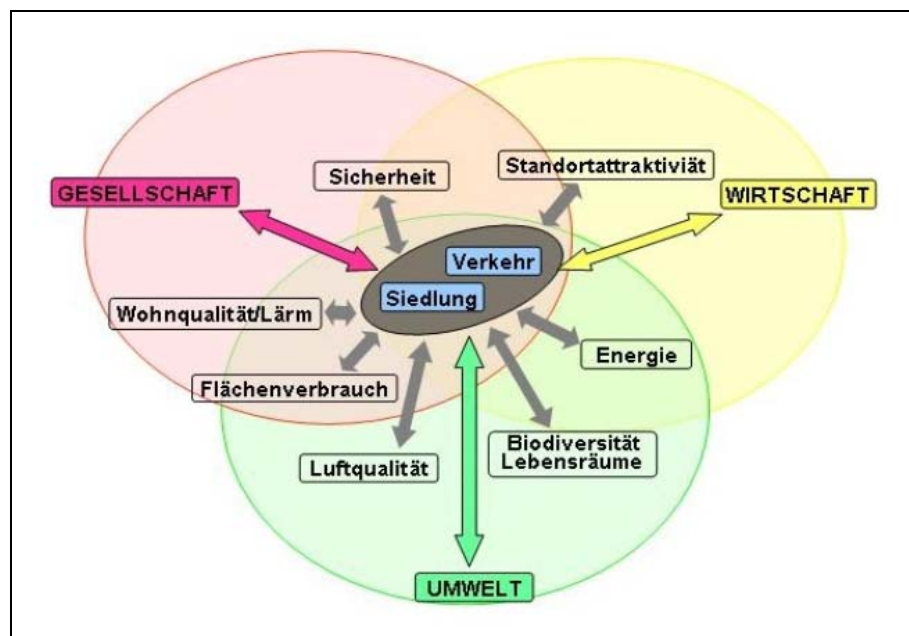


Cas pratique
PLAN GÉNÉRAL COMMUNAL
DES TRANSPORTS
(PGCT)



27.06.2011

Aperçu



L'essence du plan général communal des transports est de tenir compte de l'action combinée de l'urbanisation et des transports. (Source: Kommunal Gesamtplan Verkehr – Empfehlungen, p. 8)

Soumis à une interaction mutuelle, le développement urbain et celui des transports doivent par conséquent être coordonnés à temps – telle est la maxime sur laquelle repose le plan général communal des transports (PGCT) ancré dans la loi révisée sur les constructions (LConstr.) du canton d'Argovie. Depuis 2010, ce nouvel instrument de planification à caractère obligatoire pour les autorités administratives et remplaçant le plan directeur communal des transports est à la disposition des communes du canton qui le souhaitent. En adoptant le PGCT, la commune définit les objectifs et principes de la future planification des transports et le développement urbain souhaité en considérant sur un pied d'égalité tous les types de locomotion et l'ensemble du territoire communal, y compris d'éventuels effets de transfert vers l'extérieur. Englobant l'ensemble du trafic, le PGCT poursuit ainsi une approche globale et durable où la gestion de la mobilité, l'un des thèmes potentiels, est également prise en compte. Le PGCT constitue une base essentielle pour la révision du plan d'affectation. Ce n'est qu'en évaluant correctement, dans le cadre d'un plan d'affectation, les conséquences inhérentes au trafic que la commune peut éviter des problèmes ultérieurs. Les communes définissent dans le PGCT les mesures à caractère obligatoire pour les autorités administratives qui sont concrétisées dans le plan d'affectation et contraignantes pour la propriété foncière après décision de l'organe compétent.

