



# Projet d'Agglomération de Bâle de 5<sup>ème</sup> génération

## Résumé

Version pour la DP PA du 31 janvier 2025 (Version 9)

État au 23 janvier 2024





## Résumé

### Le Projet d'Agglomération de Bâle – Temps forts de la 5<sup>e</sup> génération

Seule grande agglomération trinationale de Suisse, l'agglomération de Bâle dispose d'un potentiel économique important au cœur de l'Europe. L'aire métropolitaine bâloise a un poids considérable dans l'économie suisse. Les facteurs favorisant l'attractivité de cet espace doivent donc être maintenus à un niveau d'excellence, plus particulièrement en ce qui concerne son rôle de pôle des sciences de la vie, mais également au regard de sa fonction de plaque tournante des transports et de la logistique de niveau national et international. Sa situation géographique au carrefour frontalier entre la Suisse, l'Allemagne et la France et sa fonction de porte d'entrée nord de la Suisse font que les trafics régionaux, nationaux et internationaux de passagers et de marchandises de l'agglomération bâloise se chevauchent. En termes d'aménagement du territoire, l'agglomération trinationale est confrontée à différents systèmes juridiques avec différents niveaux institutionnels.

Il s'avère donc nécessaire de prendre en compte simultanément les enjeux de pression foncière, de transports et paysage. Instrument de coordination et de mise en œuvre inscrit sur le long terme, le Projet d'Agglomération assume cette mission.

Le Projet d'Agglomération de 5<sup>e</sup> génération (PA5) s'appuie sur les travaux des générations 1 à 4. Loin de se cantonner à une actualisation des contenus, le remaniement du projet met bien plus l'accent sur de nouveaux éléments. Par rapport à la précédente génération, les **principales nouveautés** du PA5 sont les suivantes :

- **Périmètre** : L'ordonnance sur l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales (OUMin, annexe 4,) (Confédération suisse 2007) mentionne les noms des agglomérations de Bâle et de Stein dans la liste des agglomérations ayant droit à des contributions. Dans l'ordonnance sur le programme en faveur du trafic d'agglomération (OPTA) (Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) 2019), les villes et communes des deux agglomérations de Bâle et de Stein sont énumérées en annexe comme ayant droit à des contributions. Elles ont été regroupées dans le présent Projet d'Agglomération de Bâle de 5<sup>ème</sup> génération. Le périmètre encore en vigueur jusqu'à la 4<sup>ème</sup> génération a dû être adapté pour la 5<sup>ème</sup> génération en raison de diverses modifications mineures. Par rapport à la 4<sup>ème</sup> génération, sept communes supplémentaires ont ainsi été ajoutées. Le périmètre de travail comprend désormais 175 villes et communes en Suisse, en Allemagne et en France.
- **Vision d'avenir** : La Vision d'avenir a été révisée afin d'intégrer les thématiques de la protection du climat et de l'adaptation au climat dans le Projet d'Agglomération. Il s'agit entre autres de :
  - l'élargissement de la Vision d'avenir faisant suite au nouveau périmètre de la 5<sup>ème</sup> génération;
  - la nouvelle formulation du principe directeur et des principes de base, afin de tenir compte de la question climatique ;
  - l'ajout du nouveau critère « protection du climat et adaptation au climat » aux objectifs spécifiques aux catégories spatiales ;
  - l'ajout de déclarations relatives à la protection du climat et à l'adaptation au climat aux objectifs concernant les éléments du paysage ;
  - changement de nom des objectifs de desserte en objectifs de mobilité et l'ajout ciblé de déclarations relatives au climat.
- **Besoin d'action** : Comme dans le PA4, le besoin d'action s'articule en fonction des corridors afin de conférer un plus grand poids à la coordination entre le développement de l'urbanisation et celui des transports. Une distinction est opérée entre le besoin d'action pour lequel des mesures ont déjà été décidées (mais dont la mise en œuvre reste en cours) et le besoin d'action restant. Cette distinction entre « mesures déjà prises » et « mesures restant à prendre » a été introduite dans le PA5.
- **Stratégie transversale pour le climat** : Le Projet d'Agglomération de Bâle soutient et complète les stratégies et mesures de protection du climat des membres par une stratégie transversale transfrontalière dédiée au climat. L'objectif est de promouvoir une perspective transfrontalière sur les mesures de protection et d'adaptation au changement climatique et de s'assurer que les développements soutenus par le Projet d'Agglomération sont porteurs d'avenir.



