

AGGLOBASEL

RAPPORT ANNUEL

20
22



SOMMAIRE



1	AVANT-PROPOS	4
2	LES ACTIVITÉS DU PROJET D'AGGLOMÉRATION DE BÂLE	6
	État du processus d'examen de la 4 ^e génération	6
	Forum AGGLO 2022 à Muttenz	9
	Les processus des corridors en 2022	12
	Projet de territoire dans le Hochrhein	14
	Premier colloque spécialisé AGGLO « Partage au-delà des frontières » à Allschwil	17
	État de la mise en œuvre des projets d'agglomération	18
	Le projet d'agglomération porte ses fruits	20
3	LES ACTIVITÉS DE TIRENO	24
	L'horizon à court et long terme est sur la bonne voie	25
	L'horizon 2030 à moyen terme se profile	30
4	RAPPORT FINANCIER ANNUEL	32
5	CHRONOLOGIE DE L'ANNÉE 2022	34
6	PERSPECTIVES	36
7	L'ASSOCIATION AGGLO BASEL	38
8	INSTANCES AGGLO BASEL	43

1. AVANT-PROPOS

L'année passée a été marquée par d'intenses travaux. Qu'il s'agisse du domaine de missions Projet d'agglomération ou du domaine de missions trireno, nous avons une nouvelle fois œuvré d'arrache-pied et avec diligence à des sujets importants.

Au niveau du projet d'agglomération, l'accompagnement du processus d'examen de la 4^e génération figurait au cœur des activités. Les résultats de l'examen publiés le 10 juin 2022 par le Conseil fédéral en vue de la procédure de consultation ont révélé que l'agglomération de Bâle avait remis un excellent projet à l'été 2021. Avec le projet du Grand Genève, notre projet est celui qui a obtenu la meilleure évaluation lors du processus d'examen. Au vu de la grande efficacité du projet de la région trinationale de Bâle, c'est un taux de contribution de 40 % qui est prévu. Ce faisant, ce sont environ 120 mesures qui ont été jugés cofinancables dans le cadre du processus d'examen mené par l'administration fédérale et le Conseil fédéral. En l'état actuel, la contribution fédérale envisagée pour notre 4^e génération de projet s'élève à 226 millions de CHF. Si les choses restent en l'état, la 4^e génération sera le projet bâlois le plus réussi à ce jour.

Cependant, toutes les mesures n'ont pas été retenues comme éligibles par le Conseil fédéral. Notamment dans le secteur Bachgraben/Allschwil/Hégenheim, des mesures centrales ont été déclassées. Avec mes collègues de la Direction politique du projet d'agglomération, nous nous sommes engagés intensivement pour défendre nos intérêts en rédigeant une prise de position trinationale sur le projet mis en consultation par le Conseil fédéral. La prise de position de l'agglomération trinationale de Bâle a été présentée au grand public lors d'une conférence de presse organisée le 2 septembre 2022 à Muttenz dans le cadre du forum AGGLO. Sur la base des revendications de l'agglomération, une plateforme de travail et de coordination (Arbeits- und Koordinationsplattform Bachgraben, AKB) dédiée à la problématique du secteur Bachgraben/Allschwil/Hégenheim a désormais été mise en place avec les autorités fédérales et les collectivités régionales concernées de Suisse et de France. Cette initiative est assurément une réussite : dans les mois à venir, elle contribuera à clarifier la situation en matière de transports et d'aménagement du territoire dans cet important espace économique et de vie de notre agglomération et à faire accepter les projets pour l'instant rétrogradés.

Au cours de l'année qui s'est écoulée, trireno a mis l'accent sur l'horizon à court et moyen terme du développement du RER trinationale de Bâle. Lentement mais sûrement, l'introduction des cadences au quart d'heure entre 2025 et 2035 apparaît à portée de main. Les travaux sur les projets d'infrastructure nécessaires à cet effet entrent dans la dernière ligne droite, certains chantiers ayant déjà débuté tandis que d'autres ne devraient pas tarder. C'est ainsi qu'à Liestal et Muttenz, les travaux de construction sont désormais visibles, si bien que la population peut progressivement se faire une idée de ce à quoi ressemblera par exemple la gare de Liestal une fois les travaux achevés. D'autres projets d'infrastructure ont franchi des obstacles importants en 2022. Pour l'aménagement à double

APRÈS LE LABEUR VIENT LA RÉCOLTE. ET COMME 2022 A ÉTÉ UNE ANNÉE INTENSE, LES ATTENTES ET L'IMPATIENCE SONT GRANDES ENVERS LES FRUITS VENANT COURONNER LE TRAVAIL ACCOMPLI.
ISAAC REBER, PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION AGGLO BASEL

voie Grellingen-Duggingen, l'approbation des plans est en cours. Le début des travaux est fixé au printemps 2023. En 2022 également, le projet d'infrastructure relatif à la nouvelle ligne Karlsruhe-Bâle a vu ses plans approuvés pour le tronçon entre la frontière et le pont sur le Rhin. L'augmentation des performances de la gare de Bâle CFF, ce qui comprend la passerelle provisoire, a également reçu l'approbation des plans l'année passée. Pour l'aménagement de l'électrification de la ligne du Hochrhein entre Erzingen et Bâle, les demandes d'approbation des plans ont été déposées pour les tronçons suisses. Les demandes pour les tronçons situés sur le territoire allemand avaient déjà été déposées en 2020. Quant au raccordement ferroviaire de l'EuroAirport, il a obtenu en 2022 la déclaration d'utilité publique des autorités françaises. Sur cette base, le projet peut également être financé par des fonds publics français.

Comme on le voit bien, les choses avancent à grands pas. L'année dernière, une part importante des travaux de tréno a également porté sur les processus de production ainsi que sur des questions organisationnelles et juridiques à moyen terme. Les points en suspens concernant les voies de garage, les installations de service, les mouvements de manœuvres, le nouveau matériel roulant, les procédures de commande des lignes transfrontalières entre la Suisse et la France ainsi que les adaptations du paysage tarifaire ont par ailleurs pu être traités. Après des années de travaux préparatoires, la prochaine étape de réalisation du RER trinational de Bâle se dessine nettement à l'horizon - avec enfin les premières lignes transfrontalières entre la France et la Suisse. Je m'en réjouis d'ores et déjà.

Pour conclure, je tiens à remercier pour leur formidable travail mes collègues des directions politiques, les membres des directions opérationnelles, l'ensemble des participants aux différents groupes de travail, les bureaux d'ingénieurs et de consultants ainsi que l'équipe du bureau d'Agglo Basel. Ensemble, nous avons une nouvelle fois apporté la preuve en 2022 de tout ce qu'un organisme responsable transfrontalier fort peut accomplir. Continuez comme ça !



Isaac Reber, Président de l'association Agglo Basel
01. Décembre 2023



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

État du processus d'examen de la 4^e génération

Pour le domaine de missions Projet d'agglomération, l'année 2022 était entièrement placée sous le signe du processus d'examen de la 4^e génération des projets. Le 11 juin 2021, le projet d'agglomération de Bâle de 4^e génération avait été déposé en temps voulu à la Confédération pour examen. Le rapport remis comprenait un portefeuille de mesures avec un volume d'investissement total de 1,2 milliard de CHF pour l'horizon de réalisation urgent avec début des travaux dans les années 2024 à 2028 (projets A). La Confédération a ensuite mis un terme à son examen technique en lançant la consultation sur le message relatif à la 4^e génération de projets. Le délai pour les prises de position relatives au message était fixé au 10 septembre 2022.

*PAR RAPPORT AUX 32 PROJETS DÉPOSÉS, L'AGGLOMÉRATION DE BÂLE
OBTIENT UN BON RÉSULTAT DANS LE PROJET MIS EN CONSULTATION,
AVEC UNE CONTRIBUTION FÉDÉRALE DE 226 CHF*

L'examen mené par la Confédération a attesté de la grande efficacité du projet bâlois. Le message prévoit pour l'agglomération un volume d'investissement de 565 millions de CHF avec un cofinancement à hauteur de 40 %, ce qui correspond à une contribution fédérale de 226 millions de CHF. Le message a retenu un grand nombre de mesures déposées. Toutefois, certaines mesures centrales pour le projet ont été rétrogradés. C'est ainsi que la bretelle Bachgraben-Allschwil, importante pour la desserte de la zone de développement du même nom et qui comprend le contournement français de Hésingue-Hégenheim, ne figurait pas dans le message parmi les mesures A. À Bâle-Ville, le tram Klybeck, a également été déclassé.

LA CONSEILLÈRE D'ÉTAT ESTHER KELLER :
LE SUBVENTIONNEMENT DU PROJET BÂLOIS À HAUTEUR DE 40 % EST
UN GRAND SUCCÈS POUR LA COLLABORATION TRINATIONALE.



LE CONSEILLER D'ÉTAT ET PRÉSIDENT D'AGGLO BASEL ISAAC REBER :
LA CONFÉDÉRATION DOIT RECONNAÎTRE LE BESOIN D'ACTION POUR
L'ESPACE ALLSCHWIL BACHGRABEN/HÉGENHEIM ET DES
SOLUTIONS DOIVENT ÊTRE TROUVÉES.

Au cours des semaines qui se sont écoulées entre l'ouverture de la consultation le 10 juin 2022 et la date limite de dépôt des prises de position fixée au 10 septembre 2022, les cantons et les autorités en Allemagne et en France se sont livrés à une concertation intensive. Les résultats ont été formulés par la Direction politique du projet d'agglomération dans une prise de position de 16 pages. Dans l'ensemble, celle-ci se montre d'accord avec l'évaluation positive de la 4^e génération rendue par la Confédération.