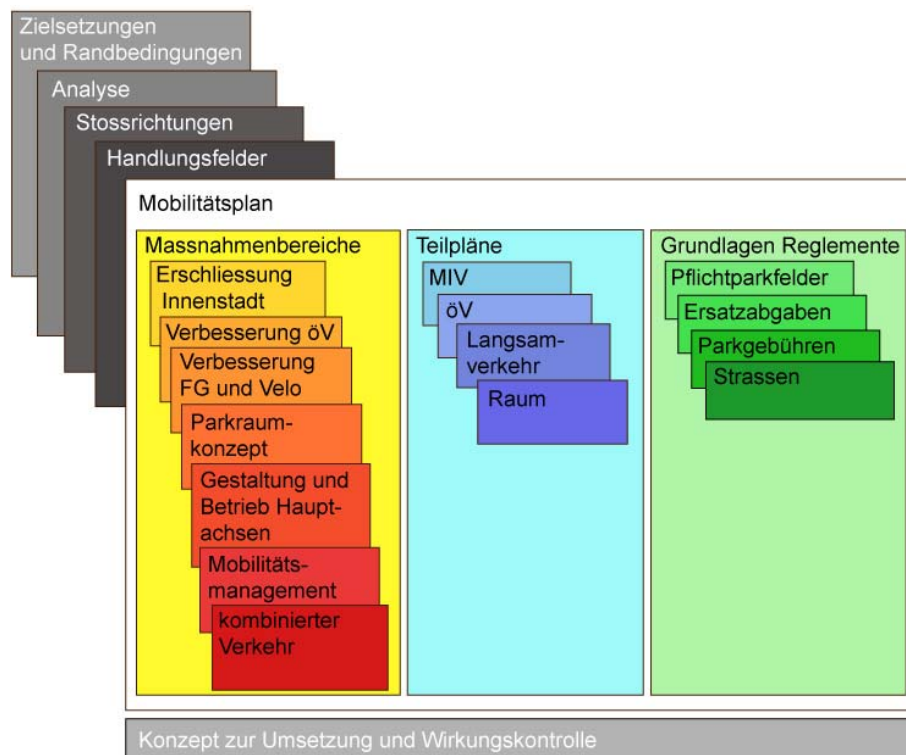
L'exemple de Rheinfelden

La commune de Rheinfelden – qui compte environ 12'000 habitants et cinquième en importance du canton d'Argovie – a été contrainte d'actualiser son plan directeur des transports de 1992 en raison des développements de nature diverse qui ont eu des répercussions sur le trafic. L'objectif a été d'adapter dans le cadre d'un PGCT la capacité des transports au développement urbain, en tenant compte à la fois des modifications affectant les flux de circulation régionaux et locaux et de nouvelles exigences quant à la desserte des zones d'urbanisation. Par ce plan général communal des transports, Rheinfelden entend notamment contrecarrer un trafic qui a tendance à augmenter et vise un développement durable des transports reposant sur les principes suivants:

- Réduire le trafic: le renforcement de la mobilité piétonne et cycliste, la promotion des transports publics et la mobilité combinée doivent permettre de réduire autant que possible les transports individuels motorisés.
- Transférer le trafic: les transports individuels motorisés sont directement transférés, dans la mesure du possible, vers le réseau principal.
- Améliorer la compatibilité du trafic: le trafic automobile résiduel est maintenu à une vitesse réduite.

À partir d'une analyse approfondie de la situation réelle, la ville a tout d'abord cerné les domaines où il est nécessaire d'agir pour pouvoir définir ensuite les principes directeurs du développement ultérieur de même que les mesures correspondantes permettant de parvenir à l'objectif arrêté.

Description



Mise en place d'un PGCT et contenus potentiels incluant également la gestion de la mobilité.

