CHAMBLON
CHESEAUX-NORÉAZ
GRANDSON
MONTAGNY
POMY
TREYCOVAGNES
VALEYRES
YVERDON-LES-BAINS

agglo y

VOLUME B - RAPPORT DE MESURES ET ANNEXES

PROJET
DE L'AGGLOMÉRATION YVERDONNOISE

5e GÉNÉRATION

PA5

PILOTES

urbaplan
Pierre-Alain Pavillon

Christe & Gygax
Pascal Christe

**URBANISME,
PAYSAGE,
ENVIRONNEMENT**

Urbaplan

Pierre-Alain Pavillon
Clément Coquillat
Elise Riedo
Christophe Panchaud
Marianne Thomann (experte)
av. de montchoisi 21
1006 lausanne
+41 58 817 00 00
www.urbaplan.ch
certifié iso 9001:2015

MOBILITE

Christe & Gygax
Pascal Christe
Chloé Klein
rue du Lac 6
1401 Yverdon-les-Bains
tél. +41 24 425 33 44
www.cgingenieurs.ch

UrbanMoving
Laurent Dutheil
chemin de Champ-Rond 36A
1010 Lausanne
tél. +41 79 501 43 17
www.urbanmoving.ch

BUREAU D'AGGLOMÉRATION AGGLOY

Ronei Falvino
Carole Gaborit
Emilie Schmalz
Rue du valentin 12
1400 Yverdon-les-Bains
Tél. 024 423 62 70
info@aggloy.ch

Sommaire

MESURES 5

1. INTRODUCTION 5

2. MESURES PAYSAGE-ENVIRONNEMENT 7

2.1 Tableau des mesures paysage-environnement 7
2.2 Fiches de mesures paysage 8

3. MESURES D'URBANISATION 25

3.1 Tableau des mesures d'urbanisation avec bonne à très bonne qualité de desserte 25
3.2 Tableau des mesures d'urbanisation avec qualité de desserte moyenne 25
3.3 Tableau des mesures d'urbanisation avec qualité de desserte faible 26
3.4 Tableau des mesures d'urbanisation : PA communaux 27
3.5 Fiches de mesures urbanisation 27

4. MESURES INFRASTRUCTURELLES 55

4.1 Préambule 55
4.2 Tableaux des mesures infrastructurelles par catégorie 56
4.3 Tableaux des mesures infrastructurelles par horizon 60
4.4 Fiches de mesures infrastructurelles 63

ANNEXES 123

5. CARTES DU PROJET 123

6. TABLEAUX DU RAPPORT DE MISE EN ŒUVRE 153

A1 - Mesures priorité A (liste A) de la 1re génération 153
A2 - Mesures priorité A (liste A) de la 2e génération 155
A4 - Mesures priorité A (liste A) de la 4e génération 157
Av4 - Mesures de 4e génération non imputables - transports 159
As4 - Mesures de 4e génération non imputables - urbanisation 161
Désistement définitif 163

7. CONSULTATION PUBLIQUE 165

7.1 Synthèses des ateliers participatifs 165
7.2 Rapport de la consultation publique du 11 février au 12 mars 2025 196

8. DECISIONS DES AUTORITES 232

9. TABLE DES ABREVIATIONS 241

10. BIBLIOGRAPHIE 245

PAL

I.

MESURES

CHAMBLON - CHESEAUX-NORÉAZ - GRANDSON - MONTAGNY
POMY - TREYCOVAGNES - VALEYRES - YVERDON-LES-BAINS

aggloy

MESURES

1. Introduction

Les mesures constituent le programme de mise en œuvre du projet d'agglomération. Elles répondent aux besoins d'action et sont définies pour chacun des trois domaines : paysage-environnement, urbanisation, mobilité.

Les mesures sont priorisées selon trois horizons de réalisation : A, B, C, dans le cadre d'un processus de concertation entre les Communes et le Canton :

Horizon de réalisation A – 2028-2032
Horizon de réalisation B – 2032-2036
Horizon de réalisation C – après 2036

La priorisation des mesures est effectuée en tenant compte du degré de maturité d'une mesure, de son rapport coût-utilité et de sa cohérence globale avec le projet.

Les mesures A et B du domaine mobilité (mesures infrastructurelles) font l'objet d'une estimation chiffrée du coût de mise en œuvre car ce sont les mesures qui font l'objet d'une évaluation par la Confédération.

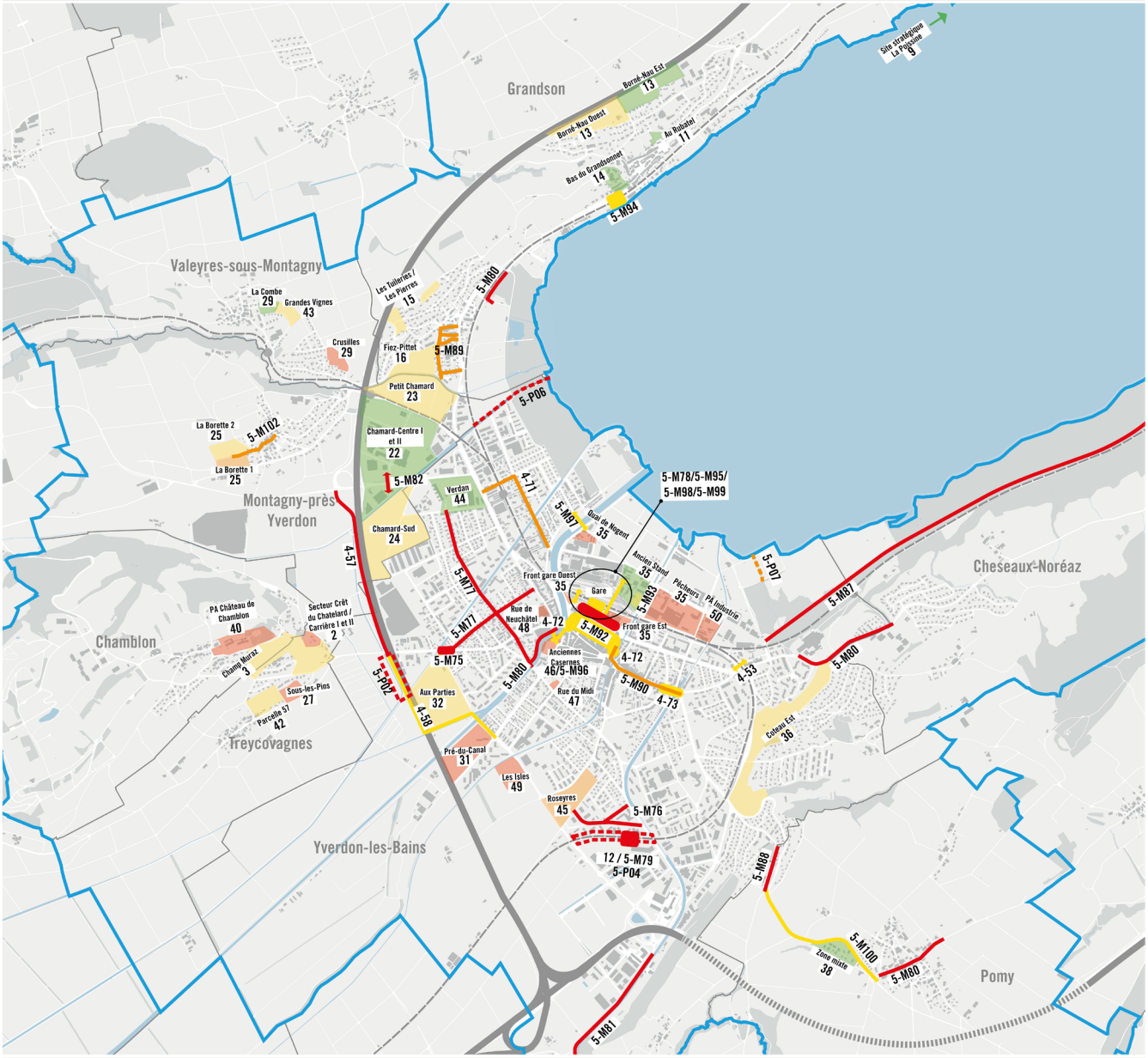
Coût total des mesures infrastructurelles en priorité A : 58'190'000
Coût total des mesures infrastructurelles en priorité B : 18'279'000

Coût total des mesures infrastructurelles A + B : 76'469'000

Les mesures Ae et Be sont celles qui sont entièrement assumées par l'agglomération. La mesure Av (nouvelle halte CFF à Y-Parc) n'est pas financée par le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) mais par le programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES). Elle fait toutefois l'objet d'une fiche d'information car elle participe à la cohérence globale du projet.

Les mesures en priorité 0 du domaine de l'urbanisation sont celles dont la réalisation débute avant l'horizon de réalisation A du PA5 ; ces mesures ne peuvent pas être prises en compte dans l'évaluation en tant que mesures du projet d'agglomération.

PA5 - MESURES – PRIORITE A, B ET C



Sources géodonnées

Géodonnées Etat de Vaud: MO et NPCS, limites administratives

0 500 1'000 2'000 m

N

GENERALITES

- Limites communales
- Périmètre d'agglomération

MESURES INFRASTRUCTURELLES

- Priorité A
- Priorité B
- Priorité C

MESURES INFRASTRUCTURELLES NON SPATIALISEES

5-M83 Achat équipement roulant électrique / Renouvellement de la flotte de bus (horizon A)

5-M84 Réduction progressive de l'offre en stationnement public au centre de la ville d'Yverdon-les-Bains

5-M85 Etablissement d'une stratégie intercommunale de gestion du stationnement

5-M86 Espaces publics de proximité à Yverdon-les-Bains

5-M91 Achat équipement roulant électrique / Renouvellement de la flotte de bus (horizon B)

5-M101 Établissement d'une stratégie intercommunale sur les plans de mobilité d'entreprises

MESURES PAYSAGE - ENVIRONNEMENT

- Priorité A
- Priorité B

NON SPATIALISEES

5-P01 Aménagement de forêts urbaines
5-P02 Mesures d'accompagnement environnementales de l'APA
5-P03 Arborisation le long des cours d'eau
5-P05 Arborisation des itinéraires de mobilité douce prioritaires

MESURES D'URBANISATION

- Mesure engagée ou réalisée avant 2028
- Priorité A
- Priorité B
- Priorité C

MESURES D'URBANISATION NON SPATIALISEES

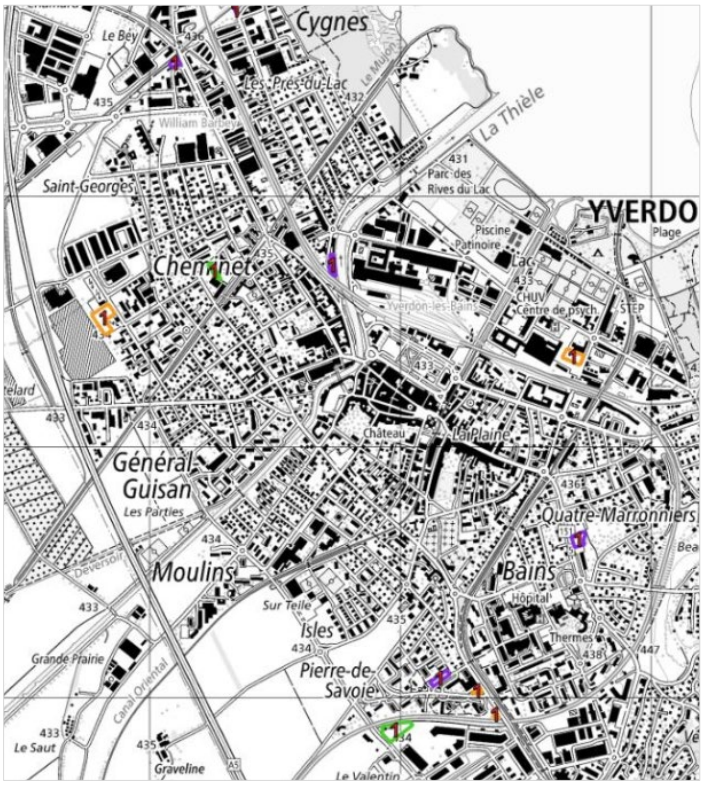
1 / 7 / 19 / 21 / 38 PA Communaux (Chamblon, Grandson, Yverdon-les-Bains, Montagny-près-Yverdon, Pomy)

2. Mesures paysage-environnement

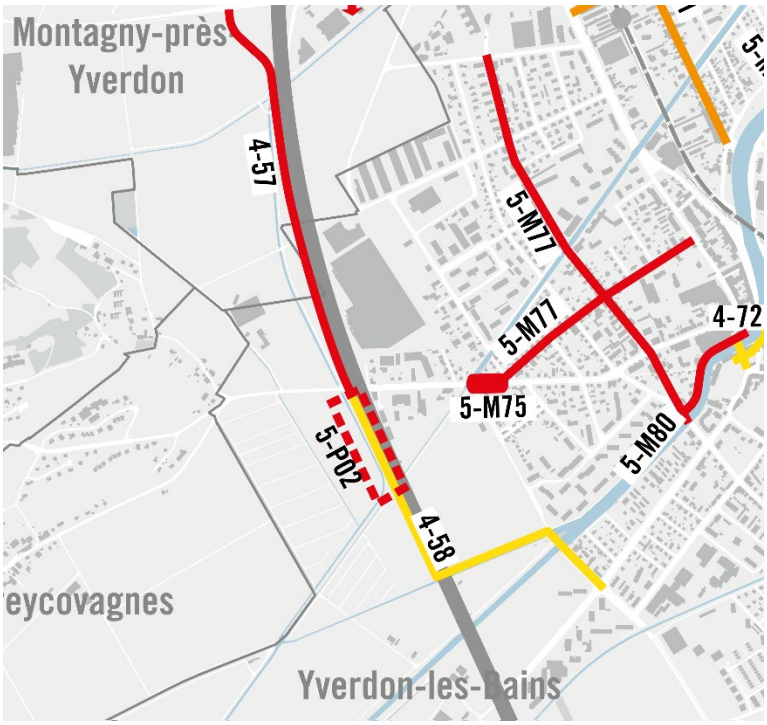
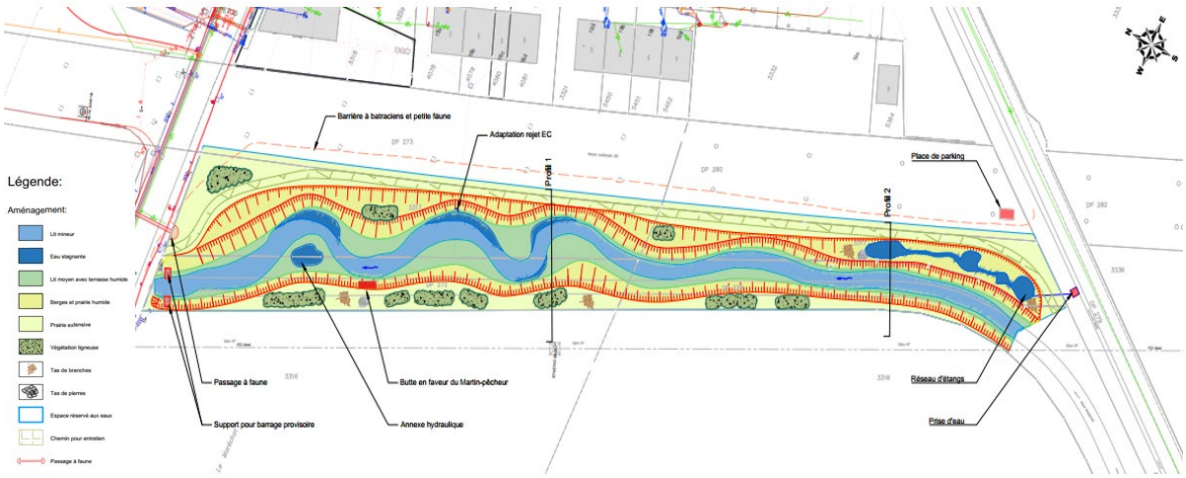
2.1 Tableau des mesures paysage-environnement

N° Mesure	Intitulé	Commune(s)	Horizon PA5	Coût global (CHF)	Objectif(s) stratégie
5-P01	Aménagement de forêts urbaines	Yverdon-les-Bains	Ae	500'000	PE1, PE6
5-P02	Mesures compensatoires de l'APA : - Renaturation du canal Occidental - Création d'un passage pour la faune sous l'infrastructure - Gestion des eaux et création de milieux humides parallèles à l'APA - Mise en place de nichoirs à faucons, hirondelles et martinets sur la N5	Yverdon-les-Bains	Ae	Voir paquet 5-PM01 APA	PE2, PE4, PE6
5-P03	Arborisation le long des cours d'eau	Yverdon-les-Bains	Ae	1'200'000	PE1, PE2, PE3, PE6
5-P04	Mesures d'accompagnement environnementales de la halte RER à Y-Parc : - Mesures d'arborisation - Mesures en faveur de la biodiversité	Yverdon-les-Bains	Ae	Voir paquet 5-PM02 halte CFF	PE1, PE6
5-P05	Arborisation des itinéraires de mobilité douce prioritaires - MD Cheseaux - Autres itinéraires	Yverdon-les-Bains	Ae	Voir mesures MD	PE1, PE3, PE6
5-P06	Renaturation de l'embouchure du Bey	Canton, Yverdon-les-Bains	Ae	3'000'000	PE1, PE2, PE3, PE5, PE6
5-P07	Renaturation du canal des Anglais	Yverdon-les-Bains	Be	800'000	PE2, PE5, PE6

2.2 Fiches de mesures paysage

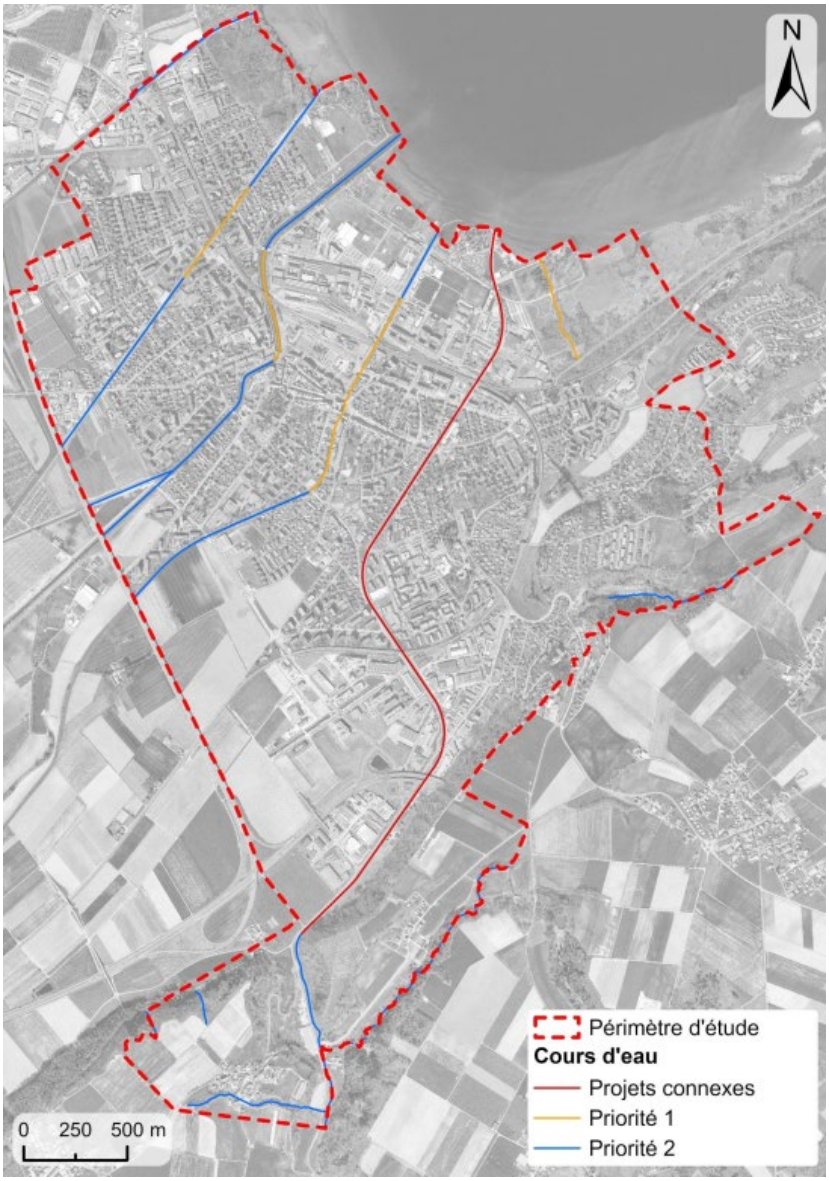
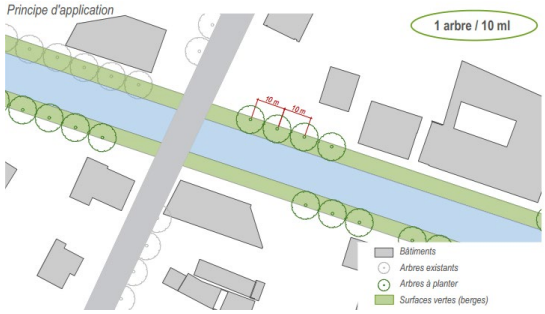
Paysage	MESURE 5-P01 – Aménagement de forêts urbaines		
Code ARE	nouveau	**Priorité**	Ae
Type	Végétalisation	**Stratégies sectorielles**	PE1, PE6
Maître d'ouvrage	Yverdon-les-Bains	**Acteurs concernés**	*MEI*
Plan de situation	 *Figure 1: 11 sites ont été identifiés, dont 8 ont été sélectionnés pour l'implantation de micro-forêts. En orange, les sites sur des parcelles privées, en vert sur des parcelles privées et communales et en violet sur des parcelles communales.* *Figure 2: exemple avec l'aménagement prévu sur le site du Pré-Neuf.*		

Description	Création de micro-forêts sur le territoire communal. À titre d'information, on parle de micro-forêt pour désigner des écosystèmes diversifiés, qui ont la complexité d'une forêt, mais à petite échelle. Les espaces prévus comprennent à la fois des zones plantées à haute densité, inaccessibles par le public et destinées à la promotion de la biodiversité, et des zones d'accueil pour que le public puisse profiter des îlots de fraîcheur produit par la végétation. La surface moyenne totale d'une micro-forêt est d'environ 2'000 m^2. Des essences résilientes au changement climatique sont choisies pour les plantations. Tous les cheminements et les placettes seront faits en grave pour limiter l'imperméabilisation des sols. Là où se sera possible, des démarches participatives pour la réalisation seront mises en place avec les parties prenantes locales. Pour la première micro-forêt par exemple, les enfants de l'UAPE des Cygnes avaient participé à la plantation des végétaux.
Opportunité et utilité	**Besoins d'action** > Renforcement des trames bleues et vertes dans leurs continuités de parcours et lisibilités, notamment le long des canaux et des itinéraires de mobilité douce > Extension des espaces dédiés à la biodiversité en milieu urbain > Développement et amélioration de l'infrastructure écologique actuelle et limitation des impacts au droit des espaces favorables à la biodiversité > Désimperméabilisation des sols > Renforcement de la canopée pour limiter les effets des îlots de chaleur le long des itinéraires de mobilité douce et des cours d'eau, ainsi qu'en faveur de la nature en ville > Intégration systématique de la biodiversité dans les projets de mobilité et d'infrastructures en milieu urbain
État d'avancement	En 2022, une étude de faisabilité a permis d'identifier 11 sites potentiels pour l'implantation de micro-forêts. Parmi ces 11 sites, 8 ont été retenus et la première micro-forêt a été aménagée et ouverte au public sur le site de l'ancien skate parc début 2024. Actuellement, deux projets de l'ouvrage sont en cours d'élaboration pour l'aménagement des deux prochaines micro-forêts.
Planification	Il est prévu d'aménager une micro-forêt par année en moyenne, en commençant avec les sites ayant peu de contraintes foncières ou dans les processus de légalisation. Les études sont menées par le groupement qui a fait l'étude de faisabilité, avec le pilotage du Service de la Mobilité, de l'Environnement et des Infrastructures d'Yverdon-les-Bains.
Mesures PA5 liées	5-P03 Arborisation le long des cours d'eau 5-P05 Arborisation des itinéraires de mobilité douce prioritaires 5-M76 Réaménagement de l'avenue Pierre de Savoie et de la rue Pyrame-de-Candolle 5-M86 Espaces publics de proximité à Yverdon-les-Bains 4.a Mobilité douce le long des canaux
Mesures qui relèvent du PDCn	Mesure pas directement liée au plan directeur cantonal.
Protection de l'environnement	Cette mesure est favorable à l'environnement car elle favorise la biodiversité en milieu urbain et renforce la résilience au changement climatique.

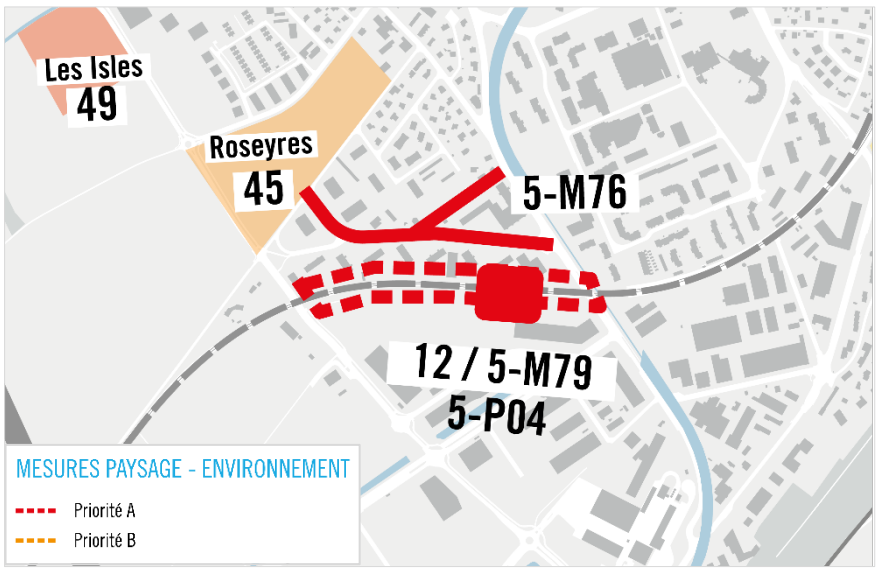
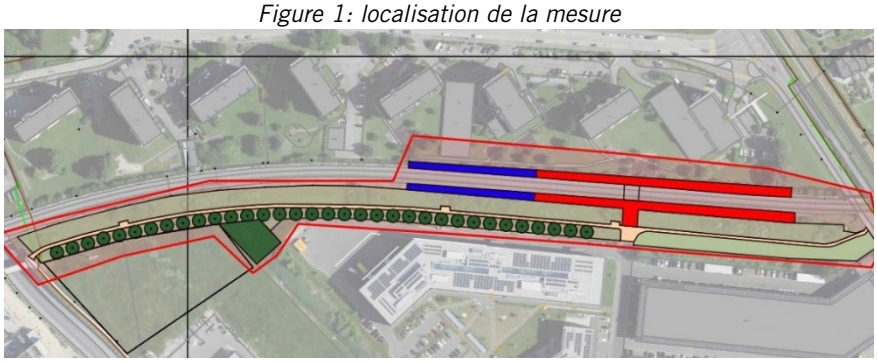
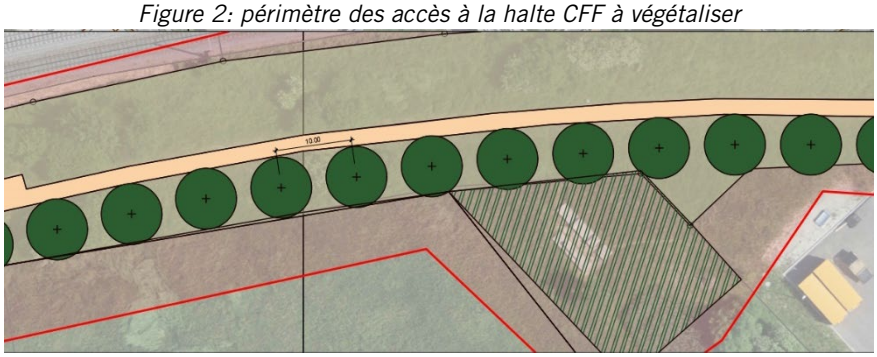
5-PM01 Axe principal d'agglomération (APA) et mesures d'accompagnement Paquet de mesures non forfaitaire			
Paysage	**MESURE 5-P02 – Mesures compensatoires de l'APA**		
Code ARE	nouveau	**Priorité**	Ae
Type	Renaturation / mesures d'accompagnement	**Stratégies sectorielles**	PE2, PE4, PE6
Maître d'ouvrage	Yverdon-les-Bains	**Acteurs concernés**	*MEI, DGE-EAU*
Plan de situation	 *Figure 1: Localisation partielle de la mesure.*		
	 *Figure 2: plan de situation de la renaturation du canal Occidental.*		
Description	Les mesures d'accompagnement environnementales de l'Axe principal d'agglomération (APA) comprennent les éléments suivants : > Renaturation du canal Occidental et création de milieux humides (voir Figure 2) > Création d'un passage pour la faune sous l'infrastructure > Mise en place de nichoirs à faucons, hirondelles, martinets, chiroptères et mésanges		

	<u>Renaturation du canal Occidental et création de milieux humides</u> La principale mesure consiste à la revitalisation d'un tronçon de 300 m linéaire du Canal Occidental. Dans l'optique de redonner de l'espace au canal pour la biodiversité tout en suivant les contraintes foncières, il s'agira d'élargir le gabarit du cours d'eau actuel en rive droite, de maintenir les pentes du fond du lit mais de travailler sur une variabilité des berges et de la largeur du lit mineur tout en réalisant quelques méandres. Le lit mineur sera inscrit dans un lit moyen formant des terrasses inondables. Des plantations de haies vives et d'arbres de moyenne futaie, la réalisation d'un étang alimenté par une prise d'eau dans le Mujon, d'un modelé de terrain favorisant les conditions de mise en place d'une prairie humide, d'une annexe hydraulique dans le lit moyen, la mise en place de tas de pierres et de branches en faveur des batraciens et de la petite faune compléteront l'aménagement du canal dans son espace réservé aux eaux. <u>Création d'un passage pour la faune</u> Cette mesure vise à faciliter les déplacements de la faune dans l'axe Est-Ouest et à limiter la mortalité de la petite faune sur l'APA. Pour ce faire, au moins 4 passages à faune souterrains seront mis en place sur le tronçon situé entre le Déversoir et la RC 254. Ces passages viseront avant tout la petite faune telle que mustélidés, hérissons, renards et amphibiens. Les passages respecteront les principes énoncés dans les normes SN 640693a, 649694 et 640699a. Des structures permettant de canaliser la petite faune jusqu'à ces derniers seront mises en place (haies, groupes de buissons, clôtures, obstacles à batraciens type Deltatec, etc.). Afin de faciliter les déplacements de la faune dans l'axe Nord-Sud au niveau du croisement de la chaussée de Treycovagnes sous le viaduc de la N5, les bordures du trottoir de la chaussée de Treycovagnes seront biseautées sur une longueur de 20 m sur le tronçon situé en face de la parcelle 3317. Cette mesure sera coordonnée avec DGE-BIODIV et les gardes-faune cantonaux, notamment pour la définition des emplacements de passages. <u>Nichoirs à faucons, hirondelles, martinets, chiroptères et mésanges</u> La mesure a pour objectif le remplacement de la perte de site de nidification pour l'avifaune (élimination de haies et bosquets) impactée par le projet. La mesure comprend la mise en place de nichoirs : • À faucon crécerelle sous le viaduc N5 • À hirondelles et martinet noir (Apus apus) sous le viaduc N5 • À chiroptères sous le viaduc N5 • À mésanges le long du nouvel itinéraire MD. Les nichoirs seront placés de sorte qu'ils soient le plus éloigné de la route que possible. Les nichoirs situés sous le viaduc seront placés le long de ses bordures extérieures. Le nombre exact de nichoirs dépendra du nombre d'arbres impactés et des recommandations des spécialistes (ornithologue et chiroptérologue). Cette mesure sera coordonnée avec des spécialistes locaux de l'avifaune (cercle ornithologique et des Sciences naturelles d'Yverdon) et le Centre de coordination ouest pour l'étude et la protection de chauves-souris (CCO-Vaud)
Opportunité et utilité	**Besoins d'action** > Conservation et valorisation des éléments caractéristiques des unités paysagères pour éviter leur banalisation > Renforcement des trames bleues et vertes dans leurs continuités de parcours et lisibilités, notamment le long des canaux et des itinéraires de mobilité douce > Extension des espaces dédiés à la biodiversité en milieu urbain > Développement et amélioration de l'infrastructure écologique actuelle et limitation des impacts au droit des espaces favorables à la biodiversité > Intégration systématique des problématiques de déplacement et d'accueil de la faune dans les projets de mobilité et d'infrastructures en dehors des espaces urbains > Désimperméabilisation des sols > Renforcement de la canopée pour limiter les effets des îlots de chaleur le long des itinéraires de mobilité douce et des cours d'eau, ainsi qu'en faveur de la nature en ville > Intégration systématique de la biodiversité dans les projets de mobilité et d'infrastructures en milieu urbain > Poursuite des travaux de revitalisation et de remise à ciel ouvert des cours d'eau

	> Préservation des SDA et reconstitution des horizons fonctionnels des sols
État d'avancement	Le dossier de mise à l'enquête est prêt à être déposé.
Planification	Planification à coordonner avec l'APA.
Mesures PA5 liées	Paquet de mesures non forfaitaires – Axe principal d'agglomération (APA) 5-M82 Itinéraire de mobilité douce vers le secteur Chamard (passerelle sur la rte de Ste Croix) 4-57 APA Ouest 5-M77 Mesures forfaitaires VSR : modération des axes délestés par l'APA 4-71 Modération rue des Prés-du-Lac 4-58 APA Centre 5-P05 Arborisation le long des cours d'eau 5-P06 Renaturation de l'embouchure du Bey 5-P07 Renaturation du canal des Anglais
Mesures qui relèvent du PDCn	Le Canal Occidental est inscrit en tant que priorité de niveau 2 dans la planification stratégique de l'État de Vaud.
Protection de l'environnement	Ces mesures sont favorables à l'environnement, car elle favorise la biodiversité et à améliorer la qualité écomorphologique du cours d'eau.

Paysage	MESURE 5-P03 – Arborisation le long des cours d'eau		
Code ARE	nouveau	**Priorité**	Ae
Type	Végétalisation	**Stratégies sectorielles**	PE1, PE2, PE3, PE6
Maître d'ouvrage	Yverdon-les-Bains	**Acteurs concernés**	*MEI*
Plan de situation	 *Figure 1 : Plan de la stratégie de végétalisation des cours d'eau.*  *Figure 2 : Principe de végétalisation des cours d'eau.*		

Description	Le projet vise à renforcer la trame verte et le développement de couloirs écologiques, le long des cours d'eau, en végétalisant les berges des canaux traversant la commune, sur une longueur totale de plus de 2 km. La plantation sera faite avec des espèces variées, indigènes et résistantes à la sécheresse. De plus, cette végétalisation va de pair avec la stratégie de mobilité douce le long des canaux (PA2) et apporte de la fraîcheur aux usager.ère.s, en synergie avec les cours d'eau. Concrètement, la mesure vise à planter le nombre d'arbres suivant : • Canal du Mujon : 60 arbres • Thièle : 50 arbres • Canal Oriental : 100 arbres • Canal des Anglais : hors mesure (voir mesure 5-P07 – Renaturation du canal des Anglais)
Opportunité et utilité	**Besoins d'action** > Renforcement des trames bleues et vertes dans leurs continuités de parcours et lisibilités, notamment le long des canaux et des itinéraires de mobilité douce > Extension des espaces dédiés à la biodiversité en milieu urbain > Développement et amélioration de l'infrastructure écologique actuelle et limitation des impacts au droit des espaces favorables à la biodiversité > Renforcement de la canopée pour limiter les effets des îlots de chaleur le long des itinéraires de mobilité douce et des cours d'eau, ainsi qu'en faveur de la nature en ville > Intégration systématique de la biodiversité dans les projets de mobilité et d'infrastructures en milieu urbain > Poursuite des travaux de revitalisation et de remise à ciel ouvert des cours d'eau
État d'avancement	Validation du plan canopée qui définit la stratégie de végétalisation de la commune, en septembre 2024. Puis attribution du crédit d'investissement pour la réalisation de la première phase, au deuxième trimestre de 2025. La présente mesure fait partie de la deuxième phase du plan canopée à l'horizon 2028-2032.
Planification	La végétalisation des cours d'eau fait partie de la phase 2 du plan canopée, pour une réalisation à l'horizon 2028-2032.
Mesures PA5 liées	5-P05 Arborisation des itinéraires de mobilité douce prioritaires 5-P06 Renaturation de l'embouchure du Bey 5-P07 Renaturation du canal des Anglais 4.a Mobilité douce le long des canaux, PA2
Mesures qui relèvent du PDCn	Dans sa ligne d'action E2, au chapitre « Concilier nature, loisirs et sécurité, le plan directeur cantonal prévoit « une gestion globale des espaces liés à l'eau, qui représentent le réseau écologique de base du canton et des espaces de loisirs essentiels.»
Protection de l'environnement	La mesure permet de renforcer les trames vertes le long des trames bleues ; d'amener de la fraîcheur le long des cheminements de mobilité douce longeant les cours d'eau tout en maintenant le gabarit hydraulique de ceux-ci.

5-PM02 Aménagement des abords de la nouvelle halte RER Y-Parc Paquet de mesures non forfaitaire			
Paysage	**MESURE 5-P04 – Mesures d'accompagnement environnementales de la halte RER à Y-Parc**		
Code ARE	nouveau	**Priorité**	Ae
Type	Végétalisation / mesure d'accompagnement	**Stratégies sectorielles**	PE1, PE6
Maître d'ouvrage	Yverdon-les-Bains	**Acteurs concernés**	CFF, Y-Parc, MEI
Plan de situation	 *Figure 1: localisation de la mesure*  *Figure 2: périmètre des accès à la halte CFF à végétaliser*  *Figure 3: Plan de principe de plantation, le long des voies CFF*		
Description	La mesure d'accompagnement consiste à végétaliser près de 350 mètres linéaire aux abords de la halte CFF. Environ 40 arbres et 200 arbustes permettront à la fois de renforcer la trame verte du secteur en faveur de la biodiversité et d'amener de l'ombrage aux usager.ère.s de la halte CFF.		

	L'estimation des coûts de plantations s'élèvent à 50'000 frs.
Opportunité et utilité	**Besoins d'action** > Renforcement des trames bleues et vertes dans leurs continuités de parcours et lisibilités, notamment le long des canaux et des itinéraires de mobilité douce > Extension des espaces dédiés à la biodiversité en milieu urbain > Développement et amélioration de l'infrastructure écologique actuelle et limitation des impacts au droit des espaces favorables à la biodiversité > Renforcement de la canopée pour limiter les effets des îlots de chaleur le long des itinéraires de mobilité douce et des cours d'eau, ainsi qu'en faveur de la nature en ville > Intégration systématique de la biodiversité dans les projets de mobilité et d'infrastructures en milieu urbain
État d'avancement	Validation du plan canopée qui définit la stratégie de végétalisation de la commune, en septembre 2024. Puis attribution du crédit d'investissement pour la réalisation à l'horizon de 2028.
Planification	La réalisation de la deuxième phase du plan canopée, dont fait partie la végétalisation de la halte CFF, est prévue sur la période 2028-2032.
Mesures PA5 liées	Paquet de mesures non forfaitaire – Aménagement des abords de la nouvelle halte ferroviaire Y-Parc 5-M76 Réaménagement de l'avenue Pierre-de-Savoie et de la rue Pyrame-de-Candolle 5-M79 Interface de la halte Y-Parc 12 Nouvelle halte du RER Vaudois au PST (PRODES) 5-P04 Paquet de mesures nature en accompagnement de la halte CFF à Y-Parc 45 PA Roseyres
Mesures qui relèvent du PDCn	La mesure n'est pas liée au plan directeur cantonal.
Protection de l'environnement	Cette mesure est favorable à l'environnement car elle favorise la biodiversité en milieu urbain et renforce la résilience au changement climatique, tout en amenant de l'ombre aux usager.ère.s de la halte CFF.

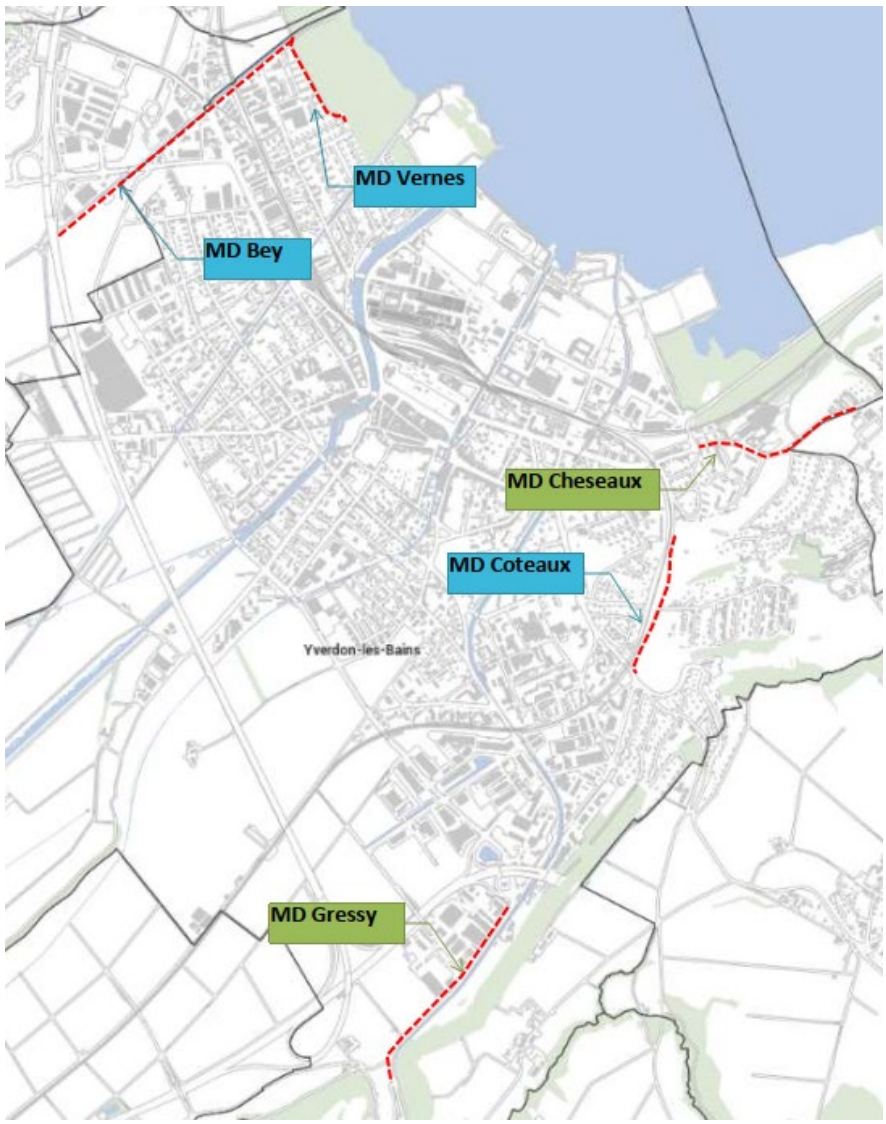
Paysage	MESURE 5-P05 – Arborisation des itinéraires de mobilité douce prioritaires		
Code ARE	nouveau	**Priorité**	Ae
Type	Végétalisation / mesure d'accompagnement	**Stratégies sectorielles**	PE1, PE3, PE6
Maître d'ouvrage	Yverdon-les-Bains	**Acteurs concernés**	DGMR, Cheseaux-Noréaz
Plan de situation	 *Figure 1: Plan de la stratégie de végétalisation des cheminements de mobilité douce. En vert, les tronçons végétalisés à l'horizon 2028-2032 et en bleu les tronçons végétalisés à l'horizon 2032-2036.*		

Figure 2: Principe de végétalisation des cheminements de mobilité douce.

Description	Le projet vise à renforcer la trame verte et le développement de couloirs écologiques le long des cheminements de mobilité douce, sur une longueur totale d'environ 4 km, en y intégrant une végétation et de l'ombrage.
	Cette végétalisation va de pair avec la stratégie de mobilité douce et apporte de la fraîcheur aux usager.ère.s. Pour les nouveaux itinéraires de mobilité douce concernés, les nombres de plantations prévues sont :
	• Pour l'horizon A :
	  ○ MD Gressy : environ 130 arbres et arbustes
	  ○ MD Cheseaux : environ 80 arbres
	• Pour l'horizon B :
	  ○ MD Vernes : environ 45 arbres
	  ○ MD Le Bey : environ 85 arbres (hors projet de renaturation)
	  ○ MD Coteaux : environ 65 arbres

Opportunité et utilité	**Besoins d'action** > Renforcement des trames bleues et vertes dans leurs continuités de parcours et lisibilités, notamment le long des canaux et des itinéraires de mobilité douce > Extension des espaces dédiés à la biodiversité en milieu urbain > Développement et amélioration de l'infrastructure écologique actuelle et limitation des impacts au droit des espaces favorables à la biodiversité > Intégration systématique des problématiques de déplacement et d'accueil de la faune dans les projets de mobilité et d'infrastructures en dehors des espaces urbains > Renforcement de la canopée pour limiter les effets des îlots de chaleur le long des itinéraires de mobilité douce et des cours d'eau, ainsi qu'en faveur de la nature en ville > Intégration systématique de la biodiversité dans les projets de mobilité et d'infrastructures en milieu urbain
État d'avancement	Validation du plan canopée qui définit la stratégie de végétalisation de la commune, en septembre 2024. Puis attribution du crédit d'investissement pour la réalisation de la première phase, au deuxième trimestre de 2025. La présente mesure fait partie des deuxièmes et troisièmes phases du plan canopée, respectivement prévues aux horizons 2028-2032 et 2032-2036.
Planification	La végétalisation des nouveaux cheminements de mobilité douce sera coordonnée avec la réalisation de ces derniers. C'est-à-dire, une plantation prévue pour la mesure 5-M81 en 2029, pour la mesure 5-M80.1 en 2030 et à l'horizon 2032-2036 pour MD Bey, MD Coteaux et MD Vernes.

Mesures PA5 liées	5-M80.1 Aménagement d'une liaison cyclable entre Yverdon-les-Bains et le gymnase de Cheseaux-Noréaz 5-M81 Itinéraire de mobilité douce entre Yverdon-les-Bains et Gressy 5-P03 Arborisation le long des cours d'eau
Mesures qui relèvent du PDCn	Dans sa mesure A23, le plan directeur cantonal prévoit « d'offrir la possibilité d'utiliser les moyens de déplacement doux en toute sécurité et par des cheminements conviviaux ». La présente mesure va dans ce sens en renforçant l'attractivité des cheminements de mobilité douce.
Protection de l'environnement	La mesure permet de renforcer les trames vertes le long des cheminements de mobilité douce et d'y amener de la fraîcheur.

