ Engagé et en construction
 Non engagé (travail en cours)
 ■ Projets suspendus par la Confédération

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



Avancement PA1*

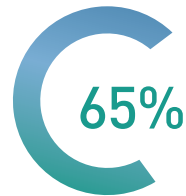


En construction ou déjà construit

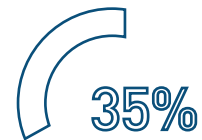


Travail en cours, mais pas encore engagé

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 2020
 **16% suspendus

Le projet d'agglomération porte ses fruits

Projets achevés et en cours en 2020

JONCTION COMPLÈTE D'AESCH

(M1)

Pour cette première mesure de la 3^e génération du projet d'agglomération de Bâle, les travaux ont commencé le 9 décembre 2019 au niveau de la jonction partielle en place. L'achèvement et l'entrée en service sont prévus en 2023. Par la suite, tous les flux de trafic en provenance de la partie antérieure du Birstal et du Laufental à destination d'Aesch emprunteront cet ouvrage. Ce qui devrait délester la traversée très fréquentée d'Aesch et donc accroître la sécurité du trafic. En liaison avec le Pfeffingerring récemment achevé, l'accès direct aux zones de développement d'Aesch sera amélioré.



ADAPTATION DU NŒUD VIERTELKREIS/REINACHER- STRASSE ET GUNDELDINGER- STRASSE

(M2 UND M1A)

Grâce à ces deux projets de la 2^e génération du projet d'agglomération de Bâle, la Gundeldingerstrasse et la Reinacherstrasse seront valorisées pour tous les usagers de la route entre Zwinglihaus et Viertelkreis jusqu'au Jakobsbergerholzweg. Un grand giratoire verra le jour et le quartier de Gundeldingen sera doté d'une porte d'entrée attrayante avec de nouveaux espaces verts et des arbres. Les bus, les voitures et les vélos seront dès lors en mesure de circuler de manière fluide dans toutes les directions. Quant aux piétons, ils pourront traverser le rond-point directement au niveau de Viertelkreis. Les travaux de construction ont commencé à la mi-2019 et devraient se poursuivre jusqu'à la mi-2022.





TRAVERSÉE DE LA ROUTE CANTONALE À KAISERAUGST

(LV15)

Le 18 mai 2020, a eu lieu le premier coup de pioche des travaux de construction du passage pour vélos passant sous la Landstrasse à Kaiseraugst. Actuellement, il n'existe pas de liaison attractive entre l'itinéraire cyclable cantonal (R 500) et les zones d'activités au sud de la Landstrasse (K 292) à Kaiseraugst. La solution consiste en un passage souterrain cyclable à l'extrémité est de Kaiseraugst. Ce qui permettra à l'avenir de relier rapidement et sans croisement les liaisons cyclables de Kaiseraugst et Rheinfelden à la zone d'activités de Kaiseraugst. La mise en service est prévue pour la mi-2021.

WEIL AM RHEIN : DÉBOUCHÉ DE LA MARKGRÄFLER STRASSE À HALTINGEN

(LV66)

Le long de la B3 à Haltingen, au croisement avec la Markgräfler Strasse, un tracé indirect de l'itinéraire cyclable empêche actuellement une utilisation efficace de cet itinéraire pendulaire dans la zone d'intersection. Pour une utilisation favorable aux cyclistes, il convient, d'une part, de fermer le passage souterrain existant et, d'autre part, de doter l'itinéraire cyclable d'un tracé rectiligne prioritaire par rapport au TIM qui vient le croiser. Ces mesures permettent d'optimiser considérablement le réseau des principaux itinéraires cyclables et d'améliorer la sécurité et la fonctionnalité de l'itinéraire pendulaire. Les travaux de construction devraient durer jusqu'à la mi-2021.



3. LES ACTIVITÉS DE TRIRENO

Objectifs d'offre du RER trinationnel : le consensus transfrontalier confirmé

Les objectifs d'offre coordonnés à l'échelon transfrontalier constituent une base centrale pour une extension harmonieuse du RER trinationnel de Bâle. Ils permettent aux partenaires impliqués dans les trois pays d'œuvrer avec un objectif commun : un RER trinationnel rapide, efficace et fiable.

Le concept d'offre cible profite aux gestionnaires d'infrastructure, aux entreprises de transport, aux communautés tarifaires, aux autorités nationales, régionales et communales et à bien d'autres encore. Il leur offre la certitude que les nombreux préparatifs nécessaires, en particulier les investissements dans l'infrastructure ferroviaire, déboucheront sur une offre de RER attractive.

Dès 2014, les sept membres de trireno ont adopté un premier concept d'offre cible pour le RER trinationnel. En Suisse, ce concept a même servi de base à l'étape d'aménagement ferroviaire PRODES EA 2035, étape qui a vu le fonds national d'infrastructure ferroviaire approuver le financement de divers projets d'infrastructure du RER trinationnel.

Alors que la planification des infrastructures progressait, trireno a ensuite adopté en 2020 un concept d'offre cible affiné. Ce concept vise l'horizon de la mise en service d'ici 15 à 20 ans du Herzstück, projet d'infrastructure central, et est coordonné avec les différentes planifications dans le périmètre du RER trinationnel.