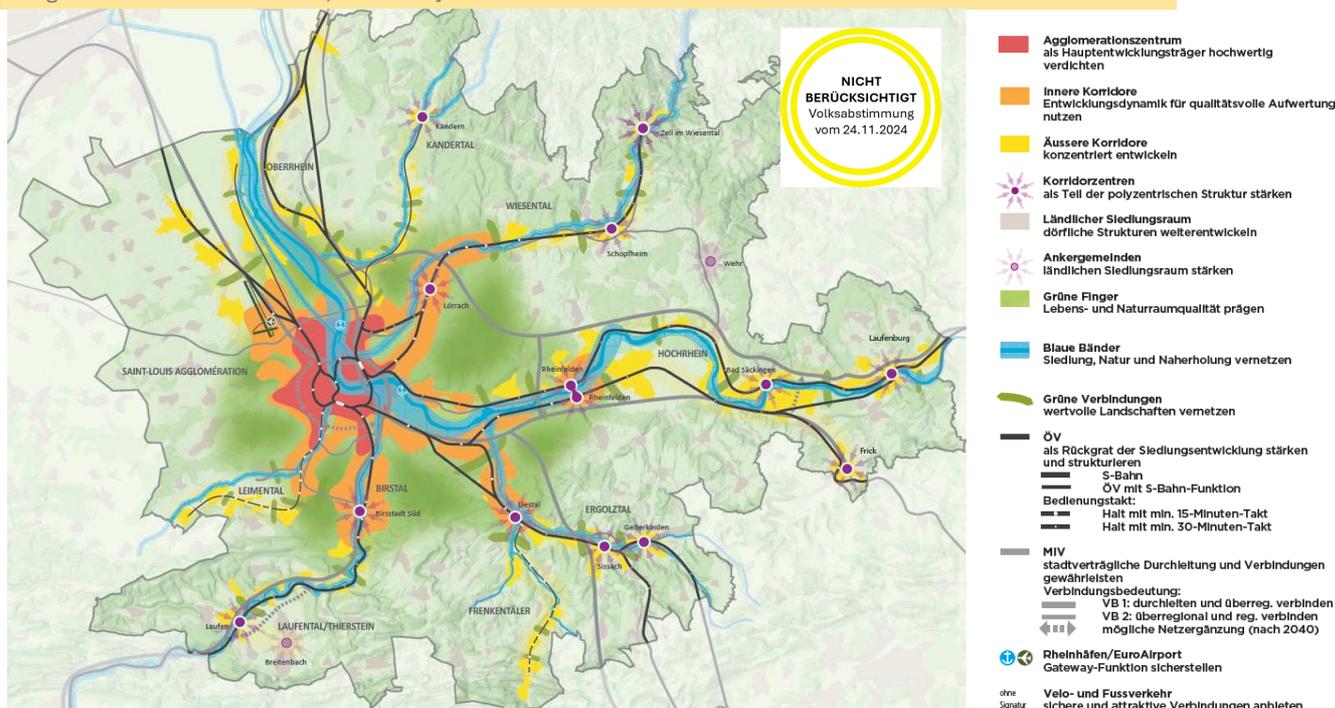
- **Stratégie transversale mobilité combinée et interfaces des transports (Concept global trinational pour les plateformes multimodales) :** Le concept global trinational pour les plateformes multimodales propose une typologie des plateformes multimodales pertinentes dans l'agglomération de Bâle et localise ces dernières. Il fait la distinction entre les interfaces TP-TP (PFM TP-TP), qui se caractérisent principalement par le passage d'une offre TP à l'autre, et les interfaces TIM-TP (PFM TIM-TP), où le passage de la voiture aux TP doit principalement avoir lieu. De plus, le concept global trinational définit des exigences de qualité pour les différents types de plateformes.
- **Stratégie trinationale Route :** Élément central de la stratégie sectorielle Route, le réseau cible montre comment gérer les différentes exigences posées à l'infrastructure routière. Dans le cadre de la mise à jour du réseau actuel, un état 2025 a d'abord été élaboré, incluant toutes les modifications du réseau effectuées depuis la 4<sup>ème</sup> génération ainsi que celles décidées et financées jusqu'en 2025. Le réseau distingue quatre niveaux hiérarchiques ou types de liaisons. À chaque type de liaison sont attribués les types de routes présents dans les trois pays de l'agglomération de Bâle. Sur la base du réseau défini, une identification des points faibles a été effectuée au moyen d'indicateurs d'analyse. La plausibilité et la consolidation de l'analyse des points faibles ont été réalisées dans le cadre d'ateliers avec les services spécialisés des corridors ainsi que par le biais d'une enquête menée à l'échelle de l'agglomération auprès de toutes les communes et régions.
- **Mise en œuvre :** Dans l'agglomération trinationale de Bâle, l'organisation et la coordination de la mise en œuvre posent des exigences élevées en matière de gouvernance. Le bureau d'Agglo Basel s'est donc penché à un stade précoce sur la cohérence de l'organisation des processus. Après l'adoption en 2021, en même temps que la révision partielle des statuts, d'un règlement pour la gestion des mesures forfaitaires (attribution des fonds fédéraux), il a été procédé en 2023 à la révision et au complément du règlement en mettant l'accent sur les mesures de remplacement. Grâce à ce règlement, un processus de remise, mais aussi de retrait des mesures a pu être mis en place. Les porteurs de mesures sont informés de l'état d'avancement de la mise en œuvre dans un bulletin des constructions semestriel et reçoivent un aperçu des unités de prestation libres pour lesquelles ils peuvent postuler. Largement soutenue et reconnue par les porteurs de mesure de l'agglomération, cette procédure ne manque pas d'être utilisée. Un nouveau règlement pour les mesures individuelles a également été adopté dans le cadre de l'étape de révision 2023. Celui-ci définit la gestion de toutes les mesures individuelles. En plus du contrôle des mesures relatives aux transports, le contrôle des mesures relatives à l'urbanisation et au paysage y figure désormais lui aussi. Sur la base de ces deux nouveaux règlements, un accord de mise en œuvre est conclu avec chaque porteur de mesures de la 4<sup>ème</sup> génération. Celui-ci comprend les obligations et les droits et traite de sujets tels que les délais d'exécution, les modifications des mesures, le reporting et le contrôle, etc.
- **Processus et « zooms » :** Grâce à des stratégies sectorielles bien établies, l'élaboration de la 5<sup>ème</sup> génération a pu se concentrer sur les processus urgents et les approfondissements territoriaux (« zooms »). Répartis localement dans l'agglomération, les secteurs concernés sont généralement associés à un projet de transport concret faisant figure de déclencheur. Les approfondissements ont donné lieu à des procédures participatives menées avec la population. De telles procédures ont été déclenchées par exemple par le prolongement du tram 8 jusqu'au Läublinpark (Zukunft Tram 8+) et par la bretelle d'accès Dornach/Aesch (Zukunft Birsraum). D'autres approfondissements locaux sans participation citoyenne comprennent la planification test de Riehen (double voie à Riehen) et la plateforme de travail et de coordination Bachgraben (entre autres bretelle d'accès Bachgraben-Allschwil). Tous ces processus se déroulent en plus des processus des corridors et revêtent une importance capitale pour clarifier les enjeux locaux et régionaux. Ce faisant, ils contribuent largement au succès de la mise en œuvre des stratégies sectorielles.

## Vision d'avenir et objectifs

La Vision d'avenir remaniée du PA4 a été étendue au périmètre modifié de la 5<sup>ème</sup> génération dans le cadre du PA5 et son contenu a été élargi et retravaillé comme expliqué.

### Illustration 1 : Vision d'avenir 2040

[Marginalie: Recueil des cartes, carte 4.1]



Source : Bureau d'Agglo Basel

La répartition spatiale de la population dans l'agglomération de Bâle doit intervenir conformément aux principes et aux objectifs de la Vision d'avenir. L'essentiel de la croissance doit se concentrer sur le centre de l'agglomération et les corridors intérieurs. Dans la plupart des corridors, l'évolution entre 2018 et 2022 a été un peu plus lente que ce qui avait été pronostiqué avec la structure quantitative du PA4. Il convient toutefois de noter que les prévisions du PA4 avaient été formulées de manière relativement offensive, sorte de correctif à l'évolution précédente, qui était plus dynamique que celle prévue dans le PA3. En l'état actuel de la planification, environ 60 % de la croissance de la population et de l'emploi peuvent être absorbés à l'intérieur des zones de développement prioritaires. En outre, si les zones à bâtir non construites restantes sont construites de manière nettement plus dense que la moyenne des zones en place et que les potentiels de densification sont activés au niveau de l'existant, la croissance attendue devrait pouvoir être absorbée sans solliciter de surface supplémentaire.

Au niveau de l'agglomération, aucun objectif quantitatif de croissance n'est fixé en plus des prévisions de tendance des offices statistiques et des plans directeurs. L'accent est mis sur les objectifs de développement qualitatifs pour une urbanisation de qualité à l'intérieur du tissu bâti et sur la répartition de la croissance. Le développement visé présenté dans le tableau suivant mise sur une répartition de la population entre les catégories spatiales. Conformément à la Vision d'avenir 2040, les parts devraient augmenter dans le centre de l'agglomération ainsi que dans les corridors intérieurs, rester à peu près identiques dans les corridors extérieurs et tendre à reculer dans l'espace rural. Les tendances esquissent un infime report de 0,1 % vers le centre de l'agglomération et les corridors intérieurs. Afin de permettre la concrétisation et plus encore la consolidation de cette inversion de la tendance, des mesures relatives au développement visé doivent être mises en œuvre de manière conséquente.