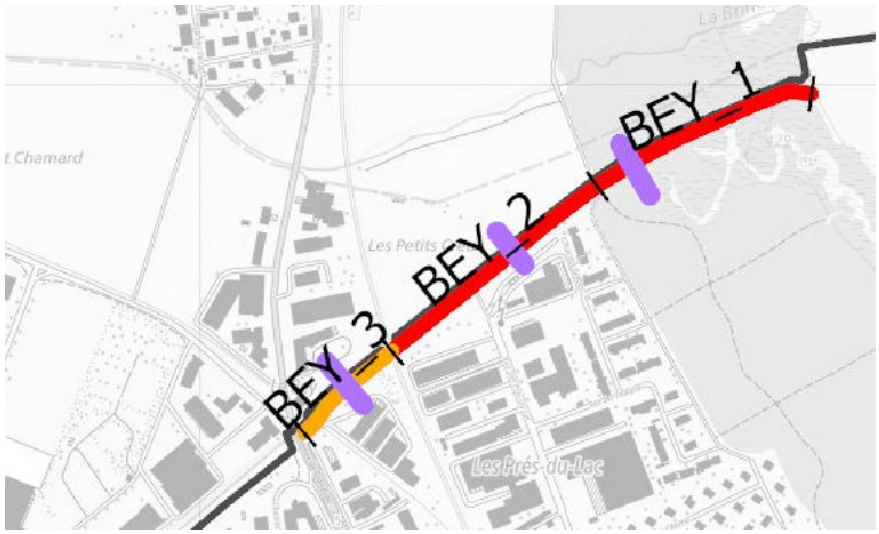
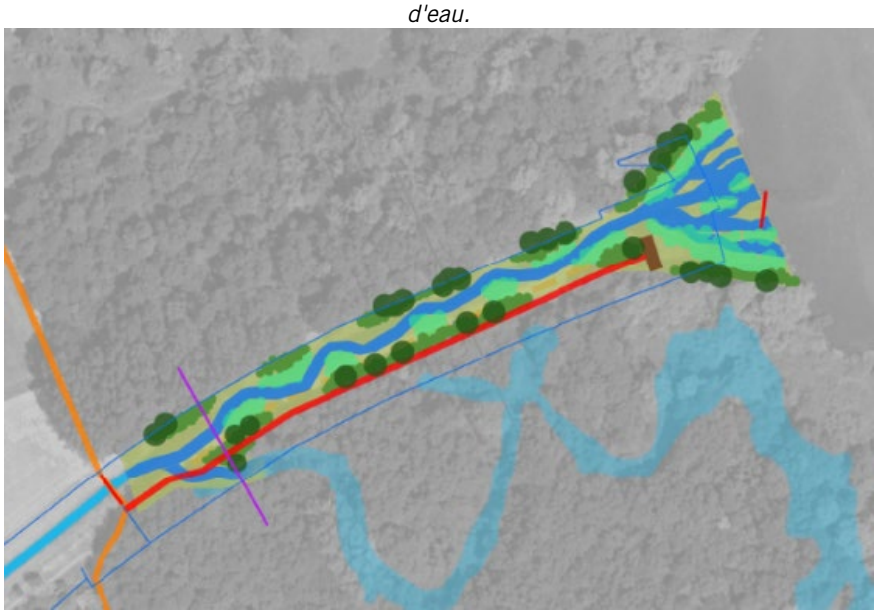
Paysage	MESURE 5-P06 – Renaturation de l'embouchure du canal du Bey		
Code ARE	Nouveau 2-102 horizon C du PA2	**Priorité**	Be
Type	Renaturation	**Stratégies sectorielles**	PE1, PE2, PE3, PE5, PE6
Maître d'ouvrage	Yverdon-les-Bains	**Acteurs concernés**	Montagny-près-Yverdon, Yverdon-les-Bains, DGE-EAU
Plan de situation	 *Figure 1: Emplacement des tronçons du canal du Bey à renaturer, sur le territoire yverdonnois. Extrait du plan de la stratégie communale de renaturation des cours d'eau.*  *Figure 2 : Aménagements prévus dans l'avant-projet pour la renaturation du tronçon BEY1.*		

Figure 3: Aménagements prévus dans l'avant-projet pour la renaturation du tronçon BEY2.

Figure 4: Coupes types des trois tronçons qui seront renaturés sur le canal du Bey

Description	Aujourd'hui, canal sanitaire sans grande valeur environnementale, ce vecteur hydraulique constitue néanmoins un couloir de liaison important entre les réserves naturelles du lac et celles de la plaine. La mesure vise les objectifs suivants : 1) Objectifs de développement écologique - Améliorer l'état écomorphologique ; - Favoriser le développement dynamique de milieux naturels ; - Créer des conditions favorables au développement d'espèces animales et végétales prioritaires et/ou menacées. 2) Objectifs hydrauliques et transport solide - L'objectif hydraulique du projet est de ne pas péjorer la situation de danger actuel lié au cours d'eau. 3) Objectifs sociaux-économiques - Offrir un espace public végétalisé de qualité et résilient aux changements climatiques ; - Concilier développement de la nature et délassement du public. Concrètement, les aménagements prévus sont les suivants : • Élargissement du canal avec un adoucissement des pentes sur certains secteurs où l'espace disponible le permet pour renforcer les échanges entre le cours d'eau et la berge, afin de créer des milieux favorables à la biodiversité ; • Reprise de l'écomorphologie du cours d'eau pour lui redonner un état plus naturel • Végétalisation des berges ; • Mise en place de micro-habitats (souches d'arbres, murgiers, etc.) ; • Réaménagement de l'embouchure pour lui donner un aspect plus naturel et favoriser les échanges avec le lac ; • Mise en place de zones d'accueil du public.
Opportunité et utilité	**Besoins d'action** > Renforcement des trames bleues et vertes dans leurs continuités de parcours et lisibilités, notamment le long des canaux et des itinéraires de mobilité douce > Extension des espaces dédiés à la biodiversité en milieu urbain > Développement et amélioration de l'infrastructure écologique actuelle et limitation des impacts au droit des espaces favorables à la biodiversité > Intégration systématique des problématiques de déplacement et d'accueil de la faune dans les projets de mobilité et d'infrastructures en dehors des espaces urbains > Renforcement de la canopée pour limiter les effets des îlots de chaleur le long des itinéraires de mobilité douce et des cours d'eau, ainsi qu'en faveur de la nature en ville > Poursuite des travaux de revitalisation

	La mesure a été inscrite sous le numéro 2-102 à l'horizon C du PA2.
État d'avancement	Stratégie de renaturation des cours d'eau sur le territoire communal d'Yverdon-les-Bains achevée en 2024 avec un avant-projet sommaire pour chaque tronçon prioritaire à renaturer, dont le canal du Bey.
Planification	La renaturation du canal du Bey sera coordonnée avec l'aménagement de l'itinéraire de mobilité douce le long du canal (mesure 6.b du PA2), avec un horizon de réalisation 2032-2036.
Mesures PA5 liées	5-P01 Aménagement de forêts urbaines 5-P03 Arborisation le long des cours d'eau 5-P05 Arborisation des itinéraires de mobilité douce prioritaires 5-P07 Renaturation du canal des Anglais Mesure 6.b du PA2 - Aménagements de mobilité douce le long des canaux du Bey et de la Brinaz
Mesures qui relèvent du PDCn	Dans son chapitre « Concilier nature, loisirs et sécurité » le plan directeur cantonal prévoit la mesure suivante : « optimiser la biodiversité par des mesures de renaturation, de gestion et de maîtrise des pressions».
Protection de l'environnement	Cette mesure a un impact favorable sur l'environnement et sur la biodiversité en renforçant la continuité des trames vertes et bleues traversant la commune. Elle s'inscrit dans une stratégie de renaturation globale à l'échelle communale.

Paysage	MESURE 5-P07 – Renaturation du canal des Anglais		
Code ARE	nouveau	**Priorité**	Be
Type	Renaturation	**Stratégies sectorielles**	PE2, PE5, PE6
Maître d'ouvrage	Yverdon-les-Bains, canton	**Acteurs concernés**	Yverdon-les-Bains, DGE-EAU

Plan de situation

Figure 1 : Tracé du tronçon du canal des Anglais à renaturer sur le secteur de la plage d'Yverdon.

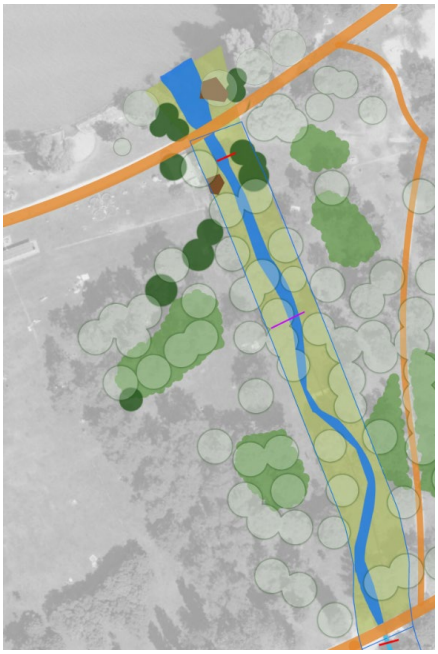


Figure 2 : Emplacement du tronçon du canal des Anglais à renaturer. Extrait du plan de la stratégie communale de renaturation des cours d'eau.

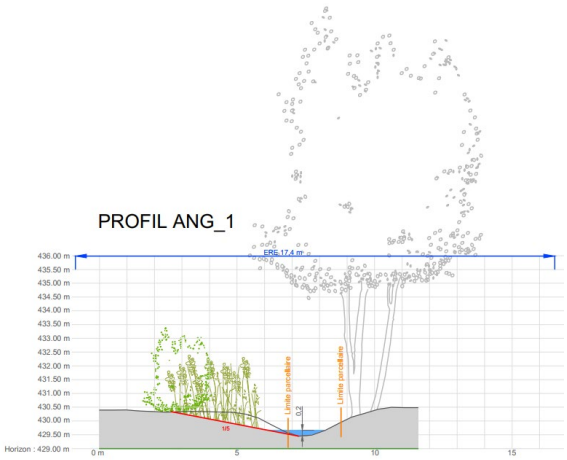


Figure 3 : Aménagements prévus dans l'avant-projet pour la renaturation du tronçon ANG1.

Description	La mesure a pour objectif d'améliorer significativement la fonction hydraulique et biologique du canal des Anglais. À proximité du site naturel de la Grande Cariçaie,

	le site est favorable à des aménagements en faveur de la biodiversité. La mesure vise les objectifs suivants : 1) Objectifs de développement écologique - Améliorer l'état écomorphologique ; - Favoriser le développement dynamique de milieux naturels ; - Créer des conditions favorables au développement d'espèces animales et végétales prioritaires et/ou menacées. 2) Objectifs hydrauliques et transport solide - L'objectif hydraulique du projet est de ne pas péjorer la situation de danger actuel lié au cours d'eau. 3) Objectifs sociaux-économiques - Offrir un espace public végétalisé de qualité et résilient aux changements climatiques ; - Concilier développement de la nature et délassement du public. Concrètement, les aménagements prévus sont les suivants : • Redonner un aspect plus naturel au cours d'eau en le faisant méandrer ; • Adoucir la pente de la berge en rive gauche pour renforcer les échanges entre le cours d'eau et la berge, afin de créer des milieux favorables à la biodiversité ; • Végétalisation des berges ; • Réaménagement de l'embouchure pour lui donner un aspect plus naturel et favoriser les échanges avec le lac ; • Mise en place de zones d'accueil du public.
Opportunité et utilité	**Besoins d'action** > Renforcement des trames bleues et vertes dans leurs continuités de parcours et lisibilités, notamment le long des canaux et des itinéraires de mobilité douce > Extension des espaces dédiés à la biodiversité en milieu urbain > Développement et amélioration de l'infrastructure écologique actuelle et limitation des impacts au droit des espaces favorables à la biodiversité > Intégration systématique des problématiques de déplacement et d'accueil de la faune dans les projets de mobilité et d'infrastructures en dehors des espaces urbains > Renforcement de la canopée pour limiter les effets des îlots de chaleur le long des itinéraires de mobilité douce et des cours d'eau, ainsi qu'en faveur de la nature en ville > Poursuite des travaux de revitalisation et de remise à ciel ouvert des cours d'eau
État d'avancement	Stratégie de renaturation des cours d'eau sur le territoire communal achevée en 2024, avec un avant-projet sommaire pour chaque tronçon prioritaire à renaturer, dont le canal des Anglais.
Planification	Avant-projet (SIA 31) : 2024 Études (SIA 32 à 41) : 2030-2032 Réalisation (SIA 51-53) : 2033-2034 Période de suivi et entretien spécifique : 2035-2036
Mesures PA5 liées	5-P03 Arborisation le long des cours d'eau 5-P06 Renaturation du canal du Bey
Mesures qui relèvent du PDCn	Dans son chapitre « Concilier nature, loisirs et sécurité » le plan directeur cantonal prévoit la mesure suivante : « optimiser la biodiversité par des mesures de renaturation, de gestion et de maîtrise des pressions».
Protection de l'environnement	Cette mesure a un impact favorable sur l'environnement et sur la biodiversité, en renforçant la continuité des trames vertes et bleues, traversant la commune. Elle s'inscrit dans une stratégie de renaturation globale à l'échelle communale.

3. Mesures d'urbanisation

3.1 Tableau des mesures d'urbanisation avec bonne à très bonne qualité de desserte

N° Mesure	Intitulé	Type	Commune(s)	Horizon PA5	Objectif(s) stratégie	Création de zone à bâtir	Habitants	Emplois
35	Pêcheurs	PA	Yverdon-les-Bains	A	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Non	920	324
35	Ancien Stand	PA		0	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Non	926	222
35	Quai de Nogent	PA		A	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Non	155	64
50	PA Industrie (anciennement Sports)	PA		A	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Non	463	154
35	Front gare Est	PA		A	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Non	280	680
35	Front gare Ouest	PA		A	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Non	100	18
46	Anciennes Casernes	PA		A	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Non	150	50
47	Rue du Midi	PA		A	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Non	75	25
48	Rue de Neuchâtel	PA		A	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Non	150	0

3.2 Tableau des mesures d'urbanisation avec qualité de desserte moyenne

N° Mesure	Intitulé	Type	Commune(s)	Horizon PA5	Objectif(s) stratégie	Création de zone à bâtir	Habitants	Emplois
14	Bas du Grandsonnet	PA	Grandson	0	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Non	280	60
11	Au Rubatel	PA	Grandson	0	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Oui	50	0
16	Fiez-Pittet	PA	Grandson	C	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Oui	421	47
22	Chamard - Centre I	PA	Montagny-près-Yverdon	0	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Non	180	60
22	Chamard - Centre II	PA	Montagny-près-Yverdon	0	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Non	0	930
24	Chamard-Sud	PA	Montagny-près-Yverdon	C	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Oui	0	0
23	Petit Chamard	PA	Montagny-près-Yverdon	C	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Oui	1'000	0
25.1	La Borette 1	PA	Montagny-près-Yverdon	B	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Oui	10	0

25.2	La Borette 2	PA	Montagny-près-Yverdon	C	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Oui	240	0
36	Coteau-Est	PA	Yverdon-les-Bains	C	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Oui	1'616	300
32	Aux Parties	PA	Yverdon-les-Bains	C	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Oui	1'232	725
44	Verdan	PA	Yverdon-les-Bains	0	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Non	310	1420
31	Pré-du-Canal	PA	Yverdon-les-Bains	A	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Non	260	0
45	Roseyres	PA	Yverdon-les-Bains	B	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Oui	1'208	50
49	Les Isles	PA	Yverdon-les-Bains	A	U1, U2, U3, U4, PE1, PE4, PE6	Non	0	333

3.3 Tableau des mesures d'urbanisation avec qualité de desserte faible

N° Mesure	Intitulé	Type	Commune(s)	Horizon PA5	Objectif(s) stratégie	Création de zone à bâtir	Habitants	Emplois
13	Borné-Nau Est	PA	Grandson	0	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Oui	680	76
13	Borné-Nau Ouest	PA	Grandson	C	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Oui	680	0
15	Les Tuilleries / Les Pierres	PA	Grandson	C	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Non	60	0
40	PA Château de Chamblon	PA	Chamblon	A	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Non	240	20
3	Champ Muraz	PA	Chamblon	C	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Non	350	0
38	Zone mixte	PA	Pomy	0	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Non	50	0
2.1	Secteur Crêt du Chatelard / Carrière I	PA	Treycovagnes	A	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Oui	67	0
2.2	Secteur Crêt du Chatelard / Carrière II	PA	Treycovagnes	C	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Oui	173	0
27	Sous-les-Pins	PA	Treycovagnes	A	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Oui	144	0
42	Parcelle 57	PA	Treycovagnes	C	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Oui	170	0
43	Grandes Vignes	PA	Valeyres-sous-Montagny	C	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Non	117	6
29	En Crusilles	PA	Valeyres-sous-Montagny	A	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Non	170	5
29	La Combe	PA	Valeyres-sous-Montagny	0	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Non	92	0

3.4 Tableau des mesures d'urbanisation : PA communaux

N° Mesures	Intitulé	Type	Commune(s)	Horizon PA5	Habitants	Emplois	Etat d'avancement
7	PA communal	PACom	Grandson	A0	0	0	EP rendu
19	PA communal	PACom	Yverdon-les-Bains	0	544	0	EPL rendu
38	PA communal	PACom	Pomy	0	362	0	Passé à l'enquête publique
1	PA communal	PACom	Chamblon	0	0	0	En vigueur
21	PA communal	PACom	Montagny-près-Yverdon	A	208	0	EP rendu

3.5 Fiches de mesures urbanisation

L'agglomération présente 5 nouvelles mesures d'urbanisation.

4 fiches générales apportent une vue d'ensemble sur le projet d'agglomération.

N° Mesure	Intitulé	Commune
50	Industrie	Yverdon-les-Bains
46	Anciennes Casernes	Yverdon-les-Bains
47	Rue du Midi	Yverdon-les-Bains
48	Rue de Neuchâtel	Yverdon-les-Bains
49	Les Isles	Yverdon-les Bains
Fiche Générale	Grandson	Grandson
Fiche Générale	Montagny	Montagny-près-Yverdon
Fiche Générale	Villages	Chamblon, Pomy, Treycovagnes, Valeyres-sous-Montagny
Fiche Générale	Yverdon-les-Bains	Yverdon-les-Bains

Urbanisation	Commune d'Yverdon-les-Bains

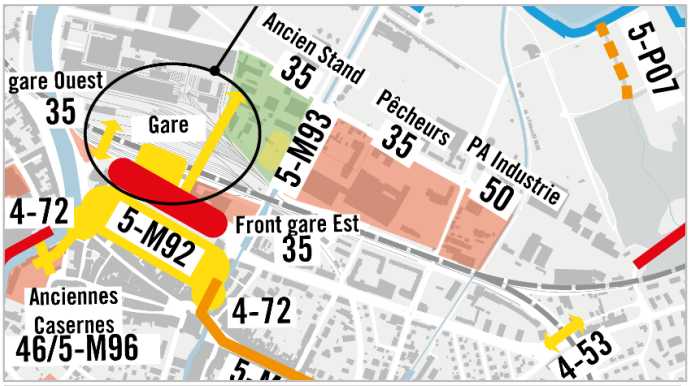


Figure 1 : localisation de la mesure

MESURES D'URBANISATION
- Mesure engagée ou réalisée avant 2028
- Priorité A
- Priorité B
- Priorité C

Figure 2 : évolution du PA Sport

Mesure 50	Industrie		
Code ARE	5938.2.087	**Priorité**	A
Type	PA	**Stratégie(s) sectorielle(s)**	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6
Site stratégique	Gare-Lac	**Maître d'ouvrage**	Yverdon-les-Bains
Description	La mesure concerne les îlots J et K du PDL Gare-Lac. Le projet intègre un programme parascolaire et scolaire (primaire + salles de gymnastique) en plus de logements et d'activités. La mesure vise à poursuivre le développement urbain d'Yverdon-les-Bains afin de renforcer sa vocation de centre cantonal. La mesure prévoit en particulier de : • Favoriser le renouvellement urbain des friches industrielles et, de ce fait, étendre le centre urbain de l'agglomération grâce au développement du site stratégique de Gare-Lac situé à proximité immédiate de la gare CFF et desservis par un réseau de bus urbain performant ; • Mettre en œuvre le Plan directeur des espaces publics.		
Développement depuis la génération précédente	Depuis 2021, les planifications ont progressé sur ce site stratégique situé dans le cœur de l'agglomération. Le service de l'Urbanisme de la Ville d'Yverdon-les-Bains est au bénéfice d'un accord-cadre avec le Canton de Vaud pour financer les études relatives à la planification de ce secteur. Suite aux coordinations, le PA Sports a été soumis à examen préalable au Canton. La présence sur le site de vestiges archéologiques inscrits à l'Unesco (annoncé en 2023) a mené les différents partenaires à soustraire de la planification le secteur situé sur la rive droite du Buron. Le potentiel de 740 logements non réalisé sur le site a été reporté dans le périmètre de l'agglomération. Le secteur situé sur la rive gauche du Buron est maintenu et renommé « PA Industrie ». En 2024, le PDL Gare-lac (approuvé en 2015) a été modifié pour se conformer aux résultats des études des plans d'affectation qui le compose (modification du nombre		

	d'îlots, de la hauteur des bâtiments, intégration du parking silo et de la zone piétonne notamment).		
Affectation actuelle et future	Zone mixte	**Disponibilité foncière**	Propriété foncière Ville = 45% Privés = 55%
Desserte TP actuelle	Très bonne/bonne	**Desserte TP future**	Très bonne/bonne
Habitants actuels	44	**Habitants futurs**	463
Emplois actuels	340	**Emplois futurs**	154
Surface HZB (m²)	0	**SDA (m²)**	0
Coordination transports et urbanisation	Le PA Industrie se situe à 900 mètres de la gare d'Yverdon-les-Bains et de l'interface de transport public. Il se situe à 140 mètres de l'arrêt de bus Pont du Buron desservis par 2 lignes urbaines et 2 lignes régionales. Le réseau de mobilité douce a été renforcé par la réalisation de tronçons de mobilité douce le long du Buron (mesure 8 - 2018) et la voie de raccordement Clendy (mesure 8 - 2025). A l'horizon de réalisation du quartier, des améliorations pour les TP et mobilités douces sont projetées (lien MD le long des voies le long des voies CFF, création d'un arrêt de bus à proximité directe du nouveau quartier, etc.) Une partie du réaménagement de la rue des Sports et de l'Arsenal (mesure 34.b PA1, Ae, 12 sous-mesures) a été réalisée en 2022, il s'agit de l'avenue de l'Hippodrome. Les mesures de transport mises en œuvre ces dernières années contribuent progressivement à l'amélioration des conditions en faveur d'un report modal dans l'agglomération, en prévision du développement des mesures d'urbanisation fortement ralenties par leur complexité et leur dimension au sein de la ville centre.		
Opportunité et utilité	<u>Besoin d'action</u> • Intégration systématique de la biodiversité dans les projets de mobilité et d'infrastructures en milieu urbain • Préservation des SDA et reconstitution des horizons fonctionnels des sols • Priorisation du développement dans les sites stratégiques et les secteurs bien desservis par les TP et les MD • Valorisation des espaces publics selon le type d'espace, en réponse aux enjeux climatiques et sociaux • Mise en place des conditions cadres permettant le développement des sites stratégiques • Définition des conditions qualitatives de développement des sites stratégiques au bénéfice de l'ensemble de l'agglomération		
État d'avancement	• Relance des propriétaires pour une nouvelle convention de planification en 2024 • Démarrage d'une étude de faisabilité morphologique en automne 2024 • Signature de la nouvelle convention de planification en 2025 • Lancement du PA et du/des concours d'architecture en 2025		
Mise en œuvre	**Adoption par le conseil communal : 2031**	**Mise en vigueur : 2032**	**Permis d'habiter : 2035**
Mesures PA5 liées	5-M86 Espaces publics de proximité à Yverdon-les-Bains 5-M78 Réaménagement de l'interface TP de la gare d'Yverdon-les-Bains		
Mesures qui relèvent du PDCn	La mesure s'inscrit dans le potentiel de croissance allouée à AggloY par le canton de Vaud dans le cadre de la mesure A11 du Plan directeur cantonal.		
Protection de l'environnement	La mesure a été adaptée pour ne plus être en conflit avec le périmètre UNESCO. Elle ne crée pas de zone à bâtir et ne consomme pas de surfaces d'assolement.		

Urbanisation	Commune d'Yverdon-les-Bains

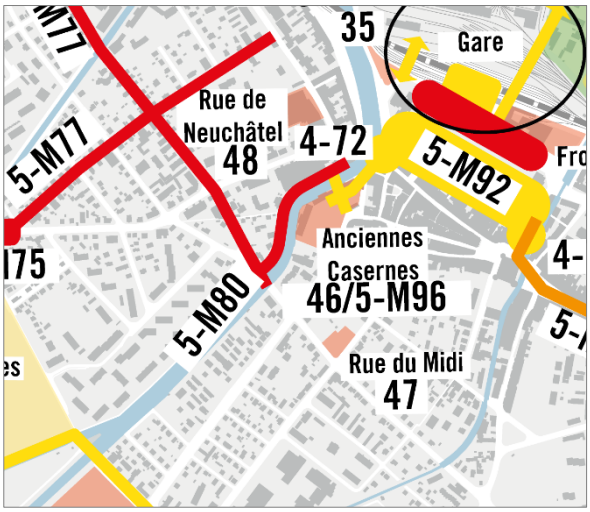
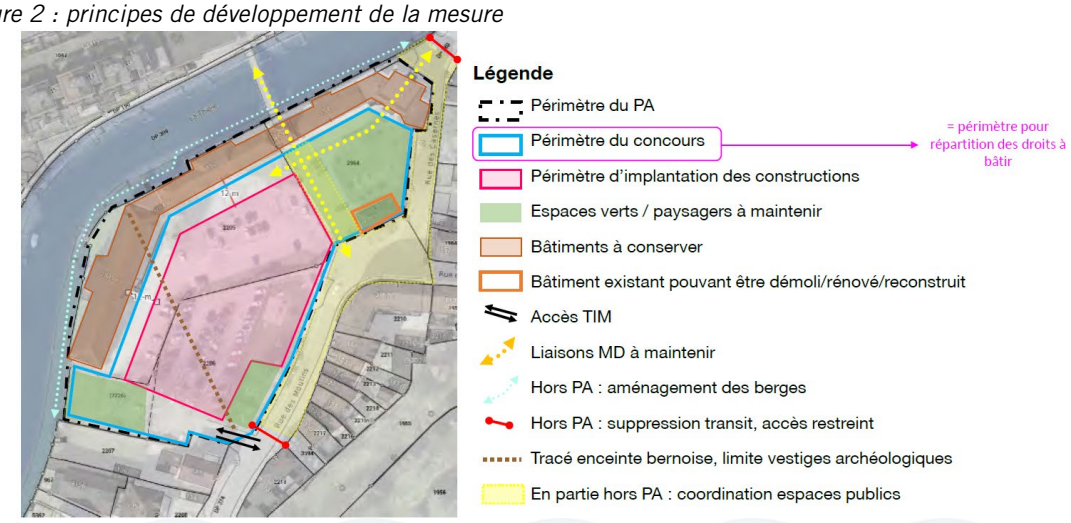


Figure 1 : localisation de la mesure

Figure 2 : principes de développement de la mesure



Mesure 46	Anciennes Casernes		
Code ARE	Nouveau	**Priorité**	A
Type	PA	**Stratégie(s) sectorielle(s)**	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6
Site stratégique	Hors	**Maître d'ouvrage**	Yverdon-les-Bains
Description	La mesure porte sur la valorisation urbanistique d'un site central unique au bord de la Thièle et l'extension du pôle administratif du Canton. La mesure prévoit en particulier de : • valoriser les potentiels de densification et renforcer le rôle du centre-ville ; • Mettre en œuvre le Plan directeur des espaces publics.		
Développement depuis la génération précédente	Nouvelle mesure		
Affectation actuelle et future	Zone mixte	**Disponibilité foncière**	35% canton 65% ville
Desserte TP actuelle	Très bonne/bonne	**Desserte TP future**	Très bonne/bonne

Habitants actuels	1	**Habitants futurs**	150
Emplois actuels	147	**Emplois futurs**	50
Surface HZB (m²)	0	**SDA (m²)**	0
Coordination transports et urbanisation	Le site des Anciennes Casernes se situe à 300 mètres de la gare d'Yverdon-les-Bains et de l'interface de transport public. Il se situe à 120 mètres de l'arrêt de bus Bel Air desservis par 3 lignes urbaines et une ligne régionale. Localement, le réseau de mobilité douce a été renforcé par la réalisation de deux passerelles (passerelles Bel Air et des Cigarières) et la poursuite du développement des cheminements le long de la Thièle (horizon 2027). Les mesures de transport mises en œuvre ces dernières années contribuent progressivement à l'amélioration des conditions en faveur d'un report modal dans l'agglomération, en prévision du développement des mesures d'urbanisation.		
Opportunité et utilité	<u>Besoin d'action</u> • Intégration systématique de la biodiversité dans les projets de mobilité et d'infrastructures en milieu urbain • Priorisation du développement dans les sites stratégiques et les secteurs bien desservis par les TP et les MD • Valorisation des espaces publics selon le type d'espace, en réponse aux enjeux climatiques et sociaux		
État d'avancement	2024 : • Cession au Canton des bâtiments en mains communales et signature de la convention de planification • Envoi du dossier pour examen préliminaire auprès de la DGTL 2025 : • Développement urbanistique du secteur libre de constructions : lancement du concours et élaboration du PA		
Mise en œuvre	**Adoption par le conseil communal : 2029**	**Mise en vigueur : 2030**	**Permis d'habiter : 2033**
Mesures PA5 liées	5-M96 Mobilité douce dans les Anciennes casernes 5-M86 Espaces publics de proximité à Yverdon-les-Bains 5-M78 Réaménagement de l'interface TP de la gare d'Yverdon 5-M95 Place de la gare d'Yverdon-les-Bains 5-M80.4 Prolongement de l'itinéraire de mobilité douce entre la rue du Curtil-Maillet et l'UAPE Tom Pouce 5-M77 Modération des axes délestés par l'APA – rue du Cheminet 5-M77 Modération des axes délestés par l'APA – rue de Chamblon		
Mesures qui relèvent du PDCn	La mesure s'inscrit dans le potentiel de croissance allouée à AggloY par le canton de Vaud dans le cadre de la mesure A11 du Plan directeur cantonal.		
Protection de l'environnement	La mesure ne crée pas de zone à bâtir et ne consomme pas de surfaces d'assolement.		

Urbanisation	Commune d'Yverdon-les-Bains

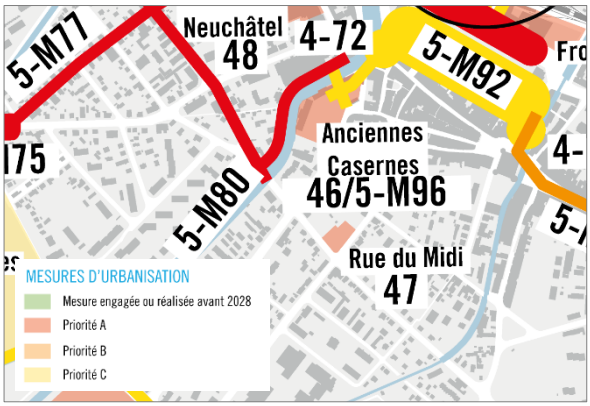


Figure 1 : localisation de la mesure

Figure 2 : emprise foncière

Mesure 47	Rue du Midi		
Code ARE	Nouveau	**Priorité**	A
Type	PA	**Stratégie(s) sectorielle(s)**	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6
Site stratégique	Hors	**Maître d'ouvrage**	Yverdon-les-Bains
Description	La mesure porte sur la requalification d'un parking public situé à proximité immédiate du centre-ville. La mesure prévoit en particulier de : • Valoriser les potentiels de densification et renforcer le rôle du centre-ville ; • Mettre en œuvre le Plan directeur des espaces publics. Intention en cours de travail / à valider dans le cadre de la politique foncière et politique de logements communal : • Un plan de quartier devrait être développé permettant une densité de 1,2 • Pour implanter des coopératives d'habitation à destination des seniors (ou/et résidences seniors) • Périmètre idéal pour implantation de publics familiaux et seniors		
Développement depuis la génération précédente	Nouvelle mesure		
Affectation actuelle et future	Zone mixte	**Disponibilité foncière**	100% ville
Desserte TP actuelle	Très bonne/bonne	**Desserte TP future**	Très bonne/bonne
Habitants actuels	0	**Habitants futurs**	75
Emplois actuels	0	**Emplois futurs**	25
Surface HZB (m²)	0	**SDA (m²)**	0
Coordination transports et urbanisation	Le site de la Rue du Midi se situe à 550 mètres de la gare d'Yverdon-les-Bains et de l'interface de transport public. Il se situe à 75 mètres de l'arrêt de bus Les Chaînettes et à 150 mètres de l'arrêt Rue du Midi, tous deux desservis par une ligne urbaine. Localement, le réseau de mobilité douce a été renforcé par le réaménagement de la rue du Midi, de la rue du Curtil-Maillet et du sud de la rue du Cheminet (mesure 34c-phase 1 et 2) et la poursuite du développement des cheminements le long de la Thièle (horizon 2027). Pour une gestion plus volontariste du trafic, la commune a créé des zones 30 dans		

	de nombreux quartiers en 2021. Les mesures de transport mises en œuvre ces dernières années contribuent progressivement à l'amélioration des conditions en faveur d'un report modal dans l'agglomération, en prévision du développement des mesures d'urbanisation.		
Opportunité et utilité	<u>Besoin d'action</u> • Intégration systématique de la biodiversité dans les projets de mobilité et d'infrastructures en milieu urbain • Priorisation du développement dans les sites stratégiques et les secteurs bien desservis par les TP et les MD • Valorisation des espaces publics selon le type d'espace, en réponse aux enjeux climatiques et sociaux		
État d'avancement	2024 : esquisses de scénarios avec le groupe de travail Politique foncière et Objectif logement 2026-27 : lancement de la planification et concours d'architecture		
Mise en œuvre	**Adoption par le conseil communal : 2029**	**Mise en vigueur : 2030**	**Permis d'habiter : 2033**
Mesures PA5 liées	5-M86 Espaces publics de proximité à Yverdon-les-Bains 5-M78 Réaménagement de l'interface TP de la gare d'Yverdon 5-M95 Place de la gare d'Yverdon-les-Bains 5-M80.4 Prolongement de l'itinéraire de mobilité douce entre la rue du Curtil-Maillet et l'UAPE Tom Pouce 5-M77 Modération des axes délestés par l'APA – rue du Cheminet		
Mesures qui relèvent du PDCn	La mesure s'inscrit dans le potentiel de croissance allouée à AggloY par le canton de Vaud dans le cadre de la mesure A11 du Plan directeur cantonal.		
Protection de l'environnement	La mesure ne crée pas de zone à bâtir et ne consomme pas de surfaces d'assolement.		

Urbanisation	Commune d'Yverdon-les-Bains

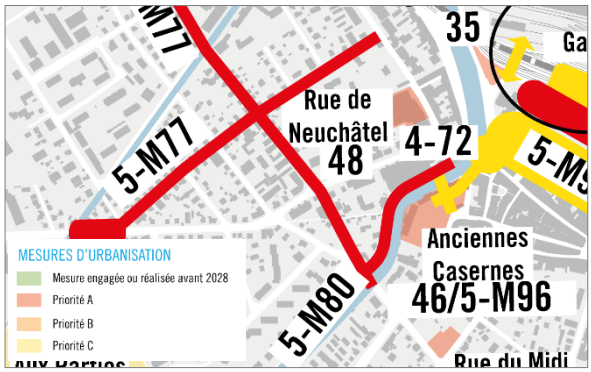


Figure 1 : localisation de la mesure

Figure 2 : emprise du projet

Mesure 48	Rue de Neuchâtel		
Code ARE	Nouveau	**Priorité**	A
Type	PA	**Stratégie(s) sectorielle(s)**	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6
Site stratégique	Hors	**Maître d'ouvrage**	Migros Vaud, Yverdon-les-Bains
Description	Le groupe Migros souhaite profiter d'une rénovation de ses bâtiments situés rue de Neuchâtel, à proximité immédiate du centre-ville, pour densifier le site. Il lance une étude test en 2024, qui sera suivie par un MEP et le PA. Les enjeux de la mesure sont identifiés comme tels : • Valoriser les potentiels de densification et renforcer le rôle du centre-ville. • Garantir le maintien des activités commerciales et leur capacité à évoluer • Proposer des fonctions et usages complémentaires au commerce et au parking existant, Les options envisagées à ce jour sont les suivantes : logement, logement sénior, garderie, centre médical. • Améliorer l'espace public piéton à l'entrée du centre • Proposer des espaces extérieurs de qualité, qu'ils soient de plain-pied ou en toiture • Améliorer le système de circulation du côté de la rue de Neuchâtel • Analyser les besoins en stationnement et envisager des synergies avec les autres programmes environnants • Garantir une intégration du futur projet dans le contexte bâti et paysager • Garantir la continuité des cheminements mobilité douce existants en périphérie • Prendre des mesures pour garantir une efficience énergétique cohérent avec le développement durable		
Développement depuis la génération précédente	Nouvelle mesure		
Affectation actuelle et future	Logement, activités, commerces, stationnement	**Disponibilité foncière**	100% privée
Desserte TP actuelle	Très bonne/bonne	**Desserte TP future**	Très bonne/bonne
Habitants actuels	0	**Habitants futurs**	150
Emplois actuels	352	**Emplois futurs**	352
Surface HZB (m²)	0	**SDA (m²)**	0

Coordination transports et urbanisation	Le site de la Rue de Neuchâtel se situe à 400 mètres de la gare d'Yverdon-les-Bains et de l'interface de transport public. Il se situe à 70 mètres de l'arrêt de bus Bel Air et 90 mètres de l'arrêt rue de Chamblon desservis par 3 lignes urbaines et six lignes régionales. Localement, le réseau de mobilité douce a été renforcé par la réalisation de deux passerelles (passerelles Bel Air et des Cigarières) et la poursuite du développement des cheminements le long de la Thièle (horizon 2027). Les mesures de transport misent en œuvre ces dernières années contribuent progressivement à l'amélioration des conditions en faveur d'un report modal dans l'agglomération, en prévision du développement des mesures d'urbanisation.		
Opportunité et utilité	<u>Besoin d'action</u> • Intégration systématique de la biodiversité dans les projets de mobilité et d'infrastructures en milieu urbain • Priorisation du développement dans les sites stratégiques et les secteurs bien desservis par les TP et les MD • Valorisation des espaces publics selon le type d'espace, en réponse aux enjeux climatiques et sociaux		
État d'avancement	2024 : le propriétaire lance une étude test en 2024, qui sera suivie par un MEP et le PA.		
Mise en œuvre	**Adoption par le conseil communal : 2031**	**Mise en vigueur : 2032**	**Permis d'habiter : 2035**
Mesures PA5 liées	5-M96 Mobilité douce dans les Anciennes casernes 5-M86 Espaces publics de proximité à Yverdon-les-Bains 5-M78 Réaménagement de l'interface TP de la gare d'Yverdon 5-M95 Place de la gare d'Yverdon-les-Bains 5-M80.4 Prolongement de l'itinéraire de mobilité douce entre la rue du Curtil-Maillet et l'UAPE Tom Pouce 5-M77 Modération des axes délestés par l'APA – rue du Cheminet 5-M77 Modération des axes délestés par l'APA – rue de Chamblon		
Mesures qui relèvent du PDCn	La mesure s'inscrit dans le potentiel de croissance allouée à AggloY par le canton de Vaud dans le cadre de la mesure A11 du Plan directeur cantonal.		
Protection de l'environnement	La mesure ne crée pas de zone à bâtir et ne consomme pas de surfaces d'assolement.		

Urbanisation	Commune d'Yverdon-les-Bains

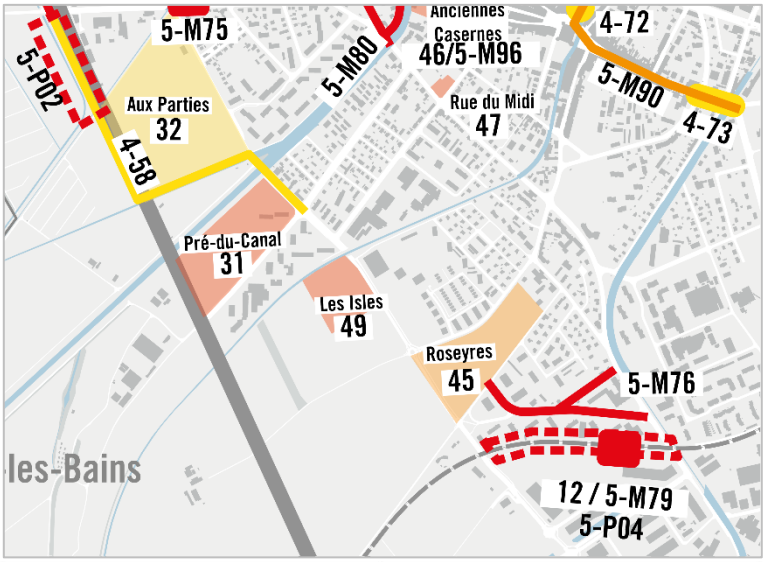


Figure 1 : localisation de la mesure

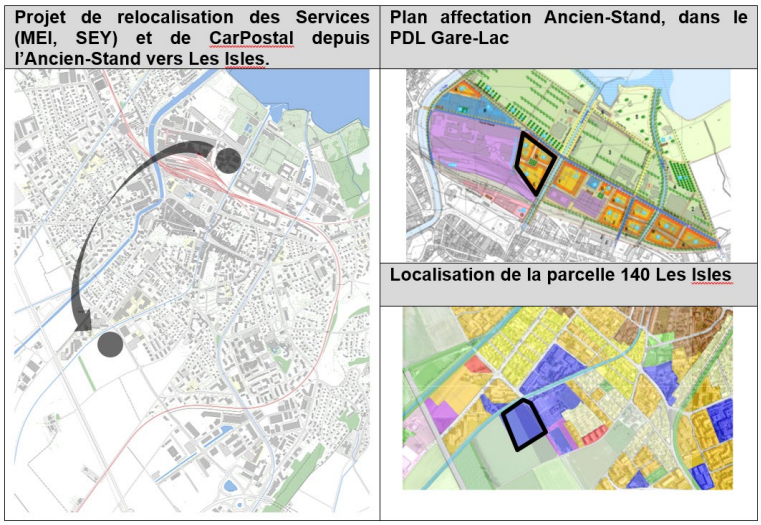


Figure 2 : principe de relocalisation des activités et de mise en œuvre du site stratégique Gare-lac

Mesure 49	Les Isles		
Code ARE	nouveau	**Priorité**	A
Type	PA	**Stratégie(s) sectorielle(s)**	U1, U1-1, U1-2,U2, U3
Site stratégique	Non	**Maître d'ouvrage**	Yverdon-les-Bains
Description	Afin de garantir les conditions de mise en œuvre du site stratégique de Gare-Lac, la ville d'Yverdon-les-Bains doit relocaliser les activités et les installations qui se trouvent actuellement sur le site du PA Ancien Stand, inadaptées à un centre urbain d'agglomération. Il s'agit notamment du Service de l'énergie (SEY), d'une partie du service de la mobilité, de l'environnement et des infrastructures (MEI) et de l'entreprise de transport public CarPostal. Après une étude de relocalisation de ces activités, la parcelle n° 140 « aux Isles » a été retenue. La mesure vise à poursuivre le développement urbain d'Yverdon-les-Bains afin de renforcer sa vocation de centre cantonal. La mesure prévoit en particulier de : • soutenir l'activité des transporteurs régionaux en offrant des conditions d'accueil satisfaisantes ; • se doter d'infrastructures de qualité ; • favoriser le renouvellement urbain des friches industrielles et, de ce fait, étendre		

	le centre urbain de l'agglomération grâce au développement du site stratégique de Gare-Lac situé à proximité immédiate de la gare CFF et desservis par un réseau de bus urbain performant.		
Développement depuis la génération précédente	L'étude de relocalisation du transporteur et des services de la ville a été réalisée en 2019. En 2022, la ville a confirmé l'emplacement grâce à plusieurs études de faisabilité : une étude géotechnique, une étude de gestion des eaux et une étude de trafic. En 2023, une étude de faisabilité urbanistique a permis de confirmer la possibilité d'implantation du programme sur le site. Enfin, en 2024, le transporteur s'est engagé à quitter le site de l'Ancien Stand et a confirmé son intérêt pour le site des Isles.		
Affectation actuelle et future	Zone d'utilité publique (actuelle) Zone d'activités ou Zone d'utilité publique/Zone d'activités (future)	**Disponibilité foncière**	Propriété foncière Ville = 100%
Desserte TP actuelle	Moyenne	**Desserte TP future**	Moyenne
Habitants actuels	0	**Habitants futurs**	0
Emplois actuels	0	**Emplois futurs**	333 EPT
Surface HZB (m²)	0	**SDA (m²)**	0
Coordination transports et urbanisation	Le PA Les Isles se situe le long de l'axe principal d'agglomération et de la rue des Moulins en cours de réaménagement. Il se situe à 200 mètres des arrêts de bus « Moulins Dessus » et « Centre professionnel » desservis par la ligne urbaine 604. Le réseau de mobilité douce est renforcé par la réalisation de tronçons de mobilité douce le long du canal Oriental (mesure 4.a – 2014 et 2025).		
Opportunité et utilité	Besoin d'action • Intégration systématique de la biodiversité dans les projets de mobilité et d'infrastructures en milieu urbain • Mise en place des conditions cadres permettant le développement des sites stratégiques		
État d'avancement	• mandat d'urbaniste pour l'élaboration du PA dès 2025 • mandat d'assistance à maitrise d'ouvrage pour l'organisation d'un concours d'architecture en 2025 • à partir du 2ème semestre 2025 jusqu'en 2027 : concours d'architecture et élaboration du plan d'affectation en parallèle • réalisation 2028-2031		
Mise en œuvre	**Adoption par le conseil communal : 2027**	**Mise en vigueur : 2028**	**Permis d'habiter : 2031**
Mesures PA5 liées	4-57 Axe principal d'agglomération (APA), secteur Ouest 4-58 Axe principal d'agglomération (APA), secteur Centre 5-M78 Réaménagement de l'interface TP de la gare d'Yverdon 35.1 Ancien Stand		
Mesures qui relèvent du PDCn	La mesure s'inscrit dans le cadre du Plan directeur régional des zones d'activité du Nord Vaudois et des mesures D1, D11 et D12 du Plan directeur cantonal.		
Protection de l'environnement	La mesure ne crée pas de zone à bâtir et ne consomme pas de surfaces d'assolement.		