*EN 2020, LES DECIDEURS POLITIQUES
ALLEMANDS, FRANÇAIS ET SUISSES ONT
CONFIRME LEURS OBJECTIFS D'OFFRE
COMMUNS POUR LE RER TRINATIONNEL DE BALE*

L'unanimité manifestée à plusieurs reprises par la direction politique dans ses prises de décision souligne le consensus transfrontalier à l'œuvre pour un aménagement de l'offre conjoint et rapide. Les éléments clés de l'extension de l'offre restent inchangés :

- ▮ Des liaisons directes supplémentaires à travers l'agglomération trinationale
- ▮ Plus de liaisons : un train toutes les 30 minutes sur les branches extérieures et un train toutes les 15 minutes ou plus fréquemment à l'intérieur de l'agglomération
- ▮ De nouveaux arrêts au niveau des sites qui devraient présenter une forte demande et des futurs pôles de développement

Zielzustand im Horizont mit Herzstück État-cible à l'horizon avec Herzstück



L'infrastructure se prépare : les projets d'aménagements font d'importants progrès

L'aménagement ciblé des infrastructures ferroviaires existantes est une condition préalable essentielle à la réalisation des objectifs d'offre. Ces aménagements sont organisés en divers projets et organisations de projet, les prérogatives territoriales et financières déterminant leur composition. Pour les projets d'infrastructure du RER trinational de Bâle, trireno prend part aux différentes organisations de projet afin de garantir la prise en compte des exigences du RER trinational en matière d'offre.

D'importantes étapes ont été franchies en 2020 dans le cadre d'un certain nombre de projets d'aménagement revêtant une importance centrale dans l'optique de l'extension du RER trinational :

Le **Herzstück** du RER trinational de Bâle fait partie de l'étape d'aménagement ferroviaire PRODES EA 2035 entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2020. La Confédération dispose ainsi de 100 millions de CHF pour la planification de ce projet d'infrastructure. Sur cette base, l'Office fédéral des transports a pris la direction de ce projet d'aménagement et mis en place sa propre structure de projet. Les gestionnaires d'infrastructure des CFF et de la DB ainsi que le Deutsches Bundeseisenbahnvermögen ont été chargés de configurer le mailon central ainsi que la gare de Bâle CFF et la

gare badoise. Cette phase d'étude, qui devra s'achever d'ici 2021, constitue la base de l'étude préliminaire et de l'avant-projet qui suivront et dont le financement est lui aussi déjà assuré. Par rapport aux précédents travaux, cette étape garantit que les planifications tiendront compte de l'intégration du tracé du tunnel dans les gares et réseaux ferroviaires.

GRÂCE À UN CRÉDIT DE PLANIFICATION DE 100 MILLIONS DE CHF, LE HERZSTÜCK PASSE À LA VITESSE SUPÉRIEURE.

Le financement transfrontalier de l'avant-projet détaillé du **raccordement ferroviaire de l'EuroAirport** a fait l'objet d'un accord contractuel en 2020. Les maîtres d'ouvrage que constituent SNCF Réseau et l'EuroAirport peuvent ainsi poursuivre la planification des prochaines années. Prévue pour se dérouler au second semestre 2021, l'enquête d'utilité publique relative à ce projet d'infrastructure a également été préparée en 2020. Une conclusion positive de cette procédure par le biais d'une déclaration d'utilité publique est la condition préalable à l'exécution des mesures de construction.

L'extension et l'électrification de la ligne du Hochrhein entre Bâle et Erzingen pour le transport ferroviaire local de passagers progressent également. DB Netz travaille d'arrache-pied à la planification de ce projet pionnier et à son autorisation. Dans le même temps, la procédure d'approbation des plans a été lancée : les demandes pour les sections allemandes de la ligne ont été soumises à l'Office fédéral allemand des chemins de fer le 4 décembre 2020. Sur cette base, le Regierungspräsidium de Fribourg-en-Brigau mènera une procédure de consultation. Pour les trois tronçons de la ligne relativement courts situés sur le sol suisse, c'est la procédure suisse d'approbation des plans qui sera appliquée. Toutefois, ces documents ne seront soumis à l'Office fédéral des transports qu'à une date ultérieure, cette procédure pouvant être achevée plus rapidement.

En ce qui concerne l'extension de la Gartenbahn et de la ligne du Wiesental, des études de faisabilité ont été préparées en 2020 pour le nouvel arrêt Lörrach-Zentralklinikum et pour l'aménagement à deux voies de plusieurs sections. Elles constituent le fondement des phases ultérieures de détermination des bases et d'avant-projet, qui seront préparées par le gestionnaire d'infrastructure DB Netz.