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

	Situation		Prévisions			Évolution visée (reports par rapport aux tendances)
	Popula-tion 2018	Réparti-tion 2018	Population 2040	Réparti-tion 2040	Croissance ab-solue	
Centre de l'agglomération	301 300	32,5 %	332 200	32,6 %	30 900	hausse →
Corridors intérieurs	280 100	30,2 %	304 900	30,0 %	24 800	hausse →
Corridors extérieurs	239 300	25,8 %	260 200	25,5 %	20 900	stable →
Espace rural	107 300	11,6 %	122 800	12,0 %	15 500	recul ↘
<b>Agglomération</b>	<b>928 000</b>		<b>1 020 100</b>		<b>92 100</b>	

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

En matière de transports, les objectifs à l'horizon 2040 ont été affinés selon les critères MOCA de la Confédération.

L'objectif est de réduire la part du trafic individuel motorisé (TIM) à environ 50-52 % de la distance journalière dans l'agglomération trinationale de Bâle d'ici 2040. Ce qui suppose que les transports publics (TP) et le trafic piétonnier et cycliste devront absorber une grande partie de la future croissance du trafic. Au vu des évolutions passées et des aménagements prévus de l'offre de TP, cet objectif paraît réalisable. Et ce d'autant plus que le vélo a connu un regain d'attractivité au cours des dix dernières années.

Par rapport aux autres grandes agglomérations, le nombre de personnes impliquées dans des accidents est déjà le plus faible à Bâle puisqu'il est de 1,18 accidenté pour 1 000 personnes par an (en dehors du réseau des routes nationales). Le nombre d'accidentés devrait continuer à baisser jusqu'en 2040 pour atteindre une valeur inférieure à un accidenté pour 1 000 personnes par an.

Les stratégies relatives à l'urbanisation et aux transports doivent conduire à des parts plus élevées de la population et des emplois dans les zones mieux desservies en TP (A ou B). Grâce à la densification et à la poursuite du développement des transports publics – en particulier grâce à l'aménagement intégral du RER trinationale, Herzstück compris – 63 % des habitants de Bâle devraient résider d'ici 2040 à l'intérieur de zones classifiées A ou B en TP.

Enfin, l'objectif sur l'ensemble de l'agglomération est de faire passer la densité moyenne de son niveau actuel d'environ 95 habitants/emplois à 105 habitants/emplois par hectare de zone d'habitation, de zone mixte et de zone centrale d'ici 2040.

#### État de la mise en œuvre des précédentes mesures (PA1 à PA4)

Dans l'ensemble, la mise en œuvre des mesures relatives aux transports des **1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> générations** progresse bien. Les deux générations présentent un taux élevé de mise en œuvre. Ainsi, si l'on considère la part des montants en millions engagés financièrement (conclusion de la convention de financement), 65 % de toutes les mesures de la 1<sup>ère</sup> génération et 75 % de toutes les mesures de la 2<sup>ème</sup> génération sont réalisées. Parmi les mesures notables encore en suspens, il convient de mentionner la liaison directe TP Leimental-Bâle gare CFF (Margarethenstich), la 2<sup>ème</sup> étape de l'aménagement de la Baslerstrasse à Allschwil et quelques mesures du paquet pour l'achèvement des itinéraires cyclables cantonaux. La mise en œuvre des mesures de la **3<sup>ème</sup> génération**, notamment des mesures bénéficiant d'un cofinancement forfaitaire (mesures forfaitaires), est également bien avancée. 60 % des mesures approuvées pour environ 110 millions de CHF à l'horizon A sont engagées. 30 % des investissements approuvés ne pourront en revanche plus être réalisés d'ici l'expiration du délai d'exécution. Au cours des 18 prochains mois, le réaménagement de la traversée de Therwil, la gare routière de Grellingen ainsi que des mesures à Muttenz et Augst devront encore être réalisés sur les 10 % encore ouverts. 55 % des contributions forfaitaires approuvées ont été engagées à ce jour. Alors que l'approbation de la **4<sup>ème</sup> génération** est encore récente, certaines de ces mesures sont déjà en cours de réalisation. C'est ainsi qu'en France, le réaménagement de la RD105 entre Saint-Louis et Hésingue a commencé au printemps 2024. Dans le cadre du même projet, une passerelle pour piétons et cyclistes sera réalisée au-



dessus de l'autoroute A35, chaînon manquant attendu depuis longtemps. Une mesure des paquets forfaitaires « trafic piétonnier et cycliste » et « valorisation/sécurité de l'espace routier » a également déjà été réalisée. Des installations de stationnement pour vélos sont en cours de réalisation à Kaiseraugst et la traversée de la localité est valorisée à Village-Neuf. Rien qu'avec ces quatre mesures, près de 9 % des projets validés sont déjà en cours de réalisation.

Dans le domaine de l'urbanisation, la progression de la mise en œuvre donne également satisfaction. Parmi les treize zones de développement prioritaires soumises dans le cadre de la 2<sup>ème</sup> génération, plusieurs mesures ont été mises en œuvre : Pratteln Centre, Bâle gare badoise et le centre de Liestal-Nord. Entre-temps, d'autres sites ont été achevés, certains ayant même été soumis dans le cadre de la 4<sup>ème</sup> génération. On citera pour la partie suisse de l'agglomération les sites Erlenmatt, de l'hôpital Felix-Platter et Stöcklin, et pour la partie allemande les sites Hohe Straße, centre de Weil am Rhein (potentiel de densification), MMZ (site de l'usine de tissage Conrad) et de la gare de Zell.

Diverses mesures stratégiques de la 3<sup>ème</sup> et de la 4<sup>ème</sup> génération entièrement assumées par l'agglomération ont été menées tambour battant. Dans ce cadre, une charte visant à harmoniser la gestion du stationnement dans les communes les plus sous pression a été élaborée et diverses manifestations permettant d'échanger autour des expériences ont été organisées dans le domaine du développement des sites. L'offre de partage a enfin été coordonnée par-delà les frontières : depuis avril 2024, il est désormais possible de se rendre de Bâle à Weil am Rhein ou Huningue (et inversement) avec un vélo de location et de le déposer à destination.

### Besoin d'action

Le besoin d'action résulte de la comparaison entre l'analyse de la situation et des tendances, les objectifs de la Vision d'avenir ainsi que l'état de la mise en œuvre des mesures précédentes (PA1 à PA4). Par rapport au PA4, le chapitre consacré au besoin d'action a été nettement développé et restructuré en fonction des nouvelles directives de la Confédération (Office fédéral du développement territorial (ARE) 2023b). La structuration par corridors est maintenue afin d'accorder une plus grande importance à la coordination entre le développement de l'urbanisation et celui des transports. Une nouvelle distinction est opérée entre le besoin d'action pour lequel des mesures ont déjà été décidées (mais dont la mise en œuvre est encore en cours) et le besoin d'action restant. Les réflexions suivantes en matière de besoin d'action fixent le cap du PA5 :