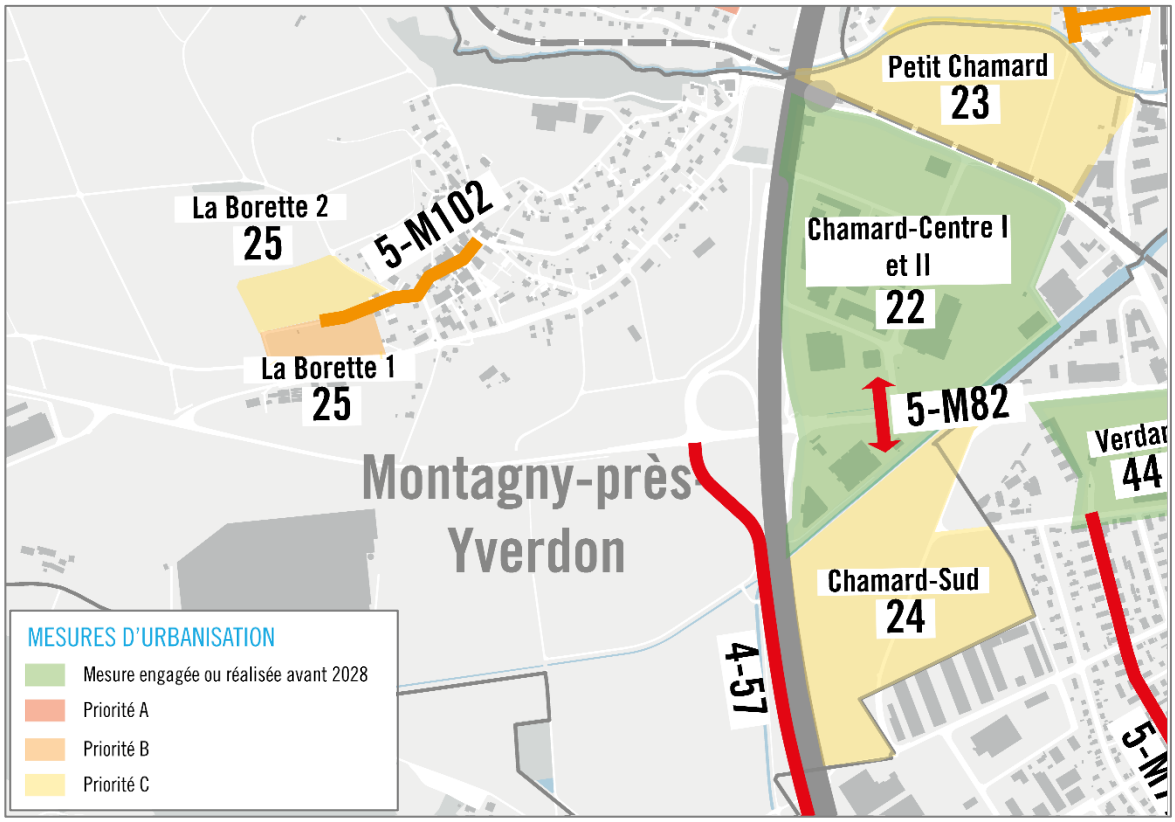
Urbanisation	Commune de Grandson

Mesures inscrites en horizon A du PA5 et prochaines étapes	Pas de mesure d'urbanisation en horizon A du PA5.
Stratégie(s) sectorielle(s)	U1 - Limiter l'étalement urbain par la densification du périmètre compact U1-1 - Réaliser le potentiel de la zone à bâtir U1-2 - Étendre la zone à bâtir à l'horizon 2040 dans les secteurs les plus pertinents U2 - Prioriser l'urbanisation en fonction de la qualité de desserte en transports publics U3 - Orienter la bonne activité au bon endroit U4 - Renforcer l'habitabilité par l'aménagement des espaces publics PE1 - Augmenter les qualités paysagères et naturelles des espaces ouverts en milieu bâti PE4 - Soigner la frange entre l'espace urbain et l'espace agricole dans l'arc-plaine PE6 – Améliorer la continuité des réseaux écologiques et leurs interconnexions
Description	La mesure vise à poursuivre le développement de Grandson afin de renforcer sa vocation de centre régional. La mesure prévoit en particulier de : • poursuivre la mobilisation des réserves en zone à bâtir à travers l'approbation puis la mise en œuvre du plan d'affectation communal (PACom), et la sensibilisation des propriétaires à la densification douce ; • favoriser le renouvellement urbain des friches urbaines grâce au développement des plans d'affectation de l'Aire du Bas Grandsonnet et Au Rubatel situé à proximité immédiate du centre, de la gare RER et desservis par un réseau de bus urbain performant ; • combler les espaces libres du périmètre compact d'agglomération à travers les projets Les Tuileries/Les Pierres et Fiez-Pittet situés à moins de 500m de la halte de La Brinaz, et assurer ainsi une bonne coordination entre urbanisation et transport; • soutenir le projet d'extension de Borné-Nau qui répond aux besoins d'équipements publics et est desservis par 3 lignes de bus régionaux ; • accompagner le plan d'affectation cantonal Arnon-Poissine, et prévision du

	développement de la plateforme rail/route.
Développement depuis la génération précédente	• Le PA de La Poissine a été mis à l'enquête en 2021. Compte tenu de sa dimension intercommunale, de la future création d'une gare de formation fret à Onnens-Bonvillars, à proximité immédiate du site, et des enjeux de relocalisation de nombreuses entreprise, le Canton a décidé d'élaborer un plan d'affectation cantonal (PAC), remplaçant la première planification et portant sur un périmètre plus important. • Le PA Borné-Nau a obtenu un préavis du canton positif en 2022, puis soumis le projet à enquête publique en septembre 2023. En 2024, la commune traite les oppositions. • Le PA Aire du Bas Grandsonnet a été approuvé le 2 avril 2024. • La modification partielle du règlement du PACom a été soumis à examen préalable en février 2024.
Coordination transports et urbanisation	La commune de Grandson dispose d'une desserte moyenne en transport en commun (classe C et D) grâce à la desserte ferroviaire (CFF) ainsi qu'aux lignes régionales (CarPostal). La gare de formation fret a été actée dans le cadre du projet Prodes 2035 pour une réalisation entre 2030 et 2035. Des voies de débord pour le transbordement rail/route ont été inscrites au plan sectoriel des transports de la confédération dans sa version révisée de décembre 2022. L'horizon de leur réalisation est 2028. Le réseau de mobilité douce a été renforcé par la réalisation du tronçon de mobilité douce vers La Poissine (mesure 4-51), du stationnement vélo (gare) et la finalisation de l'étude Accès Nord pour le développement d'un axe fort le long de la RC401 (horizon 2026). Cette même étude a conduit à la proposition de passage au 30km/h dans le centre-ville et dans les quartiers. Les mesures de transport misent en œuvre ces dernières années contribuent progressivement à l'amélioration des conditions en faveur d'un report modal dans l'agglomération, en prévision du développement des mesures d'urbanisation fortement ralenties par leur complexité et les recours.
Opportunité et utilité	<u>Besoin d'action</u> • Intégration systématique de la biodiversité dans les projets de mobilité et d'infrastructures en milieu urbain • Préservation des SDA et reconstitution des horizons fonctionnels des sols • Priorisation du développement dans les sites stratégiques et les secteurs bien desservis par les TP et les MD • Valorisation des espaces publics selon le type d'espace, en réponse aux enjeux climatiques et sociaux • Mise en place des conditions cadres permettant le développement des sites stratégiques • Définition des conditions qualitatives de développement des sites stratégiques au bénéfice de l'ensemble de l'agglomération • Priorisation des projets d'urbanisation hors du périmètre compact sur la base de la desserte TP, de la disponibilité des terrains et des surfaces d'assolement
Mesures qui relèvent du PDCn	La mesure A11 du plan directeur cantonal (PDCn) définit la croissance totale maximale dans les périmètres compacts d'agglomération à l'horizon 2040 ; celle-ci constitue la base de calcul des besoins en zone à bâtir (ZàB) pour les 15 prochaines années. L'enveloppe de croissance allouée à AggloY est de 16'390 habitant.e.s, ce qui signifie que la zone à bâtir doit être dimensionnée de manière à pouvoir accueillir ces nouveaux habitant.e.s. Le potentiel d'accueil en zone à bâtir étant de 13'352 habitant.e.s – celui-ci comprend notamment les réserves, les mesures déjà engagées et les mesures non engagées, l'agglomération dispose d'une marge de manœuvre pour créer de la zone à bâtir (extension du périmètre compact) pour l'accueil de 3'223 habitant.e.s supplémentaires, afin de répondre aux besoins à 15 ans.
Protection de l'environnement	Aucun conflit avec l'environnement n'a été relevé dans le cadre de l'élaboration du PACom.

Intitulé	N°ARE	N° Mesure	Type	Type d'affectation	Site Stratégique	Horizon au PA1	Horizon au PA2	Horizon au PA4	Horizon au PA5	Création de zone à bâtir	SDA	Habitants	Emplois	Desserte TP actuelle	Desserte TP future	Année d'adoption par le CC	Mise en vigueur	Permis d'habiter	Etat d'avancement
PA communal	*5938.2.059*	*19*	*PACom*			*-*	*A*	*0*	*0*			*0*	*0*			*2025*	*2026*		*EPL rendu* *Examen préalable rendu en 2024*
Au Rubatel	*5938.210* *5938.2.062*	*11*	*PA*	*Logement*	*Hors*	*A*	*A*	*0*	*0*	*Oui*	*Oui (1.04ha)*	*50*	*0*	*Moyenne*	*Moyenne*	*2025*	*2025*	*2028*	*plan de détail à l'étude.*
Fiez-Pittet	*5938.215* *5938.2.067*	*16*	*PA*	*Zone mixte*	*Hors*	*A*	*A*	*C*	*C*	*Oui*	*Oui (3.26ha)*	*421*	*47*	*Moyenne*	*Moyenne*	*Après 2040*	*Après 2040*	*Après 2040*	
Borné-Nau Est	*5938.212* *5938.2.064*	*13*	*PA*	*Zone mixte*	*Hors*	*A*	*A*	*0*	*Engagée 0*	*Oui*	*Oui (5.06ha)*	*680*	*76*	*Faible*	*Faible*	*2025*	*2025*	*2028*	*Examen préalable en 2022* *Enquête publique en 2023* *Un effort devra être fait pour améliorer la qualité de desserte du futur quartier*
Borné-Nau Ouest	*5938.212* *5938.2.064*	*13*	*PA*	*Logement*	*Hors*	*A*	*A*	*C*	*C*	*Oui*	*Oui (6.12ha)*	*680*	*0*	*Faible*	*Faible*	*Après 2040*	*Après 2040*	*Après 2040*	
Les Tuilleries / Les Pierres	*5938.2.066*	*15*	*PA*	*Logement*	*Hors*	*-*	*A*	*C*	*C*	*Oui*	*Oui (1.47ha)*	*60*	*0*	*Faible*	*Faible*	*Après 2040*	*Après 2040*	*Après 2040*	
Aire du Bas Grandsonnet	*5938.213* *5938.2.065*	*14*	*PA*	*Zone mixte*	*Hors*	*A*	*A*	*0*	*En vigueur*		*Non*	*280*	*60*	*Moyenne*	*Moyenne*	*2023*	*2024*	*2027*	*En vigueur 02.04.2024*
Arnon-Poissine	*5938.208* *5938.2.060*	*9*	*PAC*	*Industrie*	*Arnon-Poissine*	*A*	*A*	*0*	*0*	*Oui*	*Oui*	*0*	*253*	*Faible*	*Très bonne / bonne*	*-*	*2027*	*-*	*2021 : enquête publique PA et SAF - de nombreuses oppositions dont celles des propriétaires* *2022 : décision du Conseil d'Etat pour l'établissement d'un plan d'affectation cantonal* *2024 : étude de faisabilité des besoins des entreprises prévue à l'automne 2024.*

Urbanisation	Commune de Montagny-près-Yverdon

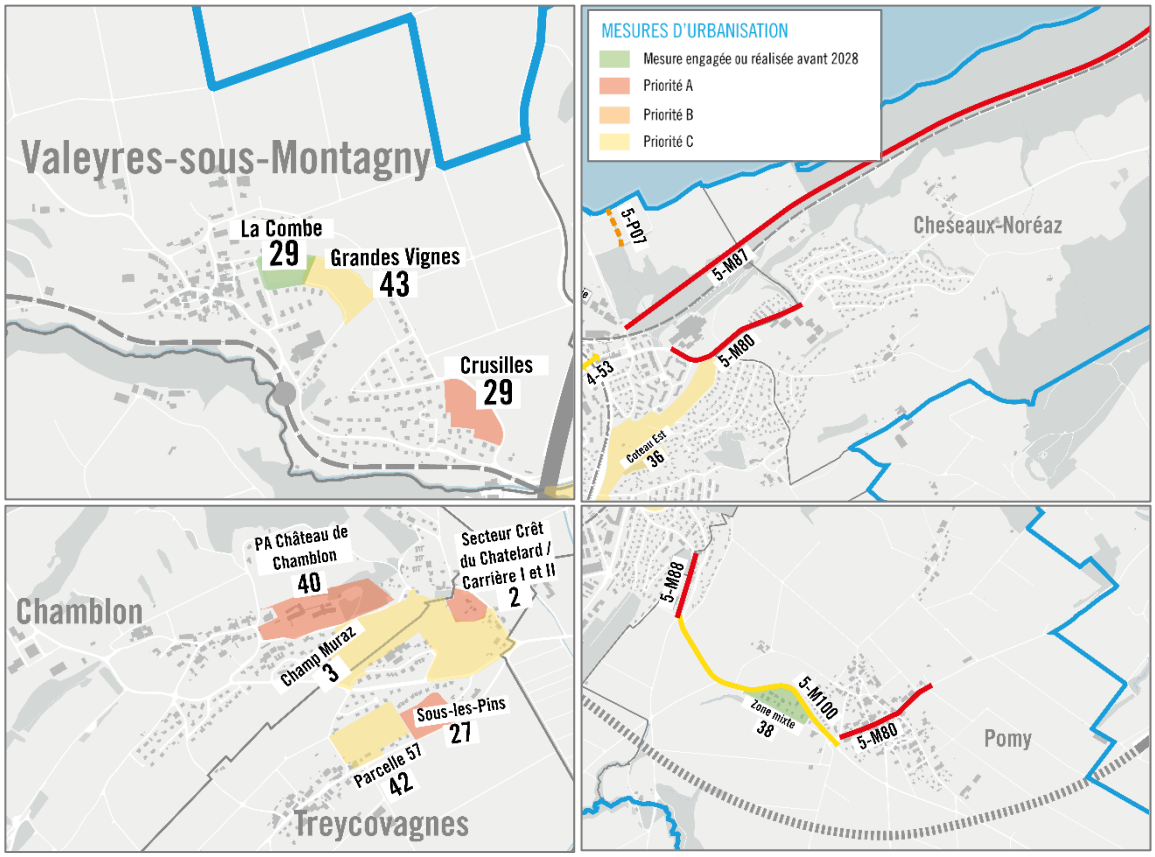


Mesures inscrites en horizon A du PA5 et prochaines étapes	Pas de mesure d'urbanisation en horizon A du PA5 La mesure 25.1 La Borette 1 est inscrite en horizon B du PA5.
Stratégie(s) sectorielle(s)	U1 - Limiter l'étalement urbain par la densification du périmètre compact U1-1 - Réaliser le potentiel de la zone à bâtir U1-2 - Étendre la zone à bâtir à l'horizon 2040 dans les secteurs les plus pertinents U2 - Prioriser l'urbanisation en fonction de la qualité de desserte en transports publics U3 - Orienter la bonne activité au bon endroit U4 - Renforcer l'habitabilité par l'aménagement des espaces publics PE1 - Augmenter les qualités paysagères et naturelles des espaces ouverts en milieu bâti PE4 - Soigner la frange entre l'espace urbain et l'espace agricole dans l'arc-plaine PE6 – Améliorer la continuité des réseaux écologiques et leurs interconnexions
Description	Le PA5 ne propose pas de mesures d'urbanisation aux horizons A et B pour Montagny-près-Yverdon. La commune espère approuver le plan d'affectation de Chamard Centre dans l'horizon du PA4. La mesure vise à poursuivre le développement de la commune de Montagny-près-Yverdon ainsi que le site stratégique de Chamard-Châtelard. La mesure prévoit en particulier de : • poursuivre la mobilisation des réserves en zone à bâtir à travers l'approbation puis la mise en œuvre du plan d'affectation communal (PACom), et la sensibilisation des propriétaires à la densification douce ; • favoriser la restructuration de la zone d'activité (site stratégique Chamard-Châtelard) grâce à la modification des plans d'affectation de Chamard Centre I et II et Sud situés à proximité immédiate de la halte de La Brinaz et desservis

	par le réseau de bus urbain (Travys) et régional (Travys et CarPostal); • soutenir le projet d'extension de la Borette qui répond aux besoins d'équipements publics et sera desservi par une ligne de bus urbaine.
Développement depuis la génération précédente	La modification partielle du règlement du plan général d'affectation a été soumis à examen préalable en date du 31 janvier 2023. Le PA Chamard a fait l'objet d'une demande d'examen préalable et obtenu en retour un avis des instances cantonales en date du 28 avril 2023.
Coordination transports et urbanisation	La commune de Montagny-près-Yverdon dispose d'une desserte moyenne en transport en commun (classe C et D) grâce à la desserte ferroviaire (Travys) ainsi qu'aux lignes régionales et urbaines (CarPostal et Travys) quelle entend prolonger jusqu'au PA La Borette à l'horizon B du PA5. Le réseau de mobilité douce sera renforcé par la réalisation du tronçon de mobilité douce le long de la route de la Brinaz-RC271 (mesure 1.a - horizon 2027), l'aménagement de la mobilité douce le long de la RC401 (mesure 1.a et 1.b - horizon 2026) et le tronçon Ouest de la voie verte de la Plaine de l'Orbe (mesure 4-52 du PA4 – horizon 2028). Dans la continuité de ces aménagements, le PA5 prévoit la création d'un franchissement sur la route de Sainte Croix (mesure 5-M82). Les mesures de transport misent en œuvre ces dernières années contribuent progressivement à l'amélioration des conditions en faveur d'un report modal dans l'agglomération, en prévision du développement des mesures d'urbanisation.
Opportunité et utilité	<u>Besoin d'action</u> • Intégration systématique de la biodiversité dans les projets de mobilité et d'infrastructures en milieu urbain • Préservation des SDA et reconstitution des horizons fonctionnels des sols • Priorisation du développement dans les sites stratégiques et les secteurs bien desservis par les TP et les MD • Valorisation des espaces publics selon le type d'espace, en réponse aux enjeux climatiques et sociaux • Mise en place des conditions cadres permettant le développement des sites stratégiques • Définition des conditions qualitatives de développement des sites stratégiques au bénéfice de l'ensemble de l'agglomération • Priorisation des projets d'urbanisation hors du périmètre compact sur la base de la desserte TP, de la disponibilité des terrains et des surfaces d'assolement
Mesures qui relèvent du PDCn	La mesure A11 du plan directeur cantonal (PDCn) définit la croissance totale maximale dans les périmètres compacts d'agglomération à l'horizon 2040 ; celle-ci constitue la base de calcul des besoins en zone à bâtir (ZàB) pour les 15 prochaines années. L'enveloppe de croissance allouée à AggloY est de 16'390 habitant.e.s, ce qui signifie que la zone à bâtir doit être dimensionnée de manière à pouvoir accueillir ces nouveaux habitant.e.s. Le potentiel d'accueil en zone à bâtir étant de 13'352 habitant.e.s – celui-ci comprends notamment les réserves, les mesures déjà engagées et les mesures non engagées, l'agglomération dispose d'une marge de manœuvre pour créer de la zone à bâtir (extension du périmètre compact) pour l'accueil de 3'223 habitant.e.s supplémentaires, afin de répondre aux besoins à 15 ans.
Protection de l'environnement	Pour les secteurs Chamard – Chatelard, les Creux : selon la prise de position des instances cantonales pour l'examen préliminaire aucun conflit pouvant compromettre la révision n'a été relevé.

Intitulé	N°ARE	N° Mesure	Type	Type d'affectation	Site Stratégique	Horizon au PA1	Horizon au PA2	Horizon au PA4	Horizon au PA5	Création de zone à bâtir	SDA	Habitants	Emplois	Desserte TP actuelle	Desserte TP future	Année d'adoption par le CC	Mise en vigueur	Permis d'habiter	Etat d'avancement
Révision du PA communal	*5938.220 5938.2.072*	*21*	*PGA*			*A*	*A*	*0*	*0*			*208*	*0*			*2025*	*2025*		*EP rendu*
Chamard - Centre I	*5938.2.073*	*22.1*	*PA*	*Ouvrage d'intérêt public, EMS, parahôtellerie, etc.*	*Chamard-Châtelard*	*-*	*A*	*0*	*0*	*Non*	*Non*	*180*	*60*	*Moyenne*	*Moyenne*	*2025*	*2026*	*2028*	*Révision PA en cours*
Chamard - Centre II	*5938.2.073*	*22.2*	*PA*	*Zone mixte, bureau, activités artisanales*	*Chamard-Châtelard*		*A*	*0*	*0*	*Non*	*Non*	*0*	*930*	*Moyenne*	*Moyenne*	*2025*	*2026*	*2028*	*Révision PA en cours*
Chamard-Sud	*5938.223 5938.2.075*	*24*	*PA*	*-*	*Chamard-Châtelard*	*A*	*A*	*C*	*C*	*Oui (12.66ha)*	*Oui (12.36ha)*	*0*	*0*	*Moyenne*	*Moyenne*	*Après 2040*	*Après 2040*	*Après 2040*	
Petit Chamard	*5938.2.074*	*23*	*PA*	*Logement*	*Chamard-Châtelard*	*-*	*A*	*C*	*C*	*Oui (9.99ha)*	*Oui (9.98ha)*	*1'000*	*0*	*Moyenne*	*Moyenne*	*Après 2040*	*Après 2040*	*Après 2040*	
La Borette I	*5938.224 5938.2.076*	*25.1*	*PA*	*Logement*	*Hors*	*A*	*A*	*C*	*B*	*Oui (1.32ha)*	*Non*	*10*	*0*	*Faible*	*Faible*	*2032*	*2034*	*2036*	*Première étape de développement sur la partie hors SDA*
La Borette II	*5938.224 5938.2.076*	*25.2*	*PA*	*Logement*	*Hors*	*A*	*A*	*C*	*C*	*Oui (2.1ha)*	*Oui (2.1ha)*	*240*	*0*	*Faible*	*Faible*	*2038*	*2040*	*2042*	

Urbanisation	Villages : Chamblon, Cheseaux-Noréaz, Pomy, Treycovagnes, Valeyres-sous-Montagny



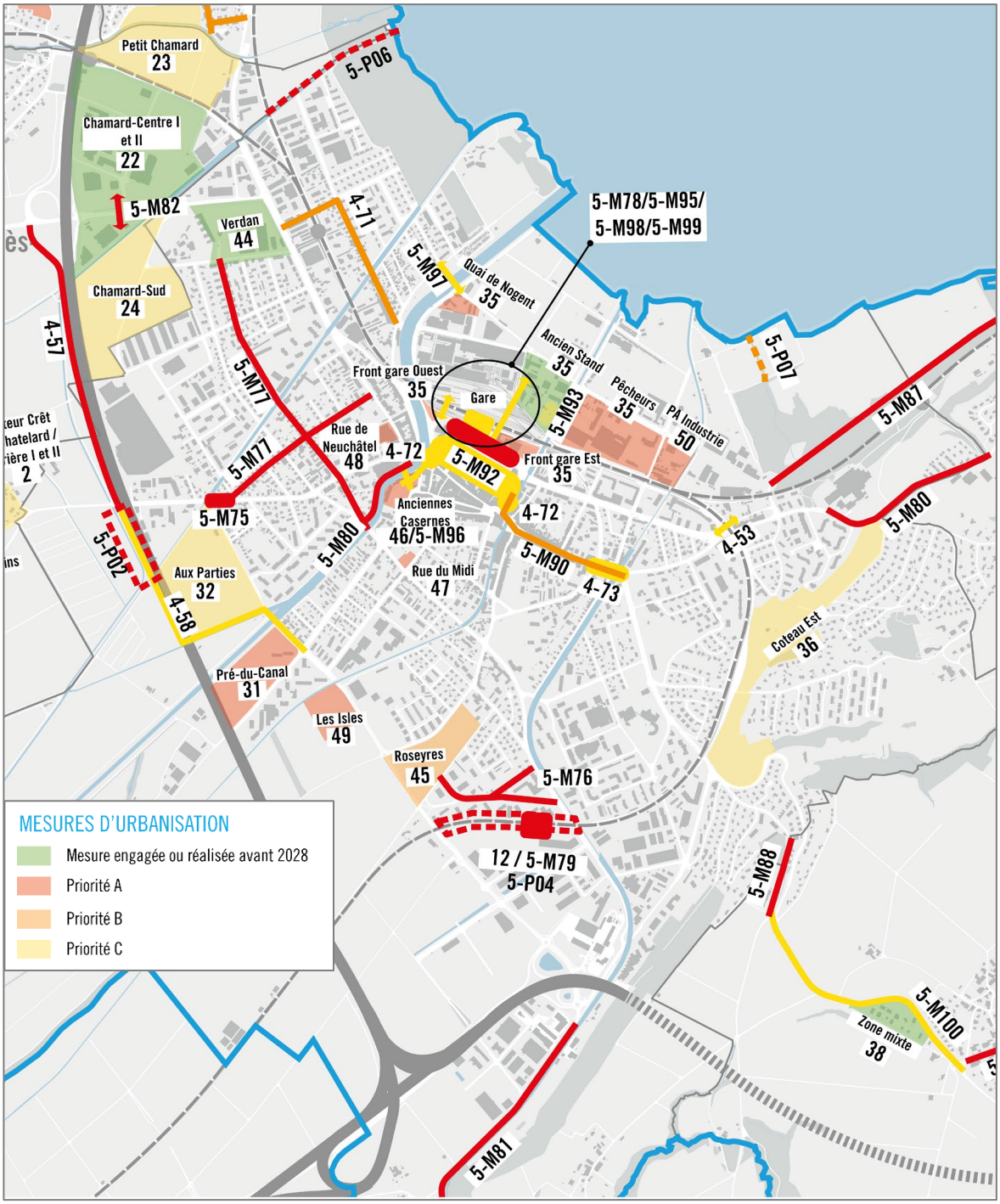
Mesures inscrites en horizon A du PA5 et prochaines étapes	2.1 Secteur Crêt du Chatelard /Carrière I 27 Sous-les-Pins 29 Crusille 40 PA Château de Chamblon La mise en vigueur de ces quatre plans d'affectation est prévue pour 2029.
Stratégie(s) sectorielle(s)	U1 - Limiter l'étalement urbain par la densification du périmètre compact U1-1 - Réaliser le potentiel de la zone à bâtir U1-2 - Étendre la zone à bâtir à l'horizon 2040 dans les secteurs les plus pertinents U2 - Prioriser l'urbanisation en fonction de la qualité de desserte en transports publics PE1 - Augmenter les qualités paysagères et naturelles des espaces ouverts en milieu bâti PE4 - Soigner la frange entre l'espace urbain et l'espace agricole dans l'arc-plaine PE6 – Améliorer la continuité des réseaux écologiques et leurs interconnexions
Description	La mesure vise à poursuivre le développement des communes de Chamblon, Cheseaux-Noréaz, Pomy, Treycovagnes et Valeyres-sous-Montagny. La mesure prévoit en particulier de : • poursuivre la mobilisation des réserves en zone à bâtir à travers la mise en œuvre des plans d'affectation communaux, et la sensibilisation des propriétaires à la densification douce ; • permettre la reconversion de l'hôpital de Chamblon, situé dans un site architectural et paysager sensible, attenant au bourg historique ; • la densification de secteurs bâtis au sein des villages (zone mixte de Pomy) et le comblement des dents creuses (Sous les Pins, En Crusilles, La Combe, Crêt du Chatelard).

Développement depuis la génération précédente	Chamblon, Pomy, Treycovagnes et Valeyres-sous-Montagny disposent ou achèvent un plan d'affectation communal révisé et conforme aux dispositions de la LATC entrée en vigueur le 1er septembre 2018 et au plan directeur cantonal.
Coordination transports et urbanisation	Les communes de Chamblon, Cheseaux-Noréaz, Pomy, Treycovagnes et Valeyres-sous-Montagny disposent d'une desserte faible en transport en commun (classe C et D) par des lignes régionales (CarPostal). Seul Valeyres-sous-Montagny bénéficie d'une desserte ferroviaire (Travys). Le réseau de mobilité douce a été renforcé par la réalisation de plusieurs tronçons de mobilité douce connectés à la ville centre (mesure 1.a et 6.b)). Les mesures de transport misent en œuvre ces dernières années contribuent progressivement à l'amélioration des conditions en faveur d'un report modal dans l'agglomération, en prévision du développement des mesures d'urbanisation.
Opportunité et utilité	<u>Besoin d'action</u> • Intégration systématique de la biodiversité dans les projets de mobilité et d'infrastructures en milieu urbain • Préservation des SDA et reconstitution des horizons fonctionnels des sols • Priorisation du développement dans les sites stratégiques et les secteurs bien desservis par les TP et les MD • Valorisation des espaces publics selon le type d'espace, en réponse aux enjeux climatiques et sociaux • Mise en place des conditions cadres permettant le développement des sites stratégiques • Définition des conditions qualitatives de développement des sites stratégiques au bénéfice de l'ensemble de l'agglomération • Priorisation des projets d'urbanisation hors du périmètre compact sur la base de la desserte TP, de la disponibilité des terrains et des surfaces d'assolement
Mesures qui relèvent du PDCn	La mesure A11 du plan directeur cantonal (PDCn) définit la croissance totale maximale dans les périmètres compacts d'agglomération à l'horizon 2040 ; celle-ci constitue la base de calcul des besoins en zone à bâtir (ZàB) pour les 15 prochaines années. L'enveloppe de croissance allouée à AggloY est de 16'390 habitant.e.s, ce qui signifie que la zone à bâtir doit être dimensionnée de manière à pouvoir accueillir ces nouveaux habitant.e.s. Le potentiel d'accueil en zone à bâtir étant de 13'352 habitant.e.s – celui-ci comprends notamment les réserves, les mesures déjà engagées et les mesures non engagées, l'agglomération dispose d'une marge de manœuvre pour créer de la zone à bâtir (extension du périmètre compact) pour l'accueil de 3'223 habitant.e.s supplémentaires, afin de répondre aux besoins à 15 ans.
Protection de l'environnement	Pas de conflits avec la législation (fédérale ou cantonale) sur la protection de l'environnement Une étude paysagère a été réalisée pour le PA Château de Chamblon. Elle est jointe en annexe du PA5.

Commune	Intitulé	N°ARE	N° Mesure	Type	Type d'affectation	Site Stratégique	Horizon au PA1	Horizon au PA2	Horizon au PA4	Horizon au PA5	Création de zone à bâtir	SDA	Habitants	Emplois	Desserte TP actuelle	Desserte TP future	Année d'adoption par le CC	Mise en vigueur	Permis d'habiter	Etat d'avancement
Chamblon	***PA communal de Chamblon***	*5938.201 5938.2.053*	*1.1*	*PACom*			*A*	*A*	*0*	*0*			*0*	*0*			*2023*	*2024*		*En vigueur le 14 février 2024*
Chamblon	***PA Village Ancien***	*5938.201 5938.2.053*	*1.2*	*PA*	*Zone mixte*	*Hors*	*A*	*A*	*0*	*0*	*Non*	*Non*					*2023*	*2024*		*En vigueur le 14 février 2024*
Chamblon	***PA Château de Chamblon***	*5938.4.028*	*40*	*PA*	*Logement*	*Hors*	*-*	*-*	*A*	*A*	*Non*	*Non*	*240*	*20*	*Faible*	*Faible*	*2029*	*2029*	*2032*	*Le développement du secteur est en suspens car les Etablissements hospitaliers du Nord vaudois (eHnv) ont décidé de geler l'ensemble des projets afin de permettre l'étude de scénarios alternatifs du programme des eHnv du futur. L'étude paysagère demandée dans le cadre du PA4 est jointe en annexe.*
Chamblon	***Champ Muraz***	*5938.203 5938.2.054*	*3*	*PA*	*logement*	*Hors*	*A*	*A*	*C*	*C*	*Oui (3.47ha)*	*Non*	*350*	*0*	*Faible*	*Faible*	*après 2040*	*après 2040*	*après 2040*	
Pomy	***PA Communal de Pomy***	*5938.2.077*	*38*	*PACom*			*-*	*A*	*0*	*0*	*Non*	*Non*	*362*	*0*	*Faible*	*Faible*	*2025 ?*	*2026 ?*		*Le PACom va faire l'objet d'une enquête publique complémentaire courant septembre 2024.*
Pomy	***Zone mixte***	*5938.2.077*	*38*	*Inclus dans le PACom*	*Zone mixte*	*Hors*	*-*	*A*	*0*	*0*	*Non*	*Non*	*50*	*0*	*Faible*	*Faible*				*Il s'agit d'un changement d'affectation d'une zone d'activité en zone mixte pour tenir compte de l'existant. La mesure est intégrée au PACOM et prévoit une densification conforme aux exigences du plan directeur cantonal. La mesure 41 est supprimée.*
Treycovagnes	***Sous-les-Pins***	*5938.227 5938.2.079*	*27*	*PA*	*Logement*	*Hors*	*A*	*A*	*0*	*A*	*Oui (1.59ha)*	*Oui (1.59ha)*	*144*		*Faible*	*Faible*	*2028*	*2029*	*2032*	*EPL rendu en 2023*
Treycovagnes	***Secteur Crêt du Chatelard / Carrière I***	*5938.202 5938.2.054*	*2*	*PA*	*Logement*	*Hors*	*A*	*A*	*C*	*A*	*Oui (4.46ha)*	*Oui (2.21ha)*	*67*		*Faible*	*Faible*	*2028*	*2029*	*2032*	

Commune	Intitulé	N°ARE	N° Mesure	Type	Type d'affectation	Site Stratégique	Horizon au PA1	Horizon au PA2	Horizon au PA4	Horizon au PA5	Création de zone à bâtir	SDA	Habitants	Emplois	Desserte TP actuelle	Desserte TP future	Année d'adoption par le CC	Mise en vigueur	Permis d'habiter	Etat d'avancement
Treycovagnes	***Secteur Crêt du Chatelard / Carrière II***	*5938.202 5938.2.054*	*2*	*PA*	*Logement*	*Hors*	*A*	*A*	*C*	*C*	*Oui (4.46ha)*	*Oui (2.21ha)*	*173*		*Faible*	*Faible*	*Après 2040*	*Après 2040*	*Après 2040*	
Treycovagnes	***Parcelle 57***	*Inscrit au PA4*	*42*	*PA*	*Logement*	*Hors*	*-*	*-*	*C*	*C*	*Oui (2.48ha)*	*Oui (2.48ha)*	*170*		*Faible*	*Faible*	*Après 2040*	*Après 2040*	*Après 2040*	
Valeyres-sous-Montagny	***La Combe***	*5938.229 5938.2.081*	*29.1*	*PA*	*Logement*	*Hors*	*A*	*A*	*0*	*0*	*Non*	*Non*	*92*	*0*	*Faible*	*Faible*	*2025*	*2026*	*2028*	*Examen préalable PA valant PC rendu en fin d'année 2024. Enquête publique prévue en 2025 et information à la population.*
Valeyres-sous-Montagny	***En Crusilles***	*5938.229 5938.2.081*	*29.2*	*PA*	*Logement*	*Hors*	*A*	*A*	*0*	*A*	*Non*	*Non*	*170*	*5*	*Faible*	*Faible*	*2028*	*2029*	*2031*	*PA en cours d'élaboration. Examen préliminaire prévu en 2025.*
Valeyres-sous-Montagny	***Grandes Vignes***	*5938.229 5938.2.081*	*43*	*PA*	*Logement*	*Hors*	*A*	*A*	*C*	*C*	*Oui (1.03ha)*	*Non*	*117*	*6*	*Faible*	*Faible*	*Après 2040*	*Après 2040*	*Après 2040*	

Urbanisation	Commune d'Yverdon-les-Bains



Mesures inscrites en horizon A du PA5 et prochaines étapes	31 Pré du Canal Ouest : mise en vigueur en 2032 35.2 et 35.5 Pêcheurs : mise en vigueur en 2028 35.4 Front gare Est : mise en vigueur en 2032 35.6 Quai de Nogent : mise en vigueur en 2032 35.7 Front gare Ouest : mise en vigueur en 2032 46 Anciennes casernes : mise en vigueur en 2030 47 Rue du Midi : mise en vigueur en 2030 48 Rue de Neuchâtel : mise en vigueur en 2032 49 Les Isles : mise en vigueur en 2028 50 PA Industrie : mise en vigueur en 2032

Stratégie(s) sectorielle(s)	U1 - Limiter l'étalement urbain par la densification du périmètre compact U1-1 - Réaliser le potentiel de la zone à bâtir U1-2 - Étendre la zone à bâtir à l'horizon 2040 dans les secteurs les plus pertinents U2 - Prioriser l'urbanisation en fonction de la qualité de desserte en transports publics U3 - Orienter la bonne activité au bon endroit U4 - Renforcer l'habitabilité par l'aménagement des espaces publics PE1 - Augmenter les qualités paysagères et naturelles des espaces ouverts en milieu bâti PE4 - Soigner la frange entre l'espace urbain et l'espace agricole dans l'arc-plaine PE6 – Améliorer la continuité des réseaux écologiques et leurs interconnexions
Description	La mesure vise à poursuivre le développement urbain d'Yverdon-les-Bains afin de renforcer sa vocation de centre cantonal. La mesure prévoit en particulier de : • poursuivre la mobilisation des réserves en zone à bâtir à travers l'approbation puis la mise en œuvre du plan d'affectation communal (PACom), et la sensibilisation des propriétaires à la densification douce ; • favoriser le renouvellement urbain des friches industrielles et, de ce fait, étendre le centre urbain de l'agglomération grâce au développement du site stratégique de Gare-Lac situé à proximité immédiate de la gare CFF et desservi par un réseau de bus urbain performant ; • valoriser les potentiels de densification et renforcer le rôle du centre-ville à travers les projets à vocation mixte « Rue du Midi », « Anciennes Casernes » et « Rue de Neuchâtel » ; • assurer une bonne coordination entre urbanisation et transport en priorisant le plan d'affectation « Roseyres » situé à moins de 500m de la future halte CFF d'Y-Parc.
Développement depuis la génération précédente	Gare-Lac Depuis 2021, les planifications ont progressé sur ce site stratégique situé dans le cœur de l'agglomération. Le service de l'Urbanisme de la Ville d'Yverdon-les-Bains est au bénéfice d'un accord-cadre avec le Canton de Vaud pour financer les études relatives à la planification de ce secteur. Suite aux coordinations, le PA Sports a été soumis à examen préalable au Canton. La présence sur le site de vestiges archéologiques inscrits à l'Unesco a mené les différents partenaires à soustraire de la planification le secteur situé sur la rive droite du Buron. Le potentiel de 740 logements non réalisé sur le site a été reporté dans le périmètre de la Ville. Le secteur situé sur la rive gauche du Buron est maintenu, renommé « PA Industrie ». 2024 : mise à l'enquête du PA Ancien Stand ; signature d'une convention de planification en vue du démarrage du PA Quai de Nogent ; finalisation des études visant à développer une politique de l'habitat et politique foncière active à Yverdon-les-Bains ; dépôt du plan directeur communal (PDCom) à l'examen préalable ; dépôt d'une révision partielle du règlement du PACom, pour tenir compte notamment des enjeux climatiques, à l'examen préalable.
Coordination transports et urbanisation	La commune d'Yverdon-les-Bains dispose d'une très bonne desserte en transport en commun grâce à la desserte ferroviaire (CFF et Travys) ainsi qu'aux nombreuses lignes urbaines (Travys) et régionales (CarPostal et Travys). Le réseau de mobilité douce a été renforcé par la réalisation de plusieurs passerelles en centre-ville, la poursuite du développement des cheminements le long des canaux (horizon 2027) et des connexions vers les villages. Le développement de l'axe prioritaire d'agglomération (APA Sud) s'accompagne d'une gestion plus volontariste du trafic, avec la création de zones 30 dans les quartiers. Les mesures de transport mises en œuvre ces dernières années contribuent progressivement à l'amélioration des conditions en faveur d'un report modal dans l'agglomération, en prévision du développement des mesures d'urbanisation fortement ralenties par leur complexité et leur dimension au sein de la ville centre.
Opportunité et utilité	<u>Besoin d'action</u> • Intégration systématique de la biodiversité dans les projets de mobilité et

	d'infrastructures en milieu urbain • Préservation des SDA et reconstitution des horizons fonctionnels des sols • Priorisation du développement dans les sites stratégiques et les secteurs bien desservis par les TP et les MD • Valorisation des espaces publics selon le type d'espace, en réponse aux enjeux climatiques et sociaux • Mise en place des conditions cadres permettant le développement des sites stratégiques • Définition des conditions qualitatives de développement des sites stratégiques au bénéfice de l'ensemble de l'agglomération • Priorisation des projets d'urbanisation hors du périmètre compact sur la base de la desserte TP, de la disponibilité des terrains et des surfaces d'assolement Le PDCom ainsi que la modification partielle du règlement du PACom ont été soumis à examen préalable début d'année 2024. Le PDL Gare-lac a été approuvé en 2015, puis modifié en 2024. L'approbation du plan d'affectation d'Y-Parc (parc scientifique et technologique) date de 2014.
Mesures qui relèvent du PDCn	La mesure A11 du plan directeur cantonal (PDCn) définit la croissance totale maximale dans les périmètres compacts d'agglomération à l'horizon 2040 ; celle-ci constitue la base de calcul des besoins en zone à bâtir (ZàB) pour les 15 prochaines années. L'enveloppe de croissance allouée à AggloY est de 16'390 habitant.e.s, ce qui signifie que la zone à bâtir doit être dimensionnée de manière à pouvoir accueillir ces nouveaux habitant.e.s. Le potentiel d'accueil en zone à bâtir étant de 13'352 habitant.e.s – celui-ci comprends notamment les réserves, les mesures déjà engagées et les mesures non engagées, l'agglomération dispose d'une marge de manœuvre pour créer de la zone à bâtir (extension du périmètre compact) pour l'accueil de 3'223 habitant.e.s supplémentaires, afin de répondre aux besoins à 15 ans.
Protection de l'environnement	Pas de conflits avec la législation (fédérale ou cantonale) sur la protection de l'environnement relevé.

Intitulé	N°ARE	N° Mesure	Type	Type d'affectation	Site Stratégique	Horizon au PA1	Horizon au PA2	Horizon au PA4	Horizon au PA5	Création de zone à bâtir	SDA	Habitants	Emplois	Desserte TP actuelle	Desserte TP future	Année d'adoption par le CC	Mise en vigueur	Permis d'habiter	État d'avancement
PD communal	*5938.2.082*	*30*	*PDCom*			*-*	*A*	*-*	*0*	*Non*	*Non*	*-*	*-*	*-*	*-*	*2025*	*2026*		*2024 : examen préalable*
PA communal	*5938.2.070*	*19*	*PGA*			*-*	*A*	*0*	*0*	*Non*	*Non*	*544*	*0*	*-*	*-*	*2026*	*2027*		*En 2023, la commune a décidé de procéder à une modification partielle de son RPGA afin d'intégrer les enjeux de son Plan Climat (modification des articles afin de réduire le nombre de place de stationnement exigé notamment).* *En 2024, le dossier a été soumis à l'examen préalable du canton.* *Le plan d'affectation communal s'en trouve légèrement décalé mais sa mise en vigueur est envisagée pour 2027.*
PDL Gare-Lac	*5938.234* *5938.2.086*	*34*	*PDL*			*A*	*A*	*0*	*0*	*Non*	*Non*						*2015*		*approuvé par le CE en 2015* *2024 : Modification du PDL* *2025 : étude paysagère et de programmation des rez-de-chaussée*
Pêcheurs	*5938.235* *5938.2.087*	*35.2 et 35.5*	*PA*	*Zone mixte*	*Gare-Lac*	*A*	*A*	*0 et C*	*A*	*Non*	*Non*	*920*	*324*	*Très bonne-bonne*	*Très bonne-bonne*	*2027*	*2028*	*2030*	*2023 : convention de planification* *2024 : étude de faisabilité*
Ancien Stand	*5938.235* *5938.2.087*	*35.1*	*PA*	*Zone mixte*	*Gare-Lac*	*A*	*A*	*0*	*0*	*Non*	*Non*	*926*	*190*	*Très bonne-bonne*	*Très bonne-bonne*	*2025*	*2026*	*2029*	*2023 : Signature convention de disponibilité des terrains* *2023 : Signature d'une charge foncière pour le financement des aménagements extérieurs* *2023 : modification du PDL Gare-Lac et retour d'examen préalable* *2024 : enquête publique*

Intitulé	N°ARE	N° Mesure	Type	Type d'affectation	Site Stratégique	Horizon au PA1	Horizon au PA2	Horizon au PA4	Horizon au PA5	Création de zone à bâtir	SDA	Habitants	Emplois	Desserte TP actuelle	Desserte TP future	Année d'adoption par	Mise en vigueur	Permis d'habiter	État d'avancement
Quai de Nogent	*5938.235 5938.2.087*	*35.6*	*PA*	*Zone mixte*	*Gare-Lac*	*A*	*A*	*C*	*A*	*Non*	*Non*	*155*	*64*	*Très bonne-bonne*	*Très bonne-bonne*	*2031*	*2032*	*2035*	*2024 : convention de planification et charge foncière pour le financement des aménagements extérieurs* *2024 : examen préliminaire*
PA Industrie (ex Sports)	*5938.235 5938.2.087*	*50*	*PA*	*Zone mixte*	*Gare-Lac*	*A*	*A*	*0*	*A*	*Non*	*Non*	*463*	*154*	*Très bonne-bonne*	*Très bonne-bonne*	*2031*	*2032*	*2035*	*2023 : Inconstructibilité du PA Sport (zone UNESCO)* *2024 : convention de planification* *2024 : étude de faisabilité morphologique* *2025 : Signature de la nouvelle convention de planification* *2025 : lancement du PA et du concours d'architecture*
Front gare Est (sect.1)	*5938.4.058*	*35.4*	*PA*	*Zone mixte*	*Gare-Lac*	*-*	*-*	*A*	*A*	*Non*	*Non*	*280*	*680*	*Très bonne-bonne*	*Très bonne-bonne*	*2031*	*2032*	*2035*	*2023 : ateliers d'experts* *2024 : vision directrice*
Front gare Ouest (sect.4)	*5938.235 5938.2.087*	*35.7*	*PA*	*Zone mixte*	*Gare-Lac*	*A*	*A*	*C*	*A*	*Non*	*Non*	*100*	*18*	*Très bonne-bonne*	*Très bonne-bonne*	*2031*	*2032*	*2035*	*2023 : ateliers d'experts* *2024 : vision directrice*
Anciennes Casernes	*nouveau*	*46*	*PA*	*Zone mixte*	*Hors*	*-*	*-*	*-*	*A*	*Non*	*Non*	*150*	*50*	*Très bonne-bonne*	*Très bonne-bonne*	*2029*	*2030*	*2033*	*2024 : Cession au Canton des bâtiments en mains communales* *Développement urbanistique du secteur libre de constructions*
Rue du Midi	*nouveau*	*47*	*PA*	*Zone mixte*	*Hors*	*-*	*-*	*-*	*A*	*Non*	*Non*	*75*	*25*	*Très bonne-bonne*	*Très bonne-bonne*	*2029*	*2030*	*2033*	
Rue de Neuchâtel	*nouveau*	*48*	*PA*	*Zone mixte*	*Hors*	*-*	*-*	*-*	*A*	*Non*	*Non*	*150*	*0*	*Très bonne-bonne*	*Très bonne-bonne*	*2031*	*2032*	*2035*	
Roseyres	*Inscrite au PA4*	*45*	*PA*	*Zone mixte*	*Hors*	*-*	*-*	*C*	*B*	*Oui (3.49ha)*	*Oui (3.49ha)*	*1'208*	*50*	*Moyenne*	*Très bonne-bonne*	*2032*	*2033*	*2036*	
Coteau-Est	*5938.236 5938.2.088*	*36*	*PA*	*Zone mixte*	*Hors*	*A*	*A*	*C*	*C*	*Oui (14.13ha)*	*Oui (4.5ha)*	*1'616*	*385*	*Moyenne*	*Moyenne*	*2035*	*2036*	*2039*	

Intitulé	N°ARE	N° Mesure	Type	Type d'affectation	Site Stratégique	Horizon au PA1	Horizon au PA2	Horizon au PA4	Horizon au PA5	Création de zone à bâtir	SDA	Habitants	Emplois	Desserte TP actuelle	Desserte TP future	Année d'adoption par	Mise en vigueur	Permis d'habiter	État d'avancement
Aux Parties	*5938.232 5938.2.084*	*32*	*PA*	*Zone mixte*	*Hors*	*A*	*A*	*C*	*C*	*Oui (11.73ha)*	*Oui (11.73ha)*	*1'232*	*726*	*Moyenne*	*Moyenne*	*Après 2040*	*Après 2040*	*Après 2040*	
Verdan	*Inscrite au PA4*	*44*	*PA*	*Industrie, logement*	*Hors*	*-*	*-*	*0*	*0*	*Non*	*Non*	*310*	*1289*	*Moyenne*	*Moyenne*	*2025*	*2026*	*2029*	*2024 : Répartition des droits à bâtir et adaptation des études en vue de l'examen préalable, convention d'équipement et servitudes*
Pré-du-Canal Ouest	*5938.231 5938.2.083*	*31*	*PA*	*Zone mixte*	*Hors*	*A*	*A*	*0*	*A*	*Non*	*Non*	*260*	*0*	*Moyenne*	*Moyenne*	*2031*	*2032*	*2035*	*2025 : lancement du PA*
Les Isles	*nouveau*	*49*	*PA*	*Activité, logistique, bureau*	*Hors*	*-*	*-*	*-*	*A*	*Non*	*Non*	*0*	*333*	*Moyenne*	*Moyenne*	*2027*	*2028*	*2031*	*Démarrage en 2024, relocalisation des activités présentes aujourd'hui sur le site de l'Ancien-Stand.*

4. Mesures infrastructurelles

4.1 Préambule

Dans ses directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération (DPTA), la confédération définit 3 domaines : **paysage, urbanisation et transports**.

S'agissant du transport, les mesures se déclinent en 9 sous-catégories :

- **TIM** : Capacités des routes
- **GT** : Gestion du trafic
- **VSR** : Valorisation / sécurité de l'espace routier
- **INT** : Interfaces multimodales
- **MD** : mobilité douce
- **TRAM** : tram / chemins de fer urbains
- **TP** : infrastructures pour bus / TP
- **E-mob** : Mobilité électrique en matière de transports individuels
- **LOG** : Transport lié à l'activité économique et logistique.

Il n'est pas nécessaire qu'une génération de projet d'agglomération propose une mesure pour chacune de ces catégories.

Types de mesures

Il existe deux types de mesures : les mesures individuelles et les mesures forfaitaires.