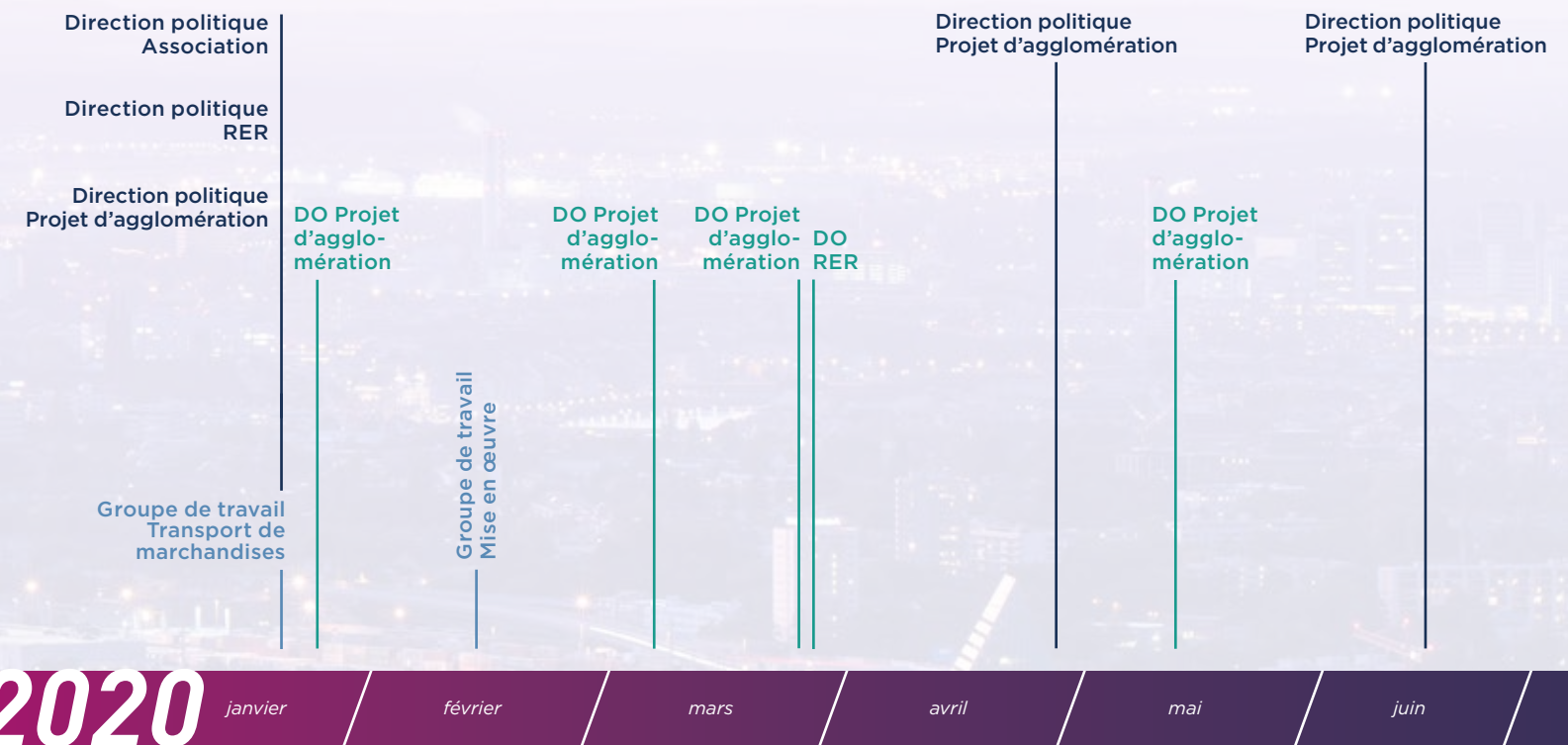
Le 16 janvier 2020, l'Office fédéral des transports a délivré une autorisation de construire pour le désenchevêtrement à Bâle-Muttenz. Les CFF ont ainsi pu commencer les travaux en mai 2020. La mise en service est prévue pour la fin de l'année 2025.



4. RAPPORT FINANCIER ANNUEL

*AGGLO BASEL A PU CLÔTURER L'ANNÉE
2020 AVEC UN RÉSULTAT ANNUEL POSITIF.
LE COMPTE DE RÉSULTAT FAIT APPARAÎTRE
UN PRODUIT DE **1,68 MILLION** DE
FRANCS ET DES DÉPENSES DE PRÈS DE
1,56 MILLION DE CHF. L'EXERCICE
DE **2020** S'ACHÈVE DONC SUR UN EXCÉDENT
DE **121 315** DE CHF. LES COMPTES
DE L'ANNÉE **2020** ONT ETE RÉVISÉS PAR
DUTTWEILER & PARTNER WIRTSCHAFTS-
PRÜFUNG AG.*