- La dynamique de l'urbanisation est positive, car l'étalement urbain ralentit quelque peu et l'inversion de la tendance qui vise à accroître la croissance démographique dans le centre de l'agglomération et dans les corridors intérieurs se poursuit. En conséquence de quoi, les densités urbaines moyennes augmentent tandis que les réserves dans les zones à bâtir non construites sont en baisse. Dans tous les types d'espaces – en particulier dans les corridors intérieurs – un développement conséquent de l'urbanisation vers l'intérieur est donc impératif. Dans certains corridors, le risque de mitage demeure élevé.
- La coordination entre les moyens de transport durables des TP (tram, bus et RER) mais aussi des offres de partage/location des transports publics individuels (vélo, vélo électrique ou autopartage) figure au cœur des préoccupations de la 5<sup>ème</sup> génération. Des efforts restent à faire en ce qui concerne la mise en réseau de la desserte fine par les TP. Ce besoin d'action est également visible dans l'équipement de certaines interfaces des transports, les offres de partage des transports publics individuels restant également à améliorer. Parallèlement, il est possible d'économiser certains trajets dans la chaîne de mobilité en développant différentes fonctions de services et d'approvisionnement.
- Les capacités des transports publics atteignent leurs limites. L'extension de l'offre du RER trinational de Bâle avec la cadence au quart d'heure dans les zones centrales de l'agglomération ainsi que la poursuite du développement du réseau de tram restent impératives. En complément, le besoin d'action est élevé en ce qui concerne les lignes diamétrales du RER et le délestage de la desserte fine par les TP à l'intérieur de la ville (nœud ferroviaire de Bâle avec Herzstück). Parallèlement aux aménagements de l'offre prévus pour le trafic grandes lignes et le transport de marchandises, et compte tenu de la saturation à laquelle sont déjà soumises les installations publiques de la gare de Bâle CFF, le besoin d'action de la part de la Confédération pour l'ensemble du nœud ferroviaire de Bâle est considérable. Ce besoin concerne le triangle formé par les gares de Bâle CFF, de la gare badoise et de la gare Saint-Jean ainsi que la nouvelle ligne reliant ces gares (Maillon central de Bâle avec les nouveaux grands arrêts de Bâle-Centre et Bâle-Klybeck). Avec le développement du RER, les interfaces des



transports constituent une importance majeure. L'environnement global des nouveaux arrêts du RER ou des arrêts valorisés doit être réaménagé dans une perspective globale des transports et de l'urbanisme.

- Le réseau routier supérieur est de plus en plus surchargé, tant pour le transport de voyageurs que de marchandises. Sans les grands projets prévus (notamment le tunnel sous le Rhin, Hagnau-Augst) et une gestion renforcée du trafic, la pression sur le réseau secondaire continuera elle aussi d'augmenter.
- Le trafic cycliste recèle toujours un grand potentiel encore inexploité dans l'agglomération de Bâle, en particulier dans le trafic transfrontalier. Outre l'extension conséquente du réseau principal, il est nécessaire d'agir pour la mise en œuvre d'un réseau d'itinéraires prioritaires avec des normes plus élevées pour le trafic quotidien. Ce constat s'applique plus particulièrement aux axes d'entrée de l'agglomération vers le centre.
- Il est également nécessaire d'agir dans les champs ne relevant pas de l'infrastructure pour permettre des choix plus durables en matière de moyens de transport, de destinations et d'itinéraires. Les mesures et les activités de la gestion de la mobilité (surtout dans le domaine des moyens de transport partagés) doivent être ciblées de manière à renforcer les effets transfrontaliers.
- Enfin, des mesures s'imposent également dans le domaine de l'électrification (décarbonisation) des transports privés et publics. De nouvelles bases légales ont été en partie créées à cet effet et des objectifs ont été fixés. Il en résulte de nombreuses mesures dans le PA5, à l'image de la 2<sup>nde</sup> étape de l'électrification des bus.

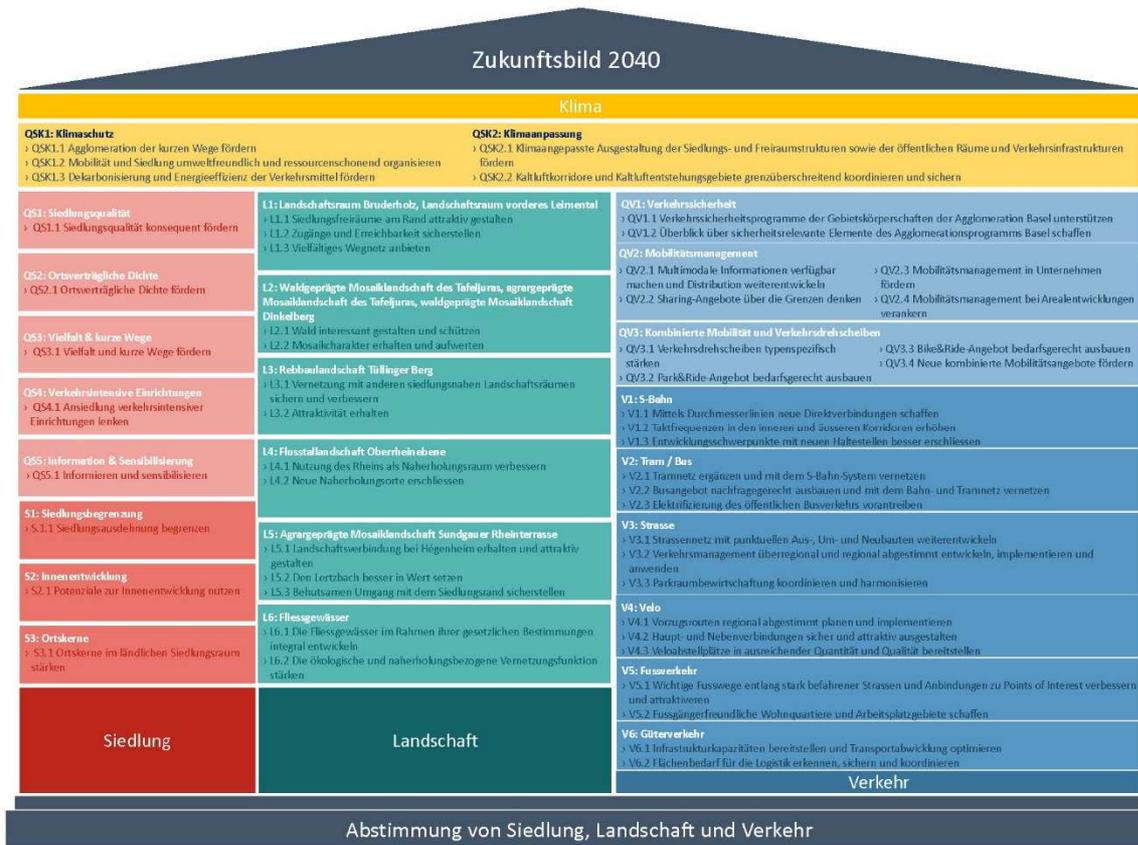


### Stratégies sectorielles

Les stratégies sectorielles apportent une réponse à la question suivante : « Comment répondre au besoin d'action et mettre en œuvre la Vision d'avenir ? » Elles établissent ainsi le lien entre la Vision d'avenir et les différentes mesures. Des stratégies sectorielles sont formulées pour chaque domaine thématique (urbanisation, paysage et transports). En cas de besoin, les contenus des stratégies sectorielles sont représentés sous forme cartographique. Le schéma suivant montre la structuration des stratégies sectorielles dans les domaines de l'urbanisation, du paysage et des transports. Les éléments de langage de la majorité des stratégies sectorielles n'ont été adaptés que ponctuellement. Dans la 5<sup>ème</sup> génération, une stratégie transversale relative au climat, à la mobilité combinée et aux interfaces des transports a été élaborée pour la première fois.