Les mesures individuelles sont liées à des projets concrets. Les études réalisées permettent d'établir une estimation des coûts d'investissement à +/- 50 %. La mesure est localisée sur une carte et ses éléments déterminants (par exemple coupe transversale, forme nodale, etc.) doivent être définis et indiqués. Le taux de contribution, déterminé à partir de l'évaluation du projet d'agglomération, s'appliquera aux coûts imputables annoncés. L'agglomération sera tenue de réaliser le projet tel qu'il a été annoncé et toute modification devra passer par une évaluation de l'Office fédéral des routes (OFROU).

Les mesures forfaitaires sont des mesures de moindre envergure à travers lesquelles la Confédération entend accélérer la mise en œuvre tout en réduisant la charge administrative. La mise en œuvre de ces mesures suit une procédure de décompte « simplifiée » (contrats, controlling et reporting). Chaque mesure est exprimée en unités de prestation auxquelles s'appliquent une contribution fédérale forfaitaire, déterminée sur la base du type d'aménagement et du coût unitaire moyen (rapport entre le coût d'investissement et les unités de prestation annoncées). Les mesures bénéficiant d'une contribution forfaitaire concernent uniquement les catégories suivantes : mobilité douce, valorisation et sécurité de l'espace routier, gestion du trafic et valorisation d'arrêts de bus/tram.

Paquets de mesures

Les directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération (DPTA) prévoient que, « lorsque cela est possible et judicieux, des mesures peuvent être regroupées en paquets appropriés ». Cela s'applique notamment dans le cas d'un « paquet cohérent de mesures d'accompagnement liées à des mesures importantes du projet

d'agglomération ou à des planifications nationales ou cantonales ». Cet outil permet notamment de mettre en évidence les concepts établis autour de ces projets d'importance.

Le projet d'agglomération de 5è génération propose deux « paquet de mesures non forfaitaires ». Ils concernent les projets de l'Axe Principal d'Agglomération et de la halte RER d'Y-Parc.

4.2 Tableaux des mesures infrastructurelles par catégorie

Les mesures proposées dans le projet d'agglomération de 5è génération sont présentées par catégories dans les tableaux suivants.

4.2.1 Gestion du trafic

N° Mesure	Intitulé	Coût global	Coût cofinançable	Commune	Horizon PA5	Objectif(s) stratégie
5-M84	Réduction progressive de l'offre en stationnement public au centre de la ville d'Yverdon-les-Bains	--	--	Yverdon-les-Bains	Ae et Be	M5
5-M85	Établissement d'une stratégie intercommunale de gestion du stationnement	--	--	Toutes les communes	Ae	M6
5-M101	Établissement d'une stratégie intercommunale sur les plans de mobilité d'entreprises	--	--	Toutes les communes	Ae	M9
4-72	Carrefour Douane / Remparts - Rue du Casino	4'200'000	4'200'000	Yverdon-les-Bains	C	M3
4-73	Carrefour 4 Marronniers et rue des Philosophes	2'200'000	2'200'000	Yverdon-les-Bains	C	M3

4.2.2 Valorisation sécurisation des routes

N° Mesure	Intitulé	Coût global	Coût cofinançable	Commune	Horizon PA5	Objectif(s) stratégie
5-M89	Modération du centre des Tuileries	À définir	1'300'000	Grandson	B	M4
5-M90	Requalification de la rue de la Plaine et du Casino (désistement annoncé au PA4)	11'000'000	11'000'000	Yverdon-les-Bains	B	M3
5-M92	Réaménagement de la Place d'Armes et Rue des Remparts	20'900'000	20'900'000	Yverdon-les-Bains	C	M3
5-M93	Aménagement de la place publique du canal Oriental (PA Ancien Stand)	À définir	4'000'000	Yverdon-les-Bains	C	U4

4.2.3 Interfaces

N° Mesure	Intitulé	Coût global	Coût cofinançable	Commune	Horizon PA5	Objectif(s) stratégie
5-M78	Réaménagement de l'interface TP de la gare d'Yverdon-les-Bains	13'007'000	9'586'000	Yverdon	A	M8
5-M94	Aménagement de la Place de la gare de Grandson	1'500'000	1'500'000	Grandson	C	M8, U4
5-M95	Réaménagement de la place de la gare d'Yverdon-les-Bains	1'000'000	1'000'000	Yverdon-les-Bains	C	M8, U4

4.2.4 Mobilité douce

N° Mesure	Intitulé	Coût global	Coût cofinançable	Commune	Horizon PA5	Objectif(s) stratégie
5-M80	Mesure forfaitaire MD - Développement du réseau de mobilité douce: • 1. Aménagement d'une liaison cyclable entre Yverdon-les-Bains et Cheseaux (Yverdon-les-Bains, Gymnase) • 2. Déplacement du chemin de l'Etang le long des voies CFF (Grandson) • 3. Sécurisation des cheminements piétons sur la traversée du village de Pomy (ancienne mesure de réaménagement du centre) • 4. Prolongement de l'itinéraire de mobilité douce entre la rue du Curtil-Maillet et l'UAPE Tom Pouce (Yverdon-les-Bains)	Gymnase 0.72 Grandson 0.57 Pomy 0.425 UAPE YLB 0.563 TOTAL 2.278	Gymnase 0.72 Grandson 0.57 Pomy 0.425 UAPE YLB 0.563 TOTAL 2.278	Yverdon-les-Bains Grandson Pomy	A	M2 et M7
5-M81	Itinéraire de mobilité douce entre Yverdon-les-Bains et Gressy	4'5000'000	4'500'000	Yverdon-les-Bains, Canton	A	M2
5-M86	Espaces publics de proximité à Yverdon-les-Bains (fiche générale)	3'200'000	--	Yverdon-les-Bains	Ae	U4
5-M87	MD Route de la Grève	4'530'000	4'530'000	Yverdon, Yvonand Canton	A	M2
4-53	Passage inférieur CFF quartier Scierie – Clendy-Dessous	2'800'000	2'800'000	Yverdon-les-Bains	C	M2
5-M96	Mobilité douce dans les Anciennes casernes	800'000	800'000	Yverdon-les-Bains	C	M2
5-M97	Création d'une passerelle sur la Thièle (nouveau Quai de Nogent)	À estimer		Yverdon-les-Bains	C	M2
5-M98	Passerelle gare-ancien stand	9'200'000		Yverdon-les-Bains	C	M2
5-M99	Passage inférieur Ouest gare	À estimer		Yverdon-les-Bains	C	M2

4.2.5 Transports publics

N° Mesure	Intitulé	Coût global	Coût cofinançable	Commune	Horizon PA5	Objectif(s) stratégie
5-M83	Achat équipement roulant électrique / Renouvellement de la flotte de bus	15'400'000	8'200'000	Communes AggloY Travys	A	M1
5-M88	Prolongement du réseau urbain (Travys) jusqu'à Longemale (Pomy) - exploitation	-	-	Yverdon-les-Bains, Pomy	Ae	M1
5-M91	Achat équipement roulant électrique / Renouvellement de la flotte de bus	7'700'000	3'300'000	Communes AggloY Travys	B	M1
5-M102	Prolongement du réseau urbain (Travys) jusqu'au secteur de la Borette (Montagny-près-Yverdon) – Exploitation	--	--	Montagny-près-Yverdon	Be	M1, U1-2
5-M100	Prolongement du réseau urbain (Travys) jusqu'au village de Pomy -	500'000	500'000	Pomy	C	M1

4.2.6 Paquet de mesures non forfaitaire 5-PM01 – Axe principal d'agglomération (APA)

N° Mesure	Intitulé	Coût global	Coût cofinançable	Commune	Horizon PA5	Catégorie CH	Objectif(s) stratégie
5-M82	Franchissement de la Route de Sainte Croix	3'000'000	1'500'000	Montagny-près-Yverdon	A	MD	M2
4-57	APA Ouest	13'580'000	13'580'000	Yverdon-les-Bains, Montagny-près-Yverdon	A	TIM (capacité des routes)	M3
5-M77	**Mesure forfaitaire :** Modération des axes délestés par l'APA - Rue du Cheminet - Rue de Chamblon	23'947'000	6'331000	Yverdon-les-Bains	A	VSR	M4
5-M75	**Mesure forfaitaire :** Carrefour Kiener/Orbe/ Treycovagnes	1'500'000	1'500'000	Yverdon-les-Bains	A	GT	M3
4-71	Modération Rue des Prés-du-Lac	9'823'000	2'679'000	Yverdon-les-Bains	B	VSR	M4
4-58	APA Centre	12'700'000	12'700'000	Yverdon-les-Bains	C	TIM (capacité des routes)	M3
5-P02	Mesures compensatoires de l'APA	120'000	--	Yverdon-les-Bains	Ae		PE2, PE4, PE6

4.2.7 Paquet de mesures non forfaitaire 5-PM02 – Aménagement des abords de la nouvelle halte ferroviaire Y-Parc

N° Mesure	Intitulé	Coût global	Coût cofinançable CH	Commune	Horizon PA5	Catégorie CH	Objectif(s) stratégie
12	**Nouvelle halte du RER Vaudois au PST (PRODES)**	**(hors PA)**		**Confédération**	**Av**	**Train**	**M8**
5-M79	Interface de la halte Y-Parc : • Stationnement vélo à proximité de la halte CFF • Aménagement MD accès Nord à la halte CFF • Aménagement MD accès Sud à la halte CFF •Interface bus à proximité de la halte CFF, côté sud • déposes-minute	3'155'000	3'155'000	Yverdon	A	INT	M2, M8, U4
5-M76	Réaménagement de l'avenue Pierre-de-Savoie et de la rue Pyrame-de-Candolle	3'030'000	3'030'000	Yverdon	A	VSR	M2
5-P04	Paquet de mesures nature en accompagnement de la halte CFF à Y-Parc	200'000	--	Yverdon	Ae		PE1, PE6

4.3 Tableaux des mesures infrastructurelles par horizon

Mesures d'horizon A

N° Mesure	Intitulé	Coût cofinançable CH	Commune	Catégorie CH	Numéro de page
4-57	Axe principal d'agglomération (APA), secteur Ouest	13.580	Yverdon-les-Bains, Montagny-près-Yverdon	TIM	68
5-M75	Mesure forfaitaire GT - Mesures d'accompagnement de l'APA : - Réaménagement du carrefour Kiener/Orbe/ Treycovagnes	1.500	Yverdon-les-Bains	GT	73
5-M76	Réaménagement de l'avenue Pierre-de-Savoie et de la rue Pyrame-de-Candolle	3.030	Yverdon-les-Bains	VSR	75
5-M77	Mesure forfaitaire VSR - Mesures d'accompagnement de l'APA : Modération des axes délestés par l'APA - rue du Cheminet - rue de Chamblon	6.331	Yverdon-les-Bains	VSR	78
5-M78	Réaménagement de l'interface TP de la gare d'Yverdon-les-Bains	9.586	Yverdon-les-Bains	INT	80
5-M79	Aménagement de l'interface de la halte RER Y-Parc	3.155	Yverdon-les-Bains	INT	83
5-M80	Mesure forfaitaire MD Développement du réseau de mobilité douce: • 1. Aménagement d'une liaison cyclable entre Yverdon-les-Bains et Cheseaux-Noréaz (Yverdon-les-Bains, Gymnase) • 2. Déplacement du chemin de l'Etang le long des voies CFF (Grandson) • 3. Sécurisation des cheminements piétons sur la traversée du village de Pomy • 4. Prolongement de l'itinéraire de mobilité douce entre la rue du Curtil-Maillet et l'UAPE Tom Pouce (Yverdon-les-Bains)	2.278	Yverdon-les-Bains Grandson Pomy	MD	86
5-M81	Itinéraire de mobilité douce entre Yverdon-les-Bains et Gressy	4.500	Yverdon-les-Bains, Canton	MD	88
5-M82	Franchissement de la route de Ste Croix en prolongement du tronçon Ouest de la voie verte de la Plaine de l'Orbe	1.500	Montagny-près-Yverdon	MD	91
5-M83	Achat équipement roulant électrique / Renouvellement de la flotte de bus	8.200	Communes AggloY Travys	TP	93
5-M87	Elargissement de la piste cyclable entre Yverdon-les-Bains et Yvonand et réalisation d'une piste cyclable en direction d'Yvonand (RC402 - Route de la Grève)	4.530	Yverdon-les-Bains, Yvonand Canton	MD	105
	Total horizon A	**58.190**			

Mesures d'horizon Ae, Av et Be

N° Mesure	Intitulé	Commune	Horizon PA5	Catégorie CH	Numéro de page
12	Nouvelle halte du RER à Y-Parc (PRODES)	Confédération	Av	Train	68
5-M84	Réduction progressive de l'offre en stationnement public au centre de la ville d'Yverdon-les-Bains	Yverdon-les-Bains	Ae Be	GT	96
5-M85	Établissement d'une stratégie intercommunale de gestion du stationnement	Communes AggloY	Ae	GT	99
5-M86	Espaces publics de proximité à Yverdon-les-Bains (fiche générale)	Yverdon-les-Bains	Ae	MD	102
5-M88	Prolongement du réseau urbain (Travys) jusqu'à Longemale (Pomy) - exploitation	Yverdon-les-Bains, Pomy	Ae	TP	108
5-M101	Établissement d'une stratégie intercommunale sur les plans de mobilité d'entreprises	Communes AggloY	Ae	GT	118
5-M102	Prolongement du réseau urbain (Travys) jusqu'à La Borette (Montagny-près-Yverdon) - exploitation	Montagny-près-Yverdon-les-Bains	Be	TP	120

Mesures d'horizon B

N° Mesure	Intitulé	Coût cofinançable CH	Commune	Cat. CH	Numéro de page
4-71	Réaménagement des rues des Prés-du-Lac et des Cygnes	2.679	Yverdon-les-Bains	VSR	71
5-M89	Modération du centre des Tuileries	1.300	Grandson	VSR	110
5-M90	Requalification de la rue de la Plaine et du Casino	11.000	Yverdon-les-Bains	VSR	112
5-M91	Achat équipement roulant électrique / Renouvellement de la flotte de bus	3.300	Communes AggloY Travys	TP	115
	Total horizon B	**18.279**			

Mesures d'horizon C

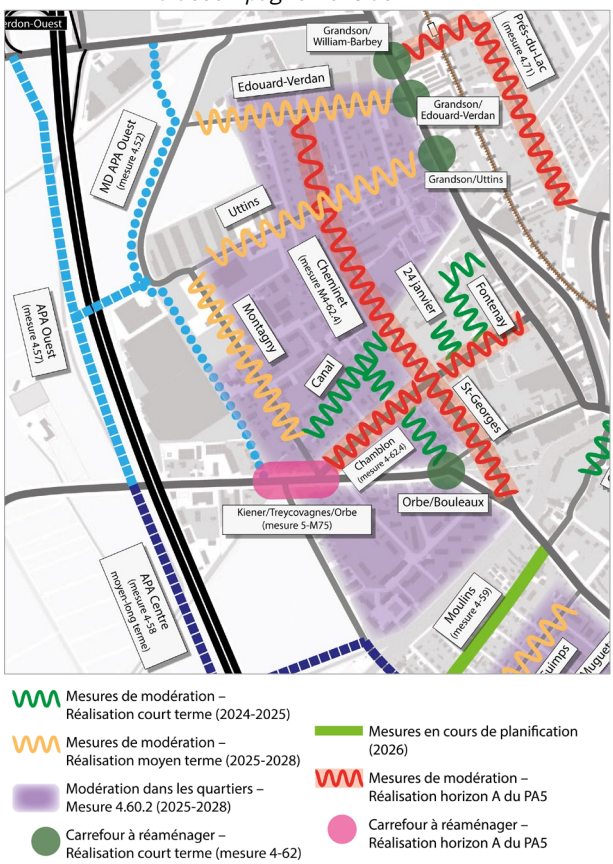
N° Mesure	Intitulé	Coût cofinançable CH	Commune	Cat. CH
4-58	Axe principal d'agglomération (APA), secteur Centre	12.700	Yverdon-les-Bains	TIM
4-72	Carrefour Douane / Remparts - Rue du Casino	4.200	Yverdon-les-Bains	GT
4-73	Carrefour 4 Marronniers et rue des Philosophes	2.200	Yverdon-les-Bains	GT
5-M92	Réaménagement de la Place d'Armes et Rue des Remparts	20.900	Yverdon-les-Bains	VSR
5-M93	Aménagement de la place publique du canal Oriental (PA Ancien Stand)	4.000	Yverdon-les-Bains	VSR
5-M94	Aménagement de la Place de la gare de Grandson	1.500	Grandson	INT
5-M95	Réaménagement de la place de la gare d'Yverdon-les-Bains	1.000	Yverdon-les-Bains	INT
5-M96	Mobilité douce dans les Anciennes casernes	0.800	Yverdon-les-Bains	MD
4-53	Passage inférieur CFF quartier Scierie – Clendy-Dessous	2.800	Yverdon-les-Bains	MD
5-M97	Création d'une passerelle sur la Thièle (nouveau Quai de Nogent)	à estimer	Yverdon-les-Bains	MD
5-M98	Passerelle gare-ancien stand	9.200	Yverdon-les-Bains	MD
5-M99	Passage inférieur Ouest gare	à estimer	Yverdon-les-Bains	MD
5-M100	Prolongement du réseau urbain (Travys) jusqu'au village de Pomy -	0.500	Pomy	TP
	Total horizon C	**59.800**		

4.4 Fiches de mesures infrastructurelles

5-PM01 Axe principal d'agglomération (APA) et mesures d'accompagnement **Paquet de mesures non forfaitaire**			
Coût imputable	38.29 MCHF	**Stratégie(s) sectorielle(s)**	M2 / M3 / M4 / PE2 / PE4 / PE6
Coût global	63,17 MCHF	**Maître d'ouvrage**	Montagny-près-Yverdon, Yverdon-les-Bains

Figure 1 : localisation de la mesure

Figure 2 : extrait de la carte des mesures d'accompagnement de l'APA



Mesures et coûts

4-57 - APA Ouest
Coût imputable et global : 13.58 MCHF

4-58 - APA Centre
Coût imputable et global: 12.70 MCHF

4-71 - Modération Rue des Prés-du-Lac
Coût imputable : 2.679 MCHF
Coût global : 9.823 MCHF

5-M75 – Mesure forfaitaire : Carrefour Kiener/Orbe/ Treycovagnes
Coût imputable et global: 1.5 MCHF

5-M77 – Mesure forfaitaire : Modération des axes délestés par l'APA : Rue du Cheminet et rue de Chamblon
Coût imputable: 6.331 MCHF
Coût global : 23.947

5-M82 Franchissement de la Route de Sainte Croix

	Coût imputable :1.5 MCHF **Coût global : 3.00 MCHF** <u>5-P02 Mesures compensatoires de l'APA</u> **Coût global: 0.12 MCHF**
Description de la conception	Le 25 novembre 2012, la population d'Yverdon-les-Bains a accepté l'initiative relative à la réalisation d'une route de contournement au sud-ouest de la ville. Cette nouvelle infrastructure, nommée "axe principal d'agglomération" (APA), modifie la répartition du trafic sur de nombreux axes routiers en ville d'Yverdon-les-Bains. Afin d'éviter des reports de trafic et des nuisances supplémentaires dans les quartiers d'habitation, les autorités communales ont souhaité mettre en place des mesures de modération. Ces mesures doivent accompagner la mise en service des trois tronçons de l'APA : le tronçon sud en 2020, le tronçon ouest en 2031 (4-57) et le tronçon centre (4-58) à l'horizon C soit au-delà de 2036. Le projet d'APA Ouest prévoit des mesures environnementales et paysagères compensatoires développées dans la mesure 5-P02. La figure 2 illustre l'ensemble des projets de mobilité et des réalisations sur lesquels travaille la Ville pour accompagner la réalisation de l'APA. Ces mesures ont comme objectif de pacifier les quartiers immédiatement concernés et orienter le trafic sur les axes identifiés. L'augmentation du trafic sur la chaussée de Treycovagnes (liée à la mise en service du tronçon Ouest de l'APA en 2031) nécessitera de façon simultanée le réaménagement du carrefour Kiener/Orbe/ Treycovagnes (5-M75), des rues de Chamblon et de Cheminet (5-M77). Dans la continuité, une adaptation de la hiérarchie du réseau routier dans le quartier des Prés-du-Lac (4-71) est prévue dans une seconde phase. En effet, une fois que le secteur Ouest de l'APA sera réalisé, le nouveau concept d'accessibilité "en peigne" pourra être appliqué et des quartiers comme celui des Prés-du-Lac pourra voir sa rue principale être déclassée et ainsi améliorer la qualité de vie des habitants. Enfin, le franchissement de la Route de Sainte Croix (5-M82) vient s'inscrire en prolongement de la voie verte de la plaine de l'Orbe (4-52). Cette mesure de mobilité douce inscrite au PA4 accompagne l'axe principal d'agglomération en offrant un itinéraire parallèle et sécurisé pour les cycles et les piétons.

5-PM02 Aménagement des abords de la nouvelle halte RER Y-Parc
Paquet de mesures non forfaitaire

Coût global	28.185 MCHF	**Stratégie(s) sectorielle(s)**	M1 / M4 / M9
Maître d'ouvrage	OFT, Yverdon-les-Bains	**Acteurs concernés**	Yverdon-les-Bains, Canton de Vaud, OFT, CFF

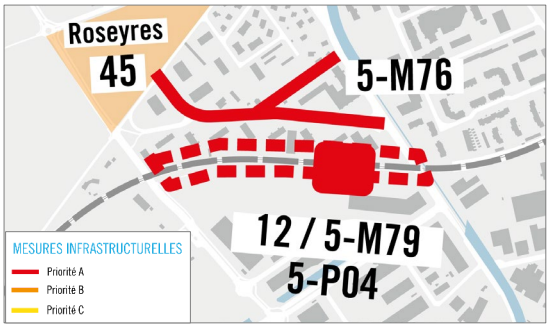


Figure 1 : localisation de la mesure

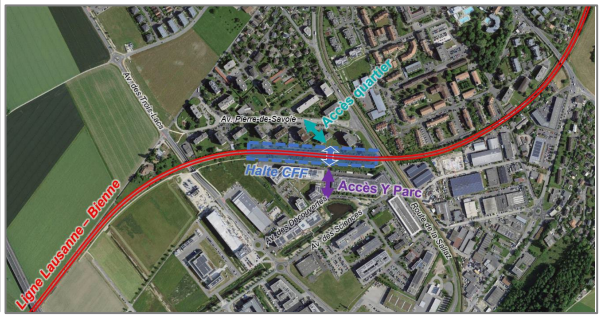


Figure 2 : principe de la halte CFF

Mesures et coûts	12 - Nouvelle halte du RER à Y-Parc (PRODES, mesure nationale) **Coût : 22 MCHF** 5-M76 – Réaménagement de l'avenue Pierre-de-Savoie et de la rue Pyrame-de-Candolle **Coût : 3.03 MCHF** 5-M79 Aménagement de l'interface de la halte RER Y-Parc **Coût :3.155 MCHF** 5-P04 Paquet de mesures nature en accompagnement de la halte CFF à Y-Parc **Coût : 0.2 MCHF**
Description de la conception	Le projet d'agglomération de 1ère et 2ème génération prévoyait, dans sa mesure 12, la création d'une halte RER au parc scientifique et technique Y-Parc. La mesure a été confirmée dans le programme PRODES EA 2035 à l'horizon 2030. La halte sera équipée d'un passage inférieur permettant ainsi de la connecter avec d'un côté le parc scientifique et technologique (PST) et la ZI Champs-Lovats, et de l'autre les quartiers Pierre-de-Savoie, Entremont-Hôpital. En parallèle, le projet d'agglomération prévoit la réalisation d'une interface multimodale (mesure 5-M79) combinant transports publics, mobilité douce et transport individuel motorisé afin de connecter la nouvelle halte au réseau d'agglomération. La mesure 5-M76 prolonge l'interface en affectant l'espace public de manière plus équilibrée pour les différents modes dans le quartier attenant la halte. Elle améliore ainsi la qualité des connexions depuis et vers la future halte.

5-PM02 Aménagement des abords de la nouvelle halte RER Y-Parc Paquet de mesures non forfaitaire			
Train	**12 - Nouvelle halte du RER à Y-Parc (PRODES)** **Fiche de documentation**		
Coûts	22 MCHF	**Stratégie(s) sectorielle(s)**	M1 / M4 / M9
Maître d'ouvrage	OFT	**Acteurs concernés**	Yverdon-les-Bains, Canton de Vaud, OFT, CFF

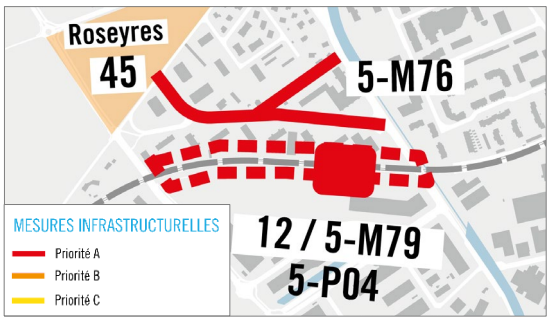


Figure 1 : localisation de la mesure

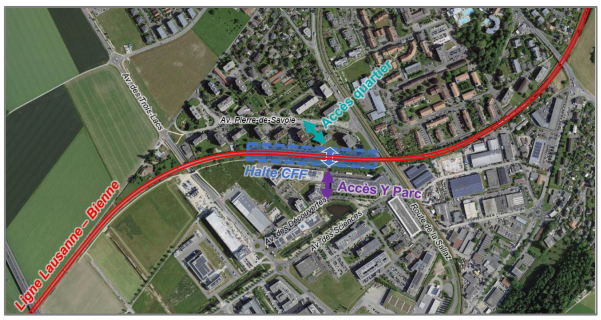


Figure 2 : principe de la halte CFF

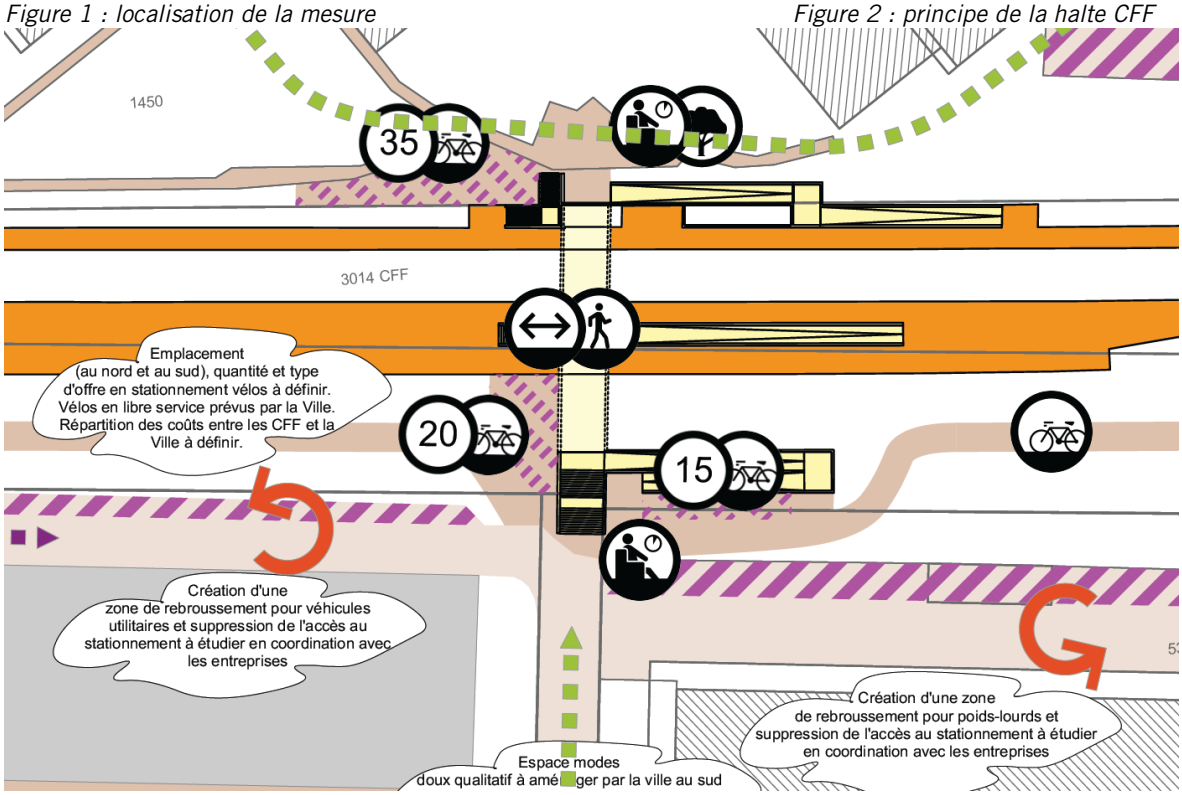
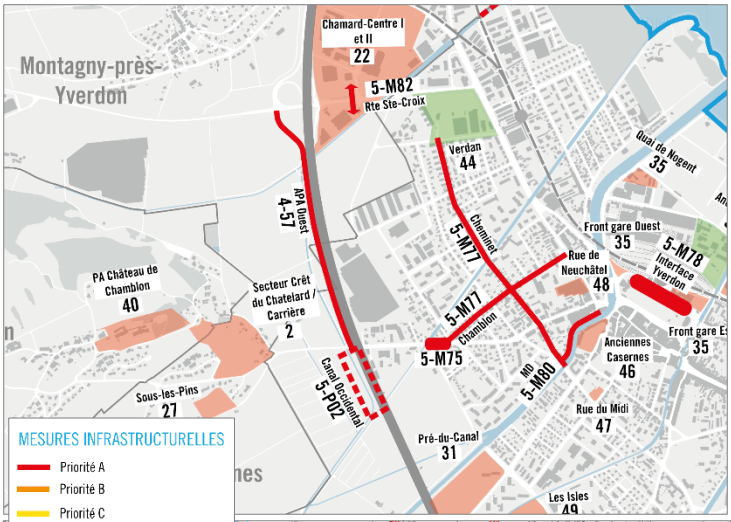


Figure 3 : extrait 1 de la carte de synthèse des ateliers POD, juin 2024

Description	Le projet d'agglomération de 1ère et 2ème génération prévoyait, dans sa mesure 12, la création d'une halte RER au parc scientifique et technique Y-Parc. La mesure a été confirmée dans le programme PRODES EA 2035 à l'horizon 2030. Elle prévoit la création de deux quais pour des trains de 150 m et sera desservie par les lignes du RER Vaud (cadence 30 min Lausanne – Grandson). La halte sera équipée d'un passage inférieur permettant ainsi de connecter la halte avec d'un côté le parc scientifique et technologique (PST) et la ZI Champs-Lovats et de l'autre les quartiers Pierre-de-Savoie, Entremont-Hôpital. À l'horizon 2050, plusieurs étapes d'aménagement sont prévues :

	• 1ère étape, horizon 2030: Aménagement LHand des quais et accès à la nouvelle halte Y-parc. • 2ème étape, horizon 2040: Allongement des quais à 235m. • 3ème étape, horizon 2050: Création des voies 3 et 4 avec élargissement du quai central.
Interface avec les réseaux de transport de l'agglomération	Pour accompagner la réalisation de cette nouvelle halte, les CFF et la ville d'Yverdon-les-Bains travaillent étroitement pour l'élaboration du projet d'aménagement de l'interface ad hoc. Ce projet fait l'objet de la mesure 5-M79.
Études réalisées	– Etude préliminaire CFF halte Y-Parc, 2023 – Plan objectif développement halte Y-Parc, CFF, 2024 – Message concernant l'état d'avancement et la modification des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire ainsi que la Perspective Rail 2050, 2023 – Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire du 21 juin 2019, art. 1, al. 2, let. c, ch. 1 « nouveaux arrêts »

5-PM01 Axe principal d'agglomération (APA) et mesures d'accompagnement Paquet de mesures non forfaitaire			
Capacité des routes	**4-57 – Axe principal d'agglomération (APA), secteur Ouest**		
Code ARE	5938.4.008	**Priorité**	A
Coûts	13.58 MCHF	**Stratégie(s) sectorielle(s)**	M4
Maître d'ouvrage	Ville d'Yverdon-les-Bains (MEI)	**Acteurs concernés**	Communes de Montagny-près-Yverdon et d'Yverdon-les-Bains



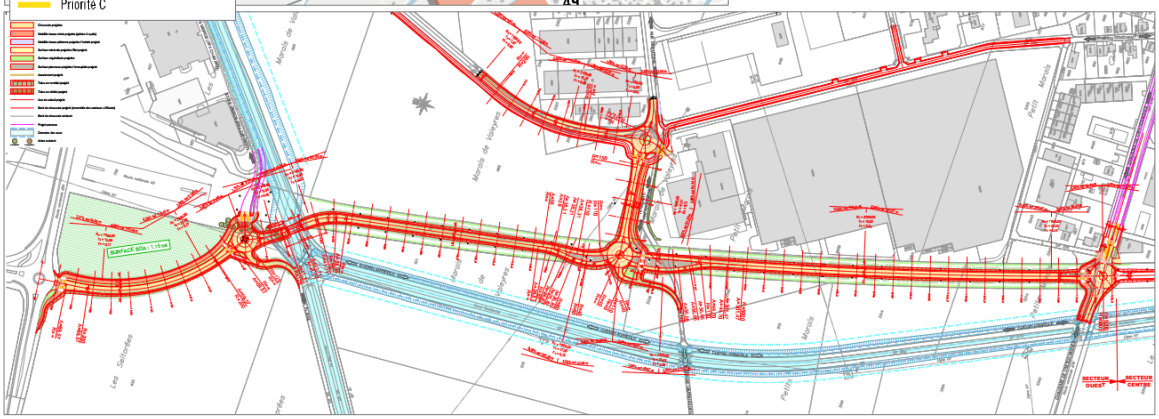


Figure 1 : localisation de la mesure
Figure 2 : plan du projet

Description et faisabilité	Le secteur ouest de l'Axe principal d'agglomération (APA ouest) est une nouvelle infrastructure multimodale publique. Ce projet intercommunal influençant l'ensemble du bassin versant de mobilité de la région. Cette mesure s'étend de la chaussée de Treycovagnes à la jonction autoroutière N5 de Montagny-près-Yverdon. Cette mesure vise à permettre une accessibilité à l'Ouest de l'agglomération sans transiter par le centre. L'APA Ouest permettra de délester du trafic TIM de la rue des Remparts, remplissant ainsi deux rôles importants : le délestage du réseau TP et la protection d'un site ISOS. Reportant le trafic en périphérie de la ville centre, le projet est une condition indispensable pour que le fonctionnement du réseau routier, et de mobilité plus globalement, soit assuré. Cette infrastructure est ainsi une opportunité tant pour la fluidité du réseau routier en déchargeant et en soulageant la route cantonale de Sainte-Croix qui est saturé sur ces trois giratoires mais aussi en pacifiant le centre-ville d'Yverdon-les-Bains du transit.

	La mesure prévoit une route d'une chaussée de 7m avec une vitesse projetée de 60 km/h. Le gabarit est optimisé pour les convois exceptionnels de type IV. Afin de répondre aux objectifs du projet plan directeur régional du nord vaudois et du projet d'Agglomération, qui visent à favoriser les transports publics et la mobilité douce, l'APA Ouest agit avec d'autres mesures sur la dissuasion de la traversée du centre-ville d'Yverdon-les-Bains au trafic individuel motorisé (TIM). La rue des Remparts sera notamment aménagée en zone de rencontre, le transit sur l'avenue de la gare sera coupé au mode TIM et d'autres mesures sont à l'étude pour réduire le trafic de transit au centre-ville. Le trafic sera ainsi logiquement reporté en périphérie de la ville centre et donc sur l'APA ouest. Cette route est ainsi une opportunité tant pour la fluidité du réseau routier que pour le développement de la mobilité douce grâce à la création d'un cheminement majoritairement en site propre allant d'Y-Parc à la zone commerciale de Chamard. L'APA ouest est intégré dans les planifications supérieures notamment au concept TIM de 2015 de la Ville d'Yverdon-les-Bains. Il y joue un rôle primordial en garantissant un réseau structurant extérieur au centre d'Yverdon-les-Bains pour garantir l'accessibilité routière à l'agglomération, le bon fonctionnement des différents modes transports et un centre urbain apaisé, valorisé et accessible au MD-TP. L'infrastructure est cofinançable en regard des exigences légales LUMin et OUMin. Ces éléments sont repris dans la fiche R12 du plan directeur cantonal (4e adaptation). L'APA ouest est dûment garanti par les Communes responsables d'Yverdon-les-Bains et Montagny-près-Yverdon. L'infrastructure a un effet positif sur le réseau routier de l'agglomération. L'APA ouest est cohérente avec les stratégies mobilité du PA5. L'APA résulte d'un besoin d'action identifié et d'une volonté populaire. Les mesures d'accompagnement sont identifiées dans les stratégies mobilité du PA4. La faisabilité de la mesure est démontrée et justifiée. Le projet est dans un état plus avancé que l'avant-projet au sens de la norme SIA 103. Les coûts d'investissements estimatifs sont à +/- 20 %. L'APA ouest allège considérablement le trafic de l'agglomération en soulageant notamment de 30% la route de Sainte-Croix.
Opportunité et utilité	**Opportunité** Besoins d'action > Suppression du trafic indésirable au centre-ville d'Yverdon-les-Bains > Réorganisation des circulations TIM en vue d'une accessibilité orientée au centre et d'un apaisement du trafic dans les quartiers Stratégies sectorielles M4 Organiser une accessibilité efficace en transports individuels motorisés (TIM) libérant le centre-ville d'Yverdon-les-Bains et les axes principaux pour la circulation des transports publics et la mobilité douce **Utilité** L'APA ouest permet de tranquilliser considérablement le trafic au centre-ville d'Yverdon-les-Bains et de soulager la route de Sainte-Croix. Elle permet d'accompagner la croissance démographique de l'agglomération et d'améliorer la desserte des quartiers et futurs quartiers et/ou institutions en étant un maillon fort de lien entre les pôles économiques stratégiques soit En Chamard et Y-Parc. Elle permet de sécuriser les usager.ère.s de la mobilité douce et d'améliorer le fonctionnement des réseaux TP-MD de l'agglomération. Cette mesure permet aussi d'intégrer la problématique de gestion des eaux en cas de dangers naturels marqués.

État de la planification			
Etudes prél. : 2013-2015	Avant-projet : 2016-2018	Projet : 2018-2021	Réalisation : 2028-2031

Étapes de mise en œuvre	**Étude de projet :** Réalisé entre 2013 et 2020 **Approbation des plans / permis de construire :** 2026/2027 **Financement :** 2026/2027 **Date prévue pour le début des travaux :** 2028-2031

	Date prévue pour la mise en service : 2031

Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF-HT) *(les contributions de tiers sont à indiquer)*

CH	Canton VD	Communes	Tiers	*Total*
0.000	*0.000*	*13.58*	*0.000*	*13.58*

Lien avec d'autres mesures	4-58 APA Centre 4-52 APA MD 4-71 rue du pré du lac 22 PPA Chamard Centre 44 PA Verdan 5-M75 Réaménagement du carrefour Kiener/Orbe/Treycovagnes 5-M77 Mesures de modération liées à l'APA 5-P02 Mesures compensatoires de l'APA
Études réalisées	**Etudes préliminaires :** Avenue des Trois-Lacs- Etude du tronçon Ouest, Team+, Bulle 2007 Variantes de tracé avec optimisation d'impacts sur les SDA, STE, 2014-2015 Etude de trafic pour la route de contournement, TRANSITEC, novembre 2015 **Avant-projet :** Secteurs centre et ouest du projet « Route de contournement », REP et cahier des charges pour le RIE, biol conseils SA, 23 novembre 2017 Dossiers de plans géométrie, conception routière et dimensionnement infrastructures, IRYS, 2016-2017 Rapport archéologique sur les sondages géologiques et pédologiques, Yverdon-les-Bains et Montagny-près-Yverdon, Route de contournement sud (secteurs Centre et Ouest), Archeodunum SA, février 2018 Rapport géotechnique, Yverdon-les-Bains – route de contournement- secteurs Centre et Ouest, De Cerenville Géotechnique, 2 mars 2018 Rapport d'étude hydraulique, B+C, 2018 Rapport d'étude trafic, Tronçon Centre et Ouest, C&G, 2018 Etude supplémentaire pour OFROU : choc, incendie, tassement, OPAM, IRYS, 2018-2019 **Projet :** Dossier d'examen préalable complet comprenant les plans et rapport technique de conception routière, dimensionnement et géométrie, rapport d'impact sur l'environnement et rapport 47 OAT, 2018-2020 Dossier d'enquête publique complet comprenant les plans et rapport technique de conception routière, dimensionnement et géométrie, rapport d'impact sur l'environnement et rapport 47 OAT, 2018-2020
Données de base	4 carrefours giratoires 1'500 mètres de chaussée à une voie TIM par sens, dont 400 mètres avec voie MD de 4.0 mètres TJM : 8900 véhicules par jour avec mesure

5-PM01 Axe principal d'agglomération (APA) et mesures d'accompagnement Paquet de mesures non forfaitaire			
VSR	**4-71 – Réaménagement des rues des Prés-du-Lac et des Cygnes**		
Code ARE	5938.4.021	**Priorité**	B
Coûts imputables	2'700 MCHF	**Stratégie(s) sectorielle(s)**	M4, M5
Coût global du projet	9'800 MCHF		
Maître d'ouvrage	Ville d'Yverdon-les-Bains	**Acteurs concernés**	commune

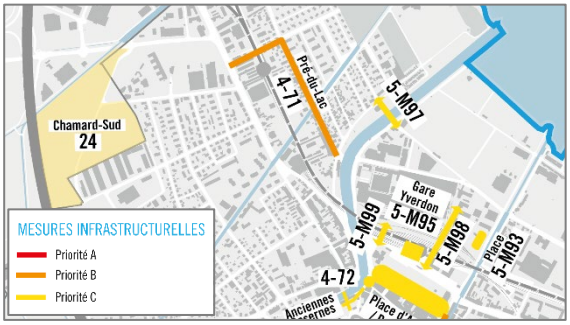


Figure 1 : localisation de la mesure

Figure 2 : concept d'aménagement

Description et faisabilité	Pour protéger les riverain.e.s des nuisances liées au trafic de transit et sécuriser leurs déplacements, la ville d'Yverdon-les-Bains a développé une nouvelle hiérarchie du réseau routier qui se traduit notamment par des mesures de modération de certains axes et quartier. Dans la continuité, une adaptation des rues des Prés-du-Lac et des Cygnes est prévue en horizon B afin d'assurer la progression des transports publics, la sécurisation des modes doux, et la réduction des nuisances. Avec le trafic en présence, la ligne de bus et les gabarits limités, la hiérarchie cyclable et piétonne de ces rues est à questionner. D'autant plus que d'autres itinéraires en parallèle sont de niveau primaire (av. de Grandson et rue du Coin de Terre, rue de la Jonction). Des aménagements confortables pour tous les modes ne sont pas possibles sur cet axe. Il ne suffit pas de quelques rétrécissements pour solutionner les problèmes de cette rue, un travail important est à apporter dans le cadre de cette mesure, notamment sur les carrefours principaux. La hiérarchie cyclable et piétonne du Plan directeur de la mobilité douce (PDMD) est à questionner sachant que le réseau est densément maillé dans le secteur. Une coupure du trafic de transit serait très bénéfique pour le quartier et le collège, mais les reports engendrés doivent être analysés et l'accessibilité à la zone industrielle et aux quartiers doit être maintenue. Une des options à étudier serait d'empêcher le trafic de transit, ce qui diminuera drastiquement la charge de trafic dans le secteur.
Opportunité et utilité	**Opportunité** *Besoins d'action* > Réorganisation des circulations TIM en vue d'une accessibilité orientée au centre et d'un apaisement du trafic dans les quartiers *Stratégies sectorielles* M4 Organiser une accessibilité efficace en transports individuels motorisés (TIM) libérant le centre et les axes principaux pour la circulation des transports publics et la mobilité douce M5 Valoriser les rues des quartiers et les centres de villages, afin de les rendre plus attractifs et plus sûrs, par une modération du trafic

	Utilité Les différents projets de modération vont favoriser le respect par les usager.ère.s de la hiérarchie du réseau routier et permettre une amélioration du confort et de la sécurité pour les modes doux. Ces projets permettront par ailleurs d'améliorer la qualité de vie, avec un espace public valorisé et une réduction des nuisances.