5. CHRONOLOGIE DE L'ANNÉE 2020





juillet

août

septembre

octobre

novembre

décembre

2020

DO
RER

Groupe de travail
Mise en œuvre

Forum AGGLO
2020

DO Projet
d'agglomération

Groupe de travail Aménagement territorial

Groupe de travail Tram — Groupe de travail Vélo / piétons

Groupe de travail Transport de marchandises

Groupe de travail Route — DO Association

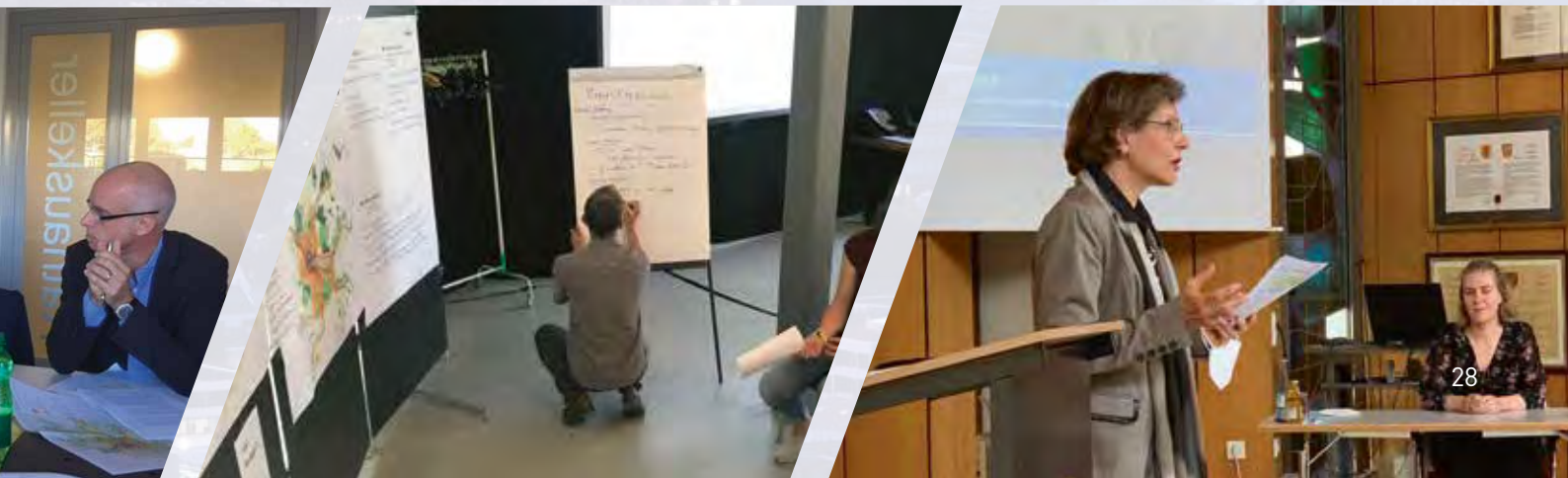
DO Projet d'agglomération

Direction politique
Association

Direction politique
Projet d'agglomération

DO
RER

Rencontre annuelle
des communes de
l'agglomération
Mise en œuvre



6. PERSPECTIVES

Avec de nombreuses étapes importantes, l'année 2021 s'annonce bien remplie pour l'association Agglo Basel. Dès le début de l'année, la direction politique du projet d'agglomération de Bâle adoptera la 4^e génération du projet et la transmettra aux membres et aux porteurs communaux de projets impliqués. Le délai de remise des projets d'agglomération de 4^e génération est fixé au mardi 15 juin 2021 pour toute la Suisse. L'agglomération de Bâle prévoit de remettre solennellement son projet dès le vendredi 11 juin 2021. Au printemps 2021, les travaux préliminaires relatifs à la conception de la prochaine génération du projet prendront la suite.

L'enquête d'utilité publique sur le projet de raccordement ferroviaire de l'EuroAirport débutera au second semestre. Au niveau du Herzstück, d'importantes décisions sont attendues d'ici l'été 2021. Le 4^e Congrès ferroviaire trinational aura lieu le vendredi 12 novembre 2021 au Centre des congrès de Bâle. bk21, l'organisme responsable de la manifestation et qui bénéficie d'une vaste assise, propose un programme attractif avec des interventions d'experts qui s'annoncent passionnantes, des panels interactifs et des opportunités uniques de nouer des contacts. Au cœur des discussions figureront les solutions pour un avenir ferroviaire trinational commun dans le triangle frontalier formé par l'Allemagne, la France et la Suisse.





7.