(Source: Kommunalen Gesamtplan Verkehr – Empfehlungen, p. 14)

Contexte

Garantir la qualité de vie locale dans le canton d'Argovie est l'objectif principal auquel les communes sont invitées à contribuer. Pour les communes, la finalité d'un PGCT est de définir à temps les domaines d'intervention et objectifs fondamentaux – la solution de cas particuliers dans le cadre de la procédure d'obtention du permis de construire étant alors superflue. Concernant la coordination de l'urbanisation et des transports, le PGCT répond aux questions suivantes:

- Où une affectation est-elle judicieuse et à quoi doit-elle ressembler?
- Le lieu sélectionné est-il approprié?
- Quelle est la qualité de séjour souhaitée?
- Quelle est la desserte requise?
- Les capacités actuelles de l'infrastructure des transports sont-elles suffisantes?

L'élaboration d'un PGCT est facultatif. Dans sa recommandation, le Département des travaux publics, des transports et de l'environnement (BVU) conseille à chaque commune ayant un «trafic moyen» «de coordonner l'urbanisation et les transports dans le cadre d'un PGCT et de les documenter», en particulier si

- un axe principal de la localité est très fréquenté,
- un plan d'espace de stationnement doit être établi ou actualisé,
- la qualité de l'habitat (p. ex en raison d'une pollution sonore importante) est insuffisante,
- la qualité de l'espace routier manque d'attrait,
- l'accessibilité et la sécurité des infrastructures centrales sont insuffisantes pour la mobilité piétonne et cycliste,
- les valeurs limites d'immission de la circulation routière sont dépassées et que des mesures doivent être mises en œuvre,
- si d'importantes réserves de terrains, laissant présager une augmentation considérable du trafic, existent.

Dans certaines conditions toutefois, à partir du moment où une commune souhaite gérer ou limiter des parkings resp. introduire un système de guidage des parkings, elle est tenue d'élaborer un PGCT (§ 54a LConstr.). En cas d'intérêts supra-communaux, un PGCT peut également être ordonné par le Conseil d'État.

Par rapport au plan directeur des transports classique, le PGCT a la particularité d'examiner l'interconnexion des différents domaines afférant aux transports d'une commune. Il ne se concentre pas seulement sur l'infrastructure des transports, mais couvre également l'ensemble du trafic selon un concept de mobilité, en mettant l'accent sur les influences mutuelles et les dépendances. Les quatre thèmes à considérer sont l'infrastructure, le trafic, les comportements et l'environnement¹. Certains thèmes d'un PGCT, p. ex. le domaine d'intervention «Gestion de la mobilité», ne font pas partie en général d'un plan directeur des transports classique. Ils peuvent néanmoins y être intégrés par les communes en complément et ainsi avaliser la mobilité douce et les transports publics.

¹ Voir Kommunal Gesamtplan Verkehr – Empfehlungen, Tableau 1, p.10

Offre

L'exemple de la ville de Rheinfelden² illustre de quelle manière le PGCT peut être mis en œuvre concrètement. Compte tenu des objectifs visés et des conclusions de l'analyse de la situation réelle, Rheinfelden a défini au cours de l'étape suivante dix domaines d'intervention (voir galerie d'images) accompagnés de principes directeurs ainsi que de mesures concrètes:

- Desserte des zones en développement
- Aménagement de l'espace routier
- Signalisation par zones
- Gestion de la mobilité
- Mobilité piétonne et cycliste
- Stationnement
- Transports individuels motorisés
- Transports publics
- Transports transfrontaliers
- Navigation

La ville entend promouvoir la gestion de la mobilité – objectif arrêté dans les deux domaines d'intervention «Gestion de la mobilité» et «Desserte des zones en développement» détaillés ci-après à titre d'exemples.