Certaines corrections apportées par la Confédération au message consacré à l'arrêté fédéral relatif aux crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération ont toutefois suscité des critiques. L'organisme responsable a notamment jugé problématique le fait que, malgré la bonne évaluation du projet, toutes les mesures transports déposées pour l'espace économique binational et bican-tonal en pleine croissance Bachgraben Allschwil/Hégenheim n'aient pas été retenues pour l'horizon prévu. L'agglomération trinationale de Bâle a donc demandé à la Confédération de se prononcer en faveur du secteur Bachgraben Allschwil/Hégenheim en reconnaissant

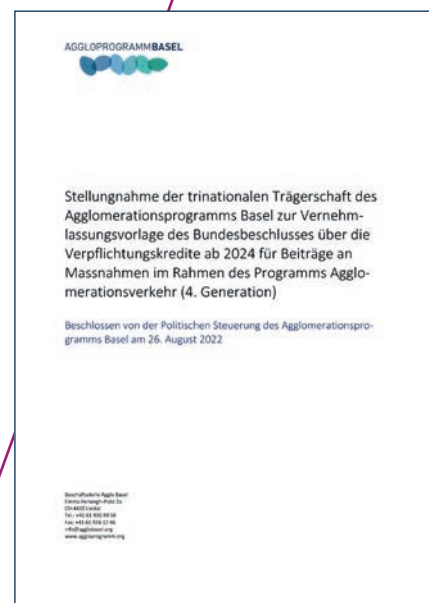


Illustration : Prise de position de l'agglomération trinationale de Bâle sur le projet mis en consultation portant sur l'arrêté fédéral relatif aux crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération (4^e génération)



JEAN-MARC DEICHTMANN,
PRÉSIDENT DE SAINT-LOUIS AGGLOMÉRATION :
L'ENGAGEMENT DE LA CONFÉDÉRATION DANS LE SUJET
BACHGRABEN MARQUE UN PROGRÈS DÉCISIF ET ENVOIE UN SIG-
NAL FORT QUI AURA AUSSI UN IMPACT CÔTÉ FRANÇAIS.

le besoin d'action et le caractère urgent des mesures à réaliser. Dans sa prise de position, l'agglomération trinationale de Bâle a en outre demandé que certains projets de moindre envergure soient intégrés dans l'horizon de réalisation le plus urgent, avec début des travaux à partir de 2024. Il s'agit de deux plateformes de mobilité à Rheinfelden (Argovie) et Rheinfelden (Bade), ainsi que d'un itinéraire cyclable pour sécuriser le chemin de l'école entre Maisprach et Buus (BL). En outre, les coûts et l'affectation du projet du nouveau passage souterrain pour la mobilité douce à Dornach-Apfelsee doivent être adaptés conformément aux spécifications des CFF. D'autres demandes d'Agglo Basel concernaient la révision à moyen terme des priorités pour les plateformes d'échange des TP.

Depuis l'ouverture de la consultation en juin 2022, des concertations intensives ont eu lieu entre l'agglomération de Bâle et la Confédération. À l'issue de ces concertations, la Confédération a assuré par écrit à l'agglomération de Bâle qu'elle s'impliquera dans les planifications stratégiques du secteur Bachgraben Allschwil/Hégenheim. Dans l'optique de la prochaine génération, la Confédération soutiendra donc l'agglomération dans l'élaboration d'une solution cofinancable pour une desserte de ce secteur qui soit globale, efficace et tournée vers l'avenir.

Le 2 septembre 2022, la prise de position de l'agglomération trinationale de Bâle a été présentée au grand public à Muttenz lors d'une conférence de presse organisée dans le cadre du Forum AGGLO.

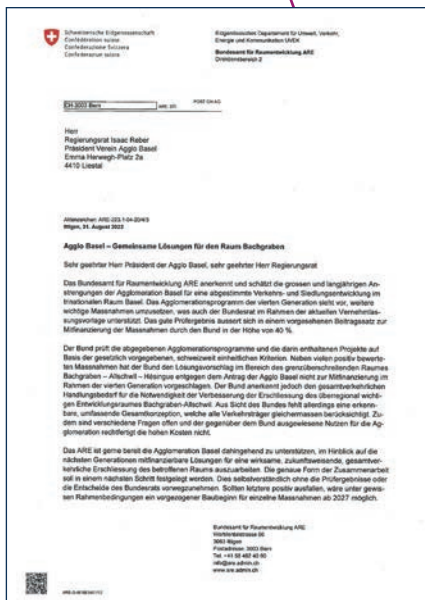


Illustration : Lettre de la direction de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) concernant une solution commune pour l'espace Bachgraben Allschwil/Hégenheim

Forum AGGLO 2022 à Muttenz

Les revendications coordonnées au niveau trinational dans le cadre de la procédure de consultation relative à la 4^e génération du projet ont été présentées à Muttenz le 2 septembre 2022 lors du Forum AGGLO. Quelque 180 représentants issus des milieux politiques, de l'administration et des groupes d'intérêt ont participé à cette manifestation.

Outre ces revendications relatives à la 4^e génération, le Forum AGGLO 2022 s'est avant tout penché sur le lancement de la 5^e génération. La remise du nouveau projet à Berne est prévue pour le 30 juin 2025. L'axe central de ce dernier sera la mise en relation globale des stratégies en place relatives au paysage, à l'urbanisation et aux transports. Cette approche intégrale s'accompagnera de considérations spatiales approfondies. Avec la 5^e génération, l'agglomération trinationale de Bâle entend bien poser de nouveaux jalons et ainsi intégrer les thématiques de la protection du climat et de l'adaptation au réchauffement climatique dans l'élaboration du projet. Quant à la collaboration avec les villes et les communes dans le cadre des processus des corridors, elle est appelée à se poursuivre et à s'intensifier.

*LA DATE LIMITE POUR LA REMISE
DE LA 5^E GÉNÉRATION EST
FIXÉE AU 30 JUIN 2025.*





À peine ouvert, le Forum AGGLO a connu un premier temps fort avec une discussion politique sur la prise de position relative à l'examen par les autorités fédérales de la 4^e génération de projets. Cette discussion a rassemblé le conseiller d'État Isaac Reber, le président de Saint-Louis Agglomération Jean-Marc Deichtmann, le chef de l'administration du district de Lörrach Ulrich Hoehler, le directeur de l'Office de la mobilité du canton de Bâle-Ville Alain Groff ainsi que le directeur d'Agglo Basel Patrick Leyboldt. Les représentants de l'agglomération trinationale de Bâle ont fait preuve d'unité et se sont montrés déterminés à défendre auprès de la Confédération les modifications formulées dans la prise de position.



Dans la deuxième partie du Forum AGGLO, la question climatique figurait au cœur des discussions. Un débat entre experts intitulé « Comment le projet d'agglomération peut-il contribuer à la protection du climat et à l'adaptation au réchauffement climatique ? » a ainsi réuni la députée au Bundestag Diana Stöcker (conseillère du district de Lörrach), la militante pour la justice climatique Marie-Claire Graf, le professeur Alexander Erath (Haute école spécialisée du Nord-Ouest de la Suisse), la responsable du groupe développement urbain et aménagement du territoire de la commune d'Allschwil Lisa Euler, le membre du Grand Conseil du canton de Bâle-Campagne Simon Oberbeck ainsi que le planificateur cantonal du canton de Bâle-Ville Martin Sandtner. Le public a pu participer à ce passionnant débat en posant ses propres questions au moyen de l'application slido.





Infobox



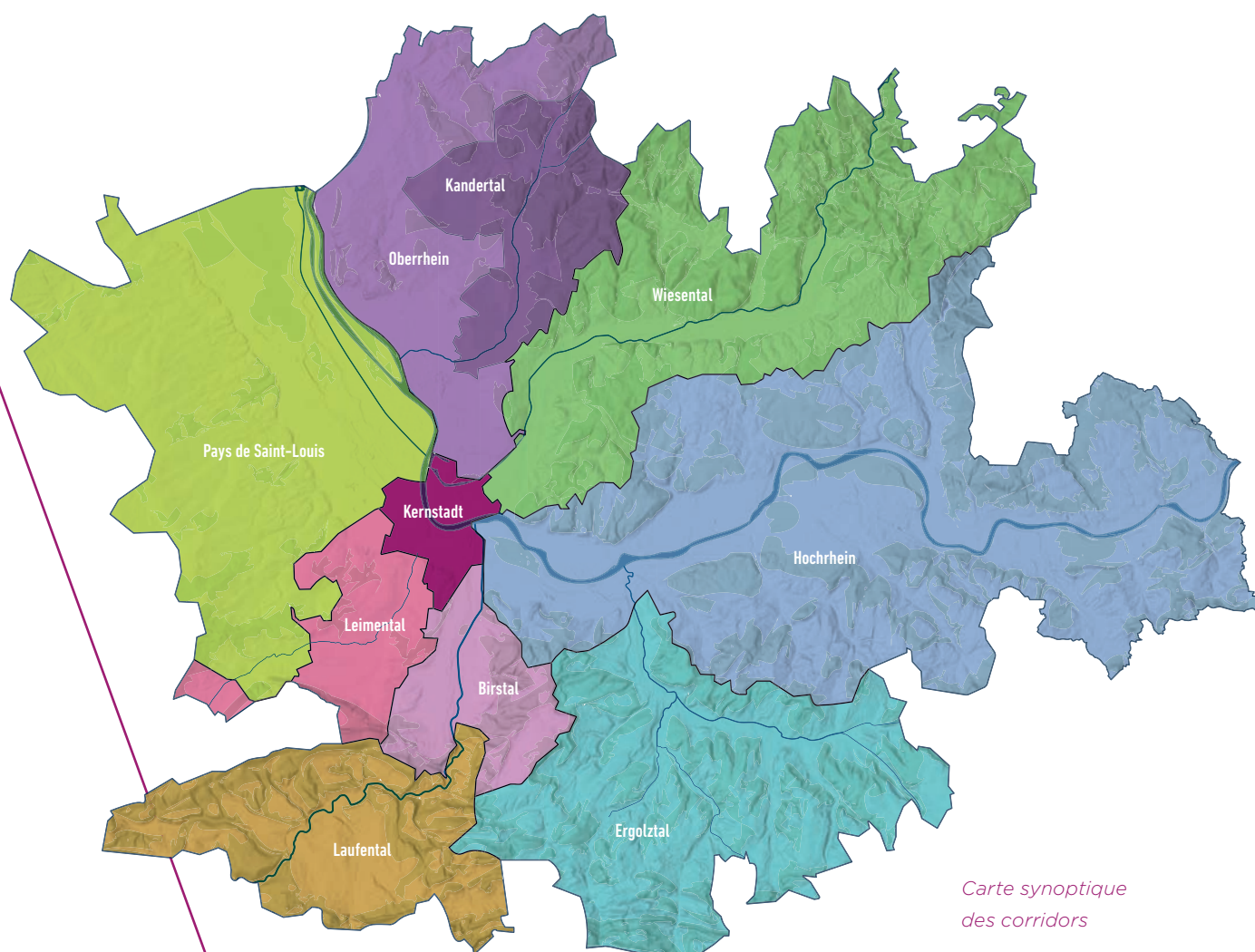
Les grands projets sont financés séparément :