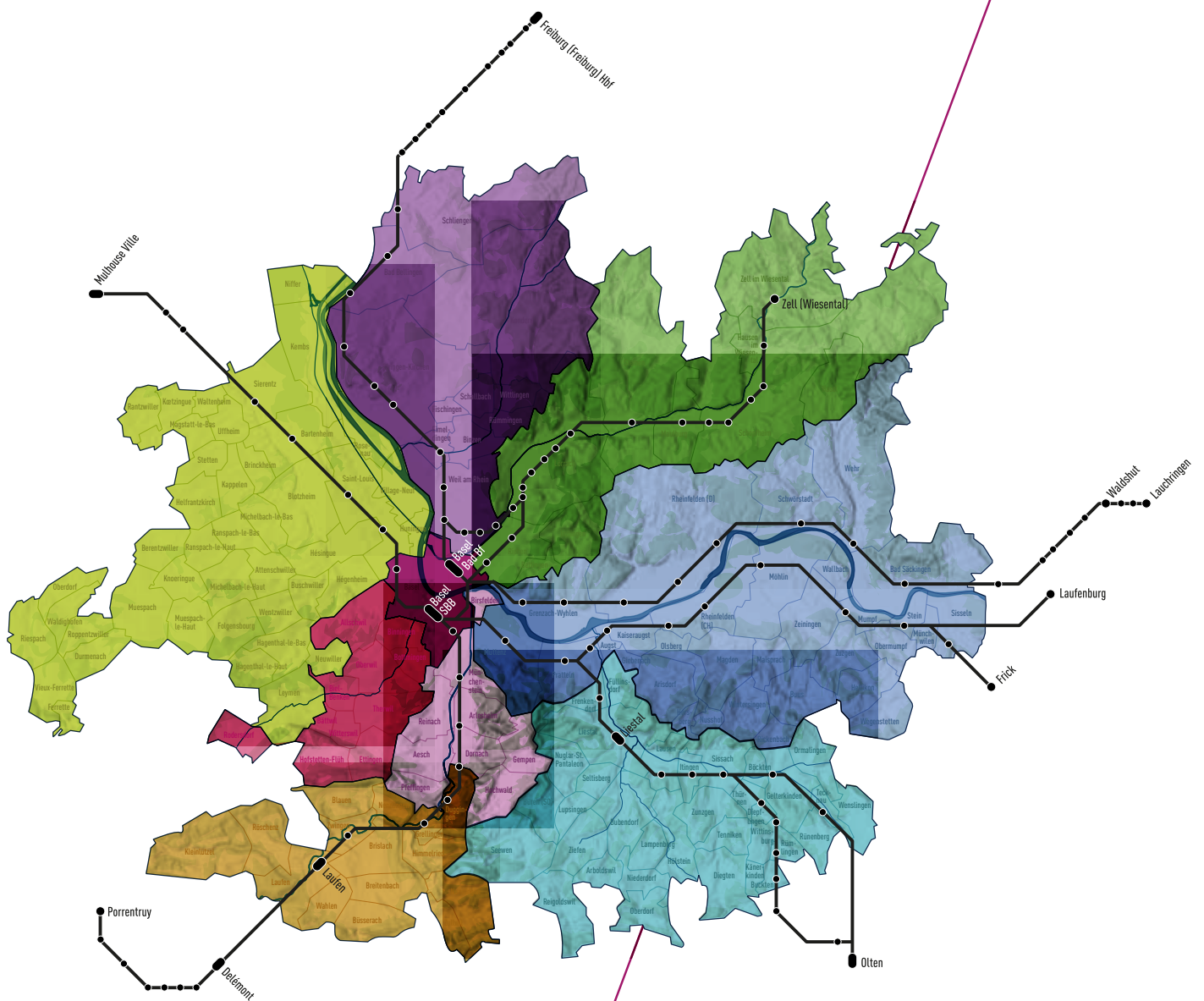
L'ASSOCIATION AGGLO BASEL

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 trinationale de Bâle s'étend aujourd'hui sur l'ensemble du territoire de l'agglomération transfrontalière de Bâle et même bien au-delà.

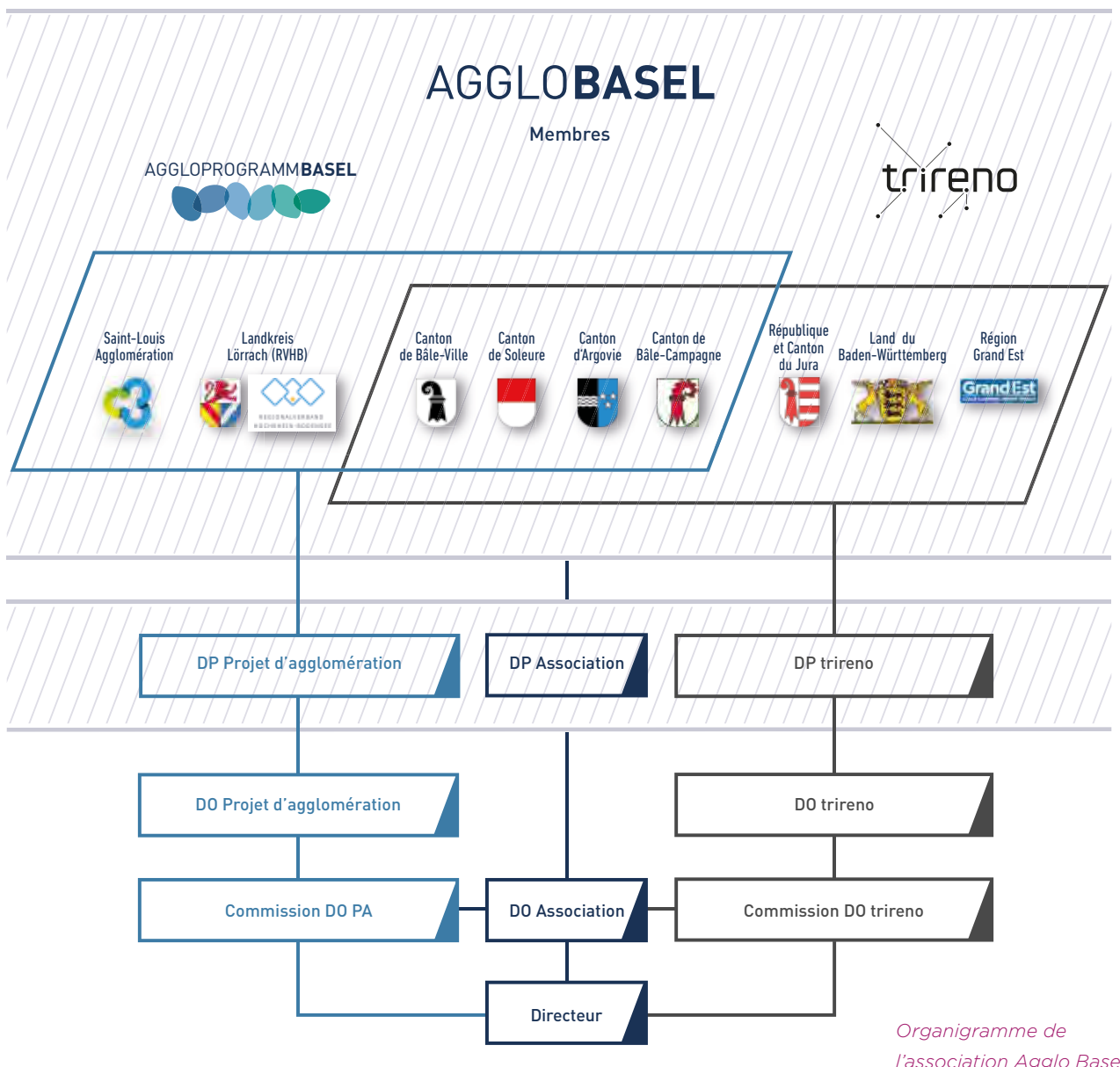
Seuls une planification globale et un développement coordonné de l'urbanisation et des transports permettront à l'avenir de relever les défis en matière de transports et d'améliorer la qualité de vie dans la région. C'est l'objectif que poursuit l'association Agglo Basel afin de garantir que le cofinancement par la Confédération des projets d'infrastructure des transports soit le plus élevé possible.