Illustration 2 : Structure des stratégies sectorielles



Source : Bureau d'Agglo Basel

Abbréviations : S : urbanisation, L : paysage, V : transports, QS : stratégie transversale urbanisation, QV : stratégie transversale transports, QSK : stratégie transversale climat

Avec ses stratégies sectorielles, le Projet d'Agglomération de Bâle vise les objectifs suivants :

- **Climat** : Le Projet d'Agglomération de Bâle soutient et complète les stratégies et les mesures de protection du climat des membres par une stratégie transfrontalière transversale. L'objectif est de promouvoir une perspective transfrontalière sur les mesures de protection du climat et d'adaptation au climat et de garantir que les développements soutenus par le Projet d'Agglomération soient porteurs d'avenir. La stratégie transversale comprend cinq principes d'action (QSK1.1-3 et QSK2.1-2).
- **Paysage** : Afin de pouvoir définir l'axe stratégique du Projet d'Agglomération de Bâle dans le domaine du paysage, il est essentiel de se référer à la Vision d'avenir et donc aux trames bleues et vertes qu'elle met en évidence. La priorité stratégique est donnée à la fonction récréative des espaces ouverts paysagers et à leur importance pour la qualité de vie. Les aspects écologiques peuvent parfois revêtir une importance en tant que thématique transversale.
- **Urbanisation** : La limitation de la surface urbanisée (S1) garantit l'orientation du développement urbain vers des emplacements bien desservis du centre de l'agglomération et des corridors intérieurs et extérieurs, ainsi que la préservation des qualités paysagères. À l'avenir, l'exploitation de l'important potentiel de développement tourné vers l'intérieur (S2) permettra également un développement démographique et économique dynamique dans la limite des espaces urbanisés en place. Le renforcement des centres des localités dans l'espace rural (S3) vise à garantir qu'à l'avenir aussi, cet espace puisse continuer à assumer ses fonctions d'espace résidentiel, économique, naturel et de détente de qualité. Les cinq stratégies transversales Urbanisation (QS1-5) soutiennent et renforcent les trois stratégies sectorielles Urbanisation.
- **Transports** : Le système des transports et le développement de l'urbanisation sont étroitement liés et doivent être encore mieux coordonnés. Les stratégies sectorielles Transports constituent la base



stratégique des mesures soumises à la Confédération pour être cofinancées. Le PA5 contient six stratégies sectorielles et trois (nouvelles) stratégies transversales. Les stratégies sectorielles décrivent, par moyen de transport, les concepts de réseau, les fonctions, les normes en matière d'offre et les objectifs stratégiques. Parallèlement, un lien est établi avec les principales mesures (d'ordre supérieur et au niveau de l'agglomération). Les stratégies transversales concernent l'ensemble du système des transports. Elles soulignent l'importance croissante des mesures non infrastructurelles pour rendre le futur système plus fonctionnel et les zones urbanisées plus agréables à vivre.

Les stratégies sectorielles sont orientées vers l'action. La question de la répartition des rôles revêt donc une grande importance. Chaque stratégie sectorielle indique la contribution des acteurs centraux (Projet d'Agglomération, membres, corridors, villes et communes) à sa mise en œuvre (cf. tableaux à la fin de chaque stratégie sectorielle). Dans tous les domaines, le rôle du Projet d'Agglomération peut être résumé comme suit : le Projet d'Agglomération **fixe les objectifs, assure un rôle de coordination et apporte son soutien**.

### Mesures

Le recensement et la priorisation des mesures ont fait l'objet d'un processus itératif de plusieurs mois. Les mesures des projets 1 à 4 qui ne sont pas encore financées (p. ex. inscrites à l'horizon B de ces générations) ont également été prises en compte. Certaines mesures de la 1<sup>ère</sup> à la 3<sup>ème</sup> génération ayant été abandonnées entre-temps, il en a été tenu compte dans le besoin d'action. Des mesures complémentaires ont été déduites des points faibles et du besoin d'action. Les mesures déposées ont été examinées au sein des groupes de travail spécialisés du Projet d'Agglomération, composés de représentants de l'ensemble de l'agglomération, ainsi qu'au sein des deux directions opérationnelles « Projet d'Agglomération » et « trireno ». Il s'agissait de les évaluer au regard du besoin d'action, de leur pertinence pour l'agglomération et de leur cohérence avec la Vision d'avenir et les stratégies sectorielles.

Par rapport au PA4, le paquet de mesures retenu pour l'horizon A est nettement moins étoffé avec le PA5. Ce qui tient en premier lieu au fait que diverses mesures se trouvent actuellement dans les premières phases de planification et n'atteindront la maturité et le financement nécessaires que dans les années à venir. Ce à quoi viennent s'ajouter des questions de droit public dans le cas de la bretelle Bachgraben-Allschwil. Il en résulte donc un paquet très étoffé de mesures destinées aux horizons B et C. Cette définition des priorités est notamment le résultat de la procédure de dérivation plus stricte des mesures du Projet d'Agglomération de 5<sup>ème</sup> génération, décrite en introduction.

Avec environ **295** millions de CHF, les mesures sollicitées pour l'horizon A sont nettement moins importantes que dans les générations précédentes. En ce qui concerne les **transports publics**, l'horizon A met clairement l'accent sur les interfaces des transports. La mobilité combinée et la mise en réseau des systèmes TP peuvent ainsi être davantage encouragées. Géographiquement, certaines de ces mesures se situent dans la zone frontalière (Laufenburg (DE), Bad Säckingen, Saint-Louis), ce qui contribue également à réduire la part élevée du TIM transfrontalier. La priorité donnée aux interfaces des transports est notamment une conséquence des bases stratégiques et conceptuelles élaborées pour le PA5. Les mesures TP sont complétées par différentes mesures relatives aux bus, qu'il s'agisse de boucles de rebroussement, de voies réservées ou de valorisations des arrêts. Le PA5 comprend d'ailleurs un paquet forfaitaire pour la valorisation des arrêts de bus. Réparties entre les trois pays, ces mesures contribuent à rendre l'utilisation des transports publics plus attrayante. Contrairement aux générations précédentes, aucune extension du tram n'est prévue à l'horizon A. Les planifications ne présentent pas encore le degré de maturité nécessaire et il convient d'abord de faire avancer la mise en œuvre des projets déjà décidés.

Pour ce qui est de la **route**, les mesures A mettent l'accent sur l'aménagement de l'espace routier public ainsi que sur la valorisation et l'amélioration de la sécurité routière. Le Projet d'Agglomération de 5<sup>ème</sup> génération s'inscrit ici dans la continuité des générations précédentes. Les (grandes) mesures individuelles se concentrent sur Bâle-Ville. Le besoin d'action est particulièrement élevé dans les secteurs du Dreispitz, de la Gütersstrasse et du Riehenring, et la planification des projets est arrivée à maturité. D'autres mesures viennent s'ajouter dans le cadre du paquet forfaitaire valorisation/sécurité de l'espace routier. Celles-ci se situent principalement dans les communes des corridors intérieurs, dont les traversées, les centres et parfois certains quartiers sont soumis à un trafic élevé.