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

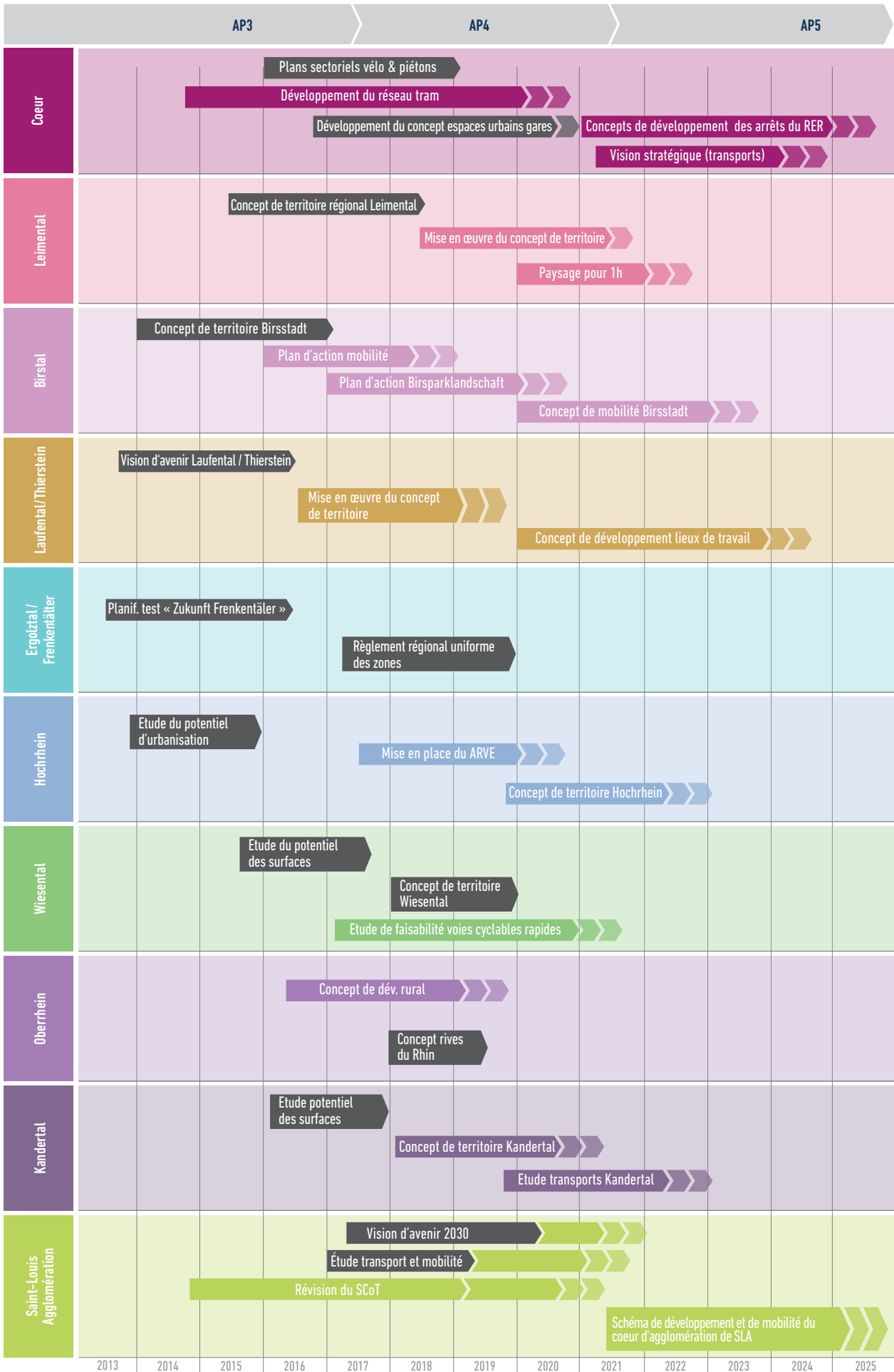
Les processus des corridors en 2022

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.

POUR LA 5^E GÉNÉRATION DE PROJETS, LE PÉRIMÈTRE DU PROJET D'AGGLOMÉRATION DE BÂLE A ÉTÉ ADAPTÉ PAR LA CONFÉDÉRATION ET ÉLARGI À DIVERSES COMMUNES, NOTAMMENT DANS LE HOCHRHEIN. LE NOUVEAU PÉRIMÈTRE ENTRERA EN VIGUEUR LE 1^{ER} JANVIER 2023.



*Carte synoptique
des corridors*





Projet de territoire dans le Hochrhein

Dans le Hochrhein, un projet de territoire transfrontalier allant de Birsfelden/Grenzach-Wylen à Laufenburg et s'appuyant sur une large participation citoyenne est en cours d'élaboration.

Grâce au soutien de la Fondation Robert Bosch, l'élaboration du projet de territoire régional est appelée à s'inscrire dans le cadre d'un vaste processus participatif. L'objectif ainsi poursuivi est de parvenir à un bon ancrage dans la société et les milieux politiques. Le corridor du Hochrhein est l'une des huit régions situées le long de la frontière allemande à avoir été sélectionnée pour le programme de soutien « Common Ground » de la Fondation Robert Bosch. La fondation soutient des projets participatifs sur une période de trois ans avec un montant total pouvant atteindre 1,6 million d'euros. Le 22 novembre 2022, la coopération a été mise sur les rails avec la signature d'une convention de partenariat entre les représentants de la Fondation Bosch et les représentants des cantons de Bâle-Campagne et d'Argovie ainsi que des districts de Lörrach et Waldshut, de l'association régionale Hochrhein-Bodensee, du Fricktal Regio Planungsverband, de l'association Agglo Basel et des représentants politiques des deux Rheinfelden et Pratteln.

Les objectifs poursuivis avec l'élaboration du projet de territoire sont élevés : il s'agit de garantir un développement coordonné des transports et de l'urbanisation le long des villes et des communes du Hochrhein. L'accent est mis sur la préservation et l'amélioration de la qualité de vie et de l'habitat pour la population et les travailleurs du Hochrhein. Il s'agit d'une tâche exigeante, sachant que les infrastructures de transport sont d'ores et déjà surchargées à plusieurs endroits et que le Hochrhein continuera à connaître un développement dynamique dans les années à venir. Les communes du Hochrhein disposent de sites avec de grandes réserves de développement : selon l'état actuel des planifications, quelque 20 000 habitants supplémentaires pourraient y trouver un logement et près de 26 000 emplois pourraient y voir le jour. Les prévisions laissent également présager un développement dynamique puisque d'ici 2040, elles tablent sur l'arrivée de 25 000 nouveaux habitants et la création de 15 000 nouveaux emplois. Avec plus d'emplois et plus d'habitants, la mobilité et l'utilisation de l'espace vont continuer à augmenter. Les infrastructures étant déjà à la limite de leur capacité aux heures de pointe, il s'agit d'accompagner activement cette dynamique de développement.



Les représentants des collectivités territoriales concernées souhaitent poursuivre de concert le processus de planification entamé en 2020 par d'importants travaux préparatoires. Dans le cadre d'un large processus participatif avec les représentants des communes, des fédérations, des associations et de la population, il convient de discuter de la manière dont la région doit se développer à l'avenir sur le plan spatial.

L'objectif d'un processus participatif est d'apporter une information transparente suffisamment en amont et de recueillir l'avis des citoyens et des groupes d'intérêt grâce à différentes possibilités et formats de participation. Ce qui permettra de poursuivre des planifications et des projets qui rencontreront l'assentiment du grand public.



Foto:
©Erich Meyer



De gauche à droite : Tobias Obert, Rheinfelden (Bade) (à l'avant) ; Sebastian Wilske, Regionalverband Hochrhein Bodensee (à l'arrière) ; Klaus Eberhardt, maire de la ville de Rheinfelden (Bade) ; Lukas Lauper, canton d'Argovie ; Franco Mazzi, président de la commune de Rheinfelden (AG) ; Markus Fäs, Fricktal Regio Planungsverband/président de la commune de Möhlin ; Stephan Burgunder, président de la commune de Pratteln ; Lorenz I. Zumstein, Rheinfelden (AG) ; Lothar Probst, district de Waldshut ; Uli Hoehler, district de Lörrach ; Jesse Mägli, Agglo Basel.