UNE PLANIFICATION DE
L'URBANISATION ET DES TRANSPORTS
COORDONNÉE PAR-DELÀ LES
FRONTIÈRES



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



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 1^{er} 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

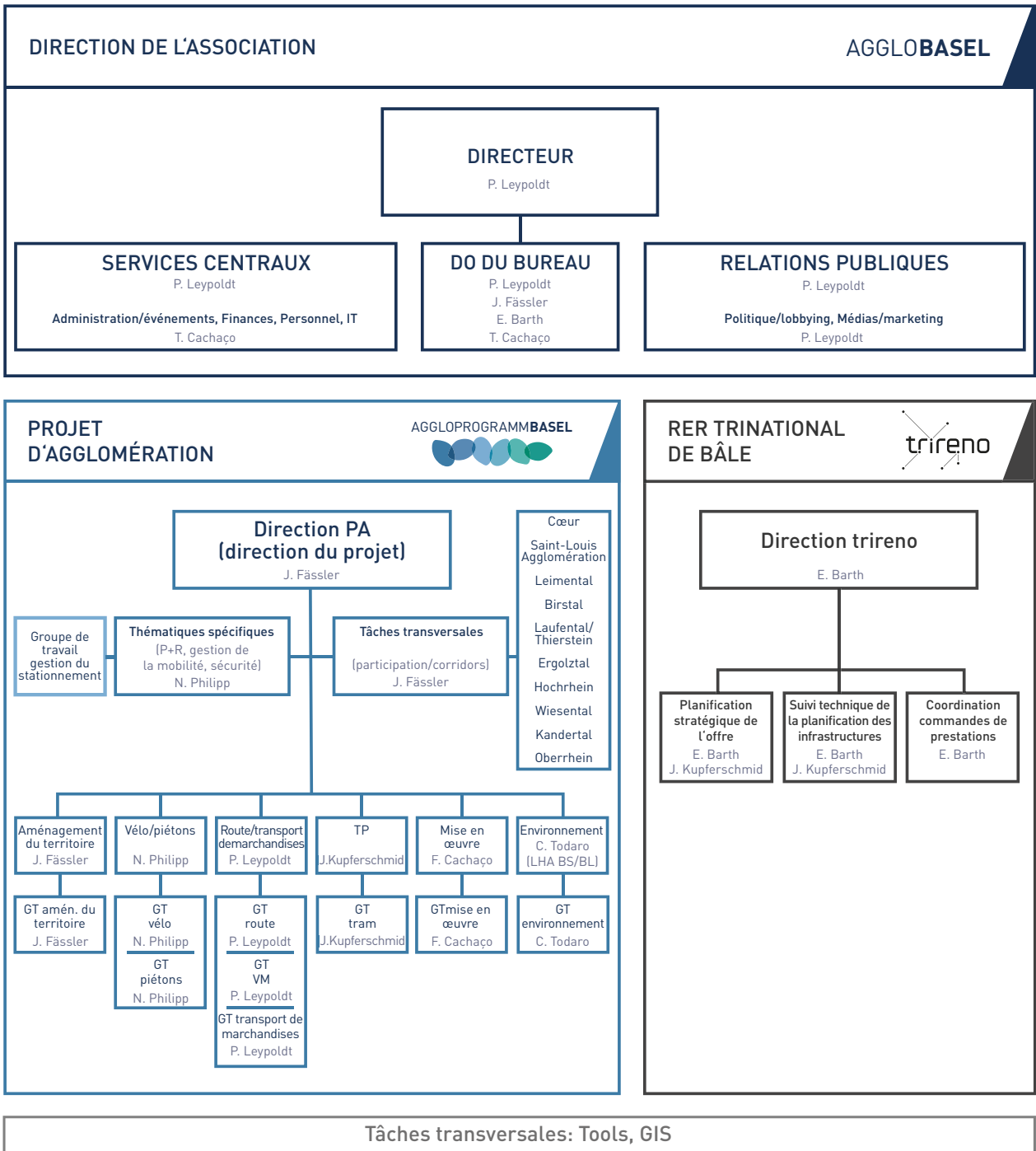
Le domaine de missions « **trireno** » réunit les sept autorités organisatrices suisses, allemandes et françaises du RER trinational – à savoir les cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Argovie, Soleure et du Jura, le Land du Bade-Wurtemberg et la région Grand Est – qui concentrent leur coopération stratégique 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.