Domaine d'intervention «Gestion de la mobilité»

1. Un **concept de gestion de la mobilité** fixant l'organisation, le financement et les mesures à prendre est élaboré au niveau municipal. Ses principaux éléments sont les suivants:
 - Information à l'intention des nouveaux arrivants sur les offres dans le domaine des transports publics, éventuellement avec un abonnement à l'essai
 - Conseil des maîtres d'ouvrage eu égard à la directive concernant l'utilisation des parkings
 - Gestion de tous les parkings publics près du centre
 - Extension et/ou aménagement de stationnements couverts et sûrs pour vélos au niveau des principaux pôles de correspondance (parc pour vélos à la gare)
 - Le cas échéant, mise en place d'autres mesures comme p. ex. la mise à disposition de vélos électriques

² Voir PGCT (KGV) de Rheinfelden

2. Un **concept de mobilité** est élaboré et mis en place pour l'administration municipale et les écoles en vue d'attirer l'attention des employés sur des alternatives à la voiture. Les pouvoirs publics montrent ainsi l'exemple en promouvant les transports publics ainsi que la mobilité piétonne et cycliste.
3. Pour mettre en place la **gestion de la mobilité en entreprise**, la ville recherche le dialogue avec les grandes entreprises de Rheinfelden pour les inciter à introduire une gestion de la mobilité en entreprise.

Domaine d'intervention «Desserte des zones en développement»

Les principes définis en matière de desserte des zones en développement prévoient que, dans certaines conditions, une urbanisation des six zones existant actuellement ne peut se faire que sur présentation d'un concept de mobilité:

- Impératif en cas d'affectation à l'habitat, aux services et au commerce pour les projets de construction prévoyant plus de 150 parkings, un concept de mobilité comportant des mesures concrètes doit alors être soumis à la commune dans le cadre du plan d'affectation spécial resp. avec la demande de construction.
- Un concept de mobilité est requis pour les affectations à fort trafic avec plus de 1500 passages par jour qui doivent par ailleurs justifier que la qualité de la desserte par les transports publics correspond au moins à la catégorie C.

Expérience

Jusqu'ici, des résultats et expériences avec l'instrument très récent qu'est le PGCT n'ont pu être enregistrés qu'au niveau du processus d'élaboration, pas encore pour ce qui est de sa mise en œuvre et de ses effets. De nombreuses communes du canton d'Argovie voient dans ce nouvel instrument l'opportunité d'intégrer sur un pied d'égalité tous les aspects de la mobilité. De fait, bon nombre de communes élaborent actuellement un PGCT. À Rheinfelden, le plan général des transports élaboré par le Conseil municipal a été mis à l'enquête en février / mars 2011 dans le cadre de la procédure de participation publique. À présent soumis au Département des travaux publics, des transports et de l'environnement (BVU) pour évaluation préliminaire, le PGCT acquerra force de loi après décision du Conseil municipal et approbation par le département compétent. Pour cela, le contenu du PGCT à approuver est indiqué par Rheinfelden (feuille d'approbation).

Profil

Leerzeile

Moyens de transport

- ✓ mobilité piétonne
- ✓ mobilité cycliste
- ✓ mobilité combinée
- ✓ transports publics
- ✓ transports individuels motorisés
- ✓ transports de marchandises

Motifs de déplacements

- ✓ déplacements domicile-travail
- ✓ déplacements pour les achats
- ✓ déplacements pour les loisirs
- ✓ déplacements professionnels
- ✓ déplacements pour rendre service
- ✓ déplacements domicile-école

Domaines d'action

- prestation de service
- marketing
- ✓ management de la mobilité
- ✓ planification du trafic et du territoire
- véhicules et équipements

Importance de la commune

- ✓ < 5'000 habitants
- ✓ 5'000 – 10'000 habitants
- ✓ 10'000 – 20'000 habitants
- ✓ > 20'000 habitants

Type de commune adapté au projet

- ✓ ville / agglomération
- ✓ commune résidentielle située à l'extérieur d'une agglomération
- ✓ commune à forte densité d'emploi
- ✓ commune rurale
- ✓ commune touristique

Durée de mise en œuvre du projet

- 6 mois
- ✓ 1 an
- 2 ans
- 5 ans

Coût d'investissement

- faible (< Fr. 10'000.--)
- moyen (Fr. 10'000.-- - Fr. 50'000.--)
- élevé (> Fr. 50'000.--)

Frais d'exploitation annuels

- faibles (< Fr. 5'000.--)
- moyens (Fr. 5'000.-- - Fr. 20'000.--)
- élevés (> Fr. 20'000.--)

Remarques

Les indications concernent l'élaboration d'un PGCT. Pour ce qui est de la durée et des coûts, sa mise en œuvre dépend essentiellement de la complexité du trafic et des mesures à appliquer.