État de la planification			
Etudes prél. : *2027-2028*	Avant-projet : 2029-2030	Projet : *2031-2032*	Réalisation : *2033-2035*

Étapes de mise en œuvre	**Étude de projet :** 2027-2032 **Approbation des plans / permis de construire :** 2032 **Financement :** 2032 **Dates prévues pour le début des travaux et la mise en service :** 2033-2035

Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF-HT)				
CH *0.000*	Canton VD *0.000*	Communes *2.700*	Tiers *0.000*	*Total* *2.700*

Lien avec d'autres mesures	4-57 APA Ouest 5-M77 Mesures forfaitaires VSR d'accompagnement de l'APA 5-M75 Mesures forfaitaires GT d'accompagnement de l'APA 5-M82 Franchissement de la route de Ste Croix 5-P02 Mesures de compensation environnementales de l'APA 4-58 APA Centre
Études réalisées	Diagnostic des rues des Prés-du-Lac et des Cygnes effectuée en 2024 dans le cadre de l'étude modération que la Ville a mené.
Données de base	Le trafic journalier moyen attendu sur cet axe est de 9'800 véhicules par jours avec la mesure. Sans mesure, il pourrait atteindre les 14'000 véhicules par jour en 2030. Le projet concerne le réaménagement de 740 mètres de rue, d'une largeur moyenne de 12.4 mètres, soit une surface totale à réaménager de 8'930 mètres carrés y compris le secteur sud de la rue William Barbey

5-PM01 Axe principal d'agglomération (APA) et mesures d'accompagnement Paquet de mesures non forfaitaire			
Paquet de mesure forfaitaire GT	**5-M75 – Mesures d'accompagnement de l'APA**		
Code ARE	5938.4P.069(4-62.4)	**Priorité**	*A*
Coûts imputables	1.5 MCHF	**Stratégie(s) sectorielle(s)**	M4, M5
Coûts d'investissement	1.5 MCHF	**Acteurs concernés**	TRAVYS SA
Maître d'ouvrage	Ville d'Yverdon-les-Bains		

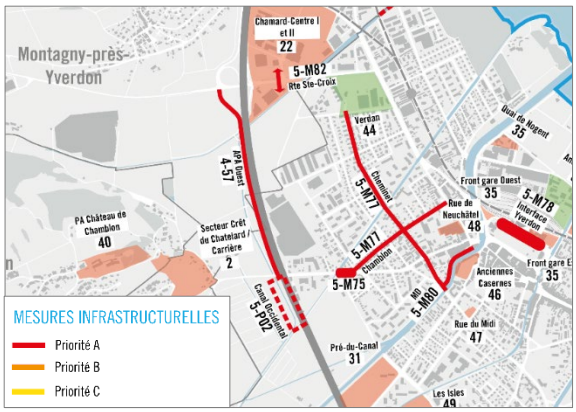


Figure 1 : localisation de la mesure

Figure 2 : concept d'aménagement

Source : étude Pénétrante Ouest, Citec Ingénieurs Conseils, décembre 2022

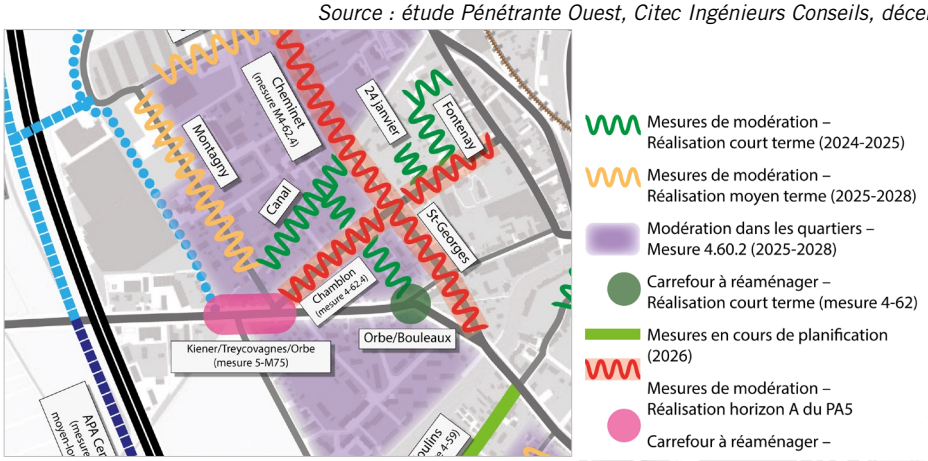
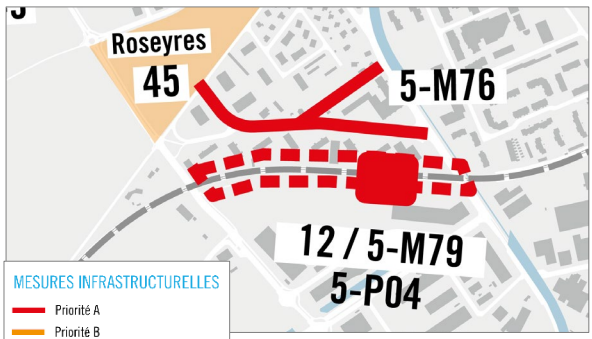


Figure 3 : extrait de la carte des mesures d'accompagnement de l'APA

Description de la conception	Le 25 novembre 2012, la population d'Yverdon-les-Bains a accepté l'initiative relative à la réalisation d'une route de contournement au sud-ouest de la ville. Cette nouvelle infrastructure, nommée "axe principal d'agglomération" (APA), modifie la répartition du trafic sur de nombreux axes routiers en ville d'Yverdon-les-Bains. Le tronçon sud a été mis en service à l'automne 2020. Afin d'éviter des reports de trafic et des nuisances supplémentaires dans les quartiers d'habitation, les autorités communales ont souhaité mettre en place des mesures de modération. Ces mesures doivent accompagner la mise en service des trois tronçons de l'APA : le tronçon ouest en 2031 et le tronçon centre à l'horizon C soit au-delà de 2036. Pour protéger les riverain.e.s des nuisances liées au trafic de transit et sécuriser leurs déplacements, plusieurs quartiers de la ville sont passés en zone 30 au début de l'année 2021 (Pierre-de-Savoie, Roger-de-Guimps, Général Guisan et St-Georges/Cheminet). Des zones 30 ont été mises en place avec un dispositif minimal (panneaux à l'entrée des rues, suppression des passages pour piéton.ne.s, priorité de droite aux carrefours). Toutefois, ces interventions ne sont souvent pas

	suffisantes pour modérer les vitesses des véhicules et n'apportent pas de plus-value à l'espace public. Des mesures complémentaires sont donc nécessaires pour atteindre les objectifs de modération soit un maintien de la vitesse à 30 km/h (respect de la V85) et la sécurisation des usager·ère.s. Ces interventions font en partie l'objet de la mesure 4-60.2 du PA4 « Modération du trafic dans les quartiers » qui sera mise en œuvre en 2026. Le projet de réaménagement de la rue de la Maison-Rouge (4-60.1) sera soumis à l'enquête en début d'année 2025 et devrait être mise en service en 2026. Le projet de requalification de rue des Moulins (mesure 4-59) suit le même planning (enquête en novembre 2024 et mise en service en 2026). La carte ci-dessus illustre l'ensemble des projets et des réalisations sur lesquels travaille la Ville pour accompagner la réalisation de l'APA. Ces mesures ont comme objectif de pacifier les quartiers immédiatement concernés et orienter le trafic sur les axes identifiés. L'augmentation du trafic sur la chaussée de Treycovagnes (liée à la mise en service du tronçon Ouest de l'APA en 2031) nécessitera de façon simultanée le réaménagement du carrefour Kiener – Montagny – Orbe (horizon A du PA5), et la modération des rues de Montagny-près-Yverdon (mesure 4-60 du PA4), de Chamblon et de Cheminet (horizon A du PA5). Dans la continuité, une adaptation de la hiérarchie du réseau routier dans le quartier des Prés-du-Lac est prévue dans une seconde phase. En effet, un réaménagement de l'espace rue et un passage en zone 30 sont planifiés à l'horizon B afin d'assurer la progression des transports publics, de sécuriser les modes doux, et de réduire les nuisances.
Mesures partielles et coûts	*Modération des axes délestés par l'APA :* Réaménagement du carrefour Kiener / Orbe / Treycovagnes. Étroitement lié à la mise en service du tronçon Ouest de l'APA (qui augmentera le trafic sur la chaussée de Treycovagnes), la ville d'Yverdon-Les-Bains prévoit de réaménager le carrefour Kiener – Montagny – Orbe de façon simultanée afin de créer un contrôle d'accès permettant de soulager la rue d'Orbe et la rue du Midi, d'améliorer la progression des TP et de sécuriser les modes doux. La mesure prévoit notamment de réguler le carrefour avec un tourne-à-gauche réservé aux bus depuis la rue d'Orbe et de supprimer trois mouvements de tourne-à-gauche pour les TIM. La modification du carrefour doit s'accompagner de mesures sur les rues de Montagny-près-Yverdon (mesure 4-60 du PA4), de Chamblon et de Cheminet (horizon A du PA5). Coûts imputables : 1'500'000 CHF Coût global : 1'500'000 CHF
Informations factuelles	Carrefour avec 2 nœuds, 2 lignes de transport public

5-PM02 Aménagement des abords de la nouvelle halte RER Y-Parc Paquet de mesures non forfaitaire			
VSR	**5-M76 – Réaménagement de l'avenue Pierre-de-Savoie et de la rue Pyrame-de-Candolle**		
Code ARE	nouveau	**Priorité**	A
Coûts	3.03 MCHF	**Stratégie(s) sectorielle(s)**	PE1, U3, M2, M3, M5, M8
Maître d'ouvrage	Ville d'Yverdon-les-Bains	**Acteurs concernés**	commune



de la mesure

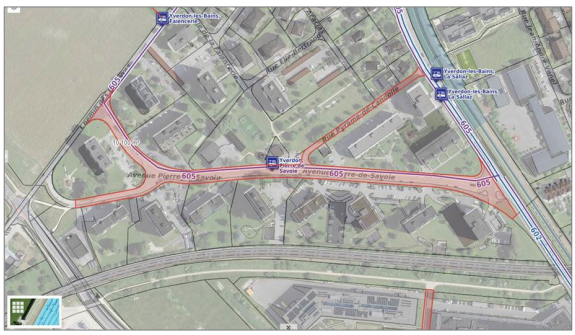


Figure 2 : plan d'emprise des voies

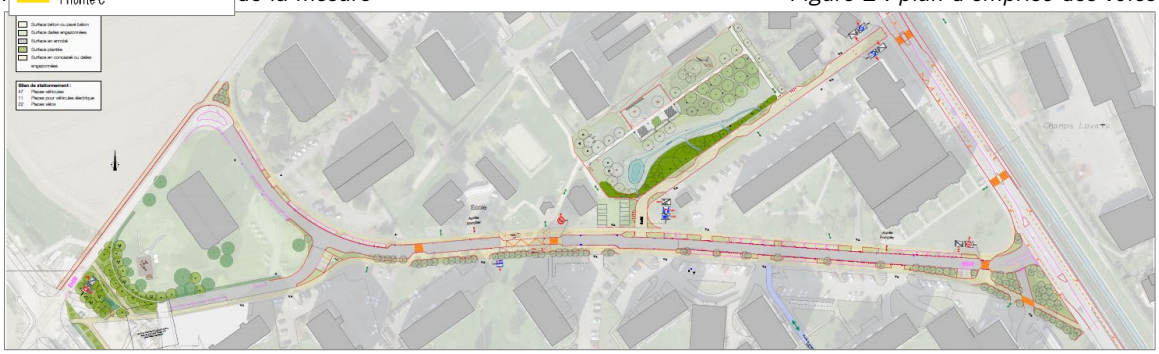


Figure 3 : plan d'ensemble

Description et faisabilité	La mesure 5-M76 prolonge l'interface de la halte Y-Parc en affectant l'espace public de manière plus équilibrée pour les différents modes dans le quartier attenant. Elle améliore ainsi la qualité des connexions depuis et vers la future halte. Début 2021, l'avenue Pierre-de-Savoie et de la rue Pyrame-de-Candolle ont été mises en zones 30 avec un dispositif minimal (panneaux à l'entrée des rues, suppression des passages pour piéton.ne.s, priorité de droite aux carrefours) pour modérer le quartier d'habitation. En 2023, des travaux d'installation du réseau de chauffage à distance (CAD) ont été réalisés. Cette année-là, la Ville a également initié une étude de faisabilité pour réfléchir aux synergies possibles avec ces travaux de réfection souterrains. L'opportunité de réaliser un nouvel arrêt de bus s'est présentée. Cet arrêt de bus a été aménagé d'une part pour répondre aux exigences de la LHand et d'autre part contribuer par son aspect autobloquant à son rôle d'élément de modération. Toutefois, ces interventions ne sont souvent pas suffisantes pour modérer les vitesses des véhicules et n'apportent pas de plus-value à l'espace public. L'étude de faisabilité a permis d'identifier les mesures complémentaires nécessaires pour atteindre les objectifs de sécurisation et de confort des usager.ère.s et aussi proposer une nouvelle image du réaménagement de ces rues compte tenu de la desserte prochaine du RER Vaud. Les principaux objectifs à atteindre sont les suivants : • affecter l'espace public de manière plus équilibrée pour les différents modes;

	• améliorer l'offre pour les modes doux en fonction des points d'intérêts du quartier (école, future halte ferroviaire Y-Parc,…) mais également en tenant compte d'une vision plus globale (accès vers le centre-ville,…); • améliorer l'intégration paysagère de l'ensemble du quartier en cohérence avec le projet des deux parcs publics que la Ville a développé; • requalifier les entrées/sorties du quartier tout en favorisant les mouvements des modes doux; • garantir l'accessibilité (giration et croisement de poids lourds, accès aux parkings privés, etc.) et la sécurité (visibilité) de l'ensemble des usager.ère.s. Les principaux aménagements esquissés par l'étude de faisabilité sont les suivants: • la rue Pyrame-de-Candolle est mise en zone de rencontre et en voie sans issue. L'extrémité côté Valentin est mise en zone piétonne avec une exception "cycles autorisés" ; • **le gabarit de base de la chaussée de 5.20 m entre bordure avec des élargissements ponctuels pour les croisements des bus;** • **les trottoirs ont une largeur minimale de 2.00 m et sont élargis au niveau de la partie centrale (école, arrêt bus, jardin de poche);** • le carrefour "Pierre-de-Savoie – Sallaz" assure mieux les continuités cyclables et intègre une bande polyvalente permettant les mouvements sécurisés de tous les usager.ère.s (motorisés et cyclables); • le carrefour "Pyrame-de-Candolle – Passerelle du canal" intègre une nouvelle bande polyvalente avec la traversée piétonne. Cela permet de faciliter et sécuriser les traversées des modes doux. Le trottoir longeant le chemin de la Sallaz côté Pyrame-de-Candolle devient traversant; • sur le chemin de la Sallaz, la volonté est d'assurer la continuité cyclable avec des bandes cyclables d'une largeur de 2.00 m; • la longueur des traversées piétonnes de l'avenue Pierre-de-Savoie sont raccourcies ce qui permet un effet de porte naturelle pour le trafic et diminue la distance de traversée pour les piéton.ne.s; • les places de parcs électriques sont situées au nord de l'avenue au-dessus du réseau du CAD; • une continuité dans les cheminements piétons est prévue entre l'avenue Pierre-de-Savoie et le futur passage inférieur connectant à la future halte CFF Y-Parc (mesure 5-M79 du PA5); • la création de nouvelles places de stationnement vélos; • les zones de plantations sont renforcées et optimisées en fonction notamment de la position des réseaux souterrains (CAD,…); • les zones d'arbres les plus denses se situent aux entrées de quartier pour insister sur l'effet de porte ainsi que sur la partie centrale (arrêt de bus) où le besoin en ombre est fortement souhaité ; • La diminution de places de stationnement sur l'avenue Pierre-de-Savoie et la suppression du stationnement sur la rue Pyrame-de- Candolle permettent de rééquilibrer la place des différents usages. Ce projet sera coordonné avec la réalisation de la halte CFF et son interface.
Opportunité et utilité	**Opportunité** *Besoins d'action* > Extension des espaces dédiés à la biodiversité en milieu urbain > Renforcement de la canopée pour limiter les effets des îlots de chaleur le long des itinéraires de mobilité douce et des cours d'eau, ainsi qu'en faveur de la nature en ville > Intégration systématique de la biodiversité dans les projets de mobilité et d'infrastructures en milieu urbain > Valorisation des espaces publics selon le type d'espace, en réponse aux enjeux climatiques et sociaux > Amélioration de l'usage des TP et MD pour les déplacements utilitaires à l'intérieur de l'agglomération > Accroissement de l'attractivité du réseau bus > Réorganisation des circulations TIM en vue d'une accessibilité orientée au centre et d'un apaisement du trafic dans les quartiers > Mise en place d'une gestion du stationnement public en cohérence avec les

	contraintes environnementales et de qualité de vie dans les espaces urbains > Développement d'une stratégie de sécurité pour tous les usager.ère.s, notamment les personnes à mobilité réduite, ainsi que les nouvelles mobilités (trottinettes électriques) et le vélo > Amélioration des conditions favorisant le transfert de la voiture vers les modes de transports plus respectueux de l'environnement *Stratégies sectorielles* PE1 - Augmenter les qualités paysagères et naturelles des espaces ouverts en milieu bâti U3 - Renforcer l'habitabilité par l'aménagement des espaces publics dans les quartiers et les villages M2 Poursuivre le développement d'un réseau principal modes doux (MD) continu, sûr et attractif M3 Favoriser l'usage des vélos dans l'agglomération M5 Valoriser les rues des quartiers et les centres de villages, afin de les rendre plus attractifs et plus sûrs, par une modération du trafic M8 Renforcer la sécurité sur le chemin des écolier.ère.s et aux abords des écoles **Utilité** L'aménagement proposé a pour objectif de : • modérer le trafic routier; • renforcer la végétalisation; • améliorer la continuité et le confort des itinéraires des modes doux sur l'avenue Pierre-de-Savoie et sur la rue Pyrame-de-Candolle; • garantir une vision à long terme avec une conception durable (mobilité douce, espaces verts, cadre de vie, …). Pour conclure, le projet retenu participe à modérer le trafic motorisé, tend à favoriser les déplacements des modes doux et améliore le cadre de vie du quartier grâce à un rééquilibrage de l'affectation de l'espace public et un traitement paysager qualitatif.

État de la planification			
Etudes prél. : *2023-2024*	Avant-projet : *2025-2026*	Projet : *2026-2028*	Réalisation : *2029-2030*

Étapes de mise en œuvre	**Étude de projet :** étude de faisabilité réalisée en 2023-2024. **Approbation des plans / permis de construire :** 2027 **Financement :** 2025 et 2027 **Date prévue pour le début des travaux :** 2029 **Date prévue pour la mise en service :** 2030

Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF-HT)				
CH *0.000*	Canton VD *0.000*	Communes *3.030*	Tiers *0.000*	*Total* *3.030*

Lien avec d'autres mesures	12 Nouvelle halte du RER Vaudois au PST (PRODES) 5-M79 Aménagement de l'interface de la halte RER Y-Parc 5-P04 Paquet de mesures nature en accompagnement de la halte CFF à Y-Parc 45 PA Roseyres
Études réalisées	• Etude de faisabilité du réaménagement de l'avenue Pierre-de-Savoie, Transitec et l'Atelier du Paysage 2024 • Charte communale pour l'aménagement de zones modérées – zone 30 et zone de rencontre, Transitec, 2024
Données de base	22 Places vélos 10'100m2 de surface 900 mètres linéaire de mobilité douce TJM prévisionnel à 15 ans sur l'axe (sans mesure) : 2000 véh./j

5-PM01 Axe principal d'agglomération (APA) et mesures d'accompagnement Paquet de mesures non forfaitaire			
Paquet de mesure forfaitaire VSR	**5-M77 – Mesures d'accompagnement de l'APA**		
Code ARE	nouveau	**Priorité**	*A*
Coûts imputables	6.331 MCHF	**Stratégie(s) sectorielle(s)**	M4, M5
Coûts d'investissement	23.947 MCHF	**Acteurs concernés**	TRAVYS SA, Collèges du Cheminet et de Fontenay, Association de quartier Saint-Georges
Maître d'ouvrage	Ville d'Yverdon-les-Bains		

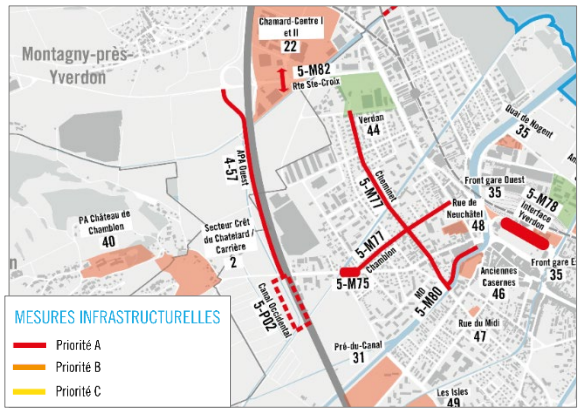


Figure 1 : localisation de la mesure

Figure 2 : concept d'aménagement

Source : étude Pénétrante Ouest, Citec Ingénieurs Conseils, décembre 2022

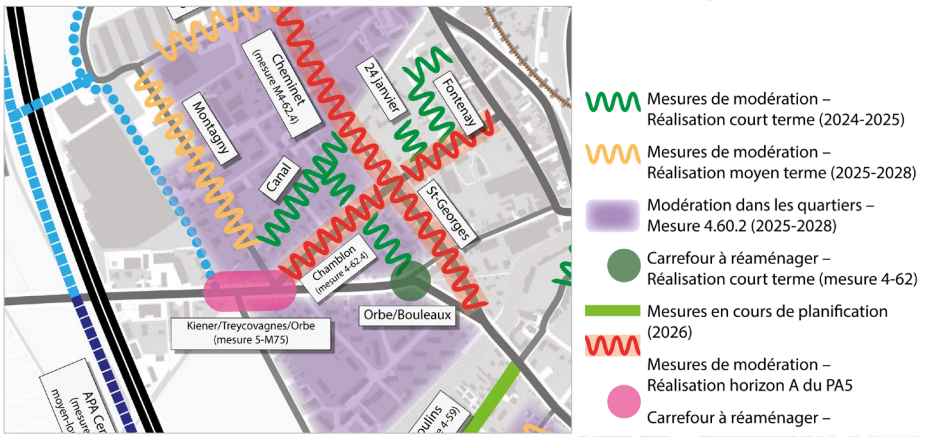


Figure 3 : extrait de la carte des mesures d'accompagnement de l'APA

Description de la conception	Le 25 novembre 2012, la population d'Yverdon-les-Bains a accepté l'initiative relative à la réalisation d'une route de contournement au sud-ouest de la ville. Cette nouvelle infrastructure, nommée "axe principal d'agglomération" (APA), modifie la répartition du trafic sur de nombreux axes routiers en ville d'Yverdon-les-Bains. Le tronçon sud a été mis en service à l'automne 2020. Afin d'éviter des reports de trafic et des nuisances supplémentaires dans les quartiers d'habitation, les autorités communales ont souhaité mettre en place des mesures de modération. Ces mesures doivent accompagner la mise en service des trois tronçons de l'APA : le tronçon ouest en 2031 et le tronçon centre à l'horizon C soit au-delà de 2036. Pour protéger les riverain.e.s des nuisances liées au trafic de transit et sécuriser leurs déplacements, plusieurs quartiers de la ville sont passés en zone 30 au début de l'année 2021 (Pierre-de-Savoie, Roger-de-Guimps, Général Guisan et St-Georges/Cheminet). Des zones 30 ont été mises en place avec un dispositif minimal (panneaux à l'entrée des rues, suppression des passages pour piéton.ne.s,

	priorité de droite aux carrefours). Toutefois, ces interventions ne sont souvent pas suffisantes pour modérer les vitesses des véhicules et n'apportent pas de plus-value à l'espace public. Des mesures complémentaires sont donc nécessaires pour atteindre les objectifs de modération soit un maintien de la vitesse à 30 km/h (respect de la V85) et la sécurisation des usager·ère.s. Ces interventions font en partie l'objet de la mesure 4-60.2 du PA4 « Modération du trafic dans les quartiers » qui sera mise en œuvre en 2026. Le projet de réaménagement de la rue de la Maison-Rouge (4-60.1) sera soumis à l'enquête en début d'année 2025 et devrait être mise en service en 2026. Le projet de requalification de rue des Moulins (mesure 4-59) suit le même planning (enquête en novembre 2024 et mise en service en 2026). La carte ci-dessus illustre l'ensemble des projets et des réalisations sur lesquels travaille la Ville pour accompagner la réalisation de l'APA. Ces mesures ont comme objectif de pacifier les quartiers immédiatement concernés et orienter le trafic sur les axes identifiés. L'augmentation du trafic sur la chaussée de Treycovagnes (liée à la mise en service du tronçon Ouest de l'APA en 2031) nécessitera de façon simultanée le réaménagement du carrefour Kiener – Montagny – Orbe (horizon A du PA5), et la modération des rues de Montagny-près-Yverdon (mesure 4-60 du PA4), de Chamblon et de Cheminet (horizon A du PA5). Dans la continuité, une adaptation de la hiérarchie du réseau routier dans le quartier des Prés-du-Lac est prévue dans une seconde phase. En effet, un réaménagement de l'espace rue et un passage en zone 30 sont planifiés à l'horizon B afin d'assurer la progression des transports publics, de sécuriser les modes doux, et de réduire les nuisances.
Mesures partielles et coûts	*Modération des axes délestés par l'APA : rue de Chamblon* La rue de Chamblon a un statut de réseau collecteur d'agglomération. La mesure prévoit l'instauration d'une zone 30 accompagnée de mesures de modération : la création d'un effet de porte marqué aux deux extrémités de la rue, le renforcement volontariste des zones vertes par des décrochements horizontaux végétalisés, la création de trottoirs traversants et la mise en œuvre d'un marquage rappelant le caractère de zone 30 de la rue. Coûts imputables : 1'371'000 CHF Coût global : 5'027'000 CHF *Modération des axes délestés par l'APA : requalification de la rue du Cheminet et rue du Curtil Maillet jusqu'à la Thièle* La rue du Cheminet et la rue de Curtil Maillet ont un statut de desserte principale. La mesure prévoit l'instauration d'une zone 30 accompagnée de mesures de modération telles que : la création de portes d'entrée marquant le début et la fin de la zone, la création de trottoirs traversants et la mise en œuvre d'un marquage rappelant le caractère de zone 30 de l'axe. Coûts imputables : 4'960'000 CHF Coût global : 18'920'000 CHF
Informations factuelles	rue du Cheminet 17'200m2 – 2 lignes de bus TRAVYS – important groupement scolaire à proximité rue de Chamblon 4'570m2 – 2 lignes de bus TRAVYS

INT	5-M78 Réaménagement de l'interface TP de la gare d'Yverdon-les-Bains		
Code ARE	5938.015 (15a du PA1)	**Priorité**	A
Coûts Imputables	9.262 MCHF	**Stratégie(s) sectorielle(s)**	M1 / M4 / M9
Coûts global d'investissement	13.00 MCHF	**Acteurs concernés**	Travys – CarPostal – CFF
Maître d'ouvrage	Ville d'Yverdon-les-Bains		

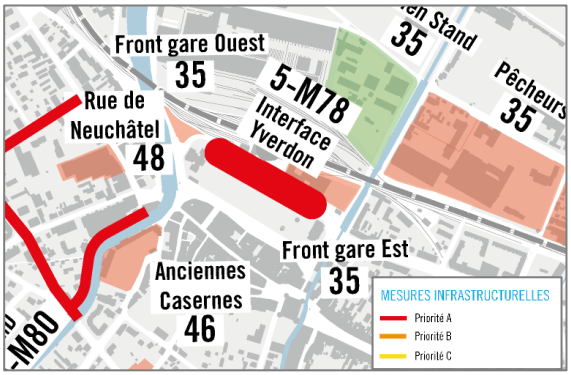


Figure 1 : localisation de la mesure

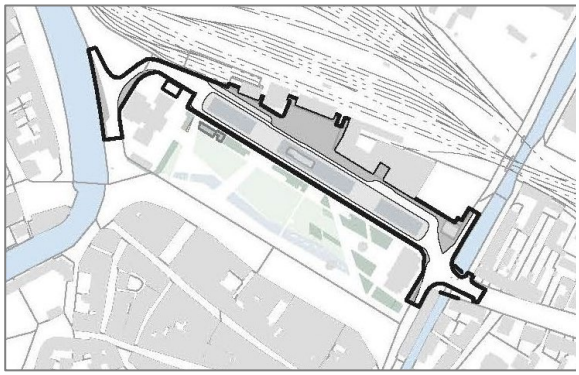


Figure 2 : périmètre du projet

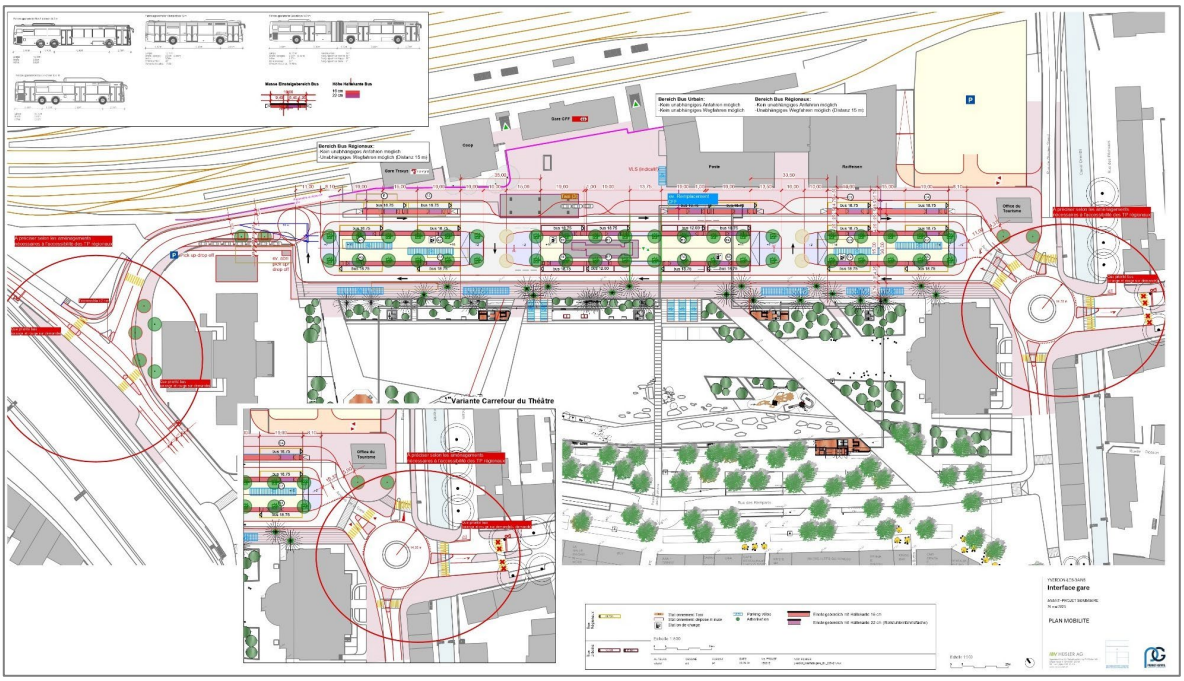


Figure 3 : projet d'aménagement de l'interface TP d'Yverdon-les-Bains

Description et faisabilité	Cette mesure d'importance régionale était initialement une mesure du PA1. Au regard de l'évolution techniques et des besoins de l'infrastructure, les objectifs initiaux ont été revus et nécessitent une nouvelle planification. La mesure 15a a donc été abandonnée au profit de la présente mesure. Il s'agit de réaménager l'interface bus, mobilité douce, taxis et TIM de la gare d'Yverdon-les-Bains en prenant en considération le contexte urbain existant et en projet (place d'Armes, parking, Front Gare, réseaux de bus, passerelle des Cigarières, rue de l'Ancien Stand, etc.). L'interface de transports publics existante présente un déficit de capacité pour les

	transports publics routiers. Avec 5 lignes urbaines et 15 lignes régionales, le besoin identifié dans le cadre de l'étude de 2023 est de pouvoir accueillir un total de 20 bus articulés simultanément, sans compter les remplacements CFF (+ 2 bus). L'interface actuelle permet d'accueillir seulement 12 bus standard, voire moins lorsqu'il y a des véhicules articulés, ce qui est le cas pour plusieurs lignes régionales et d'une ligne urbaine. Le projet a pour objectifs de : – Augmenter la capacité et la flexibilité pour le service des bus urbains et régionaux – Faciliter l'accessibilité par les usager.ère.s – Améliorer les relations piétonnes gare – centre-ville – Réduire les conflits d'usage avec les TIM sur l'interface – Garantir le fonctionnement des services des bus de remplacement lors de perturbations ferroviaires – Mettre à disposition l'espace pour le stationnement des vélos et motos, pour les taxis, la dépose-minute (K+R) et le car sharing – Mettre en place un espace urbain fort et cohérent entre le canal Oriental et la Thièle – Préserver la structure urbaine et l'arborisation existante de l'av. de la Gare – Permettre une densification et une requalification du front gare (bâtiments situés entre l'avenue et les voies) Les principes d'aménagement suivants visent à répondre aux objectifs susmentionnés : a) Sauvegarder la structure linéaire de l'avenue de la Gare avec le double alignement de platanes. b) Garantir le fonctionnement de la gare bus du point de vue de la clientèle et des exploitants des transports publics et créer la capacité nécessaire pour les adaptations futures des conditions d'exploitation. c) Interdire le trafic de transit sur l'av. de la Gare tout en garantissant l'accès aux bâtiments, aux urgences et aux taxis (mesure anticipée en place). d) Optimiser les distances piétonnes pour les correspondances (bus-bus, train-bus, etc.). e) Adapter les aménagements pour les personnes à mobilité réduite et garantir le mouvement autonome de la clientèle, conformément à la LHand. f) Prendre en considération la compréhension spontanée de l'organisation de la gare des bus, l'orientation et la sécurité des piéton.ne.s à l'intérieur de celle-ci ainsi que des lignes de désir avec ses environs. g) Répartir le stationnement cycles nécessaire en fonction de toutes les directions d'arrivées, le plus proche de la gare que possible. h) Placer la dépose-minute (kiss & ride) d'une manière qui limite les conflits d'usage en garantissant un accès à la gare. La variante retenue prévoit la division de l'ilot central en trois sections bien définies dans leur fonction. a) Les arrêts des lignes urbaines, en transit, sont localisés sur la section centrale, face à la place de la Gare. b) Les arrêts des lignes régionales en direction de l'est sont localisés sur la section est. a) Les arrêts des lignes régionales en direction de l'ouest sont localisés sur la section ouest.
Opportunité et utilité	**Opportunité** *Besoins d'action* > Intégration systématique de la biodiversité dans les projets de mobilité et d'infrastructures en milieu urbain > Amélioration de l'usage des TP et MD pour les déplacements utilitaires à l'intérieur de l'agglomération > Augmentation de l'usage des TP et modes doux pour les pendulaires, les loisirs et les achats à l'intérieur de l'agglomération > Augmentation de la part modale TP en adéquation avec les objectifs cantonaux > Accroissement de l'attractivité du réseau bus > Amélioration de la lisibilité et de la communication sur l'offre existante > Renforcement de l'attractivité des réseaux de mobilité douce

	> Amélioration de la sécurité des cyclistes > Développement d'une stratégie de sécurité pour tous les usager.ère.s, notamment les personnes à mobilité réduite, ainsi que les nouvelles mobilités (trottinettes électriques) et le vélo > Amélioration des conditions favorisant le transfert de la voiture vers les modes de transports plus respectueux de l'environnement > Renforcement des interconnexions entre les réseaux de transports publics locaux, régionaux et national *Stratégies* M1 Améliorer l'offre en transports publics (TP) et son bilan carbone M4 Organiser une accessibilité efficace en transports individuels motorisés (TIM) libérant le centre et les axes principaux pour la circulation des transports publics et la mobilité douce M9 Développer l'attractivité et l'efficacité des interfaces et des lieux d'échanges intermodaux M9-1 Améliorer l'accès MD aux interfaces M9-2 Renforcer le stationnement vélos aux gares et aux arrêts de bus principaux M9-3 Accroître la qualité et le confort des interfaces voyageurs. **Utilité** Le projet vise à encourager le report modal vers les transports publics par l'amélioration de la qualité de séjour de l'interface, une meilleure lisibilité de l'infrastructure et la sécurisation des usager.ère.s. Il souhaite apporter des réponses aux enjeux climatiques à travers la conservation de l'alignement d'arbres et le remplacement des arbres abattus dans l'objectif de conserver l'effet d'ombrage et la qualité bioclimatique dans l'espace urbain. Il permet de pérenniser l'exploitation de l'offre en transports publics en adaptant l'interface au volume de l'offre.
État de la planification	

Etudes prél. :	Avant-projet :	Projet :	Réalisation :
2023	2025 - 2026	*2027 - 2028*	2029 - *2030*

Étapes de mise en œuvre	**Étude de projet : 2025 à 2028** **Financement / Approbation des plans / permis de construire : 2028** **Début des travaux : 2029** **Mise en service : 2030**

Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF-HT) *(les contributions de tiers sont à indiquer)*

CH	Canton VD	Communes	Tiers	Total
0.000	4.553	4.710	0.000	9.263

Lien avec d'autres mesures	4-72 carrefours Ancienne-Douane – Remparts- rue du Casino 5M92 Réaménagement Place d'Armes et rue des Remparts
Études réalisées	• Étude d'avant-projet sommaire de la réorganisation et du réaménagement de l'interface TP de la Place de la gare d'Yverdon-les-Bains, IBV Hüsler, Fischer & Montavon, Perret-Gentil, 2023 • Traversée centre, Concept global pour la Place d'Armes et projet pour l'interface de la Gare , MRS et partenaires, Fischer & Montavon, Sancha + Associés, 2013
Données de base	5 lignes de bus urbains 15 lignes régionales en terminus 22 quais 1'200 place de stationnement vélos 250 places moto 10 places dépose-minute 3 à 5 places taxis

5-PM02 Aménagement des abords de la nouvelle halte RER Y-Parc Paquet de mesures non forfaitaire			
Interface	**5-M79 Aménagement de l'interface de la halte RER Y-Parc**		
Code ARE	nouveau	**Priorité**	A
Coûts	3.155 MCHF	**Stratégie(s) sectorielle(s)**	M1 / M4 / M9 / U4
Maître d'ouvrage	Ville d'Yverdon-les-Bains	**Acteurs concernés**	Commune, DGMR, TRAVYS, CFF, CarPostal

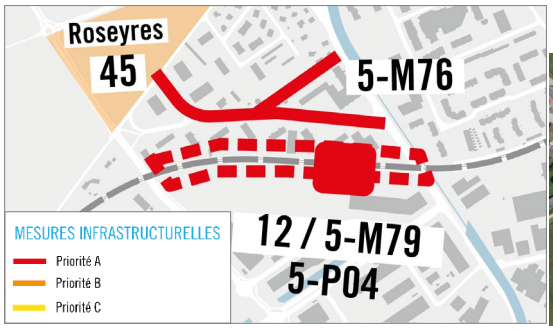


Figure 1 : localisation de la mesure

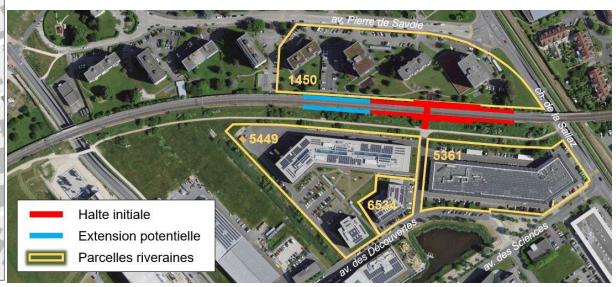


Figure 2 : périmètre de la halte CFF

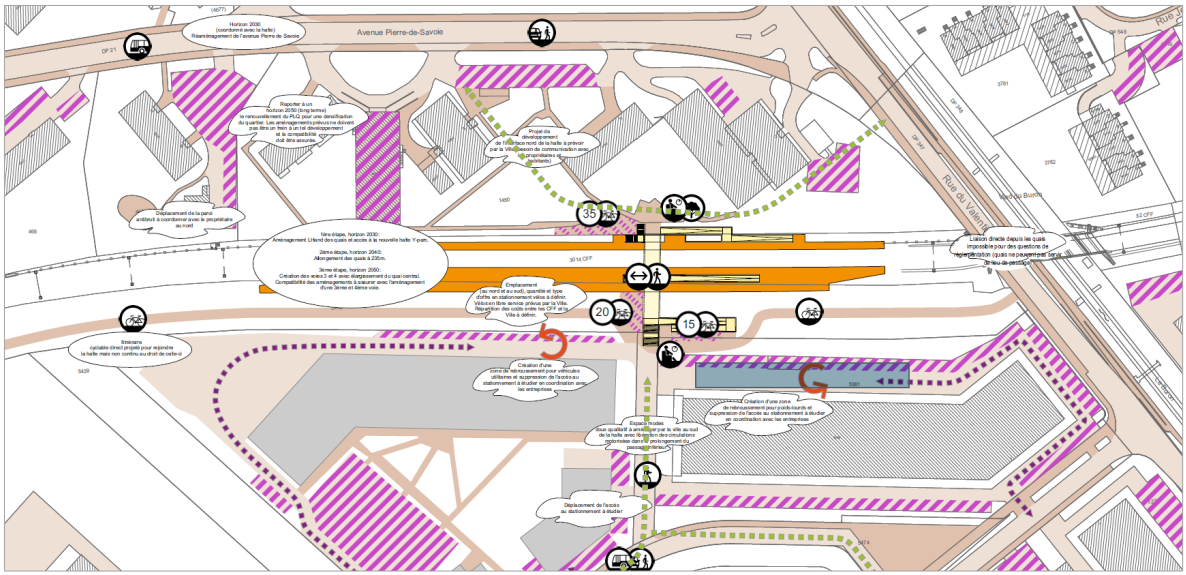


Figure 3 : extrait 1 de la carte de synthèse des ateliers POD, juin 2024

Description de la conception	Le projet d'agglomération de 1ère et 2ème génération prévoyait, dans sa mesure 12, la création d'une halte RER au parc scientifique et technique Y-Parc. La mesure a été confirmée dans le programme PRODES EA 2035 à l'horizon 2030. La mesure porte sur l'aménagement de l'interface de la nouvelle halte. Des aménagements complémentaires sont nécessaires afin d'améliorer la combinaison des moyens de transports pour créer ainsi l'interface Y-Parc. Aussi, il est nécessaire d'établir les liaisons MD vers la halte. La mesure se divise comme suit : • Stationnement vélo (sauf s'il est intégré à la halte) ; • Aménagement MD accès nord ; • Aménagement MD accès sud ; • Interface bus urbains et régionaux ; • Dépose-minute. 1. Aménagement MD accès nord Il s'agit d'un un projet de chemin reliant le futur passage inférieur de la halte ferroviaire à l'avenue Pierre de Savoie.

	2. Aménagement MD accès sud Il s'agit de renforcer le caractère piétonnier de la rue située entre les parcelles n°5449 et n°6534 à l'ouest, ainsi que la parcelle n°5361 à l'est. Cette rue, qui n'a pas de nom à ce jour, sera l'accès principal à la halte CFF depuis le PST d'Y Parc. Elle va donc gagner en importance par rapport à sa situation actuelle. La rue sera fermée physiquement aux véhicules. Les livreurs pourront toutefois l'emprunter dans le sens halte CFF – av. des Découvertes. L'objectif est de limiter les conflits d'usage et d'éviter un trafic de déposes-minutes à des endroits inappropriés. 3. Interface bus urbains et régionaux Dans le cadre du Plan directeur des transports publics de la Ville d'Yverdon-les-Bains (en cours d'élaboration), il a été identifié qu'une desserte d'Y Parc par les lignes régionales empruntant actuellement la route de Lausanne (613 direction Vallorbe, 670 direction Echallens, 675 direction Chavornay) est pertinente afin de relier directement les localités desservies avec Y Parc et par opportunité d'offrir une liaison avec le RER Vaud. Le nœud de correspondance restera toutefois la gare d'Yverdon-les-Bains dans laquelle un plus grand nombre de trains s'arrêtent (InterCity, notamment). Cette modification des itinéraires nécessitera la création d'un nouvel arrêt de bus dans le cadre de la mesure. Concernant les lignes urbaines, actuellement, deux arrêts de bus sont à moins de 200 mètres de la future halte CFF. Il s'agit des arrêts nommés Y Parc/Galilée et Y Parc/Découvertes. Ces arrêts sont desservis par les lignes urbaines 602 et 605. Afin d'améliorer la connexion entre les réseaux de transports publics routiers et ferroviaires, la réalisation d'un nouvel arrêt de bus à proximité de la halte sur l'avenue des Découvertes est recommandée. Cet arrêt pourra remplacer efficacement les deux arrêts susmentionnés. Du côté nord de la future halte, l'arrêt de bus urbain Pierre-de-Savoie sera réaménagé prochainement et se situera à environ 250 mètres des quais, à proximité du futur accès nord. 4. Dépose-minute Afin de canaliser les flux de dépose-minute, des places seront prévues sur l'avenue Pierre-de-Savoie à proximité de l'accès nord et sur l'avenue des Découvertes à proximité de l'accès sud. 5. Stationnement vélo Il est proposé de débuter avec une offre en stationnement de l'ordre de 70 places puis, en fonction de son usage, de renforcer cette offre. L'offre initiale sera de 35 places de chaque côté du passage inférieur de la halte. Ce stationnement sera tout ou partiellement réalisé dans le projet de la halte ferroviaire. 6. Stationnement voiture Il n'y a pas de projet de parking intégré au projet de la halte. Les options se concentrent sur les parkings existants ou en projet au sein du PST.
Opportunité et utilité	**Opportunité** *(qualitative)* <u>Besoins d'action</u> – Renforcement des interconnexions entre les réseaux des transports publics, régionaux et national : la halte CFF Y-Parc avec les lignes de bus urbains connectées iront sensiblement améliorer la desserte de la partie Sud de l'agglomération – Connection de la nouvelle halte ferroviaire avec les quartiers avoisinants afin de garantir son accessibilité <u>Stratégies sectorielles</u> M2 Poursuivre le développement d'un réseau principal MD continu sûr et attractif M3 Favoriser l'usage des vélos dans l'agglomération M9 – Développer l'attractivité et l'efficacité des interfaces et des lieux d'échanges intermodaux M9-1 Améliorer l'accès MD aux interfaces M9-2 Renforcer le stationnement vélos aux gares et aux arrêts de bus principaux M9-3 Accroître la qualité et le confort des interfaces voyageurs **Utilité** La mesure vise à accompagner la réalisation de la nouvelle halte avec l'aménagement d'une interface multimodale efficace et attractive. Elle permet de

	raccorder la nouvelle halte aux réseaux TP et MD.
État de la planification	
Etudes prél. : *2024*	Avant-projet : *2024-2025* Projet : *2026* Réalisation : *2030*
Étapes de mise en œuvre	**Étude de projet : 2026** **Financement / Approbation des plans / permis de construire : 2027-2028** **Début des travaux : 2029** **Mise en service : 2030**

Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF-HT) *(les contributions de tiers sont à indiquer)*

CH	Canton VD	Communes	Tiers	*Total*
12	*0.000*	*3.155*	*0.000*	*3.155*

Lien avec d'autres mesures	12 Nouvelle halte du RER Vaudois au PST (PRODES) 5-P04 Paquet de mesures nature en accompagnement de la halte CFF à Y-Parc 45 PA Roseyres 5-M76 Réaménagement de l'avenue Pierre-de-Savoie et de la rue Pyrame-de-Candolle
Études réalisées	– Etude préliminaire CFF halte Y-Parc, 2023 – Plan objectif développement halte Y-Parc, CFF, 2024 – Message concernant l'état d'avancement et la modification des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire ainsi que la Perspective Rail 2050, 2023 – Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire du 21 juin 2019, art. 1, al. 2, let. c, ch. 1 « nouveaux arrêts »
Données de base	Accès nord : Plusieurs chemins d'accès (nombre à définir selon discussion avec les propriétaires) Accès sud : 940m2 3 quais bus 2 zones déposes-minutes 70 places vélo

Paquet de mesure forfaitaire MD	5-M80 – Développement du réseau de mobilité douce		
Code ARE	nouveau	**Priorité**	A
Coûts	2.278 MCHF	**Stratégie(s) sectorielle(s)**	U4, M2, M3, M8
Maître d'ouvrage	Yverdon-les-Bains, Grandson, Pomy	**Acteurs concernés**	Yverdon-les-Bains, Grandson, Pomy, Cheseaux-Noréaz, Gymnase

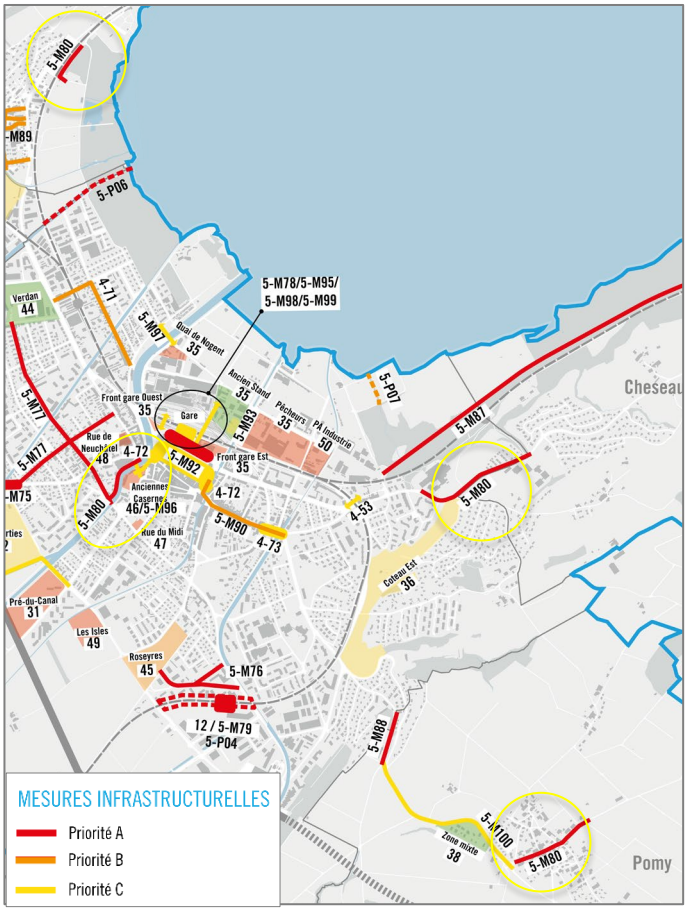
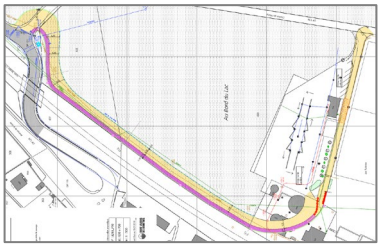
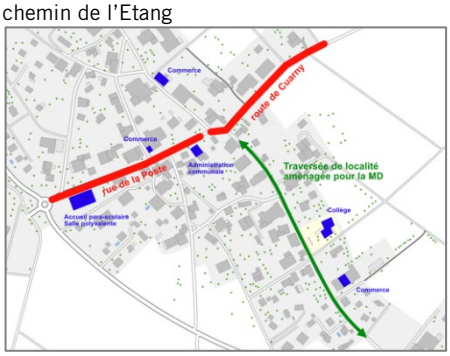


Figure 1 : localisation des mesures (entourées en jaune)
Figures 2 : plans de projet

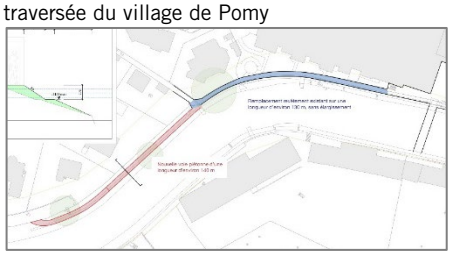
2.1 Aménagement d'une liaison cyclable entre Yverdon-les-Bains et le gymnase de Cheseaux-Noréaz



2.2 Création d'une piste cyclable sur le nouveau chemin de l'Etang



2.3 Sécurisation des cheminements piétons sur la traversée du village de Pomy



2.4 Prolongement de l'itinéraire de mobilité douce entre la rue du Curtil-Maillet et l'UAPE Tom Pouce

Description de la conception	Les générations successives de projet d'agglomération yverdonnois ont permis de développer de manière efficace le réseau de mobilité douce avec environ 4000 m de voie MD, 100 m de passerelles, 2356 places de stationnement deux-roues réalisés au 31 décembre 2024. Le raccordement des villages à la ville centre, la progression des itinéraires le long des canaux ainsi que l'offre de stationnement deux-roues se poursuivront à l'horizon des PA1,2 et 4.