Enfin, la 5<sup>ème</sup> génération comprend également un vaste paquet de mesures forfaitaires inscrites à l'horizon A pour le trafic **piétonnier et cycliste**. Les rares mesures individuelles (de plus grande envergure) concernent



d'importantes lacunes du réseau à Dornach, Pratteln et Stein (AG). Les itinéraires cyclables prioritaires continueront également d'être encouragés avec la remise de mesures relatives à des secondes étapes. Dans le cadre de l'important paquet forfaitaire de près de **49 millions de CHF**, de nombreuses mesures s'ajoutent dans les trois pays de l'agglomération trinationale de Bâle. Les priorités géographiques sont Weil am Rhein, Saint-Louis Agglomération ainsi que, sur le territoire suisse, la vallée de la Birse. En ce qui concerne le trafic cycliste, les aménagements transfrontaliers présentent également un potentiel de transfert supérieur à la moyenne.

**Tableau 2 : Mesures transports inscrites à l'horizon A du Projet d'Agglomérations Basel de 5<sup>ème</sup> génération**

Mesures A (2028–2032)

N°	Nom	Catégorie de mesure	Sec-teur	Coûts <sup>1</sup> (CHF)	Prio. PA5
5VDS1	Dornach: Mobilitätsdrehscheibe Dornach Apfelsee	Interfaces des transports	SO	7 100 000	A
5VDS2	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof – Basis und Zugang Bahnhof	Interfaces des transports	BL	12 500 000	A
5VDS3	Bad Säkingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 1. BA	Interfaces des transports	DE	3 350 000	A
5VDS4	Laufenburg (DE): P&R-Parkplatz Ostbahnhof	Interfaces des transports	DE	4 000 000	A
5VDS5	Murg: Erstellung P&R inkl. Umfeldverbesserung am Bahnhof	Interfaces des transports	DE	1 150 000	A
5VDS6	District de Lörrach: Aufbau eines Netzes aus Mobilstationen	Interfaces des transports	DE	1 767 000	A
5VDS7	EAP : Nouvelles plateformes multimodales	Interfaces des transports	FR	21 000 000	A
5VDS8	Saint-Louis : Réaménagement du parvis de la gare	Interfaces des transports	FR	3 000 000	A
5VDS9	SLA: Aménagement d'une gare routière à Saint-Louis Gare	Interfaces des transports	FR	2 037 120	A
5VDS10	BS: Neue S-Bahn-Haltestelle Basel Neuallschwil, stadtseitige Erschliessung	Interfaces des transports	BS	5 000 000	A
5VDS11	BS: Neue S-Bahn-Haltestelle Solitude, stadtseitige Erschliessung (Phase 1)	Interfaces des transports	BS	10 000 000	A
5ÖV1	Schliengen: Buswendeschleife Bahnhof	Bus / infrastructures des TP	DE	222 150	A
5ÖV2	Saint-Louis : Couloir de bus en site propre	Bus / infrastructures des TP	FR	3 250 000	A
5ÖV3	BL: Elektrifizierung Buslinien	Bus / infrastructures des TP	BL	7 000 000	A
5ÖV4	Stein (AG): Neue Bushaltestelle	Bus / infrastructures des TP	AG	360 000	A
5ÖV5	Pauschalpaket: Neue/Aufwertung Haltestellen (A-Horizont)	Bus / infrastructures des TP	-	4 055 000	A
5ÖV23	BVB: ÖV-Programm 2025-2028 (Buselektrifizierung inkl. Lade- und Depotinfrastruktur)	Bus / infrastructures des TP	BS	9 391 000	A
5M1	Kaiseraugst: Öffentlich zugängliche E-Tankstellen	Mobilité électrique dans le transport individuel	AG	70 000	A
5M2	Eiken: Öffentlich zugängliche E-Ladestationen	Mobilité électrique dans le transport individuel	AG	100 000	A
5M3	BS: Güterstrasse, Verbesserungen Margarethenstrasse - Thiersteinallee	Valorisation/sécurité de l'espace routier	BS	18 000 000	A
5M4	BS: Riehenring, Verbesserungen Drahtzugstrasse - Brombacherstrasse	Valorisation/sécurité de l'espace routier	BS	31 000 000	A
5M5	Pauschalpaket: Valorisation/sécurité de l'espace routier (A-Horizont)	Valorisation/sécurité de l'espace routier	-	51 105 920	A
5FV2	Dornach: Rad- und Fusswegunterführung Apfelsee	Mobilité douce	SO	16 000 000	A
5FV3	BS: Riehenstrasse/Hammerstrasse, Velomesures	Mobilité douce	BS	7 800 000	A

<sup>1</sup> Coûts hors TVA.



5FV4	BL: Velovorzugsroute Birsstadt West: 2. Etappe	Mobilité douce	BL	10 000 000	A
5FV5	BL: Velovorzugsroute Birsstadt Ost: 2. Etappe	Mobilité douce	BL	10 000 000	A
5FV6	BL: Mobilité doucesmassnahme Nau / Norimatt	Mobilité douce	BL	7 000 000	A
5FV7	Pauschalpaket: Mobilité douce (A-Horizont)	Mobilité douce	-	48 782 930	A
<b>Total</b>				<b>295 041 120</b>	<b>A</b>

Avec environ 1 milliard de CHF, les mesures soumises pour l'horizon B dépassent nettement le volume de l'ensemble des générations précédentes. Cela s'explique notamment par la prise en compte systématique de la maturité du projet lors de la définition des priorités. Le développement par étapes du réseau tram dans les **transports publics** est inscrit à l'horizon B. Quatre projets sont prioritaires : avec le tram Bachgraben, la grande zone de développement du même nom située dans l'espace frontalier CH/FR bénéficiera d'une desserte par les TP nettement améliorée qui viendra s'ajouter à la nouvelle bretelle routière. Le projet de tram Klybeck viendra quant à lui améliorer la connexion des zones de développement Klybeck, Erlenmatt et Stücki entre elles ainsi qu'avec le centre-ville de Bâle et la gare CFF. En outre, le tram Klybeck permettra un accès majeur à l'arrêt souterrain du RER Klybeck qui sera réalisé ultérieurement dans le cadre du Maillon central. Divers aménagements d'interfaces des transports sont également prévus à l'horizon B. L'accent est mis sur l'axe du Hochrhein, avec quatre interfaces prévues à Bad Säckingen, Frick, Rheinfelden et Pratteln. Les deux dernières ont déjà été approuvées lors des générations précédentes (PA3 et PA4). La planification s'est poursuivie, de sorte que les projets sont désormais adaptés aux conditions actuelles.