Organigramme du bureau

8. INSTANCES

AGGLO BASEL

Membres de la Direction politique Projet d'agglomération



**Conseiller d'Etat
Isaac Reber**
Direction des construc-
tions et de l'environ-
nement du canton de
Bâle-Campagne



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



Marion Dammann
Cheffe du district
de Lörrach



Jean-Marc Deichtmann
Président de Saint-Louis
Agglomération (SLA)



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



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

Membres de la Direction politique RER (trireno)



**Conseiller d'Etat
Isaac Reber**
Direction des construc-
tions et de l'environ-
nement du canton de
Bâle-Campagne



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



Prof. Dr. Uwe Lahl
Directeur ministériel au
ministère des Transports
du Bade-Wurtemberg



Jean Rottner
Président du Conseil
régional du Grand Est



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



**Conseiller d'Etat
Roland Furst**
Département des construc-
tions et de la justice du
canton de Soleure



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

*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



Thomas Waltert
Aménagiste cantonal
Chef de l'Office de
l'aménagement du
territoire du canton de
Bâle-Campagne



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



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
Aménagiste cantonal du
canton de Soleure



Karl Heinz Hoffmann
Directeur Regionalver-
band Hochrhein-Bodensee
(RVHB)



Ulrich Hoehler
Chef de l'administration
District de Lörrach



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



Florence Prudent
Responsable des Affaires
Transfrontalières
Saint-Louis Agglomération
(SLA)

Membres de la DO RER (trireno)



Dr. Eva Juhasz
Déléguée aux transports publics, Office de l'aménagement du territoire 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



Valérie Buresi
Chargée de mission Direction des Équipements et des Réseaux Européens de Transport Région Grand Est



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



Kjell Kolden
Responsable de la Section transports publics Canton de Soleure



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



Groupes de travail

Groupe de travail Aménagement du territoire (Projet d'agglomération)

Jean-Michel Damm	Directeur adjoint du Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)
Susanne Fischer	Cheffe du Service du développement territorial du canton de Bâle-Campagne
Dr. Martin Huber	Responsable de l'aménagement cantonal de Bâle-Campagne
Florence Prudent	Responsable des Affaires Transfrontalières Saint-Louis Agglomération (SLA)
Annette Ramp	Cheffe de projet Projets d'agglomération, Service des transports du canton d'Argovie
Brigitte Schelble	Responsable bases/planification directrice de l'Office de l'aménagement du territoire du canton de Soleure
Andreas Stöcklin	Service de la protection contre le bruit de Bâle-Campagne

Groupe de travail Route (Projet d'agglomération)

Francis Anthony	Responsable de l'Unité Gestion du Trafic, Secteur Entretien et Exploitation Service de l'Entretien des Routes Conseil Départemental du Bas-Rhin
Alain Aschwanden	Responsable de la planification globale des transports, Direction des constructions et de l'environnement du canton de Bâle-Campagne
Jean-Yves Bouveret	Adjoint au Chef de Pôle Pôle Territorial Direction des Routes Conseil Départemental du Haut-Rhin
Dr. Rudolf Dieterle	Soutien à la gestion de projets routes nationales, 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
Michael Freitag	Planification des transports et de l'infrastructure, Regionalverband Hochrhein-Bodensee
Rainer Ganz	Responsable du service technique route, Département III District de Lörrach
Etienne Heinrich	Directeur Général Adjoint des Services Saint-Louis Agglomération (SLA)
Karl Heinz Hoffmann	Directeur du Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)
Simone Hunziker	Planificatrice des transports, Office des transports et des travaux publics du canton de Soleure
Simon Kettner	Responsable de la stratégie mobilité, Département des constructions et des transports du canton de Bâle-Ville
Jean-Luc Poffet	Vice-directeur suppléant de la Division réseau routier de l'Office fédéral des routes (OFROU)
Urs Roth	Ingénieur cantonal adjoint, Direction des constructions et de l'environnement du canton de Bâle-Campagne
Philippe Rust	Directeur des Etudes Prospectives et d'Aménagements, Direction des Routes et des Transports Département du Haut-Rhin
Christoph Thiele	Regierungspräsidium de Fribourg-en-Brigau, Routes et transports, Service 44 - Planification routière
Götz Timcke	Chef de projet au Service des transports, Département des constructions, des transports et de l'environnement du canton d'Argovie

Groupe de travail Transports de marchandise (Projet d'agglomération)