	Le diagnostic a ainsi permis de mettre en évidence les lacunes du réseau en construction, notamment en matière de desserte sécurisée d'équipements publics et plus particulièrement des lieux d'enseignement. L'objectif de la mesure est de sécuriser les cheminements des piéton.ne.s et cycles sur les itinéraires desservant des équipements générateurs de flux (salle polyvalente, bâtiments administratifs communaux, écoles, déchetterie…) afin d'encourager le report modal.
Mesures partielles, coûts et informations factuelles	<u>1. Aménagement d'une liaison cyclable entre Yverdon-les-Bains et le gymnase de Cheseaux-Noréaz</u> La mesure prévoit la création d'une piste cyclable de 2m de large dans le sens de la montée sur la RC 404 IL-S depuis le giratoire de Clendy jusqu'au gymnase. À la descente, la route sera aménagée avec bande cyclable (chaussée banalisée). Il sera nécessaire d'élargir la route et de construire un mur de soutènement du cheminement piéton (piste mixte écartée en raison du système racinaire d'une rangée d'arbres remarquables). L'emprise de la piste est donc de 3m. **Coûts imputables :** 720'000 CHF **Informations factuelles :** 800m linéaire 2m de largeur de piste cyclable 1 bande cyclable 1m de large pour le mur de soutènement **Type de mesure :** cheminement MD, cat.2 <u>2. Création d'une piste cyclable sur le nouveau chemin de l'Etang (route d'accès à la déchetterie et zone sportive) le long des voies CFF à Grandson</u> La mesure s'inscrit dans le projet global de déplacement du trafic TIM et MD sur un nouvel axe sécurisé, en lisière de forêt, afin de regrouper les nuisances existantes (voie CFF et route d'accès) et de supprimer son effet barrière à la faune. Une piste cyclable bidirectionnelle de 2.5m est prévue pour rejoindre les équipements en toute sécurité. **Coûts imputables :** 570'000 CHF **Coût global :** 2'250'000 CHF **Informations factuelles :** 280 m de piste cyclable 2.5m de large **Type de mesure :** cheminement MD, cat.4 <u>3. Sécurisation des cheminements piétons sur la traversée du village de Pomy</u> La mesure porte sur la création d'un nouveau trottoir offrant un cheminement sûr pour les écolier.ère.s traversant quotidiennement le village pour rejoindre, depuis l'école située sur les hauts du village, la salle polyvalente et l'accueil parascolaire situés en bas du village. Il dessert également l'arrêt de bus Pomy Village. **Coûts imputables :** 420'000 CHF **Informations factuelles :** 350m à 830 CHF/m 6 traversées piétonnes sécurisées à 20'000 CHF l'unité **Type de mesure :** cheminement MD, cat.2 <u>4. Prolongement de l'itinéraire de mobilité douce entre la rue du Curtil-Maillet et l'UAPE Tom Pouce (Yverdon-les-Bains)</u> La mesure consiste à créer un cheminement piéton de 2.50m de large sur 140 m. L'objectif est de connecter deux tronçons le long du canal de la Thièle réalisés dans le cadre de la mesure 4a. Ce tronçon central a dû être reporté pour des questions foncières. Les gabarits ne permettant pas la réalisation d'un itinéraire mixte, les cycles seront orientés vers un itinéraire alternatif via la rue des Moulins. **Coûts imputables :** 570'000 CHF **Informations factuelles :** Cheminements piétonniers en bord de rive de 2.50m de large sur 140 m de long (350 m2) avec mur de soutènement **Type de mesure :** cheminement MD, cat.4

MD	5-M81 - Itinéraire de mobilité douce entre Yverdon-les-Bains et Gressy		
Code ARE	Nouveau	**Priorité**	A
Coûts	4.5 MCHF	**Stratégies sectorielles**	M2, M3
Maître d'ouvrage	Ville d'Yverdon-les-Bains, Canton de Vaud	**Acteurs concernés**	commune, DGMR

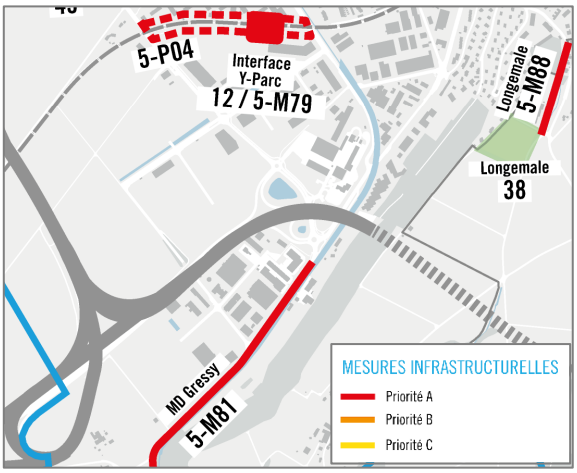


Figure 1 : localisation de la mesure

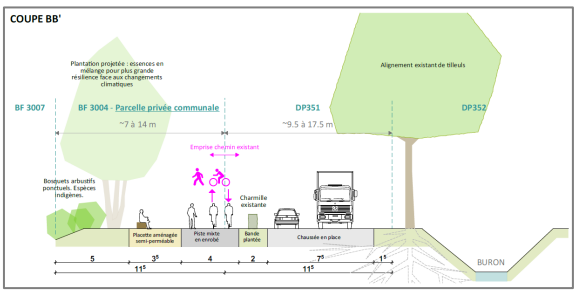


Figure 2 : coupe

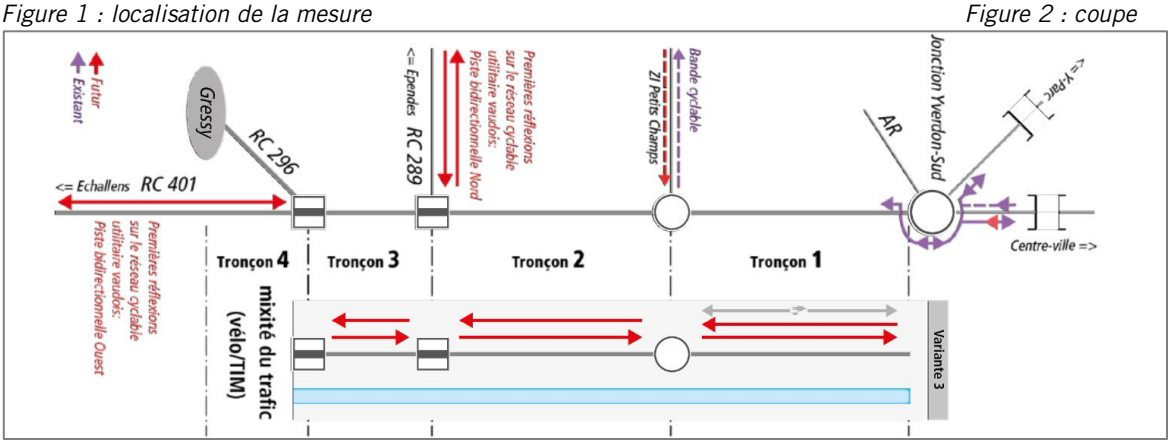


Figure 3 : principes d'aménagement

Description et faisabilité	L'itinéraire Yverdon-les-Bains – Gressy a récemment été extrait de la mesure 4.a du PA2, intitulée « Nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce le long des canaux », pour des raisons foncières induisant un délai de réalisation décalé. La demande de modification du périmètre de la mesure 4.a a été acceptée par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) en date du 13 novembre 2024. Cet itinéraire est inscrit comme étant un axe structurant du réseau cyclable d'AggloY. Il est également inscrit dans la stratégie cantonale de promotion du vélo et peut prétendre à une subvention cantonale. La mesure prévoit la création d'une piste de mobilité douce entre le giratoire Sud de la jonction autoroutière d'Yverdon-Sud et le village de Gressy ainsi que le village de Sermuz. Elle longe principalement la RC 401 B-P, d'abord en, puis hors traversée de localité, pour rejoindre Gressy, le dernier tronçon s'effectuant le long de la RC 296 C-S. La RC 401 B-P accueille un Trafic Journalier Moyen (TJM) de 10'200 véh./ jour en traversée de localité (données 2022). Après le carrefour avec la RC 289-C-P, le trafic diminue à 7'000 véh./jour (données 2015). Sur la RC 296 C-S, le TJM est de 400 véh./jour (données 2015). L'étude d'avant-projet sommaire de 2024 prévoit la création d'une piste cyclable

	bidirectionnelle du côté ouest de la RC 401 B-P, d'une largeur de 3.00 m hors traversée de localité, puis comprise entre 3.50m et 4.00m en traversée de localité pour des raisons constructives, puis d'une présence piétonne plus importante. Le long du parcours, en partant de la jonction, on relèvera : - L'accroche en continuité de la route de Lausanne via le passage pour piéton.ne.s de la jonction autoroutière. Celui-ci présente une largeur de 4,00 m pour les piéton.ne.s et 2,50 m pour les cycles. - Au droit de l'arrêt de bus, la piste mixte bidirectionnelle se poursuit avec une largeur de 4,00 m, à côté de la plateforme d'arrêt de bus existante qui est de 4,00 m permettant ainsi de réduire les points de conflits avec les usager.ère.s des bus. - Du côté du giratoire de la Chèvre, une aide à la traversée est mise en place sur le chemin de la Chèvre, avec un îlot de séparation central de 2,50 m de profondeur. - Au droit du carrefour RC 401 B-P / RC 289 C-P, la piste cyclable bidirectionnelle est ramenée perpendiculairement à la RC 289 C-P pour améliorer les conditions de visibilité entre les différent·e·s usager.ère.s lors de la traversée. L'îlot de séparation présente une profondeur de 2,50 m. - Hors traversée de localité, l'itinéraire pour les modes doux est mis en valeur par la plantation d'un alignement d'arbres fruitiers haute tige côté campagne. - Au niveau du carrefour avec la RC 296 C-S, les cyclistes sont réinsérés sur la chaussée en direction de Gressy. - En vue du prolongement de la liaison cyclable en direction d'Echallens qui se trouvera potentiellement du même côté de la RC 401 B-P. une aide à la traversée de la RC 296 C-S de 2,50 m de profondeur est prévue. - Jusqu'à l'entrée de localité de Gressy, les charges de trafic, la vitesse ainsi que la visibilité permettent une mixité du trafic cycliste sur la RC 296 C-S.
Opportunité et utilité	**Opportunité** <u>Besoin d'action</u> > Renforcement des trames bleues et vertes dans leurs continuités de parcours et lisibilités, notamment le long des canaux et des itinéraires de mobilité douce > Développement et amélioration de l'infrastructure écologique actuelle et limitation des impacts au droit des espaces favorables à la biodiversité > Intégration systématique des problématiques de déplacement et d'accueil de la faune dans les projets de mobilité et d'infrastructures en dehors des espaces urbains > Préservation des SDA et reconstitution des horizons fonctionnels des sols > Augmentation du report modal des TIM vers la MD > Amélioration de l'usage des TP et MD pour les déplacements utilitaires à l'intérieur de l'agglomération > Accroissement de l'usage des TP et modes doux pour les pendulaires, les loisirs et les achats à l'intérieur de l'agglomération > Suppression des discontinuités des itinéraires structurants (axe fort, voies vertes, voies des canaux, voies des villages) > Renforcement de l'attractivité des réseaux de mobilité douce > Amélioration de la sécurité des cyclistes <u>Stratégies</u> PE2 - Renforcer la trame bleue par l'amélioration des milieux naturels : Aménager des espaces publics de qualité et assurer les continuités le long de certains tronçons des cours d'eau (mobilité douce le long des canaux). PE4 - Soigner la frange entre l'espace urbain et l'espace agricole dans l'arc-plaine : Agir sur les infrastructures de mobilité et sur la zone agricole M2 - Poursuivre le développement d'un réseau principal modes doux (MD) continu, sûr et attractif M3 - Favoriser l'usage des vélos dans l'agglomération **Utilité** L'objectif de la mesure est de faciliter et sécuriser les déplacements à pied, à vélo et en transport public depuis le hameau de Gressy vers le centre de l'agglomération. La mesure contribue au report modal vers le réseau de mobilité active, et au développement de l'intermodalité MA / TP (rabattement vers les arrêts de bus du réseau régional et d'agglomération, vers la gare d'Yverdon-les-Bains et la future halte d'Y-Parc). Cet itinéraire constituera la première étape du développement du réseau cyclable

	structurant cantonal qui reliera l'agglomération aux communes d'Ependes et d'Echallens, ainsi que toutes les communes situées le long de l'itinéraire. Ainsi, c'est tout un bassin d'emploi qui sera relié en mobilité douce aux nombreuses zones d'activité du Sud de l'agglomération (Y-Parc, Champs-Lovats, Champs-Torrens, etc.) et aux principaux pôles d'attractivité (équipements publics et scolaires, espaces naturels et de détente, commerces). La mesure entend préserver le patrimoine arboré existant (alignement de tilleuls classé à l'IVS), favoriser la plantation d'arbres dans les espaces de pleine terre tout le long de l'itinéraire et composer la palette végétale en cohérence avec le site. L'alignement contribuera ainsi à renforcer les continuités écologiques, valoriser l'entrée de ville et assurera tous les services écosystémiques rendus par les arbres projetés : ombrage, fraîcheur, biodiversité, etc. Enfin, la mesure préserve et cadre des vues sur la plaine agricole et les reliefs du Jura.
État de la planification	
Etudes prél. : *2021*	Avant-projet : *2025* / Projet : *2027* / Réalisation : *2029*
Étapes de mise en œuvre	Études de projet : 2025 Approbation des plans / permis de construire :2028 Financement :2029 *Date prévue pour le début des travaux :2029* *Date de mise en service :2030*
Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF-HT)	
CH *0.000* / Canton VD *1.852* / Commune *2.648* / Tiers *0.000*	*Total 4.500*
Effets sur l'environnement	La mesure a été développée avec la préoccupation constante de limiter les emprises sur les SDA. Les emprises réalisées seront minimales (1'164m^2) et aucune alternative proportionnée n'est possible pour la réalisation du projet. La présence d'une aire forestière est à noter, à cheval sur les tronçons n°3 et 4. L'aménagement de l'arrêt de bus proposé impacte cette aire forestière. Ce secteur étant situé en-dehors de la zone à bâtir, il s'agira avant toute chose de procéder à un relevé des lisières avec un géomètre officiel pour définir la limite de l'aire forestière et respectivement les 10 m inconstructibles à celle-ci. La démarche à suivre sera ensuite définie en accord avec la Direction générale de l'environnement et l'inspecteur des forêts : dérogation à la distance inconstructible, défrichement, … selon le projet d'aménagement défini.
Lien avec d'autres mesures	Mesure 4.a Mobilité douce le long des canaux, PA2 5-P05 Arborisation des itinéraires de mobilité douce prioritaires > Stratégie cantonale de promotion du vélo > Stratégie cantonale des interfaces de transport de voyageurs
Études réalisées	• RC 401 Yverdon-les-Bains – Gressy, Aménagement d'un itinéraire de mobilité douce, Étude d'avant-projet sommaire Mesure 4a PA2, Christe & Gygax Ingénieurs Conseils SA, Juin 2024 • Etude conceptuelle, Module VI « Chantier géographique Yverdon-Sud », Team+, M+B Zurbuchen-Henz, L'Atelier du Paysage Jean-Yves Le Baron Sàrl, avril 2010
Données de base	Longueur de la mesure : 1.6 km Longueur de la piste cyclable bidirectionnelle : 1 km Traversées avec ilots pour les mobilités actives : 6

5-PM01 Axe principal d'agglomération (APA) et mesures d'accompagnement Paquet de mesures non forfaitaire			
MD	**5-M82 – Franchissement de la route de Ste Croix en prolongement du tronçon Ouest de la voie verte de la Plaine de l'Orbe**		
Code ARE	Nouveau	**Priorité**	A
Coûts	1'500'000 CHF	**Stratégie(s) sectorielle(s)**	M2, M3
Maître d'ouvrage	Ville de Montagny-près-Yverdon	**Acteurs concernés**	Montagny-près-Yverdon / Coop / Migros / Canton / Confédération

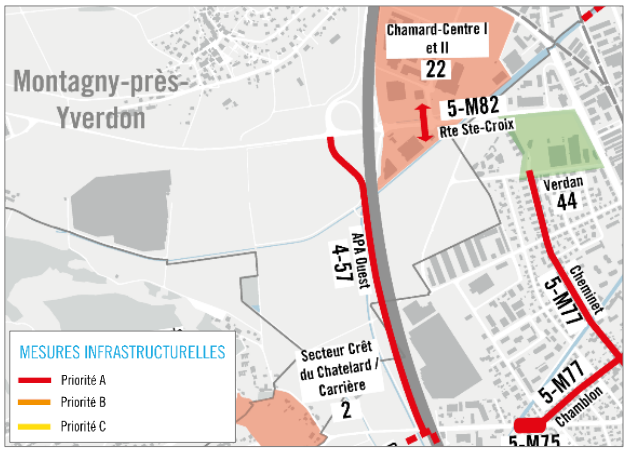


Figure 1 : localisation de la mesure

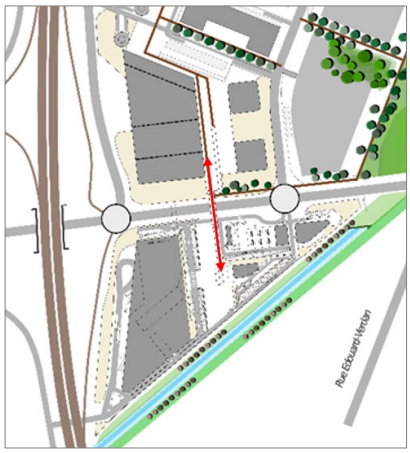


Figure 2 : principe d'aménagement

Description et faisabilité	Assurer une liaison mobilité douce, sûre entre la commune d'Yverdon-les-Bains et celle de Montagny-près-Yverdon. Le projet concerne la réalisation d'une infrastructure destinée aux piéton.ne.s et aux vélos qui enjambe la route de St Croix (longueur de franchissement 35m) en prolongement de la voie verte de la plaine de l'Orbe (mesure 4-52 du PA4). Les parcours mobilité douce yc. la rampe d'accès au franchissement de la route cantonale sont assurés sur fonds privés par les enseignes situées de part et d'autre de la voirie à grand trafic. Les cheminements (piéton.ne.s/vélos) sur terrains publics yc. celui de la partie centrale du franchissement de la voirie à fort trafic sont financés par la commune de Montagny-près-Yverdon. Le projet de tronçon Ouest de la voie verte de la Plaine de l'Orbe ne règle aujourd'hui pas de manière probante, sûre et confortable pour les usager.ère.s, la liaison entre le territoire de la commune d'Yverdon-les-Bains et celle de Montagny-près-Yverdon. Le tronçon Ouest de la voie verte de la Plaine de l'Orbe (4) butte sur l'axe Yverdon – St Croix à 4 voies et 2 giratoires doubles sans proposer de solution crédible au passage de cet axe routier par les piéton.ne.s et les vélos. Cette voirie cantonale compte plus de 25'000 mouvements de véhicules/jour. Dans le cadre du renouvellement de certaines enseignes contigües à la route cantonale et en lien avec l'augmentation du nombre de véhicules/jour pour le secteur Chamard – les Creux (25'000 à 30'000 mvj) un franchissement supérieur de la route est planifiée entre publics et privés.
Opportunité et utilité	**Opportunité** *Besoins d'action* > Augmentation du report modal des TIM vers la MD > Amélioration de l'usage des TP et MD pour les déplacements utilitaires à

	l'intérieur de l'agglomération > Diminution de la part modale TIM en adéquation avec les objectifs du Plan climat yverdonnois > Accroissement de l'usage des TP et modes doux pour les pendulaires, les loisirs et les achats à l'intérieur de l'agglomération > Suppression des discontinuités des itinéraires structurants (axe fort, voies vertes, voies des canaux, voies des villages) > Renforcement de l'attractivité des réseaux de mobilité douce > Amélioration de la sécurité des cyclistes *Stratégie sectorielle* M2 Poursuivre le développement d'un réseau principal modes doux (MD) continu, sûr et attractif M3 Favoriser l'usage des vélos dans l'agglomération **Utilité** Seule une solution sécurisée du tracé piéton.ne.s/vélos entre Yverdon-les-Bains et Montagny-près-Yverdon comprenant un passage supérieur (passerelle piéton.ne.s/vélos) est à même d'assurer la fonction attendue à savoir l'utilisation d'un cycle pour des déplacements courts. La sécurité est la première condition déclarée pour l'usage régulier d'un cycle. De plus, seul un tracé abouti entre Yverdon-les-Bains et Montagny-près-Yverdon permet de justifier la dénomination de projet d'agglomération (un projet – 2 communes). La résolution d'un tracé sécurisé entre Yverdon-les-Bains et le secteur d'activités commerciales et d'artisanat Chamard / les Creux et aussi Montagny-près-Yverdon répond totalement aux objectifs d'un développement d'un secteur reconnu comme d'importance cantonale. Il se justifie aussi pleinement d'un point de vue environnemental et des objectifs d'un développement durable de la mobilité.
État de la planification	
Etudes prél. : *2021/2022*	Avant-projet : 2025/2026	Projet : *2025/2026*	Réalisation : 2027/2030
Étapes de mise en œuvre	Étude de projet : 2025/2026 collaboration entre privés et commune dans le cadre des projets de renouvellement des constructions des commerces de détails (Migros / Coop). Approbation des plans / permis de construire : 2026/2027 Financement : public/privé Mise en service entre 2027 et 2030
Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF-HT)	
CH 0.000	Canton VD 0.000	Commune 1'500'000	Tiers privés 1'500'000	Total 3'000'000
Lien avec d'autres mesures	La résolution des parcours de mobilité douce sur le secteur Chamard / les Creux et entre Yverdon-les-Bains et Montagny-près-Yverdon est liée au développement de ce secteur d'activités d'importance cantonale. Ces éléments font notamment partie intégrante de la planification ICFF initiée et approuvée par les services cantonaux compétents. 4-52 Tronçon Ouest de la voie verte de la Plaine de l'Orbe 22 PPA Chamard Centre
Études réalisées	Avant-projet de planification Chamard - les Creux (concours d'urbanisme). Projet en vue de la délivrance de permis de construire en cours pour le renouvellement des enseignes COOP et MIGROS.
Données de base	Infrastructure de franchissement (passerelle 35 m et rampes d'accès) avec pour objectif le franchissement piéton.ne.s/vélos d'un axe à plus de 25'000 Mv

TP	5-M83 – Achat équipement roulant électrique / Renouvellement de la flotte de bus		
Code ARE	Nouveau	**Priorité**	A
Coûts imputables	8.2 MCHF	**Stratégie(s) sectorielle(s)**	M1-3
Coûts d'investissement	15.4 MCHF	**Acteurs concernés**	Yverdon-les-Bains, Cheseaux-Noréaz, Montagny-près-Yverdon, Pomy, DGMR
Maître d'ouvrage	TRAVYS SA		

Description et faisabilité

La mesure porte sur l'électrification de la flotte de bus urbain en horizon A du PA5.

La société TRAVYS SA est au bénéfice de la concession pour l'exploitation des lignes urbaines du réseau d'Yverdon-les-Bains. Elle exploite dans ce cadre un réseau de cinq lignes (10.601 à 10.605).
Forte du succès de la mise en service de bus électriques et d'un chargeur rapide sur la ligne 602 en décembre 2022, TRAVYS a développé une stratégie de décarbonation de sa flotte qu'elle a soumis en février et mars 2024 aux autorités compétentes. Le transporteur a proposé de n'acquérir plus que des bus à motorisation électriques pour toutes les commandes effectuées à partir de 2025. Cette proposition a été validée par les commanditaires de l'offre.

Avec l'horaire 2024, l'exploitation du réseau urbain nécessite un total de 14 bus en heure creuse (12x 12m - standard et 2x 18m - articulé) et 18 bus en heure de pointe (15x 12m et 3x 18m). La flotte de TRAVYS pour exploiter le réseau urbain comprend en plus de ces besoins quatre véhicules supplémentaires pour disposer d'une réserve et pouvoir entretenir les véhicules en parallèle de l'exploitation régulière. Il y a donc un total de 22 bus affectés à ce réseau.

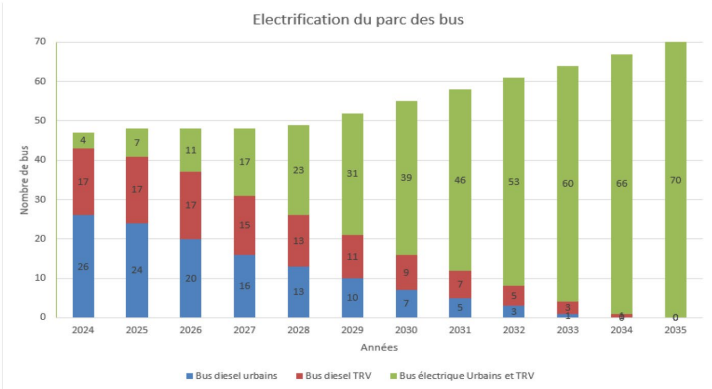


Figure 2 - Evolution de la flotte de bus (source : rapport Travys)

La figure ci-dessus présente l'évolution de l'entier de la flotte (réseau urbain et autres concessions) en tenant compte d'une mise en service exclusivement de bus électriques dès 2025 et d'une évolution de la flotte similaire d'une part aux

	périodes 2003 – 2013 et 2013 – 2033 et d'autre part à la mise en service en 2035 du réseau urbain développé dans le cadre du projet d'agglomération de quatrième génération. **Dans la stratégie validée, il est prévu l'acquisition de 18 bus de 12 mètres classe 1 entre 2028 et 2032. La pose de deux chargeurs au dépôt est également prévue entre 2028 et 2030. Enfin trois pantographes de charge seront installés en bout de ligne (comme pour la ligne 602).** **Ces investissements sont toutefois dépendants de la mise en service d'un nouveau dépôt de bus en 2030.**
Opportunité et utilité	**Opportunité** *(qualitative)* *Besoins d'action* > Amélioration de l'usage des TP et MD pour les déplacements utilitaires à l'intérieur de l'agglomération > Accroissement de l'attractivité du réseau bus > Amélioration des conditions favorisant le transfert de la voiture vers les modes de transports plus respectueux de l'environnement *Stratégies sectorielles* M1 Améliorer l'offre en transports publics (TP) et son bilan carbone M1-3 Améliorer le bilan carbone de la flotte de bus **Utilité** Le réseau urbain représente environ la moitié des kilomètres parcourus par la flotte de bus de TRAVYS. Ainsi, l'économie de CO2 est de l'ordre de 1'000 tonnes de CO2 par an. Les bus électriques permettent de réduire le bruit routier émis lors de chaque accélération, l'émission de particules fines (freins remplacés par la récupération des moteurs) et les émissions de gaz à effet de serre par les véhicules. Cette motorisation présente donc des avantages pour la population de l'agglomération yverdonnoise.

État de la planification			
Etudes prél. : --	Avant-projet : --	Projet : *2024*	Réalisation : *2028-2032*

Étapes de mise en œuvre	**Étude de projet : 2024** **Approbation du programme de décarbonisation de la flotte de bus par les commanditaires de l'offre :** 2024 **Financement :** achats de bus 3 à 4 par année et les infrastructures de charges entre 2028 et 2030. **Dates prévues pour le début des travaux et la mise en service :** 2028-2032

Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF-HT) *(les contributions de tiers sont à indiquer)*

CH	Canton VD	Communes	Tiers	Total
0.000	4.1	4.1	0.000	8.200

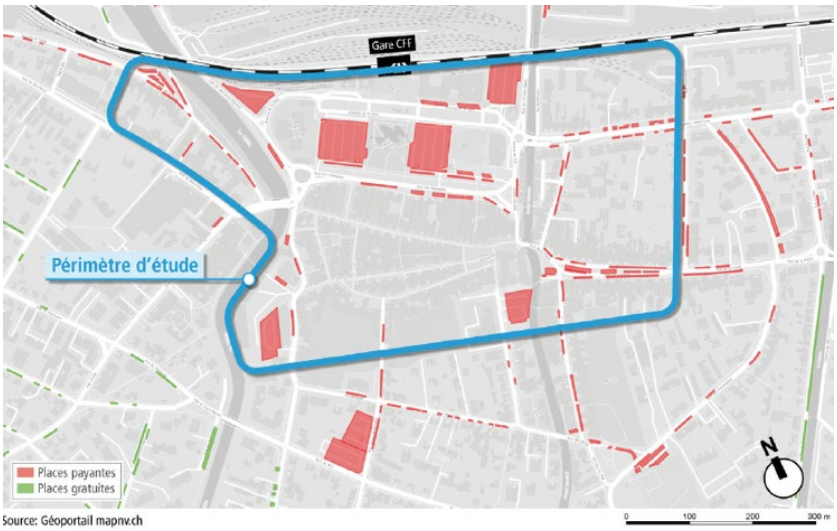
Lien avec d'autres mesures	5-M88 Prolongement du réseau urbain (Travys) jusqu'à Longemale (Pomy)-exploitation 5-M91 Achat équipement roulant électrique / Renouvellement de la flotte de bus-horizon B 5-M100 Prolongement du réseau urbain (Travys) jusqu'au village de Pomy
Études réalisées	Stratégie de décarbonation de la flotte de bus TRAVYS SA, janvier 2024 Projet de Plan directeur des transports publics, Yverdon-les-Bains, en cours
Données de base	18 bus de 12 mètres classe 1 3 pantographe de charge en bout de ligne 2 chargeurs des véhicules au dépôt

	• Fréquence actuelle des TP aux heures de pointe du matin (7h00-8h00 ; sans mesure) par ligne : 11 (nombre par sens) • Fréquence actuelle des TP durant toute la journée (sans mesure) par ligne : 187 (nombre par sens) • Fréquence des TP aux heures de pointe du matin (7h00-8h00 ; avec mesure) par ligne : 14 (nombre par sens) • Fréquence des TP durant toute la journée (avec mesure) par ligne : 187 (nombre par sens) Dans le réseau futur, le nombre de lignes passera de 5 à 4 en raison de la suppression de la ligne 605. Sa desserte sera reprise par la ligne 604 future et la desserte de la ligne 604 actuelle sera reprise par un prolongement de la ligne 601 future jusqu'aux Moulins.

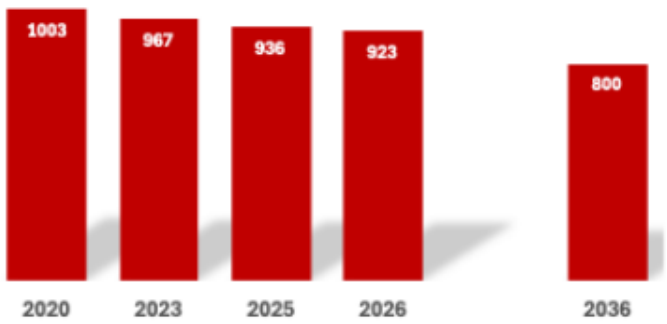
GT	5-M84 – Réduction progressive de l'offre en stationnement public au centre-ville d'Yverdon-les-Bains		
Code ARE	nouveau	**Priorité**	Ae, Be
Coûts	(-)	**Stratégie(s) sectorielle(s)**	M6-1
Maître d'ouvrage	Ville d'Yverdon-les-Bains	**Acteurs concernés**	commune

<u>Offre en stationnement public au centre-ville d'Yverdon-les-Bains</u> :

Périmètre :



Évolution de l'offre en places publiques :



Réduction 2020 – 2026 : - 1,4%/an

Objectifs 2036 (horizon B PA5) : 800 places voitures

Objectif de réduction PA5 : ***- 1,5%/an***

Description et faisabilité	Le stationnement est un des leviers majeurs pour la gestion du trafic à l'intérieur des villes et des agglomérations. La demande de stationnement, et donc le trafic induit, est dépendante de l'offre à disposition des usager.ère.s, en particulier l'offre publique. Agir sur cette offre constitue donc une des principales actions qui permet de diminuer le trafic dans un périmètre défini, en l'occurrence au centre-ville d'Yverdon-les-Bains. Le diagnostic de la demande actuelle de stationnement sur l'ensemble de l'agglomération effectué par le bureau Transitec en 2023, en complément des enquêtes réalisées par le bureau Christe & Gygax en 2020 au centre-ville d'Yverdon-les-Bains, a permis de mettre en évidence une offre généralement supérieure à la demande. La disponibilité de places de parc à destination étant une

	des raisons principales du choix modal en l'occurrence la voiture plutôt que les transports publics ou la mobilité douce, selon de nombreuses études mais aussi au vu du résultat de l'enquête effectuée par Travys en 2023, une gestion contrôlée de cette offre permet de maîtriser le trafic et de le diminuer. C'est l'objectif fixé par la Ville d'Yverdon-les-Bains et par le PA5 pour le cœur de la ville, de manière à répondre aux objectifs du Plan climat par un report modal des TIM vers les TP et modes doux. L'offre en places publiques dans le périmètre du centre-ville (voir ci-dessus) a légèrement diminué ces dernières années, passant de 1'003 places en 2020 à 967 places en 2024 (- 24 places liés à des mesures COVID, -12 places dans le cadre du réaménagement de l'interface TP de la gare). D'ici 2026, cette offre diminuera de 44 places en raison des projets d'aménagement de la passerelle des Cigarières et du réaménagement de la rue de la Maison-Rouge. L'évolution de l'offre de 2020 à 2026 représente ainsi une diminution de 1.4% par année. Le projet actuel d'aménagement du parking de la Place d'Armes et de gestion du stationnement public au centre-ville prévoit la construction d'un parking de 600 places publiques, dont 90 places P+R CFF. A cette offre s'ajoute le maintien de 200 places publiques sur voirie dans le périmètre du centre-ville. L'offre à destination du public au centre de la ville d'Yverdon-les-Bains se montera ainsi à 800 places, soit une diminution de quelque 20% par rapport à l'offre actuelle. Cette offre future est ainsi cohérente avec l'objectif de réduction de la part modale TIM à l'horizon 2036. L'objectif de la Ville d'Yverdon-les-Bains à **l'horizon 2036** (horizon B du PA5) est ainsi une offre se montant à **800 places publiques**. La réduction à mettre en œuvre de 2020 à 2036, soit dans les horizons A et B du PA5, s'élève à **-1,5%/an**.
Opportunité et utilité	**Opportunité** *(qualitative)* <u>Besoins d'action</u> > Mise en place d'une gestion du stationnement public en cohérence avec les contraintes environnementales et de qualité de vie dans les espaces urbains <u>Stratégies</u> M6 - Mettre en place dans la ville-centre une politique de stationnement public visant à limiter l'usage de la voiture et inciter au report modal **Utilité** *(qualitative)* *<u>Transports</u>* Le projet de diminution progressive de l'offre en places publiques vise à limiter l'usage de la voiture pour l'accessibilité au centre-ville d'Yverdon-les-Bains. Le résultat sera un report modal vers les TP et les modes doux. Cette mesure respecte par conséquent l'objectif de diminution de la part modale TIM (indicateur Moca 1) recherchée par le PA5. *<u>Environnement</u>* Comme la mesure vise à accroître la part modale des TP, vélos et piéton.ne.s, elle contribue globalement à une diminution des nuisances environnementales (réductions du bruit et des émissions polluantes).

État de la planification			
Études prél. : *2020 - 2023*	Avant-projet : *(date)*	Projet : *2024*	Réalisation : *2028-2036*

Étapes de mise en œuvre	Approbation de l'objectif de réduction de 1,5%/an par les autorités yverdonnoises : 2024 Application progressive de la mesure : au fur et à mesure de l'évolution des projets d'aménagement au centre-ville. La réduction 2020 à 2026 est réalisée ou assurée

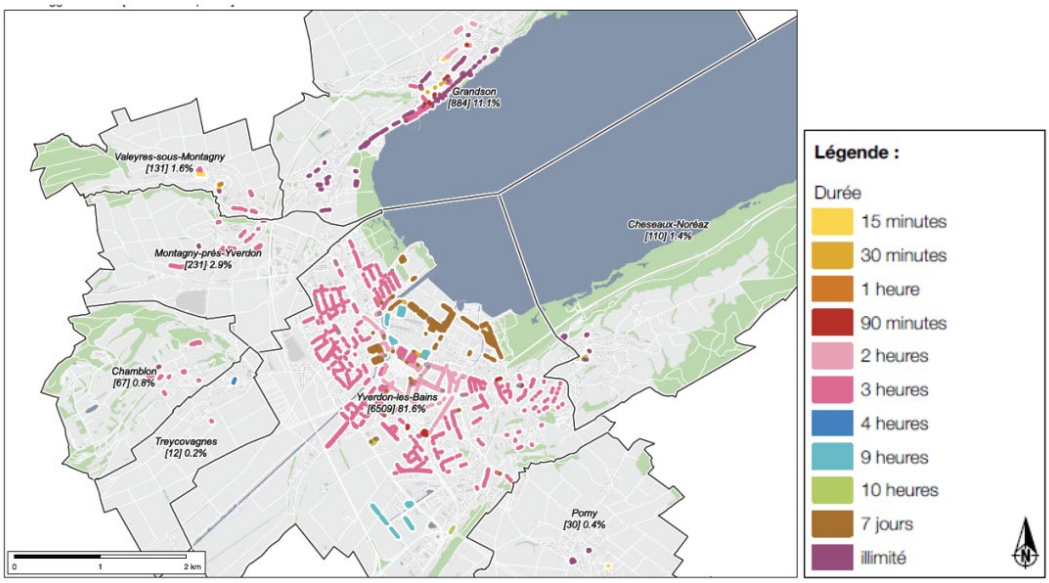
	par les projets planifiés.

Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF-HT) *(les contributions de tiers sont à indiquer)*				
CH *0.000*	Canton VD *0.000*	Communes *0.000*	Tiers *0.000*	*Total* *0.000*

Lien avec d'autres mesures	5-M85 Établissement d'une stratégie intercommunale de gestion du stationnement 5-M92 Réaménagement de la Place d'Armes et Rue des Remparts 5-M95 Réaménagement de la place de la gare d'Yverdon-les-Bains
Études réalisées	• Yverdon-les-Bains, Projet Parking Place d'Armes, Dimensionnement du parking, Christe & Gygax Ingénieurs Conseils SA, Novembre 2020 • AggloY, Diagnostic du stationnement voiture à usage public, Transitec, Novembre 2023
Données de base	1'000 places publiques au centre-ville d'Yverdon-les-Bains

GT	5-M85 – Établissement d'une stratégie intercommunale de gestion du stationnement		
Code ARE		**Priorité**	Ae
Coûts	(-)	**Stratégie(s) sectorielle(s)**	M6-2
Maître d'ouvrage	AggloY	**Acteurs concernés**	AggloY, communes

<u>Offre en stationnement public dans l'agglomération</u> :



Source : étude Transitec , Novembre 2023

L'agglomération yverdonnoise dispose d'environ 9'400 places de stationnement à usage public, 68% de ces places sont situées sur la commune d'Yverdon-les-Bains (soit environ 6'400 places). Environ trois quarts des places sont situées sur domaine public, le quart restant se trouve sur domaine privé mais à usage public (majoritairement des parkings de commerces).

Description et faisabilité	Le stationnement est un des leviers majeurs pour la gestion du trafic à l'intérieur des villes et des agglomérations. La demande de stationnement, et donc le trafic induit, est dépendante de l'offre à disposition des usager.ère.s, en particulier l'offre publique. Agir sur cette offre constitue donc une des principales actions qui permet de diminuer le trafic dans un périmètre défini. Même si les enjeux majeurs de stationnement se concentrent sur le centre-ville, l'objectif de maîtrise du trafic via la gestion du stationnement public concerne l'ensemble de l'agglomération. Il existe des différences évidentes de pression sur l'offre de stationnement en fonction des zones concernées, entre centre-ville, centres des villages, zones commerciales périphériques ou encore quartiers ou zones de loisirs. L'offre en stationnement est très variée et disparate au sein de l'agglomération. Douze régimes de limitation de la durée de stationnement existent (entre 15 minutes et illimité dans le temps), mettant en évidence de fortes disparités. Dans les centres urbains de Grandson et Yverdon-les-Bains, la majorité des places sont limitées à 2 heures ou 3 heures, soit de la courte-moyenne durée. Certaines des autorisations de stationner illimitées dans le temps sont destinées aux possesseurs de macarons. Plus de 30% des places de stationnement autorisent une très longue durée de stationnement (7 jours ou illimité) y compris pour les usager.ère.s sans macaron, il s'agit de secteurs à proximité du lac à Yverdon-les-Bains (Les Rives) et à Grandson (secteur des quais).

	A l'échelle de l'agglomération, la majorité des places de stationnement sont gratuites (59%). Les places payantes se trouvent quasi exclusivement (99%) à Yverdon-les-Bains au centre-ville, à proximité du lac ou à Y-Parc. Plusieurs abonnements macarons sont en place dans les différentes communes d'AggloY (pour les résident.e.s et/ou les pendulaires). Celles-ci les gèrent de manière autonome, ce qui conduit à des disparités. L'ensemble de ces éléments concourent à rendre par exemple plus attractives des zones de stationnement dans certains villages plutôt que d'autres. La mise en durée limitée de stationnement dans des quartiers (via des macarons par exemple) peut conduire à un report de la demande sur des quartiers de communes voisines. La détermination d'une typologie des zones, sur lesquelles serait ensuite appliquée une gestion identique pour l'ensemble des communes de l'agglomération, permettrait d'apporter une visibilité claire pour les usager.ère.s sur tout le territoire de l'AggloY et d'empêcher une occupation abusive du domaine public par des usager.ère.s non désirés (par exemple stationnement de longue durée de pendulaires dans les quartiers). Les enjeux principaux en la matière sont les suivants : • adaptation (durées autorisées, mutualisation, tarification, etc.) et homogénéisation de la gestion du stationnement public entre les communes, • renforcement du contrôle du respect des règles de stationnement. La mesure consiste à mener une réflexion générale sur le stationnement public dans les communes de l'agglomération, en se basant sur l'étude diagnostic du bureau Transitec d'avril 2024. Une étude menée par l'ensemble des communes pour poursuivre les réflexions sur la gestion future du stationnement public devrait être lancée.
Opportunité et utilité	**Opportunité** *(qualitative)* <u>Besoins d'action</u> > Mise en place d'une gestion du stationnement public en cohérence avec les contraintes environnementales et de qualité de vie dans les espaces urbains <u>Stratégies</u> M6-2 - Définir une gestion du stationnement public cohérente pour l'ensemble de l'agglomération **Utilité** *(qualitative)* <u>*Transports*</u> Une homogénéisation de la gestion du stationnement public permettrait de limiter la pression sur le stationnement dans les quartiers en garantissant notamment leurs usages aux riverain.e.s. Il permettrait ainsi de limiter le trafic de recherche de places de parc, et d'encourager le report modal vers les transports publics et les modes doux. <u>*Environnement*</u> Comme la mesure vise à accroître la part modale des TP, vélos et piéton.ne.s, elle contribue globalement à une diminution des nuisances environnementales (réductions du bruit et des émissions polluantes).
État de la planification	

Etudes prél. :	Avant-projet :	Projet :	Réalisation :
2023	*(-)*	*2025-2027*	*2028-2032*

Étapes de mise en œuvre	**Lancement d'une étude de gestion du stationnement public :** 2025-2026 **Établissement d'une charte inter-communale de gestion du stationnement public :** 2026-2027 **Validation par les autorités communales** : 2026 **Mise en application** : 2028-2032

Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF-HT) *(les contributions de tiers sont à indiquer)*				
CH *0.000*	Canton VD *0.000*	Communes *0.000*	Tiers *0.000*	*Total* *0.000*

Lien avec d'autres mesures	5-M84 Réduction progressive de l'offre en stationnement public au centre de la ville d'Yverdon-les-Bains
Études réalisées	• AggloY, Diagnostic du stationnement voiture à usage public, Transitec, Avril 2024
Données de base	9'400 places de stationnement à usage public

MD	5-M86 – Espaces publics de proximité à Yverdon-les-Bains (fiche générale)		
Code ARE	nouveau	**Priorité**	Ae
Coûts	3.2MCHF	**Stratégie(s) sectorielle(s)**	U4, M2, M8, M9
Maître d'ouvrage	Yverdon-les-Bains	**Acteurs concernés**	Interservices

Figure 1 : Image directrice du plan directeur des espaces publics à 5 minutes (PDEP, 2023)

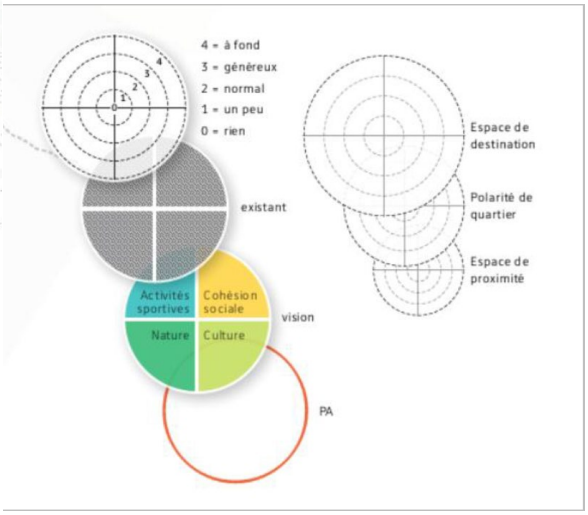


Figure 2: Légende des cibles figurantes dans la Stratégie par périmètre (PDEP, 2024)

Description et faisabilité	La mesure est issue du Plan directeur des Espaces Publics (PDEP) d'Yverdon-les-Bains, lui-même fruit du processus de travail mis en place dans le cadre du projet-modèle 2020-2024 cofinancé par la Confédération pour un développement territorial durable nommée « Un espace public à 5 minutes de chaque Yverdonnois·e ». Le PDEP a pour objectifs de : • Constituer un réseau d'espaces publics à l'échelle des quartiers et à moins de 5 minutes de chaque habitant·e. • Offrir des espaces agréables pour toutes et tous (ex. diversité des genres, mixité sociale, ethnique et intergénérationnelle…) en tenant compte de la saisonnalité. • Valoriser la diversité des espaces de proximité (ex. cours d'écoles, parc, placettes, squares, abords des voies de circulation, rives des canaux, aires de stationnement reconverties …) et les insérer dans la stratégie coordonnée à l'échelle communale. • Quelle que soit la taille des espaces, y développer des programmes multifonctionnels : o créer des installations favorisant le mouvement, l'activité physique et le sport ; o favoriser l'accès à l'art et à la culture dans l'espace urbain ; o améliorer l'accès à la nature et à des paysages de qualité ; o accroître la cohésion sociale, donner envie d'y rester, de se regrouper. Le PDEP prévoit la mise en place progressive d'une constellation riche et variée

	d'espaces publics. Les nouveaux aménagements constituent un réseau et renforcent l'identité des quartiers. Ainsi, chaque Yverdonnois·e pourra profiter « à 5 minutes » à pied de son habitat, de lieux favorables à l'activité physique, à la culture, à la nature et à la cohésion sociale. Avec 150 espaces publics identifiés, ce plan couvre l'entier du territoire yverdonnois, englobant différents types d'espaces (taille, typologie, etc.) et plusieurs compétences métiers. Ces espaces se trouvent essentiellement sur des parcelles communales et comprennent des rues et ruelles, des places et placettes mais aussi des parcs et des terrains de sports ou des cours d'écoles. Dans le cadre du PDEP, il est prévu que pour toutes les interventions sur l'espace public, les yverdonnois.e.s participent à leur échelle à sa mise en place. Toutefois, afin d'obtenir une amélioration globale de la Ville relativement rapidement, le PDEP préconise de réaliser des projets ad-hoc. Afin de capitaliser sur les expériences réalisées durant la phase stratégique (phase 3, 2023-24) et de proposer un programme mêlant deux types d'interventions (ponctuelles et réaménagement complet), soit : • Un projet complet tous les 1.5 ans • 5 projets ponctuels / an
Opportunité et utilité	**Opportunité** <u>Besoins d'action</u> > Valorisation des espaces publics selon le type d'espace, en réponse aux enjeux climatiques et sociaux > Renforcement de l'attractivité des réseaux de mobilité douce > Développement d'une stratégie de sécurité pour tous les usager.ère.s, notamment les personnes à mobilité réduite, ainsi que les nouvelles mobilités (trottinettes électriques) et le vélo <u>Stratégies sectorielles</u> La mesure contribue aux stratégies : U3 - Renforcer l'habitabilité par l'aménagement des espaces publics > Au centre-ville > Dans les sites stratégiques et les secteurs d'activités > Dans les quartiers et les villages M2 - Poursuivre le développement d'un réseau principal modes doux (MD) continu, sûr et attractif M8 Renforcer la sécurité sur le chemin des écolier.ère.s et aux abords des écoles M9 Développer l'attractivité et l'efficacité des interfaces et des lieux d'échanges intermodaux **Utilité** La mesure vise au réaménagement d'espaces publics en réseau dans toute la ville. Elle crée des lieux favorables à l'activité physique, à la culture, à la nature et à la cohésion sociale.