Au niveau du **trafic individuel motorisé**, la mesure de loin la plus coûteuse du PA5 est la nouvelle bretelle Bachgraben-Allschwil. Ce projet est très important pour la poursuite du développement de cette zone de développement dynamique de l'espace frontalier CH/FR et a déjà atteint un niveau de planification élevé. Les deux extensions du réseau routier (la bretelle Bachgraben-Allschwil et le contournement de Hésingue/Hégenheim, désormais appelé « Boulevard Intercommunal Sud ») sont soutenues par de nombreuses mesures d'accompagnement (aménagement du réseau cyclable et réaménagements de l'espace routier). De plus, la desserte par le tram est réalisée en parallèle. L'horizon B se caractérise également par d'autres projets d'aménagement routier. Les points forts sont ici les projets de Bâle-Campagne (Binningen, Aesch) et de Bâle-Ville (Denkmal-Grosspeter-Dreispietz, Heuwaage, Margarethenstrasse et site Wolf). Ces projets concernent tous des tronçons soumis à de fortes charges de trafic et présentant, en raison de la forte densité urbaine, un important potentiel de valorisation pour les usagers et les riverains.

Dans le domaine du trafic **piétonnier et cycliste**, d'importantes mesures individuelles sont prévues à l'horizon B pour combler les lacunes du réseau et pour développer les itinéraires prioritaires et principaux. Leur planification devant encore être poursuivie, elles ne figurent pas encore dans la liste des mesures pour l'horizon A. Les points forts géographiques sont Bâle-Ville (stations pour vélos Barfüsserplatz et gare CFF Ouest, passerelle Dreiländereck), Bâle-Campagne (tunnel pour vélos Angenstein, desserte des gares de Laufon et Pratteln) et Lörrach. D'autres mesures réparties géographiquement dans le paquet forfaitaire trafic piétonnier/cycliste complètent ces mesures de la 5<sup>ème</sup> génération pour l'horizon B.

**Tableau 3 : Mesures transports inscrites à l'horizon B du Projet d'Agglomérations Basel de 5<sup>ème</sup> génération**

**Mesures B (2032–2036)**

N°	Intitulé	Catégorie de mesure	Sec-teur	Coûts <sup>2</sup> (CHF)	Prio. PA5
5VDS12	Rheinfelden (CH): Verkehrsdrehscheibe Bahnhof	Interfaces des transports	AG	19 950 000	B
5VDS13	Pratteln: Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof – Bushof und Velounterführung	Interfaces des transports	BL	34 500 000	B

<sup>2</sup> Coûts hors TVA.



5VDS14	Frick: Multimodale Verkehrsdrehscheibe Bahnhof	Interfaces des transports	AG	26 800 000	B
5VDS15	Bad Säkingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 2. BA	Interfaces des transports	DE	5 500 000	B
5VDS16	Bad Säkingen: Umgestaltung Bahnhofsbereich, 3. BA	Interfaces des transports	DE	1 750 000	B
5VDS17	BS: ÖV-Drehscheibe am Bhf SBB - West (Markthallenplatz und Margarethenbrücke)	Interfaces des transports	BS	20 000 000	B
5VDS18	SLA: Aménagement d'un Pôle d'échange multimodal en gare de Sierentz	Interfaces des transports	FR	1 500 000	B
5ÖV6	BS: Binningerstrasse (Heuwaage), Doppelspurausbau	Tram / chemins de fer urbains	BS	10 000 000	B
5ÖV7	BS: Tramprojekt Klybeck	Tram / chemins de fer urbains	BS	60 000 000	B
5ÖV8	BL/BS: Tramprojekt Bachgraben	Tram / chemins de fer urbains	BS	160 000 000	B
5ÖV9	BL: Busspur Bruderholzstrasse	Bus / infrastructures des TP	BL	7 400 000	B
5ÖV10	Saint-Louis : Couloir de bus en site propre 2	Bus / infrastructures des TP	FR	1 500 000	B
5M6	BL: Zubringer Bachgraben Allschwil	Capacité des routes	BL	405 000 000	B
5M7	SLA : Boulevard Intercommunal Sud (BIS)	Capacité des routes	FR	18 000 000	B
5M8	CeA : Réaménagement des carrefours RD105-RD201 et RD105-fret EAP	Capacité des routes	FR	4 800 000	B
5M9	BL: Laufen, neue Birsbrücke Süd inkl. kommunaler FlaMa	Capacité des routes	BL	15 000 000	B
5M10	BL: Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse, Abschnitt Zentrum	Valorisation/sécurité de l'espace routier	BL	7 800 000	B
5M11	BL: Neugestaltung Hauptstrasse Binningen	Valorisation/sécurité de l'espace routier	BL	30 000 000	B
5M12	BS: Heuwaage-Binningerstrasse, Neuorganisation	Valorisation/sécurité de l'espace routier	BS	30 000 000	B
5M13	BS: Areal Dreispitz Nord, Verbesserungen Münchensteinerstrasse	Valorisation/sécurité de l'espace routier	BS	14 000 000	B
5M14	BS: Areal Wolf, Neuorganisation St. Jakobs-Strasse	Valorisation/sécurité de l'espace routier	BS	18 000 000	B
5M15	BS: Denkmal-Grosspeter-Dreispitz, Neuorganisation	Valorisation/sécurité de l'espace routier	BS	32 200 000	B
5M16	Pauschalpaket: Valorisation/sécurité de l'espace routier (B-Horizont)	Valorisation/sécurité de l'espace routier	-	7 365 000	B
5VM1	Pauschalpaket: gestion du trafic (B-Horizont)	gestion du trafic	-	4 000 000	B
5FVV8	BS: Fuss- und Velobrücke Dreiländereck «Hafenbrücke»	Mobilité douce	BS	20 000 000	B
5FVV9	BS: Neue Velostation Bhf. SBB West (in Brückenköpfen neue Margarethenbrücke)	Mobilité douce	BS	15 000 000	B
5FVV10	BL: Neue Mobilité doucesunterführung am Bahnhof Laufen	Mobilité douce	BL	8 000 000	B
5FVV11	BL: Pratteln, Neubau SBB-Querung Gempenstrasse – Persilwegli	Mobilité douce	BL	14 000 000	B
5FVV12	BL: Velotunnel Angenstein	Mobilité douce	BL	2 000 000	B
5FVV13	Riehen: Mobilité douce Stettenfeld	Mobilité douce	BS	1 730 000	B
5FVV14	District de Lörrach: Erstellung Dossenbachradweg an der K6353	Mobilité douce	DE	5 150 000	B
5FVV15	Rheinfelden (DE): Radweg zwischen Kraftwerk Rhyburg und Beuggen	Mobilité douce	DE	12 000 000	B
5FVV16	Lörrach: Bahnunterführung Zollweg	Mobilité douce	DE	5 000 000	B
5FVV17	Pauschalpaket: Mobilité douce (B-Horizont)	Mobilité douce	-	17 130 000	B
<b>Total</b>				<b>1 035 075 000</b>	<b>B</b>



L'amélioration de l'offre de transport dans l'agglomération trinationale de Bâle dépend, outre les mesures du Projet d'Agglomération, de la mise en œuvre des **mesures d'ordre supérieur (ÜM)** de la Confédération et des pays limitrophes. Alors qu'à Bâle, les programmes Rail 2000 et ZEB ont conduit ces dernières années à des investissements plutôt inférieurs à la moyenne par rapport aux autres grandes régions suisses, les étapes d'aménagement EA 2025 et surtout EA 2035 du PRODES ont vu le Parlement suisse approuver des investissements considérables dans l'agglomération de Bâle, dont une partie a déjà été mise en œuvre. Les mesures décidées permettront d'augmenter les capacités des voies d'accès suisses et du nœud ferroviaire de Bâle CFF. En outre, quelques nouveaux arrêts de RER seront créés (Morgartenring, Solitude, Dornach-Apfelsee, Lörrach-Zentralklinikum). Sur le territoire étranger, trois grands projets dont le principe a été approuvé sont d'une importance décisive pour l'agglomération de Bâle : l'électrification de la ligne du Hochrhein, la nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport (EAP) ainsi que le nouveau tronçon entre Karlsruhe et Bâle. En ce qui concerne le raccordement ferroviaire de l'EAP, les décisions de financement résiduel des partenaires français sont toujours en suspens, le principe de financement ayant été convenu mais pas encore définitivement arrêté sur le plan contractuel. La desserte de l'EuroAirport est très importante pour l'agglomération dans son ensemble. Elle permet de développer l'offre de RER avec des augmentations de cadence et de nouvelles liaisons transfrontalières directes entre les corridors.