LE SITE WEB DU PROJET DE TERRITOIRE DU HOCHRHEIN :
WWW.RAUMKONZEPT-HOCHRHEIN.ORG



Im Rahmen von **Common Ground**
Über Grenzen mitgestalten

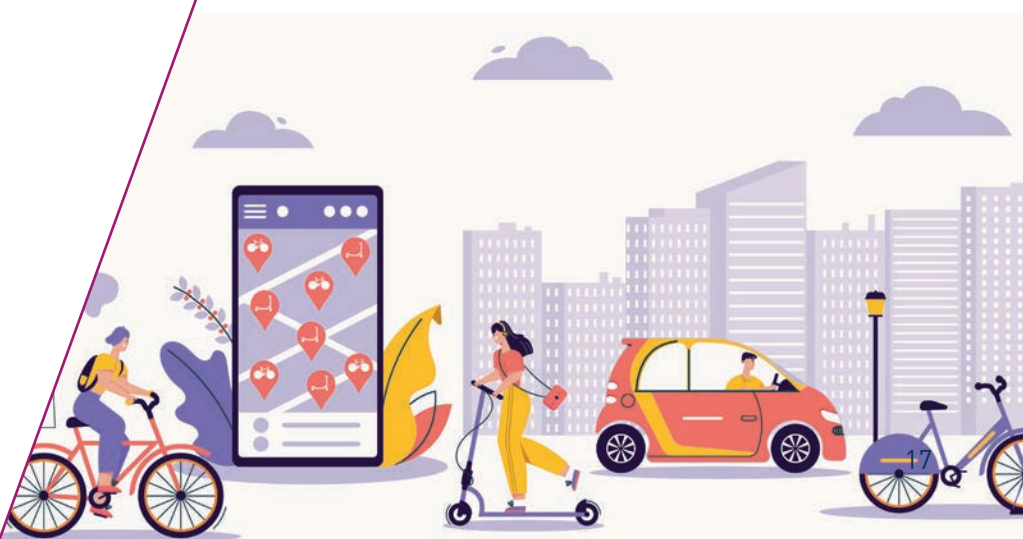


LE SITE WEB DU PROJET COMMON GROUND DE LA FONDATION ROBERT BOSCH :
WWW.BOSCH-STIFTUNG.DE/DE/PROJEKT/Common-Ground-UEBER-GRENZEN-MITGESTALTEN

Premier colloque spécialisé AGGLO « Partage au-delà des frontières » à Allschwil

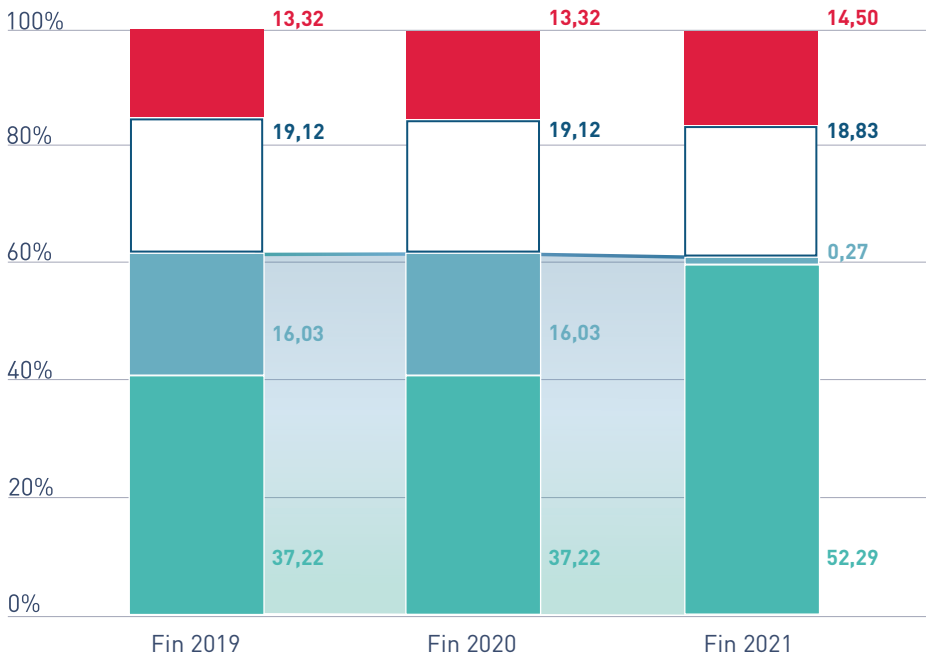
Le 8 décembre 2022, l'Innovation Garage d'Allschwil a accueilli le premier colloque spécialisé organisé dans le cadre de la nouvelle série de soirées thématiques du projet d'agglomération de Bâle. Ce nouveau format participatif vise à accroître l'intérêt et la notoriété du projet auprès des représentants politiques, des collaborateurs de l'administration et des groupes d'intérêt ayant des affinités avec les questions techniques.

Ce colloque spécialisé était consacré à la mobilité partagée transfrontalière. Après deux exposés liminaires consacrés au « Partage dans notre agglomération » et au « Partage en Europe », un panel d'experts a discuté de la demande croissante d'offres de mobilité partagée (autopartage, location de vélos, location de scooters électriques). Les défis liés à l'introduction d'offres de partage à l'échelle d'une commune, d'un canton ou d'un pays figuraient au cœur des débats, avec notamment les obstacles administratifs empêchant l'utilisation pour le trafic transfrontalier. Une trentaine de personnes ont participé à la manifestation.

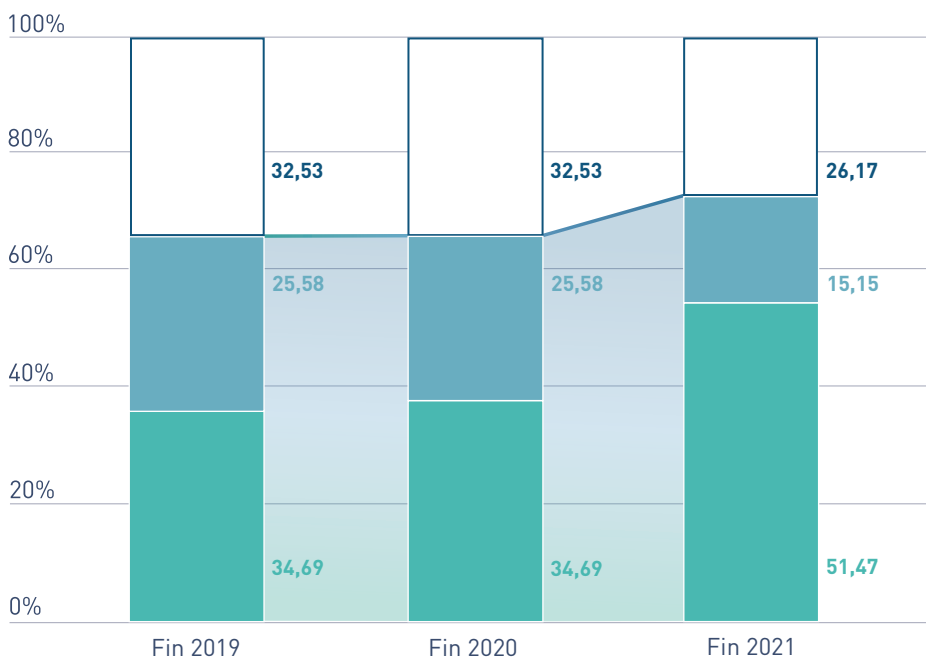


État de la mise en œuvre des projets d'agglomération

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

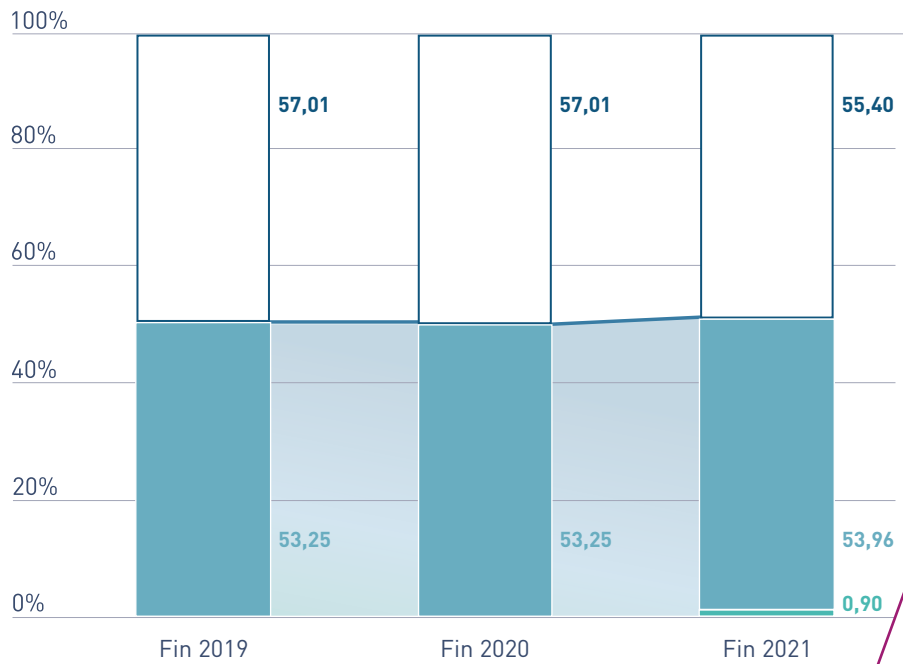


État de la mise en œuvre du PA2 (en millions de CHF)



■ 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 AP2*



En construction ou déjà construit



Travail en cours, mais pas encore engagé

Avancement AP3*



En construction ou déjà construit



Travail en cours, mais pas encore engagé

*État décembre 2022
**16,9% suspendus



Le projet d'agglomération porte ses fruits

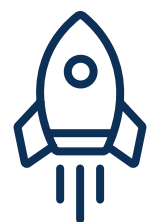
Projets terminés et en cours en 2022

OUVERTURE DU SENTIER DES BERGES DU RHIN RÉAMÉNAGÉ À STEIN

(LV28)



À Stein, dans le canton d'Argovie, l'itinéraire des berges du Rhin a été rénové pour être entièrement accessible à toutes et à tous. Il a été équipé à plusieurs endroits de larges marches permettant de s'asseoir, ainsi que de bancs et de tables invitant à faire une halte. Un accès amélioré à la zone de baignade et une plateforme d'observation ont vu le jour. Une meilleure intégration du Rhin dans la vie quotidienne est l'objectif poursuivi par cette mise en valeur rendue possible grâce à cette mesure cofinancée par le projet d'agglomération de 3^e génération. La promenade du Rhin revalorisée a été inaugurée solennellement le 11 juin 2022. La qualité de séjour le long du Rhin et du paysage naturel du fleuve a ainsi bénéficié d'une importante revalorisation, très appréciée par la population des deux côtés du Rhin.