État de la planification			
Etudes prél. : 2021-2022	Avant-projet : 2023-2024	Projet : 2028-2032	Réalisation : *2028-2032*

Étapes de mise en œuvre	La ville s'est dotée d'une gouvernance interservices qui se réunit chaque année pour mettre à jour la feuille de route et décider des espaces à programmer pour l'année à venir.

Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF-HT) *(les contributions de tiers sont à indiquer)*

CH	Canton VD	Communes	Tiers	Total
0.000	0.000	3.200	0.000	3.200

Lien avec d'autres mesures	5-80 Mesure forfaitaire MD

	5-M75 Réaménagement de l'avenue Pierre-de-Savoie et de la rue Pyrame-de-Candolle 5-M77 Mesure forfaitaire VSR : Mesures de modération liées à l'APA 5-M96 Mobilité douce dans les Anciennes casernes 4-53Passage inférieur CFF quartier Scierie – Clendy-Dessous 4-60 Modération du trafic dans les quartiers 4.71 Modération rue des Prés-du-Lac 4a. Mobilité douce le long des canaux
Études réalisées	• Plan directeur des Espaces publics, Yverdon-les-Bains, 2024 • projet-modèle 2020-2024 cofinancé par la Confédération pour un développement territorial durable nommée « Un espace public à 5 minutes de chaque Yverdonnois·e ».
Données de base	• Un projet complet tous les 1.5 ans • 5 projets ponctuels / an

MD	5-M87 –Elargissement de la piste cyclable entre Yverdon-les-Bains et Yvonand et réalisation d'une piste cyclable en direction d'Yvonand (RC402 - Route de la Grève)		
Code ARE	nouveau	**Priorité**	A
Coûts	4.53 MCHF	**Stratégie(s) sectorielle(s)**	PE6, M2, M3
Maître d'ouvrage	DGMR Vaud, DGE-Biodiv	**Acteurs concernés**	Cheseaux-Noréaz, Yvonand

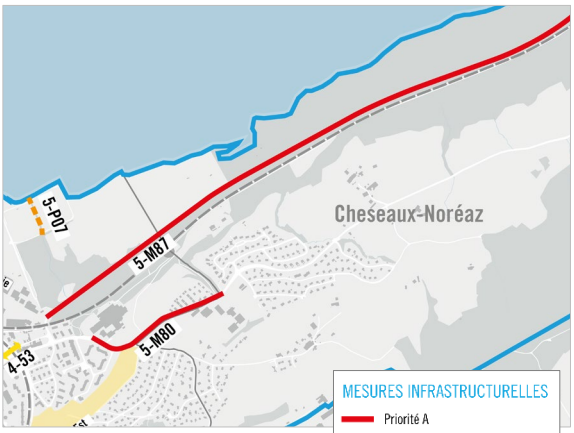


Figure 1 : localisation de la mes

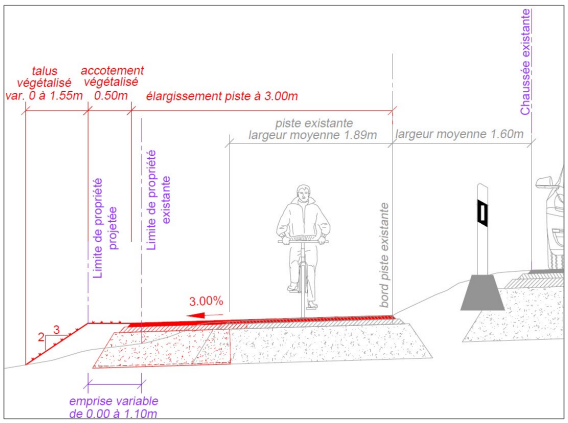


Figure 2 : coupe

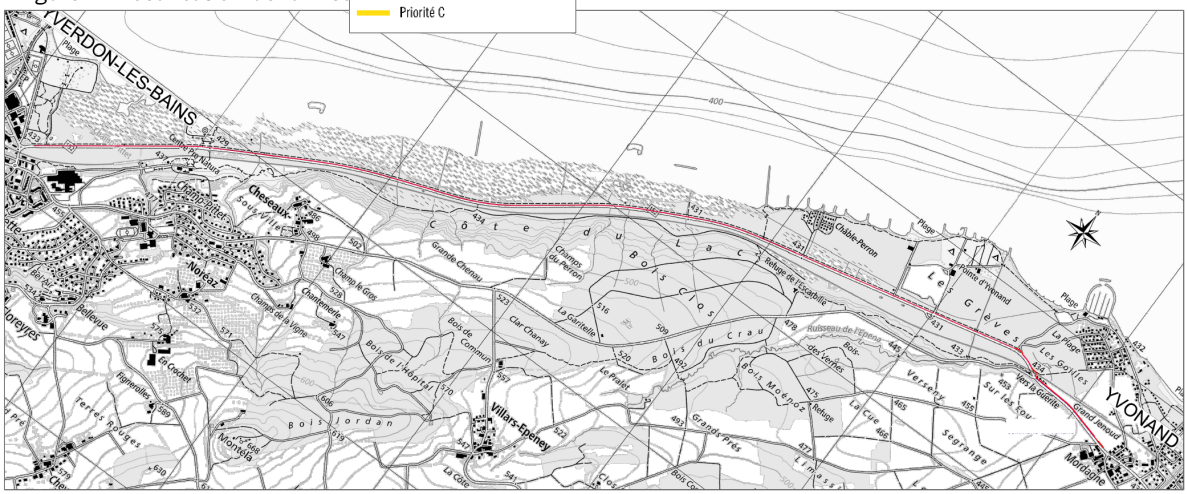


Figure 3 : Extrait du plan de situation de projet (Echelle 1/10000)

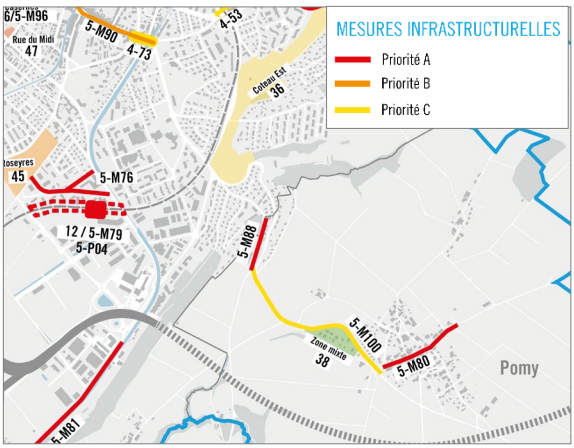
Description et faisabilité	Le nombre toujours plus important de cyclistes transitant entre Yverdon-les-Bains et Yvonand, ainsi que la largeur relativement étroite de la chaussée de la RC402-B-P entre ces localités, ont conduit le Canton à réaliser une piste cyclable de 2 m de largeur parallèle à la route cantonale en 1986. Cette piste cyclable est l'une des plus utilisées du Canton, avec en moyenne 237 cyclistes qui l'empruntaient quotidiennement en 2014, avec des pointes à plus de 800 cyclistes par jour. Tous les types de cyclistes (sportif.ve.s, pendulaires, de loisirs, écolier.ère.s ou autres) sont conduits implicitement à l'emprunter. La densité croissante des utilisateur.rice.s de vélo et la variété du trafic cycliste rendent les situations de croisements et de dépassements dangereuses sur cette piste. De plus, la piste a subi un certain nombre de dégradations ; la couche de roulement nécessiterait un remplacement sur l'entier du tronçon. Cette piste, qui démarre au Chemin des Grèves de Clendy à Yverdon-les-Bains et se termine sur l'Avenue des Pins, s'étend sur environ 6 km. Elle fait également partie de l'itinéraire du réseau structurant de la stratégie cantonale de promotion du vélo pour l'horizon 2035. Le projet envisage donc l'élargissement de cette piste

	cyclable et sa prolongation d'environ 780 m après l'avenue des Pins en direction d'Yvonand. Cette extension permettrait une liaison cyclable parallèle à la route cantonale jusqu'à la piste mixte existante en localité dans la commune d'Yvonand. La prolongation impliquera la modification d'un passage à niveau existant sur les voies ferrées. Piste cyclable La piste cyclable sera élargie à 3 m de largeur du côté lac, permettant de garantir le croisement de tous les types de cyclistes de manière sécurisée. Dans la zone de l'élargissement, la bande herbeuse existante est maintenue entre la piste cyclable et la route. Ceci permettra d'offrir une protection supplémentaire aux cyclistes vis-à-vis des automobilistes et d'empêcher également le stationnement des véhicules. Un accotement de 50 cm sera aménagé du côté du lac. Au-delà de l'avenue des Pins, une nouvelle piste cyclable de 3 m de largeur sera aménagée le long de la RC402, séparée de cette dernière par une bande herbeuse de 1.5 m à 1.8 m de largeur. Le prolongement de la piste cyclable nécessitera la création d'un croisement avec la ligne ferroviaire. Le projet prévoit de modifier le passage à niveau existant en y ajoutant un nouveau platelage spécifique à la piste cyclable, ainsi que les éléments de sécurité nécessaires. Entre Yverdon-les-Bains et Yvonand, la RC402-B-P ainsi que la piste cyclable traversent une zone concernée par de nombreux inventaires fédéraux dont l'inventaire fédéral des sites de reproduction de batraciens d'importance nationale. Afin de protéger ces batraciens, il est prévu de compléter les installations de protection.
Opportunité et utilité	**Opportunité** Besoins d'action > Intégration systématique des problématiques de déplacement et d'accueil de la faune dans les projets de mobilité et d'infrastructures en dehors des espaces urbains > Intégration systématique de la biodiversité dans les projets de mobilité et d'infrastructures en milieu urbain > Augmentation du report modal des TIM vers la MD > Amélioration de l'usage des TP et MD pour les déplacements utilitaires à l'intérieur de l'agglomération > Accroissement de l'usage des TP et modes doux pour les pendulaires, les loisirs et les achats à l'intérieur de l'agglomération > Suppression des discontinuités des itinéraires structurants (axe fort, voies vertes, voies des canaux, voies des villages) > Renforcement de l'attractivité des réseaux de mobilité douce > Amélioration de la sécurité des cyclistes Stratégies sectorielles PE6 – Améliorer la continuité des réseaux écologiques et leurs interconnexions M2 Poursuivre le développement d'un réseau principal modes doux (MD) continu, sûr et attractif M3 Favoriser l'usage des vélos dans l'agglomération **Utilité** *(qualitative)* La mesure vise à offrir aux cyclistes des conditions de croisement et de circulation sécurisés le long de la route cantonale. Afin d'améliorer la situation actuelle non satisfaisante, de compenser les impacts de l'élargissement de la piste cyclable sur les batraciens et de réparer les atteintes antérieures aux inventaires fédéraux, en application de l'art. 11 OBat, le projet inclut la réfection et la construction des crapauducs.
État de la planification	
Etudes prél. : *2022*	Avant-projet : *2024* Projet : *2025* Réalisation : *2028*
Étapes de mise en œuvre	**Étude de projet :** 2024

<table>
<tr><td></td><td colspan="5">Approbation des plans / permis de construire : 2025-2026
Financement : demande de crédit en 2025 et approbation en 2026.
Dates prévues pour le début des travaux et la mise en service : 2028-2030</td></tr>
<tr><td colspan="6">Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF-HT) (les contributions de tiers sont à indiquer)</td></tr>
<tr><td>CH
0.00</td><td>Canton VD
4.53</td><td>Communes
0.000</td><td>Tiers
0.000</td><td>Total
4.53</td><td></td></tr>
<tr><td>Lien avec d’autres mesures</td><td colspan="5">Le projet s’inscrit dans la mesure A23 « mobilité douce » du plan directeur cantonal, ainsi que dans la stratégie vélo 2035. Afin de réparer les atteintes sur les inventaires fédéraux protégés, il est utile d’inclure la réfection et la construction des crapauducs dans ce projet.
5-80 Mesure forfaitaire MD
4-53Passage inférieur CFF quartier Scierie – Clendy-Dessous
4-60 Modération du trafic dans les quartiers
4a. Mobilité douce le long des canaux</td></tr>
<tr><td>Études réalisées</td><td colspan="5">Étude d’avant-projet, DGMR, 2024</td></tr>
<tr><td>Données de base</td><td colspan="5">Création d’une nouvelle piste cyclable de 3 mètre de large sur 783 m
Elargissement à 3 mètres de la piste existante (5’900m)

<table><tr><td></td><td>CHF TTC</td></tr><tr><td>Elargissement de la piste existante</td><td>1.34</td></tr><tr><td>Réalisation d'un nouveau tronçon entre Avenue des Pins et Yvonand (y compris le passage à niveau)</td><td>0.93</td></tr><tr><td>Construction des crapauducs</td><td>2.26</td></tr><tr><td>Total</td><td>4.53 MCHF</td></tr></table></td></tr>
</table>

TP	5-M88 – Prolongement du réseau urbain (Travys) jusqu'à Longemale (Pomy) – Exploitation		
Code ARE	nouveau	**Priorité**	Ae
Coûts	--	**Stratégie(s) sectorielle(s)**	M1, M1-1, M9-2
Maître d'ouvrage	Pomy, Yverdon-les-Bains	**Acteurs concernés**	Travys, DGMR

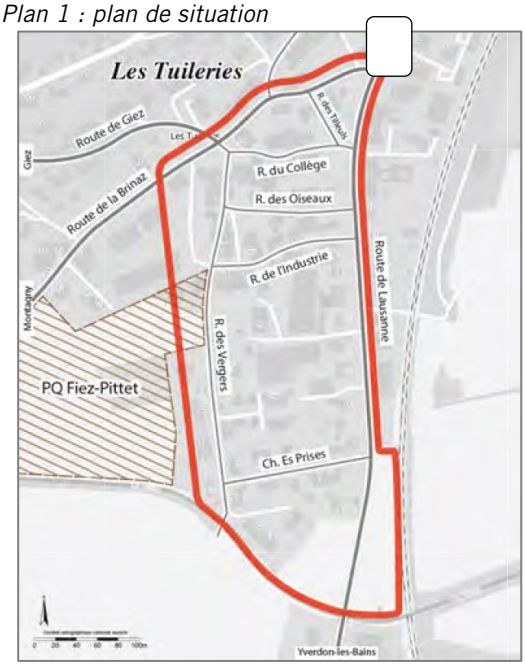


Description et faisabilité	Pour permettre la desserte du futur quartier Longemale de Pomy et du quartier de Calamin (Pomy, Yverdon-les-Bains), la mesure prévoit la desserte de l'arrêt de bus Calamin-Orif à travers la prolongation de la ligne 604. Le nouvel arrêt a été réalisé en 2019 conformément aux exigences pour les personnes à mobilité réduite (LHand). L'arrêt est relié aux deux pistes cyclables réalisées en 2019 et 2023 qui connectent au village de Pomy et à la ville centre d'Yverdon-les-Bains. Le rebroussement des bus pourra se faire par le biais du nouveau giratoire finalisé en 2023.
Opportunité et utilité	**Opportunité** Besoins d'action > Amélioration de l'usage des TP et MD pour les déplacements utilitaires à l'intérieur de l'agglomération > Diminution de la part modale TIM en adéquation avec les objectifs du Plan climat yverdonnois > Accroissement de l'usage des TP et modes doux pour les pendulaires, les loisirs et les achats à l'intérieur de l'agglomération > Augmentation de la part modale TP en adéquation avec les objectifs cantonaux > Renforcement de l'offre TP pour les liaisons avec les villages > Accroissement de l'attractivité du réseau bus > Amélioration des conditions favorisant le transfert de la voiture vers les modes de transports plus respectueux de l'environnement Stratégies sectorielles M1 Améliorer l'offre en transports publics (TP) et son bilan carbone M1-1 Etendre le réseau urbain en direction des villages peu ou pas desservis M9-2 Renforcer le stationnement vélos aux gares et aux arrêts de bus principaux **Utilité** La réalisation de ce nouvel arrêt est l'opportunité d'apporter les améliorations suivantes : • Améliorer la desserte du futur quartier Longemale de Pomy et du quartier de Calamin (Pomy, Yverdon-les-Bains) ; • Améliorer sa connexion à l'ensemble de l'agglomération ainsi qu'au réseau ferroviaire régional, de bus urbain et de bus régional ; • Rendre l'offre TP attractive pour les habitant.e.s, employé.e.s et visiteur.euse.s

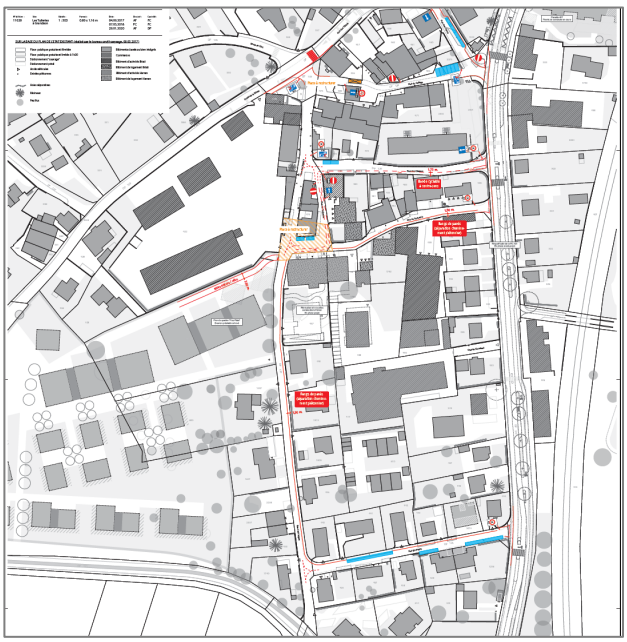
	des deux quartiers.
État de la planification	
Etudes prél. : *(date)*	Avant-projet : *(date)* Projet : *2025* Réalisation : *2028*
Étapes de mise en œuvre	**Étude de projet : 2025** **Approbation des plans / permis de construire : --** **Financement : 2027** **Dates prévues pour la mise en service :2028**
Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF-HT)	
CH *0.000* / Canton VD *0.000* / Communes *0.500* / Tiers *0.000* / *Total 0.500*	
Lien avec d'autres mesures	5-M100 Prolongement le réseau urbain (Travys) jusqu'au village de Pomy 5-M83 et 5-M91 Achat équipement roulant électrique / Renouvellement de la flotte de bus
Études réalisées	Projet de Plan Directeur des Transports Publics
Données de base	s/o

VSR	5-M89 – Modération du centre des Tuileries		
Code ARE	5938.2.044	**Priorité**	B
Coûts	1.3 MCHF HT	**Stratégie(s) sectorielle(s)**	U4, M2, M8, M9
Maître d'ouvrage	Grandson	**Acteurs concernés**	DGMR

Plan 1 : plan de situation



Plan 2 : Périmètre de l'étude



Plan 3 : Schéma et aménagements de circulation

Description et faisabilité	*Le secteur était concerné par l'ancienne mesure 39.1 « amélioration des espaces publics dans les centres secondaires et villages, étape 2 »* La mesure de modération du quartier des Tuileries repose sur les principes suivants: • mise en sens unique de la partie Nord de la "Ruelle" entre la Rue de l'Industrie et la Rue des Oiseaux, • renforcement de la liaison piétonne et vélos Fiez-Pittet - Grandson/ bords du lac par la Rue des Oiseaux, • modération de la Rue des Vergers et du Chemin Es Prises, afin de sécuriser les modes doux, • mise en œuvre des aménagements piétons en bordure du quartier des Tuileries (trottoirs traversants, traversées piétonnes, ...) selon le projet de réaménagement de la RC401 (mesure 1a et 1b du PA1), • concentration du stationnement public sur voirie et marquage des places.

Opportunité et utilité	**Opportunité** Besoins d'action > Valorisation des espaces publics selon le type d'espace, en réponse aux enjeux climatiques et sociaux > Renforcement de l'attractivité des réseaux de mobilité douce > Développement d'une stratégie de sécurité pour tous les usager.ère.s, notamment les personnes à mobilité réduite, ainsi que les nouvelles mobilités (trottinettes électriques) et le vélo Stratégies sectorielles La mesure contribue aux stratégies : U3 - Renforcer l'habitabilité par l'aménagement des espaces publics > Au centre-ville > Dans les sites stratégiques et les secteurs d'activités > Dans les quartiers et les villages M2 - Poursuivre le développement d'un réseau principal modes doux (MD) continu, sûr et attractif M8 Renforcer la sécurité sur le chemin des écolier.ère.s et aux abords des écoles M9 Développer l'attractivité et l'efficacité des interfaces et des lieux d'échanges intermodaux **Utilité** La mesure participe à modérer le trafic motorisé, favorise les déplacements des modes doux et améliore le cadre de vie du quartier grâce à un rééquilibrage de l'affectation de l'espace public et un traitement paysager qualitatif.
État de la planification	
Etudes prél. : --	Avant-projet : *2020* Projet : *2028* Réalisation : *2032*
Étapes de mise en œuvre	**Étude de projet :** 2020 **Approbation des plans / permis de construire :** Mise à l'enquête en février 2023 **Financement : 2028** **Dates prévues pour le début des travaux et la mise en service** *: 2032-2036*
Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF-HT) *(les contributions de tiers sont à indiquer)*	
CH *0.000*	Canton VD *0.000* Communes *1.300* Tiers *0.000* *Total* *1.300*
Lien avec d'autres mesures	PM-01 Accès Nord (mesures 1.a et 1.b MD) 6.b Mobilité douce le long de la Brinaz et du Bey 5-M80.2 Déplacement du chemin de l'Etang le long des voies CFF (Grandson)
Études réalisées	Étude d'avant-projet de modération des Tuileries, Christe et Gygax, avril 2020
Données de base	9'000M2 Route de Lausanne : 7'000 à 8'500 véhicules par jour (véh./j) Route de la Brinaz : 3'400 véh./j Rue du Verger : 300 véh./j

VSR	5-M90 – Requalification de la rue de la Plaine et du Casino		
Code ARE	5938.009 (37.c) 5938.010 (37.d)	**Priorité**	B
Coûts imputables	3.6- MCHF	**Stratégie(s) sectorielle(s)**	PE1, U4, M2, M3, M6
Coût global du projet	13.200 MCHF	**Acteurs concernés**	commune, association des commerçants et restaurateurs, compagnies de transport public, usager.ère.s, riverain.e.s. Ces différents acteurs pourront s'impliquer dans la démarche participative.
Maître d'ouvrage	ville d'Yverdon-les-Bains		

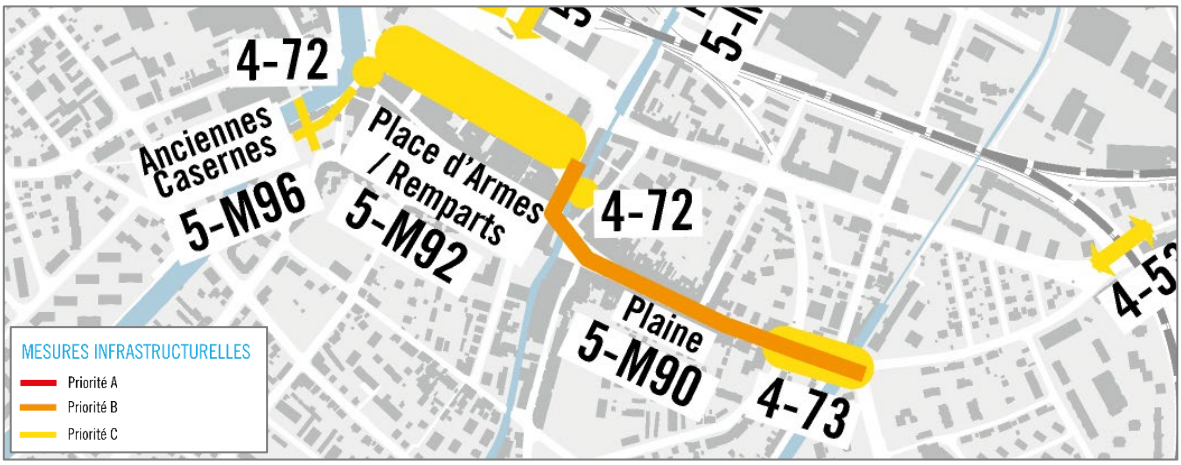


Figure 1 : localisation de la mesure

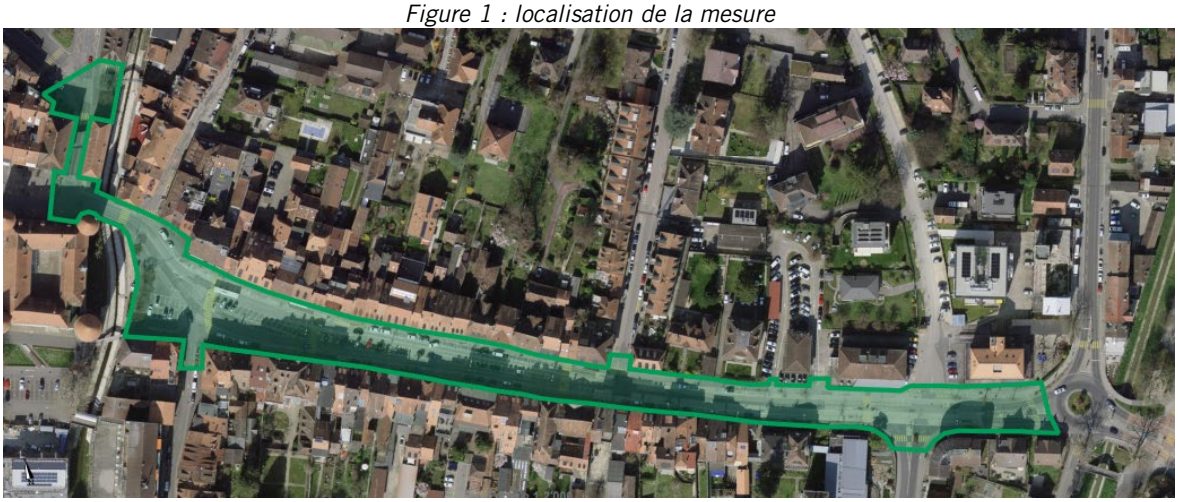


Figure 2 : emprise de la mesure

Description et faisabilité	Considérées comme un espace public majeur du centre-ville d'Yverdon-les-Bains, les rues de la Plaine et du Casino sont aujourd'hui essentiellement dédiées au trafic individuel motorisé (TIM). Ces rues sont bordées de commerces, de restaurants, de pôles culturels et se situent à proximité directe de la zone piétonne, faisant ainsi partie intégrante du centre historique. De manière générale, on constate cependant un état de vétusté de la chaussée et des réseaux souterrains, un manque de sécurité pour la mobilité douce (MD), d'importantes nuisances sonores liées au bruit routier ainsi qu'un manque d'espaces publics et de mobilier urbain de qualité qui permettent à la population de s'approprier l'espace rue, tous usages confondus et de séjourner dans ce secteur. Ces rues présentent un potentiel

	paysager considérable de par la perspective qu'elles offrent sur le Château, leur patrimoine bâti et leurs dimensions propices à des espaces piétons confortables ainsi qu'à des terrasses conviviales. Le projet de réaménagement de la rue de la Plaine avait été identifié comme une mesure phare du projet d'agglomération (PA) de première génération en 2007 (mesure 37.d du PA1), qui n'a pas pu être réalisée dans les délais prévus en raison d'une forte réticence de certains acteurs. La mesure a ainsi dû être abandonnée dans le cadre du projet d'agglomération de 4ème génération (cf. accord sur les prestations PA4). Dans le cadre des réflexions menées en relation avec le projet de réaménagement de la Place d'Armes, le « goulet du Casino » a au demeurant été identifié comme présentant des lacunes de sécurité pour les piéton.ne.s et les cycles. Le réaménagement de cette rue était également inscrit au titre de la mesure 37.c du PA1. La mesure est abandonnée dans le PA5 et il est proposé d'intégrer la rue du Casino au projet de requalification de la rue de la plaine au sein d'une nouvelle mesure. Au vu de l'envergure et de la complexité du projet, la commune d'Yverdon-les-Bains souhaite développer un avant-projet de requalification des rues de la Plaine et du Casino qui permette d'offrir une image directrice, tout en intégrant les intérêts des usager·ère.s le plus en amont possible dans un processus de participation et de conception. Il s'agira également d'étudier plus en détails l'opportunité d'une éventuelle fermeture du « goulet du Casino » au trafic individuel motorisé (TIM) et potentiellement aux transports publics (TP) pour améliorer les liaisons de mobilité douce au cœur du centre-ville. Au terme des études et des procédures de légalisation, l'ensemble du secteur formera un secteur totalement requalifié en complémentarité du réaménagement prévu de la rue de la Maison-Rouge, ainsi qu'en coordination avec les projets de la rue des Remparts, de la Place d'Armes, et des places et rues existantes. Le centre historique sera ainsi valorisé et accessible pour les habitant.e.s. La rue de la Plaine participera à la carte de visite de la Ville, à proximité du patrimoine architectural et culturel du Château.
Opportunité et utilité	**Opportunité** <u>Besoins d'action</u> > Renforcement de la canopée pour limiter les effets des îlots de chaleur le long des itinéraires de mobilité douce et des cours d'eau, ainsi qu'en faveur de la nature en ville > Intégration systématique de la biodiversité dans les projets de mobilité et d'infrastructures en milieu urbain > Diminution, organisation et modération du trafic TIM > Augmentation du report modal des TIM vers la MD > Réduction de la charge du trafic et réduction générale de la vitesse > Valorisation des espaces publics selon le type d'espace, en réponse aux enjeux climatiques et sociaux > Amélioration de l'usage des TP et MD pour les déplacements utilitaires à l'intérieur de l'agglomération > Diminution de la part modale TIM en adéquation avec les objectifs du Plan climat yverdonnois > Accroissement de l'usage des TP et modes doux pour les pendulaires, les loisirs et les achats à l'intérieur de l'agglomération > Accroissement de l'attractivité du réseau bus > Renforcement de l'attractivité des réseaux de mobilité douce > Amélioration de la sécurité des cyclistes > Mise en place d'une gestion du stationnement public en cohérence avec les contraintes environnementales et de qualité de vie dans les espaces urbains > Développement d'une stratégie de sécurité pour tous les usager.ère.s, notamment les personnes à mobilité réduite, ainsi que les nouvelles mobilités (trottinettes électriques) et le vélo <u>Stratégies sectorielles</u>

	PE1 - Augmenter les qualités paysagères et naturelles des espaces ouverts en milieu bâti U3 - Renforcer l'habitabilité par l'aménagement des espaces publics au centre-ville M2 Poursuivre le développement d'un réseau principal modes doux (MD) continu, sûr et attractif M3 Favoriser l'usage des vélos dans l'agglomération M6 Mettre en place dans la ville-centre une politique de stationnement public visant à limiter l'usage de la voiture et inciter au report modal **Utilité** Ce projet vise à : • Dissuader le trafic transit du centre-ville • Améliorer les conditions de circulation des transports publics dans le centre-ville • Redonner la priorité aux piéton.ne.s et aux cyclistes sur les espaces publics au centre-ville • Améliorer la qualité de séjour dans les espaces publics et lutter contre les îlots de chaleur • Tirer des synergies entre les projets d'aménagements souterrains et de surface

État de la planification			
Etudes prél. : 2025-2026	Avant-projet : 2027-2028	Projet : 2029-2030	Réalisation : 2032 -2036

Étapes de mise en œuvre	**Étude de projet :**2025-2026 **Approbation des plans / permis de construire :**2027-2032 **Financement :**2027 **Dates prévues pour le début des travaux et la mise en service** *: 2032-2036*

Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF-HT)				
CH 0.000	Canton VD 0.000	Communes 3.600	Tiers 0.000	Total 3.600

Lien avec d'autres mesures	4-60.1 Requalification de la rue de la Maison-Rouge 4-60.2 Modération du trafic dans les quartiers 4-73 Requalification du carrefour Cordey/Quatre-Marronniers/Bains 5-M92 Projet de réaménagement de la Place d'Armes et requalification de la rue des Remparts 5-M86 Espaces publics de proximité à Yverdon-les-Bains
Études réalisées	-
Données de base	12'000m2 de surface de domaine public dont une largeur maximale de près de 40 mètres, 2 lignes de bus, axe cyclable et piéton structurant, périmètre ISOS. TJM sans mesure (axe/accès) : 9000 Véhicules par jour

TP	5-M91 – Achat équipement roulant électrique / Renouvellement de la flotte de bus		
Code ARE	Nouveau	**Priorité**	B
Coûts imputables	3.3 MCHF	**Stratégie(s) sectorielle(s)**	M1-3
Coûts d'investissement	7.7 MCHF	**Acteurs concernés**	Yverdon-les-Bains, Cheseaux-Noréaz, Montagny-près-Yverdon, Pomy, DGMR
Maître d'ouvrage	TRAVYS SA		

Description et faisabilité

La mesure porte sur l'électrification de la flotte de bus urbain en horizon B du PA5.

La société TRAVYS SA est au bénéfice de la concession pour l'exploitation des lignes urbaines du réseau d'Yverdon-les-Bains. Elle exploite dans ce cadre un réseau de cinq lignes (10.601 à 10.605).
Forte du succès de la mise en service de bus électriques et d'un chargeur rapide sur la ligne 602 en décembre 2022, TRAVYS a développé une stratégie de décarbonation de sa flotte qu'elle a soumis en février et mars 2024 aux autorités compétentes. Le transporteur a proposé de n'acquérir plus que des bus à motorisation électriques pour toutes les commandes effectuées à partir de 2025. Cette proposition a été validée par les commanditaires de l'offre.

Avec l'horaire 2024, l'exploitation du réseau urbain nécessite un total de 14 bus en heure creuse (12x 12m - standard et 2x 18m - articulé) et 18 bus en heure de pointe (15x 12m et 3x 18m). La flotte de TRAVYS pour exploiter le réseau urbain comprend en plus de ces besoins quatre véhicules supplémentaires pour disposer d'une réserve et pouvoir entretenir les véhicules en parallèle de l'exploitation régulière. Il y a donc un total de 22 bus affectés à ce réseau.

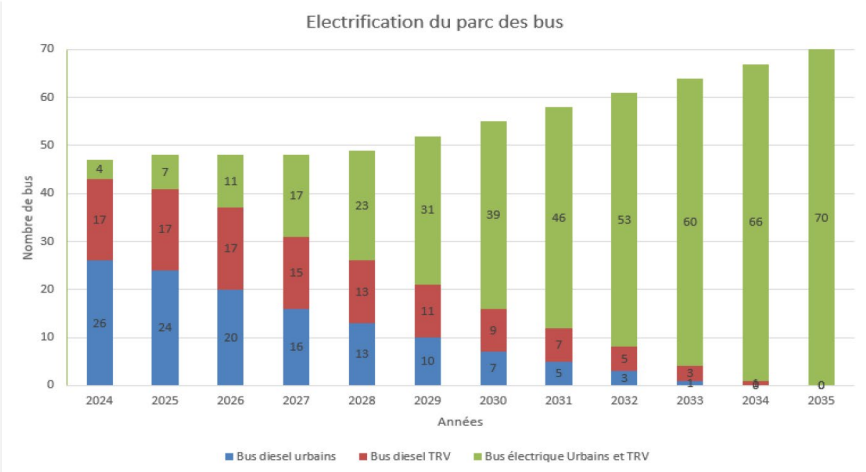


Figure 2 - Evolution de la flotte de bus (source : rapport Travys)

	La figure ci-dessus présente l'évolution de l'entier de la flotte (réseau urbain et autres concessions) en tenant compte d'une mise en service exclusivement de bus électriques dès 2025 et d'une évolution de la flotte similaire d'une part aux périodes 2003 – 2013 et 2013 – 2033 et d'autre part à la mise en service en 2035 du réseau urbain développé dans le cadre du projet d'agglomération de quatrième génération. **Dans la stratégie validée, il est prévu l'acquisition de 11 bus de 12 mètres classe 1 entre 2032 et 2036.**
Opportunité et utilité	**Opportunité** *(qualitative)* *Besoins d'action* > Amélioration de l'usage des TP et MD pour les déplacements utilitaires à l'intérieur de l'agglomération > Accroissement de l'attractivité du réseau bus > Amélioration des conditions favorisant le transfert de la voiture vers les modes de transports plus respectueux de l'environnement *Stratégies sectorielles* M1 Améliorer l'offre en transports publics (TP) et son bilan carbone M1-3 Améliorer le bilan carbone de la flotte de bus **Utilité** Le réseau urbain représente environ la moitié des kilomètres parcourus par la flotte de bus de TRAVYS. Ainsi, l'économie de CO2 est de l'ordre de 1'000 tonnes de CO2 par an. Les bus électriques permettent de réduire le bruit routier émis lors de chaque accélération, l'émission de particules fines (freins remplacés par la récupération des moteurs) et les émissions de gaz à effet de serre par les véhicules. Cette motorisation présente donc des avantages pour la population de l'agglomération yverdonnoise.

État de la planification			
Etudes prél. : --	Avant-projet : --	Projet : *2024*	Réalisation : *2032-2036*

Étapes de mise en œuvre	**Étude de projet : 2024** **Approbation du programme de décarbonisation de la flotte de bus par les commanditaires de l'offre:** 2024 **Financement :** achats de bus 3 à 2 par année **Dates prévues pour le début des travaux et la mise en service :** 2032-2036

Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF-HT) *(les contributions de tiers sont à indiquer)*

CH	Canton VD	Communes	Tiers	Total
0.000	1.65	1.65	0.000	3.300

Lien avec d'autres mesures	5-M88 Prolongement du réseau urbain (Travys) jusqu'à Longemale (Pomy)-exploitation 5-M83 Achat équipement roulant électrique / Renouvellement de la flotte de bus-horizon A 5-M100 Prolongement du réseau urbain (Travys) jusqu'au village de Pomy
Études réalisées	Stratégie de décarbonation de la flotte de bus TRAVYS SA, janvier 2024 Projet de Plan directeur des transports publics, Yverdon-les-Bains, en cours
Données de base	11 bus de 12 mètres classe 1 • Fréquence actuelle des TP aux heures de pointe du matin (7h00-8h00 ; sans mesure) par ligne : 8 (nombre par sens) • Fréquence actuelle des TP durant toute la journée (sans mesure) par ligne : 123

	(nombre par sens) • Fréquence des TP aux heures de pointe du matin (7h00-8h00 ; avec mesure) par ligne : 8 (nombre par sens) • Fréquence des TP durant toute la journée (avec mesure) par ligne : 123 (nombre par sens) Dans le réseau futur, le nombre de lignes passera de 5 à 4 en raison de la suppression de la ligne 605. Sa desserte sera reprise par la ligne 604 future et la desserte de la ligne 604 actuelle sera reprise par un prolongement de la ligne 601 future jusqu'aux Moulins.

GT	5-M101 – Établissement d'une stratégie intercommunale sur les plans de mobilité d'entreprises		
Code ARE		**Priorité**	Ae
Coûts	0	**Stratégie(s) sectorielle(s)**	M9
Maître d'ouvrage	AggloY	**Acteurs concernés**	AggloY, communes

Les cantons de Vaud et Genève ont publié un guide à l'attention des entreprises et institutions pour les aider dans leur démarche de mise en place d'un plan de mobilité.

Des plans de mobilité d'entreprises sont déjà appliqués aujourd'hui auprès de diverses entreprises ou collectivités de l'agglomération : administration communale d'Yverdon-les-Bains, HEIG-VD, Fondation Le Repuis à Grandson, Y-Parc SA.

Description et faisabilité	Le stationnement est un des leviers majeurs pour la gestion du trafic à l'intérieur des villes et agglomérations. La demande de stationnement, et donc le trafic qui lui est lié, est dépendante de l'offre à disposition des usager.ère.s, en particulier les places à disposition des pendulaires sur leur lieu de travail. Agir sur cette offre constitue donc une des principales actions qui permet de diminuer le trafic pendulaire, aux heures de pointe, périodes déterminantes pour l'exploitation du réseau routier. Un « plan de mobilité d'entreprise » est un outil pour gérer les déplacements des collaborateurs d'une entreprise dans le respect des principes du développement durable. Il s'agit de mettre en place un éventail de mesures permettant de favoriser les modes de transports autres que la voiture individuelle pour les déplacements pendulaires et professionnels. L'obligation des plans de mobilité d'entreprise est devenue une nécessité pour réduire la dépendance à la voiture individuelle et promouvoir des modes de transport plus durables tels que les transports en commun et le vélo. En incitant les entreprises à mettre en place des mesures favorisant une mobilité plus écologique et efficiente pour leurs employé.e.s, il est possible de favoriser le report modal et de contribuer à atteindre les objectifs environnementaux. Ces plans de mobilité permettront aussi d'enrichir les réflexions concernant le stationnement de covoiturage développé dans le cadre de la stratégie régionale. Une telle approche devrait pouvoir également être appliquée pour l'ensemble d'un site, de manière à optimiser les mesures et les effets d'un plan de mobilité : > un plan de mobilité unique permet de coordonner les efforts de toutes les entreprises présentes sur le site, ce qui peut conduire à une approche plus cohérente et efficace pour diminuer l'usage de la voiture, > en regroupant les entreprises, il est possible de partager les coûts et les ressources pour la mise en œuvre du plan de mobilité, ce qui peut être plus rentable que d'avoir des plans individuels pour chaque entreprise, > un plan de mobilité pour l'ensemble du site peut offrir une gamme plus large de solutions de transport et de services aux employé.e.s, permettant de répondre à différents besoins en matière de mobilité.

	L'objectif principal de la mesure vise à diminuer le trafic motorisé et encourager les autres modes de transports. Mesure : L'agglomération mettra en place une réglementation contraignant les entreprises ou administrations d'une certaine taille à se doter d'un plan de mobilité. L'agglomération assurera le suivi de la mise en place de ces plans de mobilité.
Opportunité et utilité	**Opportunité** *(qualitative)* Besoins d'action > définition d'un cadre réglementaire pour l'exigence de plans de mobilité d'entreprises ou de site. > détermination du nombre d'employé.e.s à partir duquel un plan de mobilité est exigible. > suivi de la mise en œuvre des plans de mobilité d'entreprise. Stratégies M12 : - Mettre en œuvre une politique de plans de mobilité à l'échelle de l'agglomération **Utilité** *(qualitative)* *Transports* Une diminution de l'offre en places de stationnement sur les sites des entreprises contribuera à diminuer le trafic aux heures de pointe, à favoriser l'usage d'autres modes de déplacements. *Environnement* Comme la mesure vise à accroître la part modale des TP, vélos et piéton.ne.s, elle contribue globalement à une diminution des nuisances environnementales (réductions du bruit et des émissions polluantes).
État de la planification	
Etudes prél. : *(date)*	Avant-projet : *(date)* Projet : *(date)* Réalisation : *(date)*
Étapes de mise en œuvre	Lancement d'une étude ayant pour but de définir le cadre de mise en œuvre des plans de mobilité d'entreprises (notamment la taille à partir de laquelle les entreprises ou institutions seront soumises) et les principes généraux de ces plans de mobilité: 2025 Établissement d'une règlementation inter-communale pour la mise en place de plans de mobilité d'entreprises : 2026 Validation par les autorités communales et mise en application : 2026
Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF-HT) *(les contributions de tiers sont à indiquer)*	

CH	Canton VD	Communes	Tiers	*Total*
0.000	*0.000*	*0.05*	*0.000*	*0.000*

Lien avec d'autres mesures	5-M85 - Etablissement d'une stratégie intercommunale de gestion du stationnement
Études réalisées	-
Données de base	-

TP	5-M102 – Prolongement du réseau urbain (Travys) jusqu'au secteur de la Borette (Montagny-près-Yverdon) – Exploitation		
Code ARE	nouveau	**Priorité**	Be
Coûts	--	**Stratégie(s) sectorielle(s)**	U1-2, M1, M1-1, M9-2
Maître d'ouvrage	Montagny-près-Yverdon	**Acteurs concernés**	Travys, DGMR

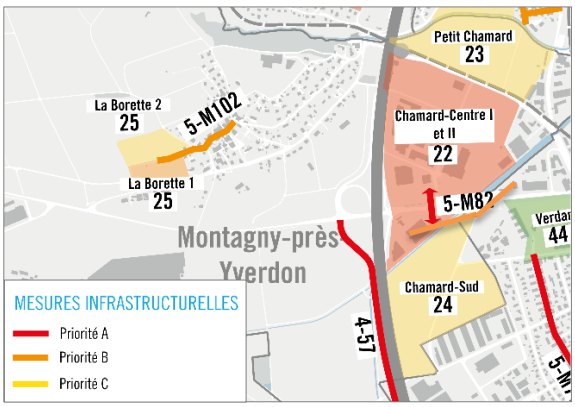


figure 1 : localisation de la mesure

Description et faisabilité	La mesure prévoit la prolongation de la ligne 602 qui s'arrête aujourd'hui au centre du village de Montagny-près-Yverdon. Le nouvel arrêt La Borette permettra la desserte du futur quartier de la Borette 1 (Montagny-près-Yverdon) à l'horizon B du PA5, ainsi que le secteur Borette 2 prévu à l'horizon C.
Opportunité et utilité	**Opportunité** Besoins d'action > Amélioration de l'usage des TP et MD pour les déplacements utilitaires à l'intérieur de l'agglomération > Accroissement de l'usage des TP et modes doux pour les pendulaires, les loisirs et les achats à l'intérieur de l'agglomération > Augmentation de la part modale TP en adéquation avec les objectifs cantonaux > Renforcement de l'offre TP pour les liaisons avec les villages > Accroissement de l'attractivité du réseau bus > Amélioration des conditions favorisant le transfert de la voiture vers les modes de transports plus respectueux de l'environnement Stratégies sectorielles M1 Améliorer l'offre en transports publics (TP) et son bilan carbone M1-1 Etendre le réseau urbain en direction des villages peu ou pas desservis **Utilité** La réalisation de cette prolongation est l'opportunité d'apporter les améliorations suivantes : • Assurer la desserte TP des futurs quartiers La Borette 1 et 2; • Rendre au secteur de la Borette la connexion à l'ensemble de l'agglomération ainsi qu'au réseau ferroviaire régional, de bus urbain et de bus régional ;

État de la planification			
Etudes prél. : *(date)*	Avant-projet : *2031*	Projet : *2033*	Réalisation : 2036

Étapes de mise en œuvre	**Étude de projet : 2031** **Approbation des plans / permis de construire : --** **Financement : 2033** **Dates prévues pour la mise en service :2036**
Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF-HT)	

CH	Canton VD	Communes	Tiers	*Total*
0.000	*0.000*	*0.500*	*0.000*	*0.500*
Lien avec d'autres mesures	5-M83 et 5-M91 Achat équipement roulant électrique / Renouvellement de la flotte de bus Mesures d'urbanisation 25 : Borette 1 et 2			
Études réalisées	-			
Données de base	s/o			

PAL

II.