Effets

Environnement et énergie

Dans le cadre d'un PGCT, les communes peuvent également prendre en compte des données environnementales et analyser resp. représenter les émissions sonores et atmosphériques. Le comportement de la population en matière de mobilité peut aussi être intégré en vue d'induire un changement au profit des moyens de transport écologiques. Promouvoir la gestion de la mobilité en entreprise favorise à moyen terme le passage à d'autres moyens de transport au niveau du trafic pendulaire et des déplacements professionnels, ce qui permet de réduire le nombre de kilomètres parcourus en voiture et, par conséquent, la consommation de carburant ainsi que les émissions de CO₂.

Société

Un PGCT pouvant contribuer à améliorer la qualité de vie, de l'habitat et de la santé, différents thèmes afférant à la société, par ex. la qualité de l'environnement, la sécurité et les comportements en matière de mobilité, doivent donc y être abordés. Une analyse des circonstances d'accidents permet d'identifier les domaines où il est nécessaire d'agir en vue d'améliorer ces sites d'accidents à haut risque (points noirs) et ainsi accroître la sécurité routière. Par ailleurs, le PGCT de Rheinfelden se positionne explicitement dans la lignée de la «Vision Zéro» de l'OFROU en matière de politique des transports.

Économie

Dans le domaine des trajets de travail, optimiser le flux de circulation et l'accessibilité au moyen d'un PGCT profite également à l'économie locale. Une meilleure accessibilité à pied ou à vélo ainsi que les mesures mises en place dans le cadre d'une gestion de la mobilité en entreprise ont des effets positifs sur la santé des employés et permettent à l'entreprise d'économiser des coûts, par ex. en réduisant les places de parkings réservées. Le PGCT permet aux communes ayant un trafic important de planifier de manière conceptuelle le stationnement, de mettre en place les bases d'un système de guidage des parkings et de limiter ou gérer les parkings, rendant ainsi pour les investisseurs et les particuliers la planification plus sûre.

Outils

Démarche

Pour élaborer un PGCT, le Département des travaux publics, des transports et de l'environnement met à la disposition des communes des recommandations dans lesquelles les contenus et le déroulement d'un tel plan sont décrits en détail. Le PGCT comporte une partie conceptuelle et une partie opérationnelle. Ses principales étapes de travail sont les suivantes:

Partie conceptuelle

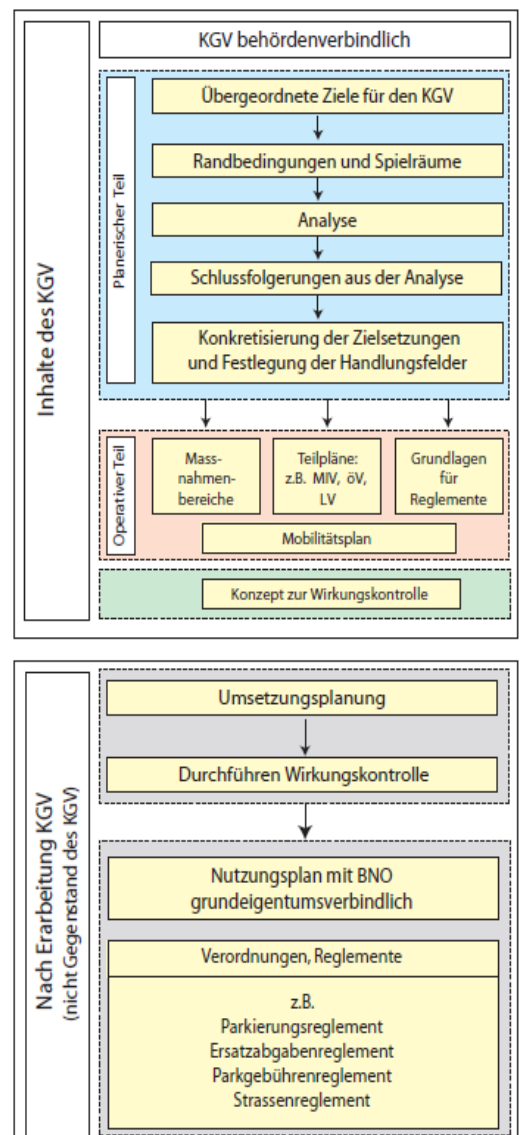
1. Établissement des objectifs généraux pertinents pour le PGCT.
2. Détermination des conditions-cadre et des marges de manœuvre sous forme de plans, de concepts ou d'études.
3. Analyse des divers aspects afférant au trafic dans la commune; identification des points faibles.
4. Définition des domaines d'intervention à partir des résultats des étapes de travail précédentes.
5. Représentation des objectifs, des conclusions et des domaines d'intervention dans un plan de mobilité.

Partie opérationnelle

6. Description par fiches des principales mesures du PGCT devant obligatoirement contenir, outre la dénomination des mesures à appliquer, les autorités compétentes ainsi que l'état de la coordination. Les mesures peuvent être regroupées en domaines d'intervention.
7. Les mesures concernant la mobilité douce, les TP et les TIM ainsi que les places de parking doivent être représentées sous forme graphique dans les plans partiels.

Contrôle des résultats

8. Concept visant à contrôler l'accomplissement et l'efficacité des mesures mises en œuvre au moyen d'un contrôle périodique des résultats.



Éléments du PGCT et mise en œuvre

(source: Kommunalen Gesamtplan Verkehr – Empfehlungen, p.11)

Financement

Les communes qui élaborent un PGCT bénéficient d'une aide financière de la part du canton qui se monte en général à 17% du plan d'affectation général. Dans le cas de PGCT particulièrement complexes pour des communes plus importantes, une participation aux coûts de planification et de coordination peut être octroyée sur demande.

Marketing

Conformément au § 3 LConstr., une participation obligatoire de la population est prévue. Une version du PGCT est non seulement mise à disposition sous forme de publication à l'administration des travaux publics de Rheinfelden, mais peut également être téléchargée sur Internet. De plus, la ville a organisé une réunion d'information publique au début de la procédure de participation.

Informations complémentaires

Liens utiles:

- Information du canton d'Argovie sur le plan général communal des transports (en allemand):
www.ag.ch/verkehr/de/pub/siedlung_und_verkehr.php

Autres documents à télécharger:

- Kommunaler Gesamtplan Verkehr – Empfehlungen (en allemand):
www.ag.ch/verkehr/shared/dokumente/pdf/avk_empfehlungen_kv_def.pdf
- PGCT de Rheinfelden (en allemand):
www.rheinfelden.ch/dl.php/de/Oddgv-axxen7/KGV_Bericht_2011-01-02_neu_ohne_Anhang.pdf
- Version succincte sous forme de prospectus (en allemand):
www.rheinfelden.ch/dl.php/de/4d3ee5e4cef83/Flyer_KGV_definitiv.pdf

Adresses:

Canton d'Argovie
Departement Bau, Verkehr und Umwelt (Dép. des travaux publics, des transports et de l'environnement)
Abteilung Verkehr (Service des transports)
Entfelderstrasse 22
5001 Aarau
062 835 33 37
stephanie.vonsamson@ag.ch

Bauverwaltung Rheinfelden (Administration des travaux publics de Rheinfelden)
Marktgasse 16
4310 Rheinfelden
061 835 52 55
bauverwaltung@rheinfelden.ch