OUVERTURE À LA CIRCULATION DU SANKT ALBAN-GRABEN RÉNOVÉ À BÂLE

(MN1.9)

À proximité du Kunstmuseum, un nouveau giratoire sur le Sankt Alban-Graben garantit une meilleure sécurité du trafic et une circulation plus fluide. Les cyclistes bénéficient d'un espace séparé continu en direction de la Elisabethenstrasse. De plus, le trafic individuel motorisé est canalisé vers des routes de transit. Cette mesure a été cofinancée par le projet d'agglomération de 3^e génération. La mise en service a eu lieu en juillet 2022.





DÉPLACEMENT DE LA RHEINSTRASSE (SALINA RAURICA) À PRATTELN

(M4)

Après environ trois ans de travaux de transformation, la cérémonie d'inauguration de la nouvelle Rheinstrasse le long de l'autoroute A2/A3 a eu lieu le 14 septembre 2022. Cette route représente un projet clé dans la planification du développement de Salina Raurica. Le nouveau tracé de la route principale 3/7 déplacée est long d'environ 2,3 km et comprend entre autres trois nœuds routiers, deux passages souterrains et cinq passages pour petits animaux. Cette mesure issue du projet d'agglomération de 2^e génération crée de la place pour une vaste réserve continue de développement. Le déplacement de la route permet de desservir de manière optimale les terrains à bâtir et de délester du trafic de transit les quartiers existants ainsi que les nouveaux quartiers en cours de construction à Pratteln et Augst.

RÉNOVATION DE LA WIELANDPLATZ À BÂLE

(MN1.26)

Là où la circulation se faisait auparavant sur des surfaces d'asphalte surdimensionnées, des îlots de verdure, une fontaine à eau et des possibilités de faire une brève halte ont été créés. L'introduction de la limitation de vitesse à 30 km/h sur la Wielandplatz et la création d'un îlot central sur l'axe Wanderstrasse-Brennerstrasse ont nettement amélioré la sécurité routière pour les piétons. Pour les cyclistes également, la Wielandplatz, en tant qu'élément majeur du réseau cantonal d'itinéraires cyclables, offre des liaisons attrayantes et sûres. La durée du chantier a pu être réduite grâce à l'optimisation du déroulement des travaux et à une météo favorable. Le 2 décembre 2022, la place a été solennellement rendue aux habitants par la conseillère d'État Esther Keller, soit environ 6 mois plus tôt que prévu.





ireno

Trinationale S-Bahn Bas
RER trinational de Bâle

3. LES ACTIVITÉS DE TRIRENO

L'horizon 2030 à moyen terme se profile →

L'horizon à court et long terme est sur la bonne voie

La planification à court terme est en marche

L'étape d'offre 2025, qui concerne essentiellement l'introduction de la cadence au quart d'heure, est en grande partie sur les rails. Des concertations de détail sont toutefois toujours en cours. À cet effet, trireno a pris la tête de l'organisation de la conférence annuelle trinationale sur les horaires, au cours de laquelle les commanditaires du trafic régional ainsi que les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises de transport ferroviaire des trois pays s'informent des adaptations de l'horaire à venir dans les prochaines années. Initiée en son temps par le canton de Bâle-Ville, cette manifestation est désormais organisée conjointement avec trireno.

Les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire s'engagent désormais eux aussi dans la planification à long terme

Les efforts de trireno en vue de l'horizon d'aménagement à long terme du RER trinational - avec son élément clé que constitue le Herzstück commencent à porter leurs fruits. Alors que les membres de trireno soutiennent de manière inchangée le concept cible concerté au niveau trinational depuis leur première décision fin 2014, la Confédération a pris la direction de la planification et de l'étude des infrastructures nécessaires à cet effet sous l'intitulé « extension des capacités du nœud de Bâle ». CFF Infrastructure, DB Netz et le Bundeseisenbahnvermögen ont massivement augmenté leurs ressources de planification de concert avec SNCF Réseau. trireno accompagne étroitement ces travaux et assure la défense des intérêts de l'offre du RER trinational ainsi que l'information et l'implication de ses membres.

L'horizon 2030 à moyen terme se profile



Les RER circulent plus souvent, desservent de nouveaux arrêts et assurent à nouveau un service transfrontalier

Prévu pour une mise en œuvre progressive entre fin 2027 et 2037 environ, l'horizon 2030 figure en première ligne des travaux menés par le bureau de trieno. Les nouvelles lignes transfrontalières S2 et S4, qui relieront à nouveau l'Alsace à la Suisse du Nord-Ouest sans correspondance, sont au centre de l'attention. La cadence au quart d'heure tant attendue sera possible sur les tronçons entre Bâle CFF et Liestal, Aesch et l'EuroAirport ainsi que sur la ligne du Wiesental entre la gare badoise de Bâle et la gare centrale de Lörrach. Sur la ligne du Hochrhein, les nouvelles automotrices électriques de la ligne S7 remplaceront l'ancien train régional à moteur diesel et circuleront désormais sans interruption de la gare badoise à Coblenche (AG) via Waldshut.

Enfin, huit nouveaux arrêts de RER seront mis en service à des nœuds de correspondance centraux ainsi qu'à d'importants pôles de développement et de demande :

- EuroAirport
- Bâle Morgartenring
- Bâle Solitude
- Lörrach Zentralklinikum
- Rheinfelden-Warmbach
- Bad Säckingen-Wallbach
- Waldshut West
- Dornach-Apfelsee

Pas à pas

Les mesures nécessaires à la mise en place de cette nouvelle offre sont extrêmement variées. La planification et la réalisation des aménagements de l'infrastructure nécessitent à elles seules une coordination transfrontalière. Les dates de mise en service attendues des infrastructures, qui peuvent de toute façon encore subir des modifications, s'étaleront sur une dizaine d'années. La montée en cadence de l'offre ne pourra par conséquent qu'intervenir progressivement. Cette période nécessite d'ores et déjà la planification et la coordination de concepts d'offre temporaires, lesquels pourront être déployés dans différents scénarios selon l'ordre de réalisation des infrastructures. La planification de la migration se doit également de tenir compte des aspects liés à la production, au matériel roulant, au processus de commande et au financement.



Les processus de production passent au premier plan

Les planifications de la Confédération relatives au projet d'offre ferroviaire 2035 (PO35) ont également fait ressortir que les concepts d'offre planifiés ne pourront être mis en œuvre que s'ils reposent sur des concepts de production fonctionnels. En réponse au concept adopté en 2020, les entreprises ferroviaires ont statué que ce dernier n'était pas réalisable en raison d'un manque de capacités, notamment pour la mise en place et le retrait des trains. Au niveau des grands nœuds, parmi lesquels figure Bâle CFF, il faudrait notamment prévoir des manœuvres et des voies de garage supplémentaires. Ce processus intitulé « Consolidation PO35 » est actuellement en cours, le Conseil fédéral souhaitant présenter son résultat au Parlement en 2026. trireno accompagne étroitement ce processus, notamment en ce qui concerne les offres transfrontalières et la nécessaire collaboration des entreprises ferroviaires françaises et suisses pour la production des nouvelles infrastructures du RER transfrontalier. De même, trireno s'assure que les éventuelles adaptations de l'offre résultant de la consolidation du PO35 répondent aux besoins des usagers ainsi qu'aux exigences de ses membres.

Nouveau matériel roulant

Afin de répondre aux exigences infrastructurelles des réseaux ferroviaires français et suisse, la nouvelle offre de RER transfrontalier nécessite l'acquisition de nouveau matériel roulant. En collaboration avec les entreprises de transport ferroviaire, trireno prépare cette opération afin de pouvoir présenter aux commanditaires français et suisses (membres de trireno et OFT) un concept d'acquisition harmonisé, compatible avec les différentes règles d'acquisition et tenant compte des besoins de la future offre. L'approbation par les commanditaires est prévue pour 2023.



Financement et commande

Pour les offres transfrontalières, trireno élabore les bases permettant une délimitation correcte des compétences de ses différents membres en matière de financement. De même, trireno prépare le processus de commande des offres, lequel diffère fondamentalement entre la France et la Suisse. Afin d'organiser les futures relations contractuelles entre les cinq commanditaires et les entreprises de transport ferroviaire, différentes options sont étudiées, celles-ci devant être conformes aux lois et ordonnances en vigueur (parfois nouvelles) et à même de satisfaire les exigences des partenaires contractuels.