Grâce aux mesures déjà décidées, le concept d'offre sera mis en œuvre à l'horizon 2035 conformément à la **stratégie sectorielle RER**. La cadence au quart d'heure pourra être proposée sur les tronçons suivants : Bâle CFF–Liestal, Bâle CFF–Aesch, Bâle gare badoise–Lörrach gare centrale (heures de pointe) ainsi que Bâle CFF–EuroAirport. En outre, le RER sera complété sur de nombreux tronçons par des offres interrégionales accélérées (p. ex. Bâle-Laufon-Delémont). Pour le concept d'offre cible à plus long terme du RER trinational de Bâle pour l'horizon avec Maillon central, les crédits de planification ont au moins été accordés avec l'EA 2035 du PRODES. Ainsi, la liaison souterraine en forme de Y entre la gare CFF et la gare badoise d'une part et la gare CFF et la gare Saint-Jean d'autre part ainsi que les deux nouveaux arrêts ferroviaires de Bâle-Centre et Bâle-Klybeck font actuellement l'objet d'une planification approfondie. Ce projet est essentiel pour la poursuite du développement des TP dans l'agglomération : il permettra de créer de nouvelles liaisons transfrontalières et de raccourcir les temps de trajet. Parallèlement, les lignes de tram et de bus très encombrées du centre-ville ainsi que la gare de Bâle CFF pourront être délestées. En outre, le passage à la cadence au quart d'heure nécessite une troisième voie sur la ligne suisse du Hochrhein entre Pratteln et Rheinfelden, voie qui n'est pas encore assurée non plus.

**Du côté de la route**, deux mesures d'ordre supérieur revêtent la plus grande importance pour l'agglomération de Bâle et présentent des interdépendances à court et moyen terme avec les autres mesures : le développement du réseau de routes nationales de la tangente Est de Bâle avec le nouveau tunnel sous le Rhin et, dans son prolongement, l'aménagement à huit voies entre Hagnau et Augst. Par rapport au PA4, la planification des deux projets a progressé. Les projets généraux sont disponibles pour les deux projets, et le projet d'exécution est en cours d'élaboration pour le tunnel sous le Rhin. Une tangente Est compatible avec l'environnement urbain offre une plus grande marge de manœuvre au Projet d'Agglomération pour des projets d'aménagement routier, des liaisons piétonnes et cyclables plus attrayantes ainsi que des valorisations de quartiers. Sans le tunnel sous le Rhin, les exigences en matière de gestion du trafic régional et de gestion des aires d'attente du trafic de marchandises transfrontalier augmenteraient encore nettement, et la pression sur le réseau routier urbain secondaire s'accroîtrait massivement. Les rénovations des jonctions autoroutières concernées (Wiese, Basel-City, Hagnau, Pratteln, Liestal) sont intégrées dans les deux projets (tunnel sous le Rhin et Hagnau-Augst). Le réaménagement de ces interfaces avec le réseau RP est essentiel pour obtenir un effet de guidage maximal sur le réseau routier supérieur et améliorer en même temps l'accessibilité des importantes zones de développement présentes dans les environs : Birsfelden, Muttentz, Salina Raurica, Kaise-raugst, Saint-Louis. Parmi les autres mesures d'ordre supérieur (ÜM) portant sur le trafic routier, l'aménagement par étapes de l'A98 en Allemagne est d'une importance capitale (Rheinfelden-Schwörstadt-Tiengen). Par ailleurs, l'installation de transbordement trimodal Gateway Nord à Petit-Huningue sera aménagée, ce qui apportera des gains d'efficacité pour tous les modes de transport (route, rail, navigation). Les aménagements le long de la N18 entre Bâle et Delémont sont également très importants (étude de corridor en cours de l'OFROU) : outre le développement du réseau des routes nationales (à commencer par le tunnel du Muggenberg), il s'agit ici surtout de désengorger les traversées des localités très encombrées du Laufental (Laufon, Zwingen).





Les **mesures relatives à l'urbanisation** se concentrent comme jusqu'à présent sur la réalisation de zones prioritaires (nouvelles constructions, transformation et densification). Le Projet d'Agglomération de Bâle de 5<sup>ème</sup> génération comprend – comme déjà la 4<sup>ème</sup> génération – 28 zones de développement prioritaires pour l'urbanisation. La mise en œuvre et la coordination se font principalement dans le cadre des processus de corridors. Dans l'ensemble, l'échange d'expériences dans les corridors et l'accélération des processus de mise en œuvre concrets avec les villes et les communes pour tout ce qui touche à l'urbanisation figurent au premier plan.

Les stratégies sectorielles et les mesures dans le domaine du **paysage** se concentrent sur la préservation, la valorisation et la mise en réseau des espaces verts proches des zones urbanisées, des parcs et autres espaces ouverts. La grande variété des espaces ouverts tournés vers les cours d'eau participe grandement de l'attractivité de l'agglomération bâloise : il convient de la préserver de toute pression en matière d'urbanisation et d'utilisation et d'orienter les développements de manière appropriée.

### **Perspectives**

Avec le présent Projet d'Agglomération de 5<sup>ème</sup> génération, l'agglomération trinationale de Bâle a été en mesure de franchir une nouvelle étape vers un développement durable de l'urbanisation et des transports. Les stratégies et les concepts ont pu être affinés, les lacunes comblées, les processus optimisés, la mise en œuvre développée de manière efficace et les communes ainsi que, ponctuellement, la population, associées au processus d'élaboration. Les améliorations obtenues encouragent les membres d'Agglo Basel à poursuivre dans cette voie et à continuer les processus lancés. La voie choisie avec le PA5 repose sur un concept adopté fin 2021 par la Direction politique du Projet d'Agglomération de Bâle. Conçu sur deux générations de projets, ce concept comprend déjà la 6<sup>ème</sup> génération. Les premiers travaux relatifs à cette nouvelle génération sont donc déjà en cours au niveau technique. D'ici fin 2025, l'état d'avancement de la mise en œuvre du concept sera à nouveau évalué et si besoin ajusté. Le lancement officiel de l'élaboration de la 6<sup>ème</sup> génération interviendra lors du forum AGGLO 2026 (été 2026).