Demandez également conseil auprès des représentants de Mobilservice PRATIQUE dans votre canton:

www.mobilservice.ch/mobilservice/dossiers/mobilite/conseils-pratiques.html

Responsable de l'élaboration de ce cas pratique:

Kanton Aargau
Departement Bau, Verkehr und Umwelt
Abteilung Verkehr
Entfelderstrasse 22
5001 Aarau
062 835 33 49
karin.wasem@ag.ch

Galerie d'images

Domaines d'intervention du PGCT de Rheinfelden (1-4):



1 *Desserte des zones en développement
(Source: Metron Verkehrsplanung AG, Brugg)*



2 *Aménagement de l'espace routier
(Source: Metron Verkehrsplanung AG, Brugg)*



3 *Signalisation par zones
(Source: Metron Verkehrsplanung AG, Brugg)*

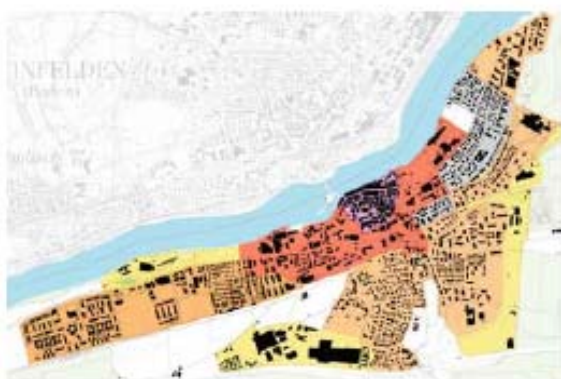


4 *Gestion de la mobilité
(Source: Henri Leuzinger, Rheinfelden)*

Domaines d'intervention du PGCT de Rheinfelden (5-7):



5 *Mobilité piétonne et cycliste*
(Source: Henri Leuzinger, Rheinfelden)

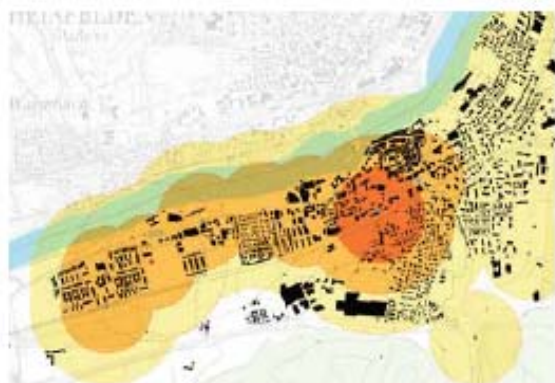


6 *Stationnement*
(Source: Metron Verkehrsplanung AG, Brugg)

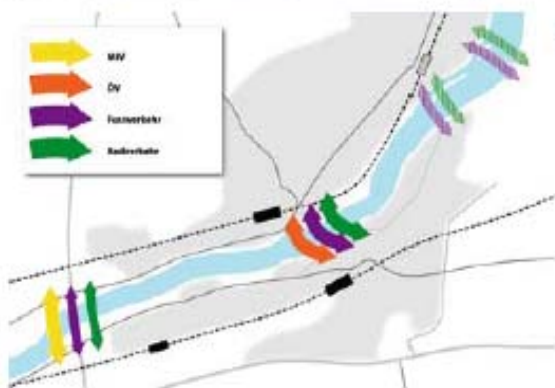


7 *Transports individuels motorisés*
(Source: Metron Verkehrsplanung AG, Brugg)

Domaines d'intervention du PGCT de Rheinfelden (8-10):



8 *Transports publics*
(Source: Metron Verkehrsplanung AG, Brugg)



9 *Transports transfrontaliers*
(Source: Metron Verkehrsplanung AG, Brugg)



10 *Navigation*
(Source: Henri Leuzinger, Rheinfelden)