Adaptation du paysage tarifaire

L'Office fédéral des transports (OFT) a demandé à trireno d'aborder un tout nouveau champ thématique, à savoir la tarification du trafic régional transfrontalier. L'OFT insiste notamment sur sa demande d'extension aux pays limitrophes du système tarifaire suisse. Les solutions correspondantes vont également dans le sens des intérêts des membres de trireno, elles ne proviennent pas unilatéralement de la partie suisse et répondent à un principe de réciprocité. trireno élabore des solutions et des accords en conséquence et les coordonne avec les différentes organisations tarifaires compétentes. Selon le domaine, il s'agit des communautés tarifaires, des entreprises de transport ferroviaire ou de l'organisation suisse de branche Alliance Swispass, des commanditaires (c'est-à-dire des membres de trireno) eux-mêmes, ou de leurs organisations affiliées.




Organisation du projet

Au vu de l'intensité des échanges, la collaboration autour des offres transfrontalières Suisse-France à l'horizon 2030 a été remaniée avec une organisation de projet du côté des commanditaires. Pour diverses problématiques (planification de l'offre, commande, financement, tarif, communication, etc.), chaque membre a désigné un interlocuteur. La collaboration s'en retrouve simplifiée, ce qui permet d'avancer rapidement et efficacement.

Du côté des entreprises de transport ferroviaires CFF Voyageurs et SNCF Voyageurs également, une organisation de projet répondant au nom d'EuroBasilea a été mise en place pour le compte des commanditaires en vue de réaliser leur objectif d'exploitation des lignes transfrontalières S2 et S4. Une unité organisationnelle commune entre les gestionnaires d'infrastructure SNCF Réseau et CFF Infrastructure est en préparation.

Ces structures simplifient l'organisation de l'offre transfrontalière de RER et permettent de faire progresser efficacement les nombreuses coordinations nécessaires.





Des mesures infrastruc-tuelles en bonne voie dans les trois pays

Travail de planification intensif sur l'objectif d'offre à long terme

Sur la base de l'arrêté fédéral suisse de 2019 relatif à l'étape d'aménagement ferroviaire 2035, l'Office fédéral des transports (OFT) a pris en charge la direction et le financement des planifications de l'extension des capacités du nœud de Bâle (y compris le Herzstück du RER trinational de Bâle).

En 2022, CFF Infrastructure, en collaboration avec DB Netz et le Bundesbahnvermögen et en concertation avec SNCF Réseau et les cantons, a entamé les travaux de l'étude préliminaire sur l'extension des capacités du nœud de Bâle (VKKB). Prévues pour être achevées d'ici 2024, cette étude sera suivie de l'avant-projet.

En mai 2022, l'OFT, les CFF et les cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne ont présenté ensemble aux médias les conclusions de la phase d'étude précédente. Intitulé « Plan en cinq points », le rapport sur la configuration d'un nœud ferroviaire aménagé à Bâle constitue la base de l'avant-projet à présent lancé. Le plan en cinq points contient notamment la décision d'orientation commune de la Confédération, des entreprises de chemins de fer et des cantons selon laquelle le Herzstück du RER trinational, y compris la gare souterraine de Bâle CFF, constituera un élément central du nœud ferroviaire aménagé de Bâle.

Outre l'accompagnement des travaux techniques relatifs au plan en cinq points et à l'étude préliminaire, trireno a pris en charge la recherche de sites pour les installations de garage et de service supplémentaires du RER trinational, installations qui seront nécessaires à l'horizon avec Herzstück. La définition et la sécurisation des sites ne peuvent pas être effectuées par les entreprises ferroviaires elles-mêmes. Ces tâches sont étroitement liées à la stratégie définie par les commanditaires pour le matériel roulant et doivent être réalisées de manière uniforme dans l'ensemble de la zone de desserte du RER trinational. Ce processus pluri-annuel sera également mené par trireno avec la participation des communes ainsi que des différentes autorités en charge de l'aménagement du territoire.

**« IL NE S'AGIT PLUS DE SE DEMANDER SI LE HERZSTÜCK
SERA SEULEMENT RÉALISÉ, MAIS QUAND IL VERRA LE JOUR. »**

*ESTHER KELLER LORS DE LA CONFÉRENCE DE PRESSE
CONSACRÉE AU PLAN EN CINQ POINTS DU 25 MAI 2022*



Dernière ligne droite pour les projets d'infrastructure à l'horizon 2030

De nombreux projets d'infrastructure ont franchi d'importants obstacles en 2022 et progressent de manière réjouissante :

La Nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport a obtenu la déclaration d'utilité publique (DUP) des autorités françaises. Sur cette base, le projet peut également être financé par des fonds publics français, la Confédération suisse ayant décidé de sa participation financière dès 2019 avec l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement ferroviaire 2035.

Le Bundeseisenbahnvermögen a reçu la décision d'approbation des plans de l'OFT pour le tronçon suisse de la nouvelle ligne Karlsruhe-Bâle (de la frontière jusqu'au pont sur le Rhin). Les travaux de la Deutsche Bahn ont pu commencer dans la foulée, de sorte que l'objectif d'une mise en service en 2030 pour les derniers tronçons de la section 9 aménagée à quatre voies entre Müllheim et Bâle est toujours d'actualité.

L'augmentation des performances de la gare de Bâle CFF, ce qui comprend la passerelle provisoire, a reçu la décision d'approbation des plans de l'OFT peu avant la fin de l'année. Les travaux de construction pourront donc commencer début 2023, la mise en service étant prévue pour fin 2025.

Pour l'aménagement et l'électrification de la ligne du Hochrhein entre Erzingen et Bâle, le Bundeseisenbahnvermögen a déposé les demandes d'approbation des plans pour les sections suisses de la ligne auprès de l'Office fédéral des transports (OFT). Les documents d'approbation des plans pour les sections allemandes avaient déjà été déposés en 2020 auprès de l'Office fédéral des chemins de fer (EBA). La mise en service est prévue pour fin 2027.

Dans le cadre du projet d'augmentation de la capacité de la Gartenbahn et de la Wiesentalbahn, la Deutsche Bahn a pu commencer les travaux des phases 1 et 2 (détermination des bases et planification préliminaire), celles-ci devant durer 4 ans et s'achever fin 2025. La mise en service est prévue pour 2035.

D'autres projets permettent également de constater des progrès réjouissants. C'est notamment le cas de l'aménagement à double voie Grellingen-Duggingen (procédure d'approbation des plans en cours), du désenchevêtrement Muttentz-Bâle et de l'aménagement à quatre voies avec voie de rebroussement à Liestal (tous deux en cours de construction), ainsi que de divers nouveaux arrêts du RER (phase de planification/d'étude).

4. RAPPORT FINANCIER ANNUEL

AGGLO BASEL A CLÔTURÉ L'ANNÉE
2022 AVEC UN RÉSULTAT ANNUEL NÉGATIF.
LE COMPTE DE RÉSULTAT FAIT APPARAÎTRE
UN PRODUIT DE **1,692 MILLION**
DE FRANCS ET DES DÉPENSES DE
1,792 MILLION DE CHF. L'EXERCICE
DE **2022** S'ACHÈVE DONC SUR UN EXCÉDENT
DE **100'286 MINUS** DE CHF. LES
COMPTES DE L'ANNÉE **2022** ONT ETE
RÉVISÉS PAR DUTTWEILER & PARTNER
WIRTSCHAFTSPRÜFUNG AG. LE RAPPORT
DE L'ORGANE DE RÉVISION N'A RÉVÉLÉ
AUCUN ÉLÉMENT LAISSANT SUPPOSER QUE
LES COMPTES NE SONT PAS CONFORMES
À LA LOI ET AUX STATUTS.

5. CHRONOLOGIE DE L'ANNÉE 2022



2022

Janvier

Février

Mars

Avril

Mai

Juin

Conférence trinationale sur les horaires





Juillet

Août

Septembre

Octobre

Novembre

Décembre

2023

Forum AGGLO
2022

colloque spécialisé
AGGLO





6. PERSPECTIVES

Après l'année de travail 2022, l'année prochaine sera à nouveau placée sous le signe des décisions.

En février 2023, le Conseil fédéral devrait adopter le message sur les projets d'agglomération de 4^e génération et le transmettre au Parlement pour décision. La décision du Parlement est prévue pour décembre 2023. Si tout se passe comme prévu, le bon résultat de l'agglomération de Bâle sera confirmé au Parlement et quelque 120 mesures pourront alors bénéficier d'un cofinancement à hauteur de 40 %.

Les travaux consacrés à la 5^e génération du projet battront leur plein l'année prochaine si bien que, vers la fin 2023, la nouvelle génération devrait lentement prendre forme. Des thématiques tels que le concept des plateformes multimodales, la nouvelle analyse des points faibles du réseau routier, les possibilités transfrontalières de partage dans la gestion de la mobilité ainsi que les questions du climat et de la qualité de l'habitat connaîtront de grandes avancées l'année prochaine. Au niveau de la collaboration avec les communes aussi, il se passera bien des choses en 2023. Dans le corridor du Hochrhein, le processus participatif intégrant les citoyens aura démarré et nous verrons d'ici la fin de l'année si cette initiative peut avoir valeur de modèle pour d'autres corridors de l'agglomération. Quant au projet d'agglomération, un des temps forts de son calendrier 2023 sera le forum AGGLO qui se tiendra toute la journée du 10 novembre à la Maison du Peuple de Bâle.

Au niveau du RER trinational de Bâle, l'année prochaine sera encore plus concrète pour les horizons à court et moyen terme. Le Conseil fédéral et, vers la fin de l'année, le Parlement fédéral se pencheront sur le rapport sur l'état d'avancement des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire avec modification des arrêtés fédéraux précédents. Chez trieno, les travaux préparatoires au message 2026 débuteront également en 2023. À cet égard, nous serons grandement sollicités en tant que région afin de faire valoir comme il se doit les intérêts qui sont les nôtres quant au nœud ferroviaire de Bâle et au Herzstück.