Alain Aschwanden	Responsable de la planification globale des transports, Direction des constructions et de l'environnement du canton de Bâle-Campagne
Stefan Gantenbein	Chef du Service planification des transports, Office des transports et des travaux publics du canton de Soleure
Etienne Heinrich	Directeur Général Adjoint des Services Saint-Louis Agglomération (SLA)
Karl Heinz Hoffmann	Directeur du Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)
Thomas Hohl	Direction des constructions et de l'environnement du canton de Bâle-Campagne
Marco Lombardi	Chef de section adjoint TP, Département des constructions, des transports et de l'environnement du canton d'Argovie
Luca Olivieri	Chef de projet transports de marchandises, Département des constructions et des transports du canton de Bâle-Ville
David Peter	Département infrastructure des transports, Office des travaux publics du canton de Bâle-Campagne
Florence Prudent	Responsable des Affaires Transfrontalières Saint-Louis Agglomération (SLA)

Groupe de travail Trafic piétonnier et cycliste (Projet d'agglomération)

Sascha Attia	Planificateur des transports, Office des transports et des travaux publics du canton de Soleure
Doris Capaul	Service spécialisé chemins pour piétons et chemins de randonnée, Office de l'aménagement du territoire du canton de Bâle-Campagne
Andrea Büchel-Dürrenberger	Planification de la mobilité, Département des constructions et des transports du canton de Bâle-Ville
Mirjam Hauser	Cheffe de projet trafic piétonnier et cycliste, Département des constructions, des transports et de l'environnement du canton d'Argovie
David Peter	Département infrastructure des transports, Office des travaux public du canton de Bâle-Campagne
Florence Prudent	Responsable des Affaires Transfrontalières Saint-Louis Agglomération (SLA)
Leonie Wiesiollek	Déléguée au trafic cycliste du district de Lörrach

Groupe de travail Tram (Projet d'agglomération)

Alain Aschwanden	Responsable de la planification globale des transports, Direction des constructions et de l'environnement du canton de Bâle-Campagne
Rainer Franzen	Responsable de l'équipe réseau tram, Office de la mobilité du canton de Bâle-Ville
Nina Gregotsch	Adjointe au service III du district de Lörrach
Philipp Günther	Transports publics urbains (ÖPNV), district de Lörrach
Julia Harms	Cheffe de projet transports publics, 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
Daniel Schoop	Planificateur des transports, Direction des constructions et de l'environnement du canton de Bâle-Campagne
Daniel Schwarz	Chef de projet transports publics, Office des transports et des travaux publics du canton de Soleure
Hubert Vaxelaire	Directeur des transports Saint-Louis Agglomération (SLA)

Groupe de travail Mise en œuvre (Projet d'agglomération)

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

Groupe de travail Environnement (Projet d'agglomération)

Pascal Barrière	Responsable des bases qualité de l'air Office de l'environnement du canton de Soleure
Michael Bertin	Chargé de mission Qualité de l'Air et Climat Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement du Grand Est
Raphaèle Deprost	Responsable Unité Projets ATMO Grand Est
Harald Hikel	Responsable du Service de la protection contre le bruit de Bâle-Ville
Heiko Loretan	Chef de la section, air, bruit et RNI, Service de l'environnement du canton d'Argovie
Marion Préfol	Responsable du Service Climat-Air-Energie Saint-Louis Agglomération
Andreas Stöcklin	Service de la protection contre le bruit de Bâle-Campagne
Cosimo Todaro	Chef du Service industrie et artisanat, Office de l'hygiène de l'air des deux Bâle

Groupe de travail planification de l'offre (trireno):

Valérie Buresi	Chargée de mission Direction des Equipements et des Réseaux Européens de Transport Région Grand Est
Wolfgang Fleischer	Chef de projet mobilité, Département des constructions et des transports du canton de Bâle-Ville
Heiko Focken	Planification de l'offre secteur « Südbaden et Gäu » Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg
Oliver Frei	Chef de projet offre, Section des transports publics, Département des constructions, des transports et de l'environnement du canton d'Argovie
Thomas Hohl	Chef de projet transports publics, Direction des constructions et de l'environnement du canton de Bâle-Campagne
Karsten Klapheck	Chef de service adjoint, Service 33 transports ferroviaires locaux de passagers, ministère des Transports du Bade-Wurtemberg
Eric Lorenzo	Ingénieur en transports, Section de la mobilité et des transports de la République et Canton du Jura
Dr. Volker Schmitt	Planification des transports et de l'infrastructure Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg
Pascal Stebler	Chef de projet transports publics, Office des transports et des travaux publics du canton de Soleure
Christine Steiner	Chargée de mission Direction de l'Organisation des Mobilités Région Grand Est

Interlocuteurs

État au : 31 décembre 2020

Dr. Patrick Leypoldt

Directeur

Tel.: +41 61 926 90 51

patrick.leypoldt@agglobasel.org

Tania Cachaço

Responsable RH & finances,
Secrétariat & événements

Tel.: +41 61 926 90 50

tania.cachaco@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

Nina Philipp

Cheffe de projet

Tel.: +41 61 926 90 59

nina.philipp@agglobasel.org

Jonas Kupferschmid

Chef de projet

Tel.: +41 61 926 90 54

jonas.kupferschmid@agglobasel.org

Fabio Cachaço

Chef de projet

Tel.: +41 61 926 90 53

fabio.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

Bureau Agglo Basel

Emma Herwegh-Platz 2a

CH-4410 Liestal

Tel. +41 61 926 90 50

Fax +41 61 921 12 46

info@agglobasel.org

www.aggloprogramm.org

www.agglobasel.org