7.

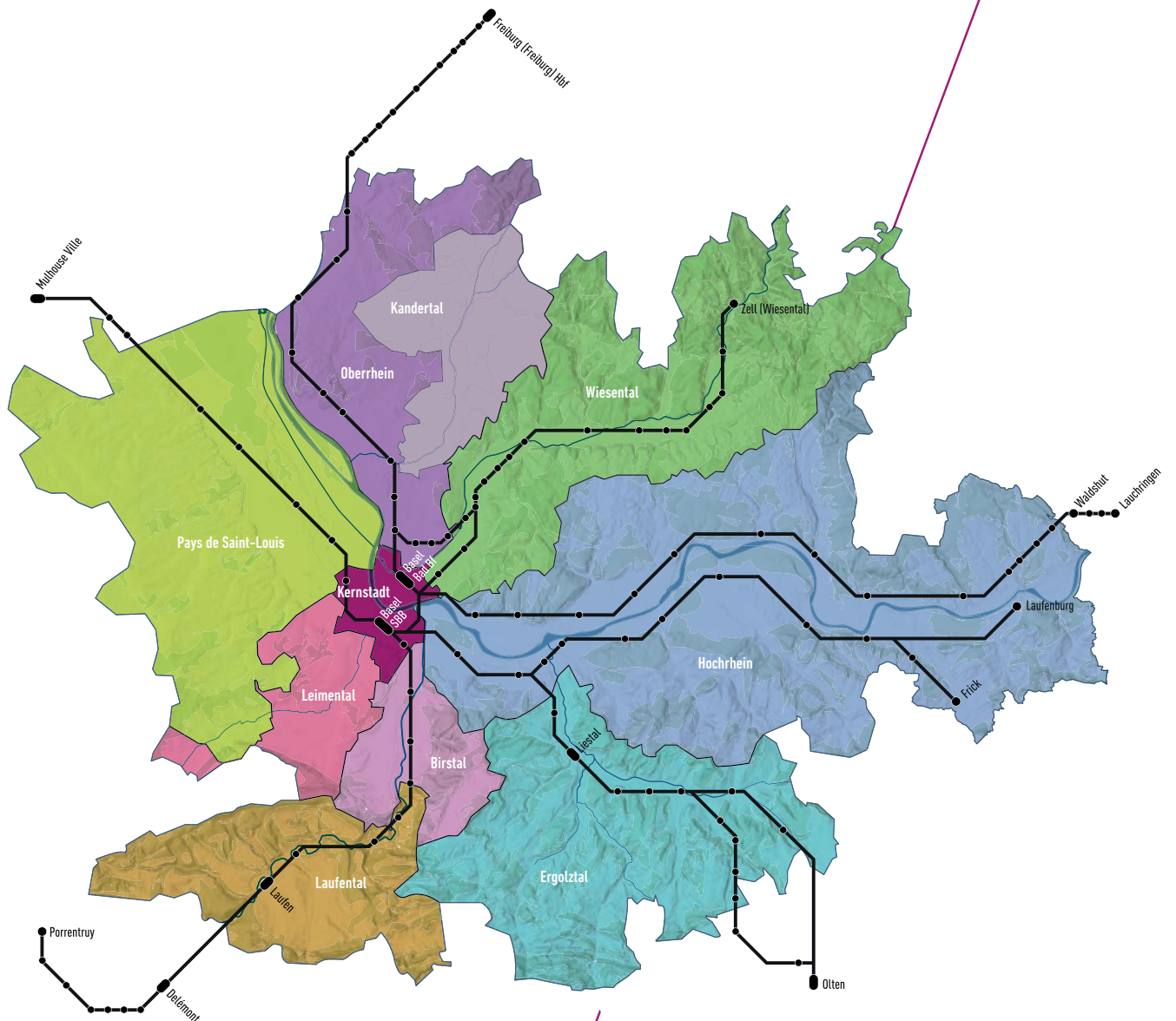
L'ASSOCIATION AGGLO BASEL

165 communes,
1 agglomération,
1 trieno

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.

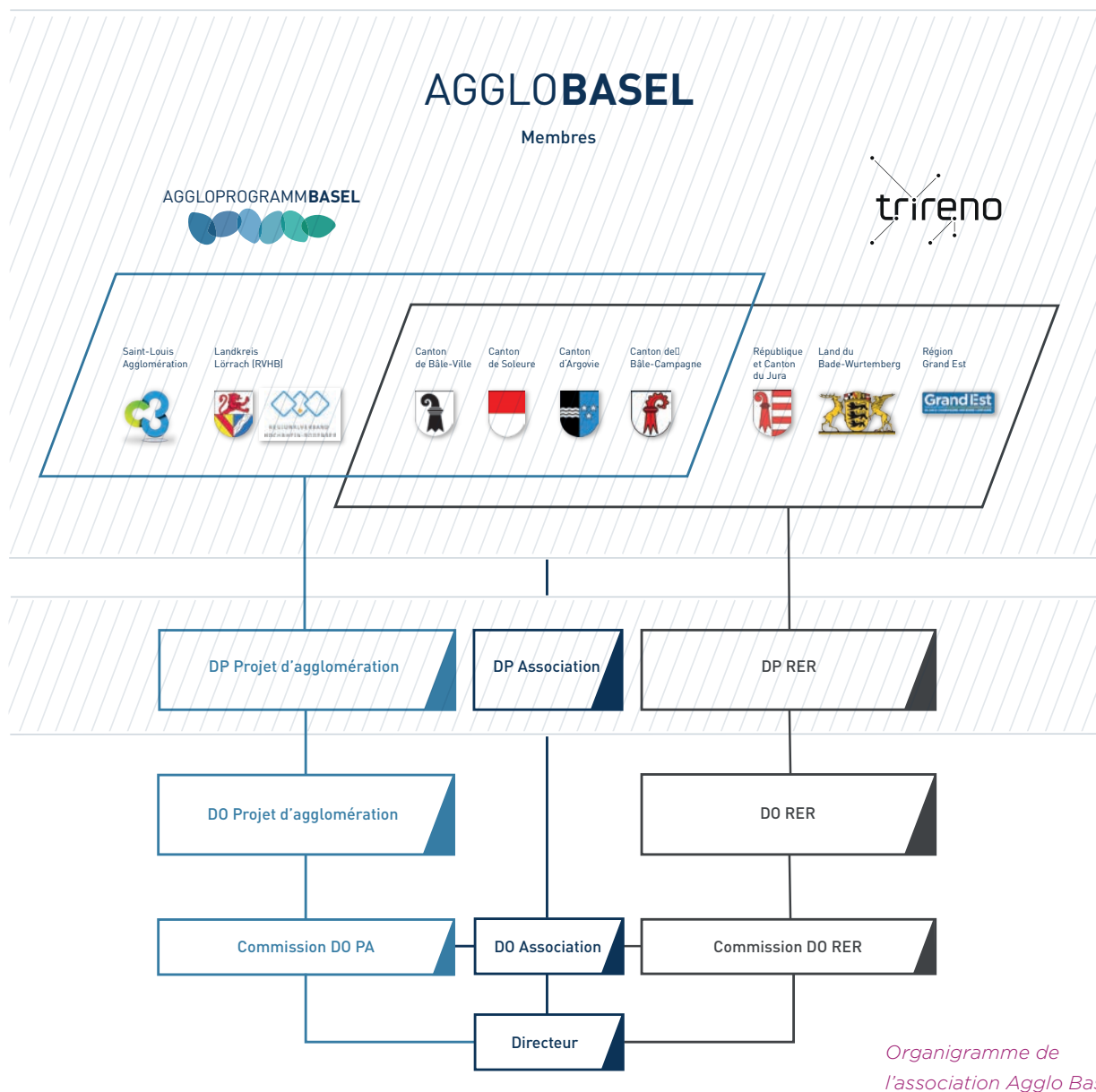
Seuls une planification globale et un développement coordonné de l'urbanisation et des transports permettront à l'avenir de relever les défis en matière de transports et d'améliorer la qualité de vie dans la région. Tel est l'objectif de l'association Agglo Basel.

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. 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 « 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

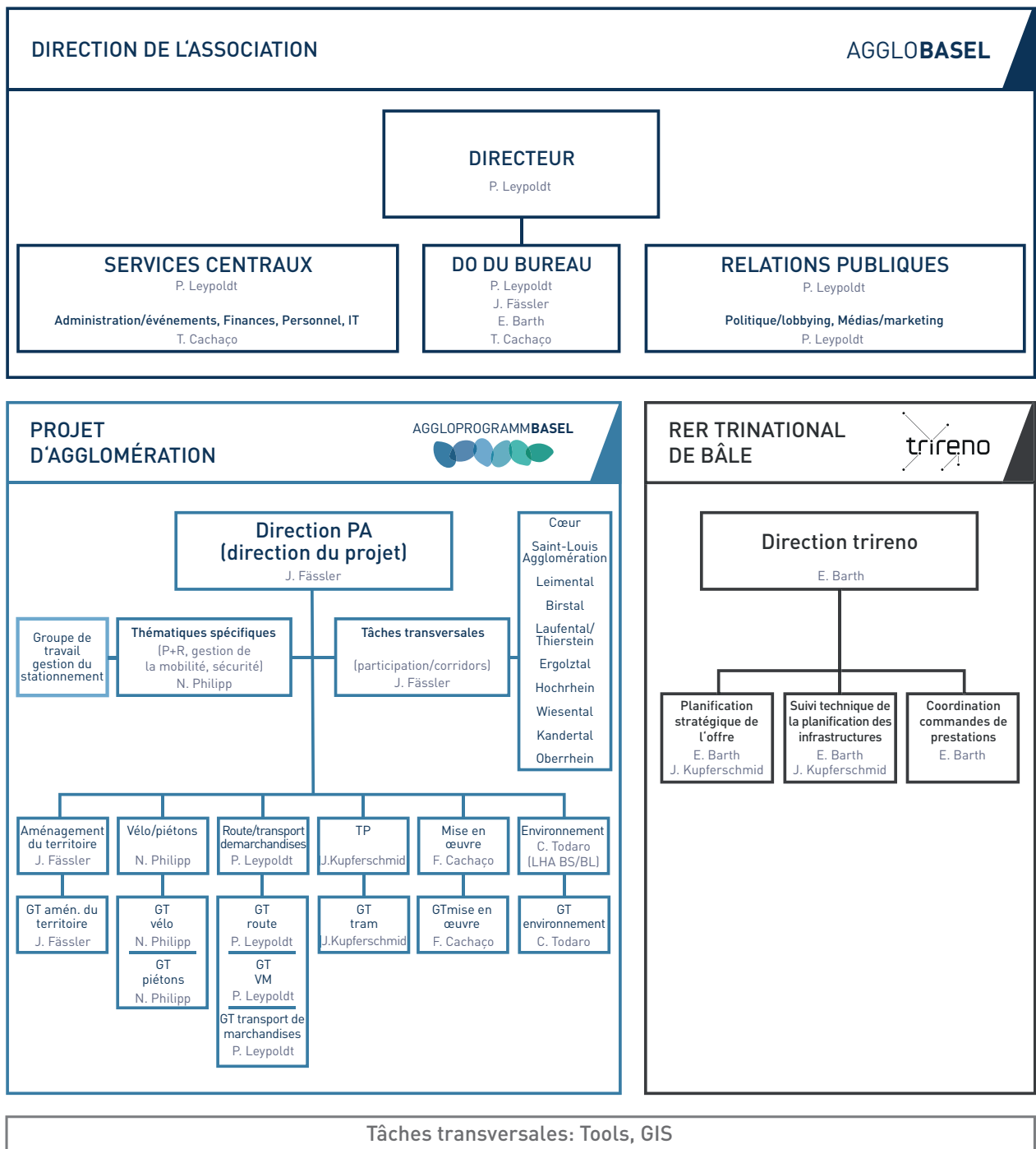
Le domaine de missions « **trireno** » réunit les sept autorités organisatrices suisses, allemandes et françaises du RER trinational – à savoir les cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Argovie, Soleure et du Jura, le Land du Bade-Wurtemberg et la région Grand Est – qui concentrent leur coopération stratégique 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 travaillent actuellement. Depuis sa création en 2011, le bureau est dirigé par Patrick Leypoldt.



Organigramme du bureau
État au : 2021

8. LES INSTANCES D'AGGLO BASEL

Membres de la Direction politique Projet d'agglomération



**Conseiller d'Etat
Isaac Reber**
Direction des constructions
et de l'environnement du
canton de Bâle-Campagne



**Conseillère d'Etat
Esther Keller**
Département des const-
ructions 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



**Conseillère d'Etat
Sandra Kolly**
Département des
constructions et de
la justice du canton
de Soleure

Membres de la Direction politique trireno



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



Conseillère d'Etat
Esther Keller
Département des construc-
tions et des transports du
canton de Bâle-Ville



Berthold Friess
Ministère des Transports
du Bade-Wurtemberg



Christèle Willer
Vice-Présidente de la
Région Grand Est



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



Conseillère d'Etat
Sandra Kolly
Département des
constructions et de
la justice du canton
de Soleure



Ministre
David Eray
Département de l'Environ-
nement 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.*

Mitglieder der GL Aggloprogramm



Thomas Waltert
Aménagiste cantonal
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 Office des travaux
publics du canton de
Bâle-Campagne



Dr. Martin Sandtner
Aménagiste cantonal
Urbanisme et architecture,
aménagement du territoire,
canton de Bâle-Ville



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



Sacha Peter
Aménagiste cantonal
Office de l'aménagement
du territoire du canton de
Soleure



Sebastian Wilske
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 trireno



Florian Kaufmann
Délégué aux transports
publics / Responsable de la
Section transports publics
Office de l'aménagement
du territoire du canton de
Bâle-Campagne



Benno Jurt
Responsable de la plani-
fication de la mobilité
Office de la mobilité 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 Office des
transports et des travaux
publics du canton de Soleure



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

Groupes de travail

Fachgruppe Raumplanung (Aggloprogramm):

Jean-Michel Damm	Directeur adjoint du Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)
Susanne Fischer	Cheffe du Service du développement territorial, 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	Responsable Projets d'agglomération, canton d'Argovie
Brigitte Schelble	Responsable bases/planification directrice, canton de Soleure
Andreas Stöcklin	Responsable de la protection contre le bruit, canton de Bâle-Campagne

Fachgruppe Strasse (Aggloprogramm):

Francis Anthony	Responsable de l'Unité Gestion du Trafic, Secteur Entretien et Exploitation Service de l'Entretien des Routes, Collectivité européenne d'Alsace
Alain Aschwanden	Responsable de la planification globale des transports, canton de Bâle-Campagne
Jean-Yves Bouveret	Adjoint au Chef de Pôle, Collectivité européenne d'Alsace
Dr. Rudolf Dieterle	Soutien à la gestion de projets routes nationales, canton de Bâle-Ville
Kurt Erni	Responsable bases/transports, canton de Soleure
Michael Freitag	Planification des transports et de l'infrastructure, Regionalverband Hochrhein-Bodensee
Rainer Ganz	Responsable du service technique route, district de Lörrach
Etienne Heinrich	Directeur Général Adjoint des Services, Saint-Louis Agglomération (SLA)
Sebastian Wilske	Directeur du Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB)
Simone Hunziker	Planificatrice des transports, canton de Soleure
Simon Kettner	Responsable de la stratégie mobilité, 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, canton de Bâle-Campagne
Philippe Rust	Directeur des Etudes Prospectives et d'Aménagements, Collectivité européenne d'Alsace
Christoph Thiele	Section routes et transports, Regierungspräsidium de Fribourg-en-Brisgau
Götz Timcke	Service spécialisé planification stratégique, canton d'Argovie

Fachgruppe Güterverkehr (Aggloprogramm):

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

Fachgruppe Velo- & Fussverkehr (Aggloprogramm):

Sascha Attia	Planificateur des transports, canton de Soleure
Doris Capaul	Service spécialisé chemins pour piétons et chemins de randonnée, canton de Bâle-Campagne
Andrea Büchel-Dürrenberger	Planification de la mobilité, canton de Bâle-Ville
Mirjam Hauser	Cheffe de projet trafic piétonnier et cycliste, canton d'Argovie
David Peter	Planificateur des transports, canton de Bâle-Campagne
Florence Prudent	Responsable des Affaires Transfrontalières, Saint-Louis Agglomération (SLA)
Alexandra Bühler	Déléguée au trafic cycliste du district de Lörrach

Fachgruppe Tram (Aggloprogramm):

Alain Aschwanden	Responsable de la planification globale des transports, canton de Bâle-Campagne
Rainer Franzen	Responsable du service réseaux de transport, canton de Bâle-Ville
Jakob Jochum	Adjoint au service III du district de Lörrach
Philipp Günther	Planification des transports publics urbains, district de Lörrach
Oliver Biedert	Chef de projet transports publics, canton de Bâle-Ville
Martin Schaffer	Responsable adjoint planification globale des transports, canton de Bâle-Campagne
Daniel Schoop	Planificateur des transports, canton de Bâle-Campagne
Daniel Schwarz	Chef de projet transports publics, canton de Soleure
Hubert Vaxelaire	Directeur des transports, Saint-Louis Agglomération (SLA)

Fachgruppe Umsetzung (Aggloprogramm):

Bruno Bolliger	Responsable planification et pilotage, canton d'Argovie
Carsten Fiedler	Chef de projet, canton de Bâle-Ville
Thomas Weiss	Responsable exécution, canton de Bâle-Ville
Simone Hunziker	Cheffe du Service planification des transports, canton de Soleure
Heidi Gross	Controlling, canton d'Argovie
Axel Mühlemann	Responsable gestion de projet, canton de Bâle-Campagne
Daniel Saur	Assistant de projet, canton de Soleure

Fachgruppe Umwelt (Aggloprogramm):

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

Fachgruppe Angebotsplanung (trireno):

Valérie Buresi	Chargée de mission, Région Grand Est
Wolfgang Fleischer	Chef de projet mobilité, canton de Bâle-Ville
Heiko Focken	Planification de l'offre secteur « Südbaden et Gäu », Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg
Oliver Frei	Chef de projet développement de l'offre, canton d'Argovie
Thomas Hohl	Chef de projet transports publics, canton de Bâle-Campagne
Karsten Klapheck	Chef de service adjoint, land du Bade-Wurtemberg
Eric Lorenzo	Ingénieur en transports, 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, canton de Soleure
Christine Steiner	Chargée de mission, Région Grand Est

Interlocuteurs

État au : 31 décembre 2022

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 trireno

Tel.: +41 61 926 90 55

emanuel.barth@agglobasel.org

Fabio Cachaço

Chef de projet

Tel.: +41 61 926 90 53

fabio.cachaco@agglobasel.org

Camille Burg

Chef de projet

Tel.: +41 61 926 90 54

camille.burg@agglobasel.org

Jesse Mägli

Chef de projet

Tel.: +41 61 926 90 59

jesse.maegli@agglobasel.org

Mentions légales

Geschäftsstelle 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