ANNEXES

CHAMBLON - CHESEAUX-NORÉAZ - GRANDSON - MONTAGNY
POMY - TREYCOVAGNES - VALEYRES - YVERDON-LES-BAINS

agglo y

ANNEXES

5. Cartes du projet

Carte 1 : Vision d'ensemble

Carte 2 : Stratégie paysage

Carte 3 : Stratégie urbanisation

Carte 4 : Stratégie Transports publics

Carte 5 : Stratégie Vélo

Carte 6 : Stratégie Piéton.ne.s

Carte 7 : Stratégie Transports individuels motorisés

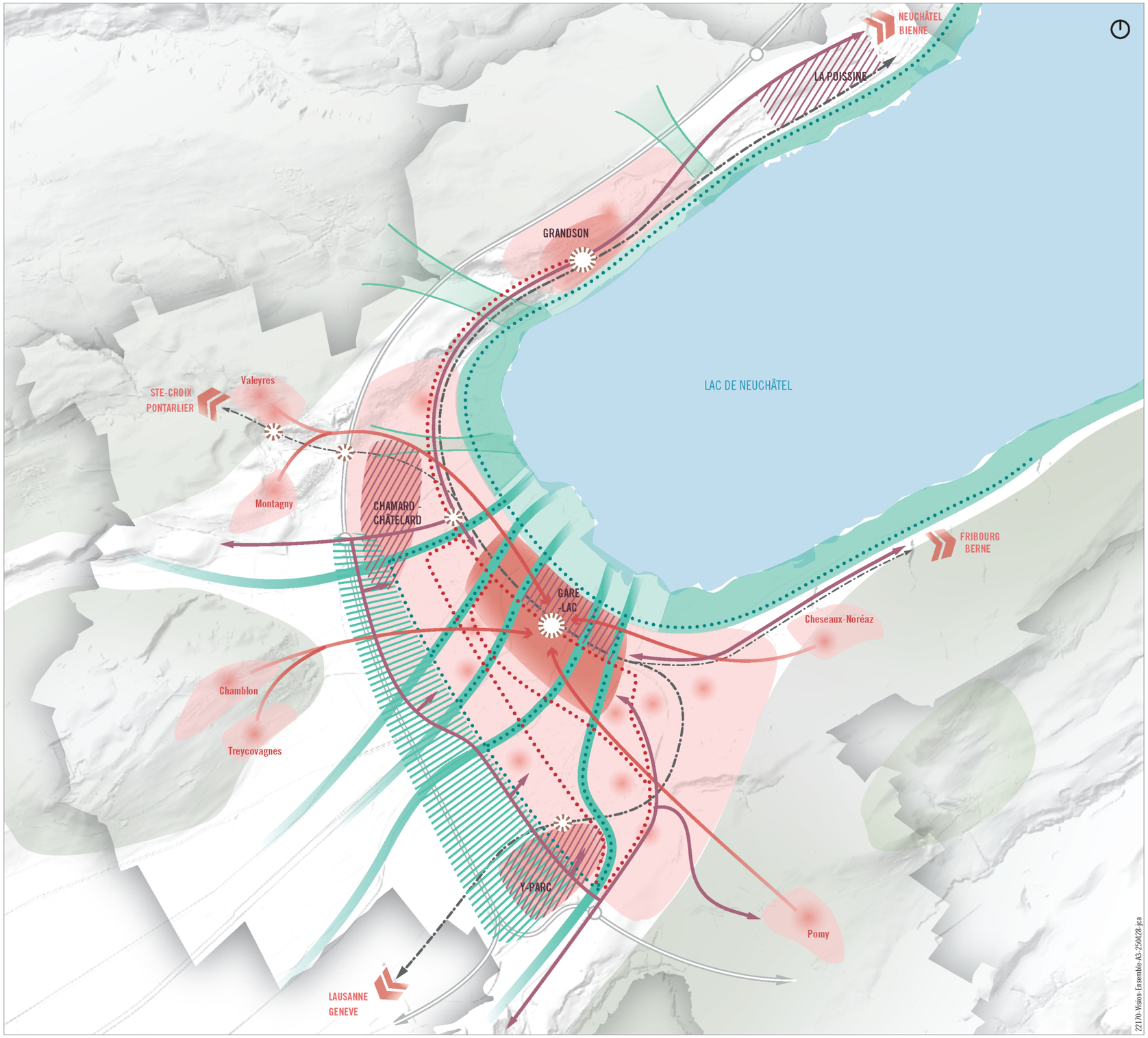
Carte 8 : Carte des mesures d'accompagnement de l'APA

Carte 9 : Carte des mesures des PA1 et PA2

Carte 10 : Carte des mesures du PA4

Carte 11 : Carte des mesures du PA5

Cartes 12-14 : Cartes du rapport de mise en œuvre PA1, PA2, PA4



PROJET D'AGGLOMÉRATION 5
Vision d'ensemble

agglo y

Une agglomération au cadre de vie de qualité

Trame verte-bleue des canaux
Les canaux sont valorisés comme entité paysagère connectant la plaine au lac.
Ils sont le support pour les corridors écologiques et peuvent être des axes structurants pour les piétons et les vélos

Frange urbaine
Les secteurs d'habitation et les sites stratégiques situés dans la frange urbaine font l'objet d'une intégration paysagère soignée. Une voie verte de mobilité douce parcourt cette frange et les liaisons biologiques y sont renforcées.

Rives préservées / rives accessibles
Les espaces naturels sensibles des rives sont protégés et les visiteurs sont canalisés dans des secteurs dédiés, à travers de l'information et de la sensibilisation. Les rives accessibles sont aménagées pour offrir des espaces de détente et de loisirs. Une voie verte de mobilité douce longe les rives du lac.

Échappées paysagères
Les échappées paysagères entre les entités urbanisées de l'agglomération structurent le paysage, participent à l'infrastructure écologique et réduisent l'impact sur les sols.

Sites stratégiques
Les sites stratégiques concentrent la majeure partie des développements urbains de l'agglomération.
Les sites de Gare-Lac, Chamard-Châtelard, et Y-Parc bénéficient d'une bonne accessibilité multimodale et d'espaces publics de qualité.

Intensité urbaine articulée avec la desserte en transports publics

Le centre de l'agglomération est renforcé autour de la gare principale et s'étend vers le lac à travers le développement du site de Gare-Lac. Composé d'espaces publics majeurs, la mobilité douce y est prioritaire et le trafic TIM est limité et apaisé par la réduction des vitesses.

Les sites de Chamard-Châtelard et d'Y-Parc ainsi que le centre de Grandson structurent l'agglomération. Ils bénéficient d'une bonne accessibilité multimodale, notamment par une liaison ferroviaire avec le centre d'agglomération.

Les centres des villages et les centralités de quartier bénéficient d'une offre de services et commerces de proximité ainsi que d'espaces publics de qualité. Ils sont reliés au centre de l'agglomération par des réseaux de transport public et de mobilité douce efficaces.

Les quartiers d'habitation sont progressivement densifiés au gré des opportunités et le trafic y est apaisé par la réduction des vitesses, au profit de l'aménagement d'espaces publics de proximité.

Une agglomération faisant la part belle à la mobilité durable

Réseau de mobilité douce structurant
Ce réseau remplit un rôle à la fois fonctionnel et de loisirs pour les piétons et les vélos. La voie verte du lac, de Grandson à Yvonand, et la voie verte de la Plaine, de Chamard-Châtelard à Y-Parc, se trouvent en bordure de l'espace urbanisé. Les liaisons le long des canaux relient quant à elles la plaine au lac à travers les secteurs bâtis.

Axes fort cyclables
Un premier axe fort cyclable fonctionnel et direct relie le centre de Grandson au sud de l'agglomération en passant par le centre-ville d'Yverdon-les-Bains. Parallèlement, un second axe fort emprunte la rue du Cheminet et la rue du Midi pour relier Chamard-Châtelard à Y-parc.

Liaisons MD et TP entre les villages et le centre-ville
Les villages sont reliés au centre de l'agglomération, et en particulier à la gare d'Yverdon-les-Bains, par des axes cyclables sûrs, confortables et continus ainsi que par un réseau de bus fréquent et fiable, garantissant une accessibilité pour toutes et tous.

Interface multimodale
L'accessibilité aux nœuds TP est favorisée pour les modes doux. Le stationnement des vélos y est renforcé. Les transbordements entre les différents TP sont facilités. Des espaces publics attractifs y sont aménagés.

Réseau TIM structurant
Avec l'axe principal d'agglomération (APA), le réseau principal des axes routiers est complété afin de dissuader le trafic au centre de l'agglomération. Avec le même objectif, l'offre en stationnement au cœur de l'agglomération est diminuée progressivement au fil des ans.
La politique de stationnement à l'échelle de la région est mise en place, traitant de façon différenciée et ciblée les différentes catégories d'usagers.
Des plans de mobilité d'entreprises sont appliqués.

Connexions au grand territoire
L'agglomération yverdonnoise est connectée aux agglomérations et territoires voisins par un réseau ferroviaire et routier efficace. Elle renforce son rôle de centre régional du Nord Vaudois.

Autoroute

Réseau ferroviaire

Avril 2025

0 m 500 1'000 1'500

Source : Géodonnées Etat de Vaud, selon l'art. 19 RLGéo-VD 02.02.2023

PROJET D'AGGLOMÉRATION 5
Stratégie paysage et environnement

PE1- Augmenter les qualités paysagères et naturelles des espaces ouverts en milieu bâti

Espaces ouverts en milieu bâti

PE2 - Renforcer la trame bleue par l'amélioration des milieux naturels

Trame bleue

PE3 - Maintenir les échappées paysagères qui se tissent entre les espaces urbanisés

Echappée paysagère

PE4- Soigner la frange entre l'espace urbain et l'espace agricole dans l'arc-plaine

Arc-plaine

PE5 - Aménager des espaces de détente et de loisirs dans des secteurs dédiés de l'arc-lac

/ Arc-lac (rives préservées / rives accessibles)

PE6 – Améliorer la continuité des réseaux écologiques et leurs interconnexions

Réseau écologique

Réseau ferroviaire

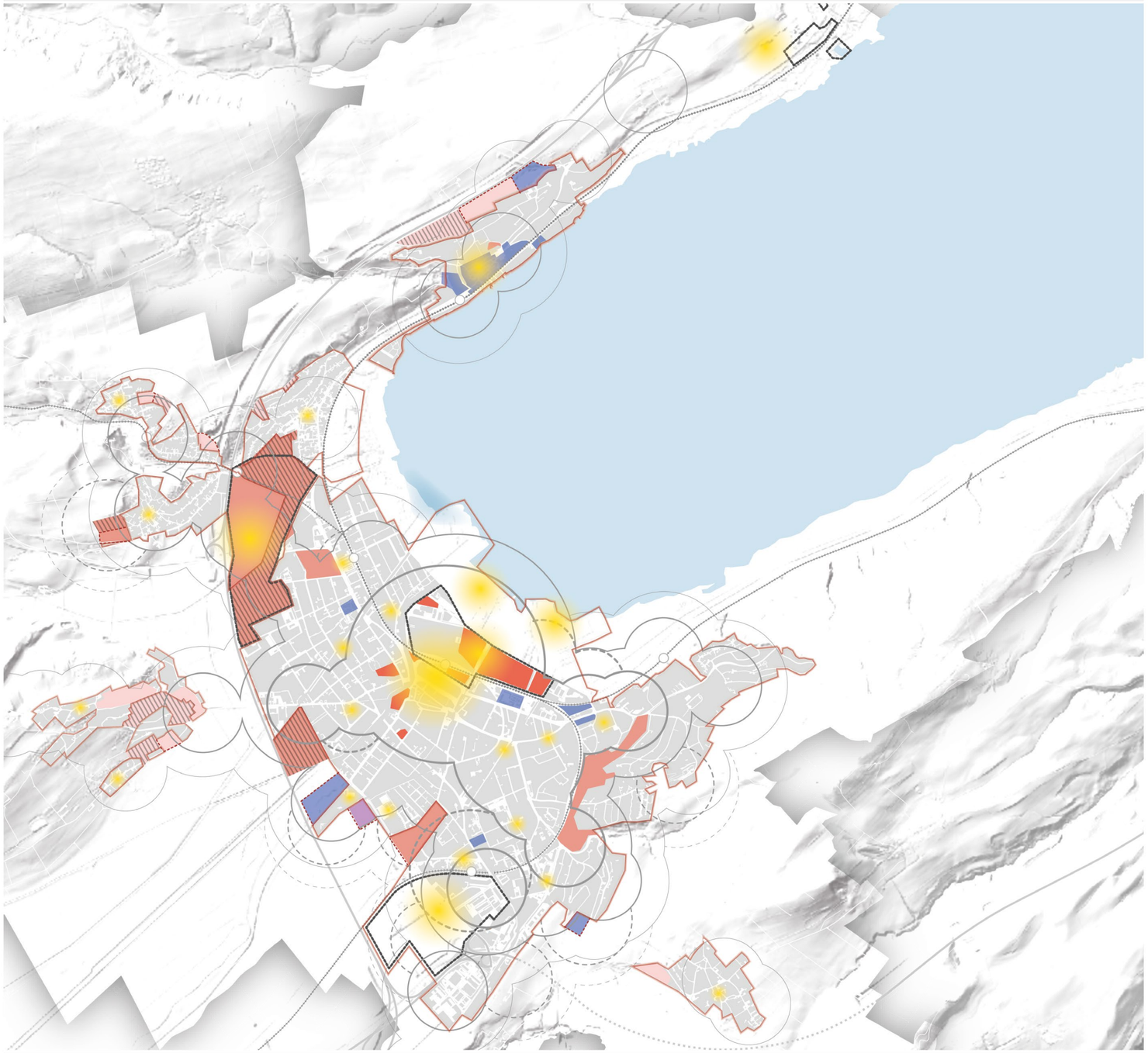
Janvier 2025

0 m 500 1'000 1'500

Source : Géodonnées Etat de Vaud, selon l'art. 19 RLGéo-VD 02.02.2023

22170-Strategie-paysage-enviro-A3 - 250128-jca

PROJET D'AGGLOMÉRATION 5 - STRATÉGIE URBANISATION



Mai 2025

Source : Géodonnées Etat de Vaud, selon l'art. 19 RLGéo-VD 02.02.2023

0 m 500 1'000 1'500

N

LÉGENDE

U1 - Limiter l'étalement urbain par la densification du périmètre compact

- Périmètre compact en vigueur / Proposition d'adaptation du périmètre compact
- Extension de la zone à bâtir après 2040

U2 - Moduler la densité et l'intensité de l'urbanisation en fonction de la qualité de desserte actuelle et future en transports publics

- Secteur avec bonne à très bonne qualité de desserte
- Secteur avec qualité de desserte moyenne
- Secteur avec qualité de desserte faible

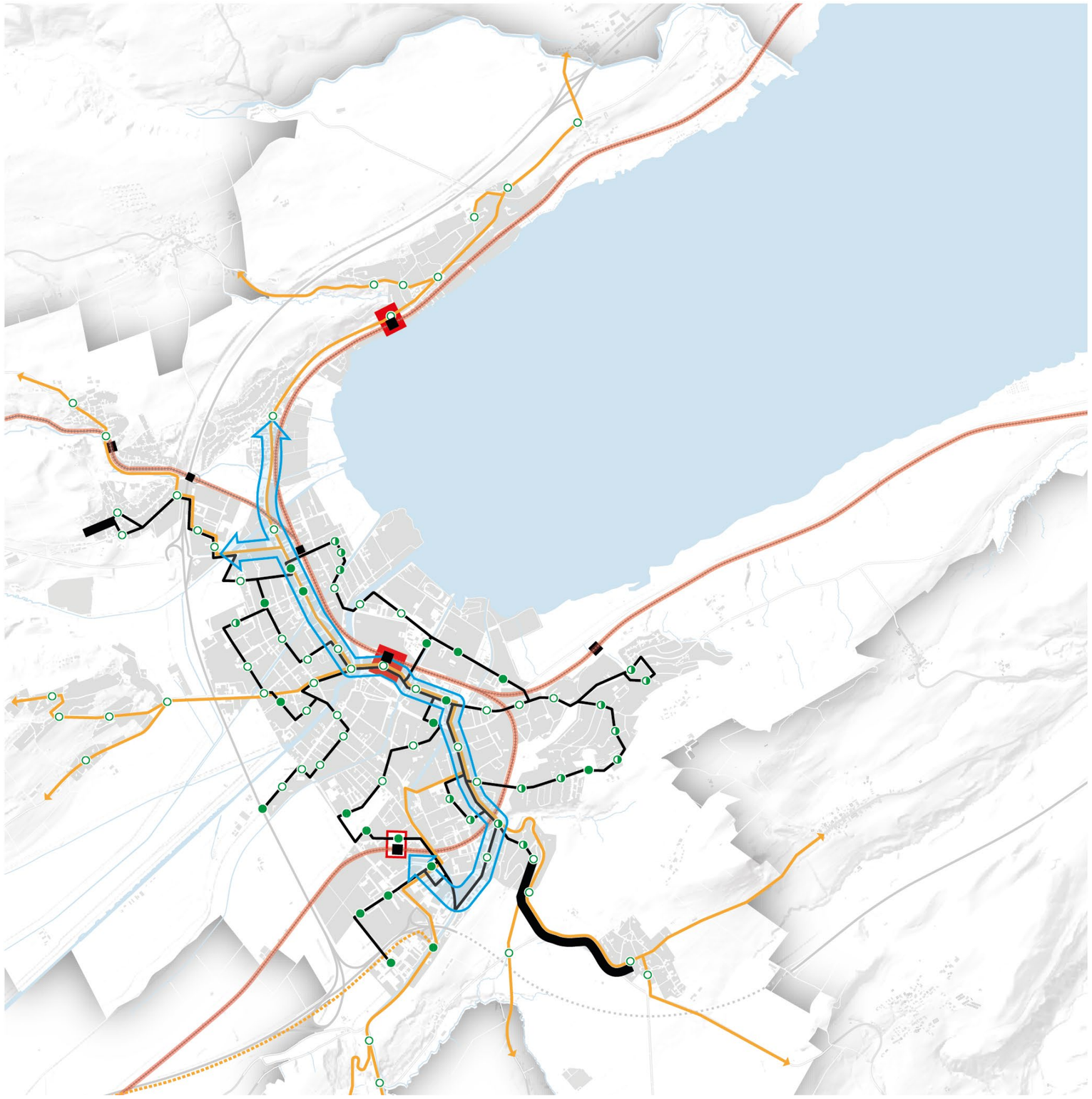
U3 - Orienter la bonne activité au bon endroit

- Secteur d'activités d'importance pour l'agglomération
- Sites stratégiques

U4 - Renforcer l'habitabilité par l'aménagement des espaces publics

- Polarité

- Réseau ferroviaire
- Desserte en transport public actuelle / projetée
  - bonne à très bonne
  - desserte moyenne
  - desserte faible
- Mesures engagées / réalisées



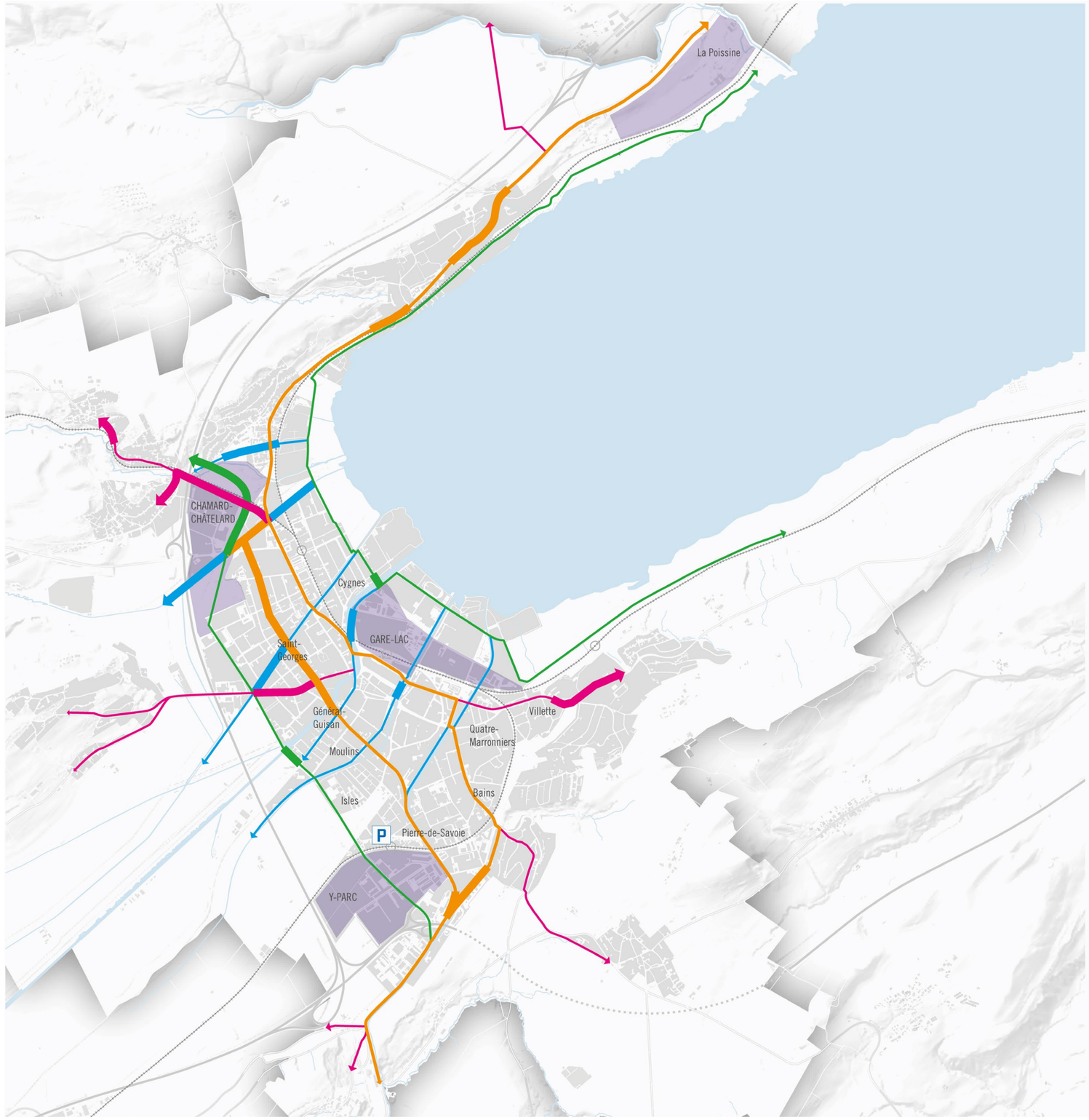
STRATEGIE TRANSPORTS PUBLICS

M1 - Améliorer l'offre en transports publics (TP) et son bilan carbone

- Extension du réseau urbain
- Réseau urbain futur selon planification du PA4
- Lignes régionales de bus
- Arrêts de bus «existants / projetés»
- Amélioration de la progression des bus sur le réseau principal
- Gares
- Voies ferrées

Renforcement des interfaces actuelles et développement de nouvelles interfaces:

- Interface existante à renforcer
- Nouvelle interface à créer (voir stratégies «Intermodalité»)



STRATEGIE VÉLOS

M2 - Poursuivre le développement d'un réseau principal cyclable continu, sûr et attractif

Réalisation d'un axe fort cyclable fonctionnel au centre de l'agglomération:

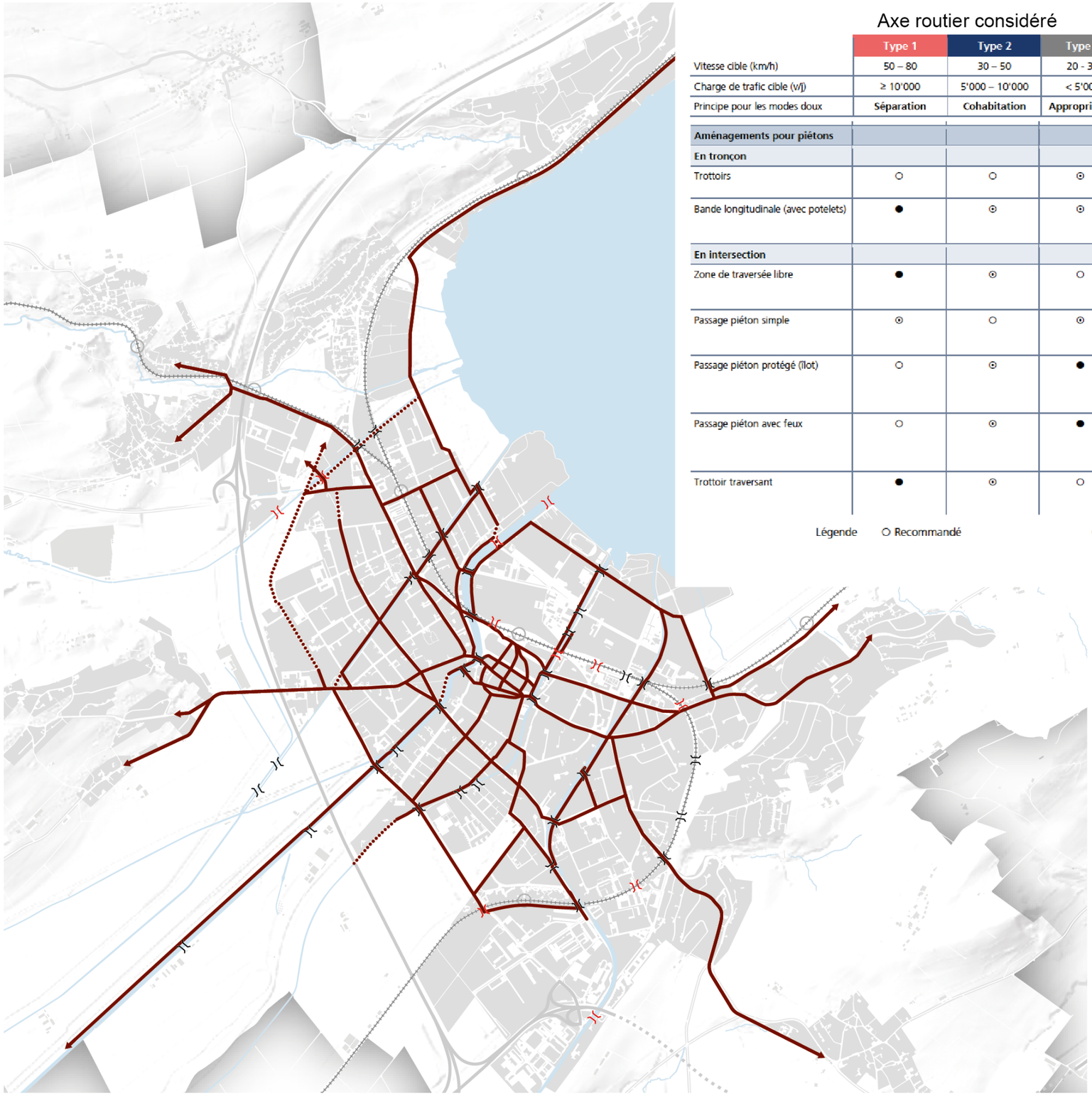
existant + projet en cours	à compléter
———	———

Etablissement du réseau cyclable principal:

existant + projet en cours	à compléter	
———	———	Voies des villages
———	———	Voies des canaux
———	———	Voies vertes

Site stratégique

P Création de places de stationnement vélos à proximité de la halte CFF d'Y-Parc



Axe routier considéré

	Type 1	Type 2	Type 3
Vitesse cible (km/h)	50 – 80	30 – 50	20 - 30
Charge de trafic cible (v/j)	≥ 10'000	5'000 – 10'000	< 5'000
Principe pour les modes doux	**Séparation**	**Cohabitation**	**Appropriation**
Aménagements pour piétons			
En tronçon			
Trottoirs	○	○	⊙
Bande longitudinale (avec potelets)	●	⊙	⊙
En intersection			
Zone de traversée libre	●	⊙	○
Passage piéton simple	⊙	○	⊙
Passage piéton protégé (îlot)	○	⊙	●
Passage piéton avec feux	○	⊙	●
Trottoir traversant	●	⊙	○

Points d'attention particuliers à propos du contexte spatial

- Conditions favorables : usagers fragiles en grand nombre (présence d'écoles et homes à proximité)
- Conditions favorables : faible volume de piétons, zone périphérique
- Conditions défavorables : trafic poids lourds important ; éclairage insuffisant
- Conditions favorables : passage situé dans une zone 30 ; volume de piétons peu important, lignes de désir multiples
- Conditions défavorables : présence d'écoles, homes ou institutions pour malvoyants à proximité.
- Conditions favorables : chaussée étroite
- Conditions défavorables : chaussée large ou plusieurs voies par sens ; passage situé dans une zone 30 (sauf si écoles ou homes à proximité) ; charges de trafic importantes
- Conditions favorables : usagers fragiles en grand nombre (présence d'écoles et homes à proximité); chaussée large, arrêt de bus à proximité
- Conditions défavorables : chaussée étroite (ne permettant pas une zone d'attente assez large sur l'îlot central) ; situation dans une zone 30
- Conditions favorables : usagers fragiles en grand nombre (présence d'écoles et homes à proximité); contexte urbain central / dense ; présences d'autres régulations lumineuses à proximité ; distances de visibilité insuffisantes
- Conditions défavorables : situation dans une zone 30
- Conditions favorables : différence de statut entre deux axes (à réaliser sur l'axe secondaire) ; volume de piétons important ; axe piétonnier important (minimiser les détours)
- Conditions défavorables : giratoire ; axe cyclable important ; passage fréquent de véhicules d'urgence

Légende ○ Recommandé ⊙ Possible sous conditions ● Non recommandé ou non pertinent

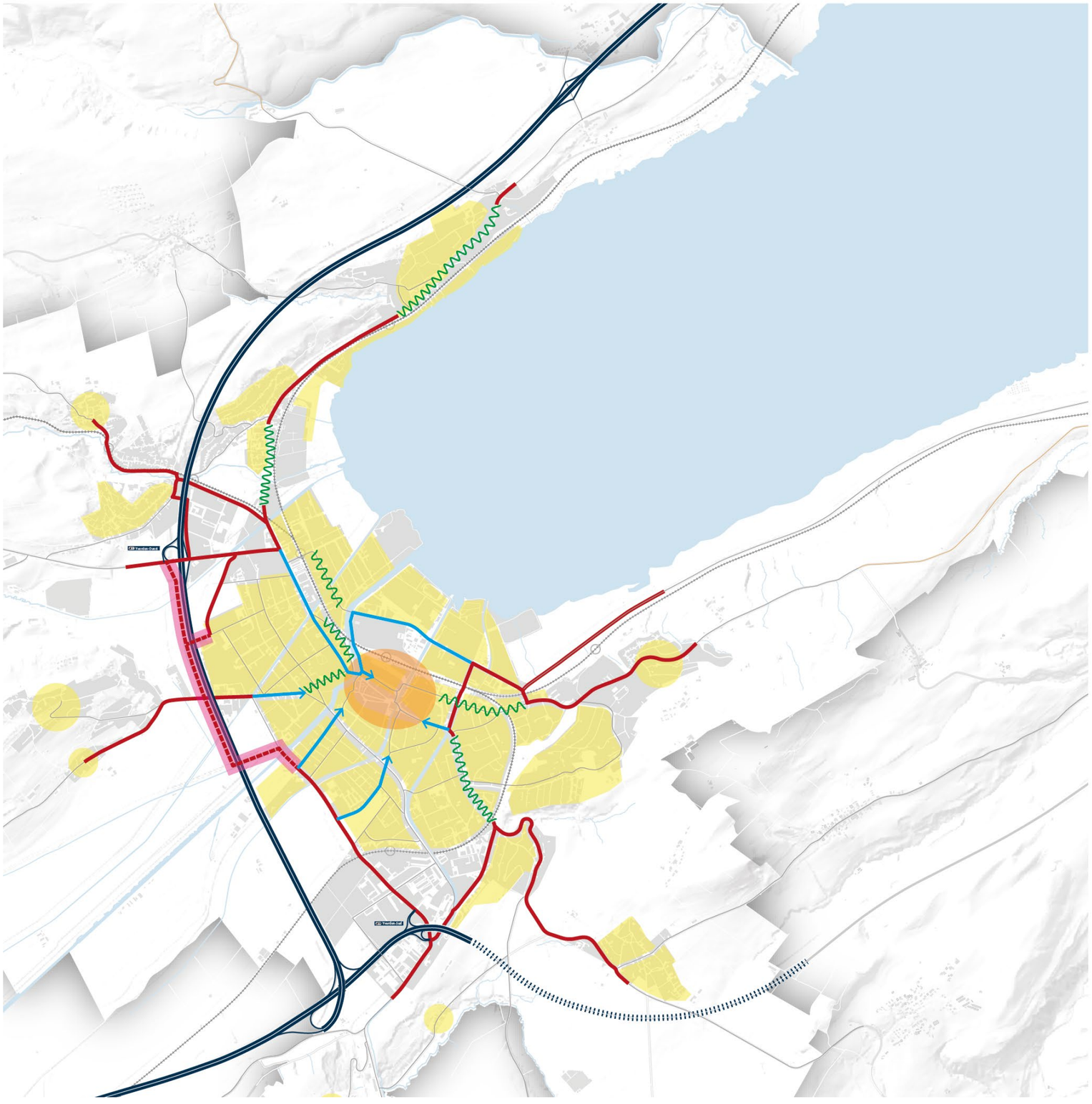
Source: Ville d'Yverdon-les-Bains - PDMD - Büro für Mobilität AG - 2018

STRATEGIE PIETONS

M2 - Poursuivre le développement d'un réseau principal piétonnier continu, sûr et attractif

Développement du réseau piétonnier principal:

	Existant	À créer
Réseau piétonnier	———	·····
Franchissements	⌒	⌒



STRATEGIE TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISÉS

M3 - Organiser une accessibilité efficace en transports individuels motorisés (TIM) libérant le centre et les axes principaux pour la circulation des transports publics et la mobilité douce

Concentration du trafic sur le réseau principal:

réseau national

réseau principal d'agglomération

nouveau tronçon principal

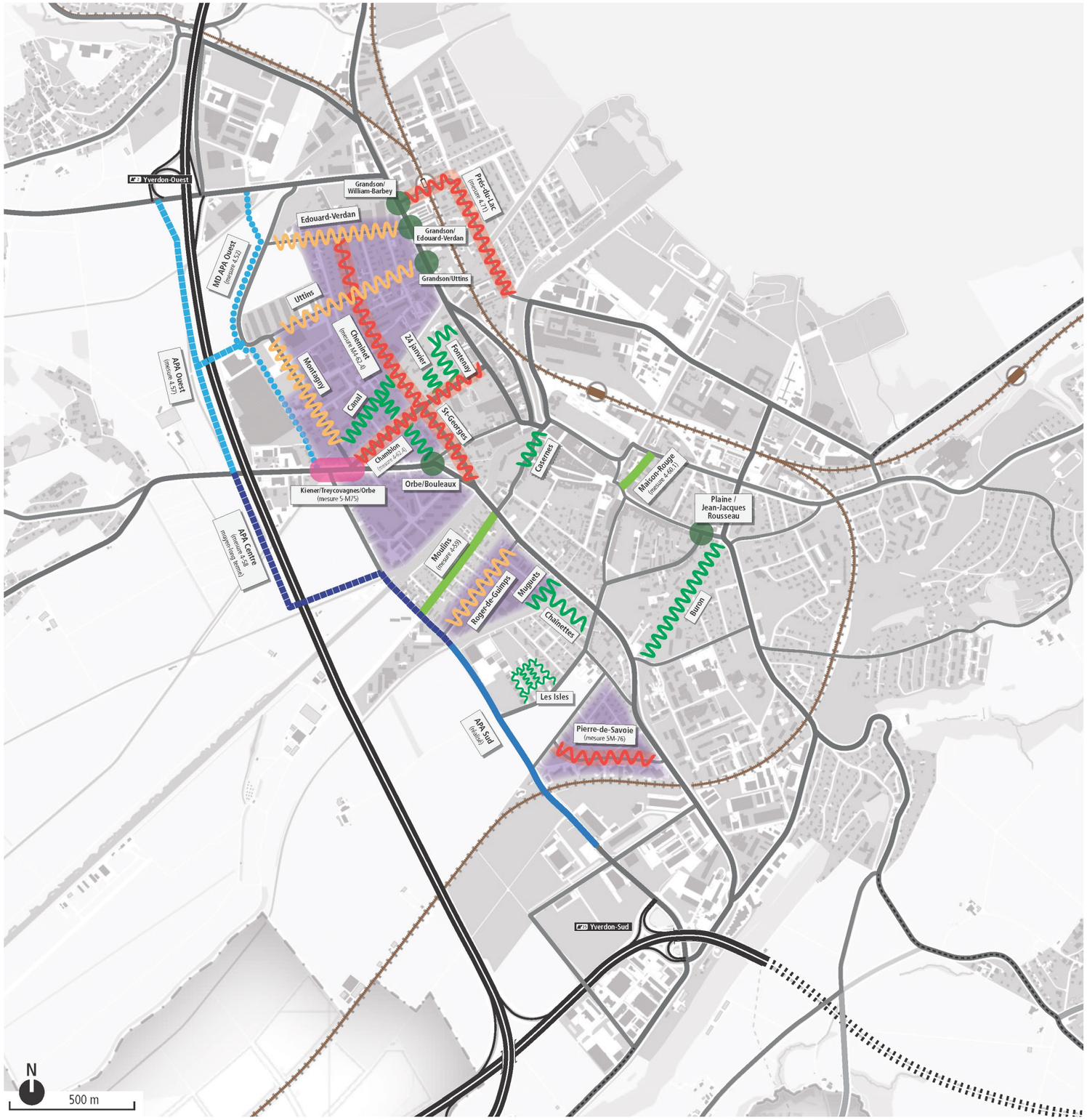
Accessibilité TIM au centre

Limitation du trafic TIM au centre-ville en faveur des MD et TP

Limitation du trafic TIM sur les axes principaux en faveur des MD et TP

M4 - Valoriser les rues des quartiers et les centres de villages, afin de les rendre plus attractifs et plus sûrs, par une modération du trafic

Modération du trafic et valorisation de l'espace public



MESURES D'ACCOMPAGNEMENTS APA

- Mesures de modération – Réalisation court terme (2024-2025)
- Mesures de modération – Réalisation moyen terme (2025-2028)
- Modération dans les quartiers – Mesure 4.60.2 (2025-2028)
- Carrefour à réaménager – Réalisation court terme (mesure 4-62)
- Mesures en cours de planification (2026)
- Mesures de modération – Réalisation horizon A du PA5
- Carrefour à réaménager – Réalisation horizon A du PA5

Axe principal d'agglomération (APA)

- APA Sud
- APA Centre
- APA Ouest
- Modes doux APA Ouest

MESURES INFRASTRUCTURELLES - PA1 ET PA2

LÉGENDE

- Nouvel axe routier
- Nouveau franchissement dénivelé
- Assainissement de franchissement à niveau de voie ferrée pour la mobilité douce
- Nouveau franchissement de canal pour la mobilité douce
- Nouveau tronçon mobilité douce
- Assainissement phonique
- Réaménagement des canaux
- Réaménagement axe routier
- Réaménagement de franchissement dénivelé
- Réaménagement liaison mobilité douce
- Amélioration espace public central
- Réaménagement interface bus
- Aménagement terminus de ligne
- Valorisation de l'interface de la halte
- Nouvelle halte RER
- Transformation Gare
- Nouveau débarcadère
- Nouvelle liaison lacustre et réaménagement des bords du canal
- P+R / B+R Nouveau P+R / B+R
- P2R Nouveau stationnement 2 roues
- Nouvelle station vélo
- 1.a 36 Mesure PA 2007 - A1 / Réalisée avant 2011
- 39 Mesure PA 2007 - Ae / hors LFInfr
- 2-44 Mesure PA 2012
- 2-101 Mesure PA 2012 entièrement assumé par l'agglomération / hors LFInfr

Mesures non localisées

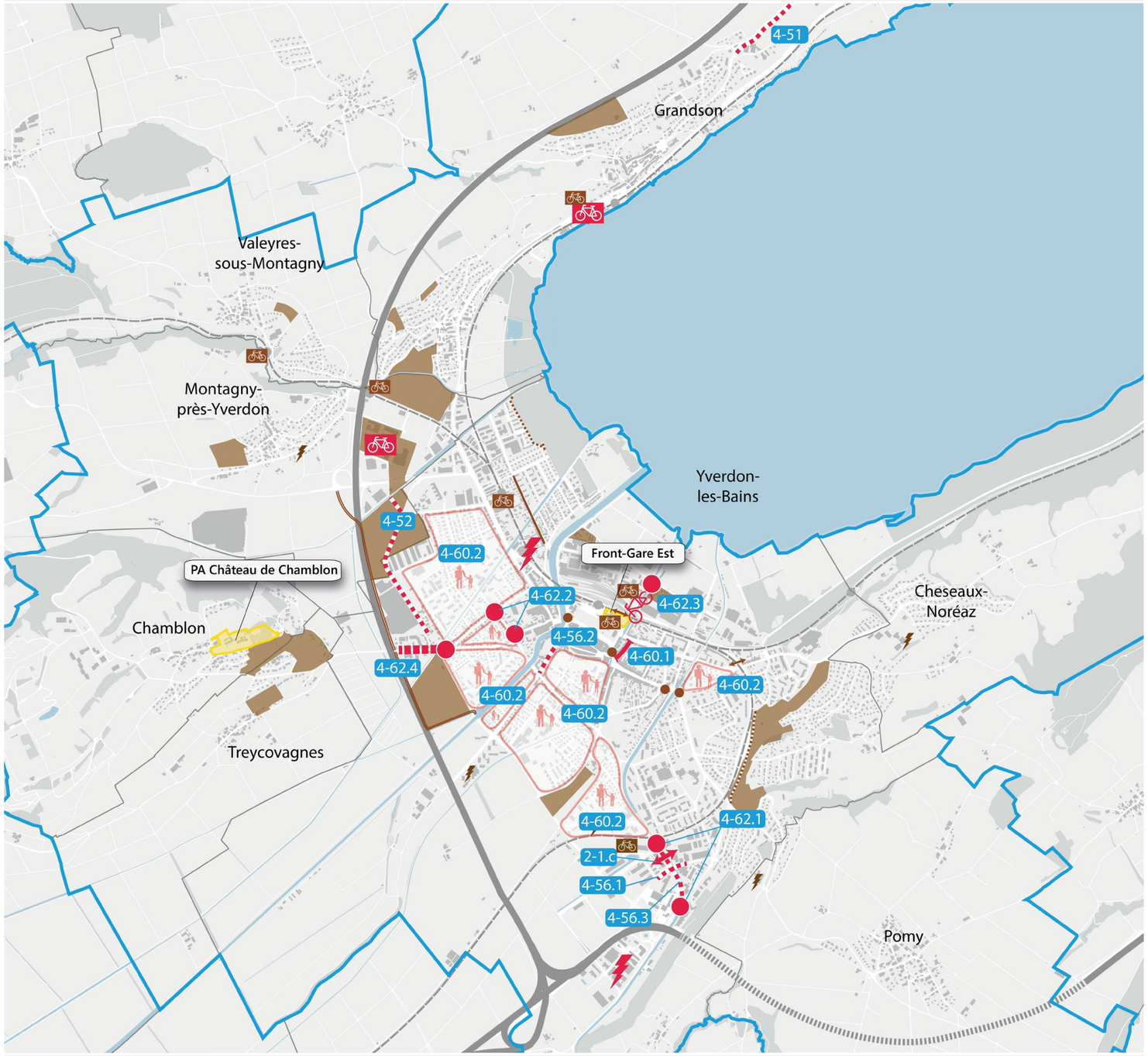
- 1.b *Réaménagement des liaisons mobilité douce existantes*
- 2 *Aménagement de stationnement pour les cycles, étape 1*
- 4.b *Réaménagement des liaisons mobilité douce existantes le long des canaux*
- 5 *Aménagement de stationnement pour les cycles, étape 2*
- 14 *Réseaux de bus régionaux et urbains (mesures dispersées)*
- 2-103 *Extension du label «cité de l'énergie» hors LFInfr*

AggloY 2012 - Carte 10

Plan des mesures

N

MESURES INFRASTRUCTURELLES ET D'URBANISATION - PA4 - HORIZON A, B ET C



Sources géodonnées

Géodonnées Etat de Vaud: MO et NPCS, limites administratives

0 500 1'000 2'000 m

N

LÉGENDE

GENERALITES

- Limites communales
- Périmètre d'agglomération

MESURES PA4

Mesures urbanisation

- Mesures d'horizon A
- Mesures d'horizon C

Mesures infrastructurelles

- Mesures infrastructurelles d'horizon A
- Mesures infrastructurelles d'horizon B et C

Gestion du trafic

- Réaménagement de rue
- Priorité aux bus et MD
- Réaménagement de carrefour

Plateformes multimodales

- Vélostation

Valorisation / sécurité de l'espace routier

- Réaménagement de l'espace rue dans les quartiers
- Réaménagement de rue et d'espace public

Mobilité douce

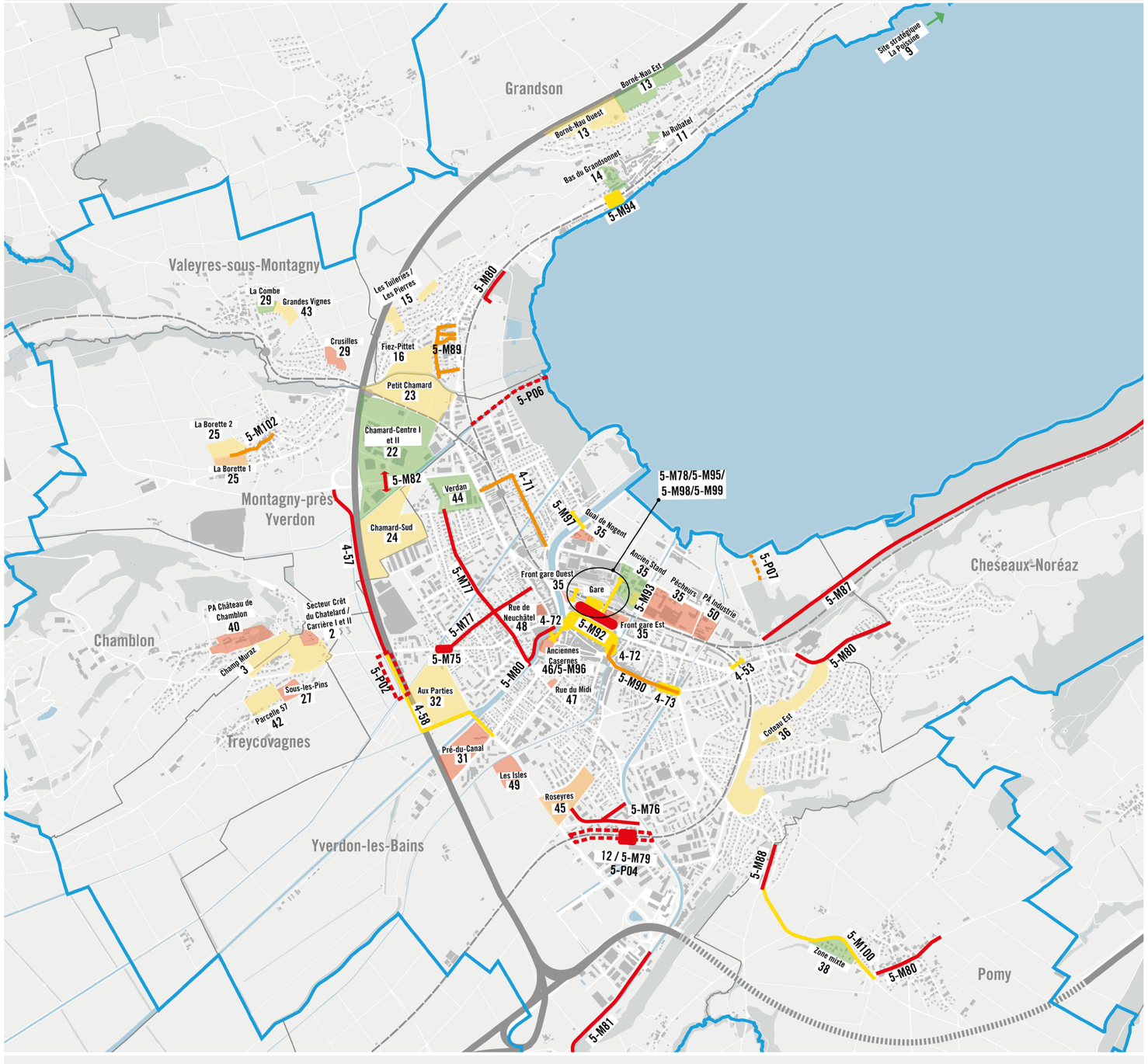
- Axe de mobilité douce
- Franchissement

Infrastructures pour bus / TP

- Electrification du réseau bus

Selon Rapport d'examen de la confédération
Version du 22.02.2023

MESURES INFRASTRUCTURELLES ET D'URBANISATION - PA5 - HORIZON A, B ET C



Sources géodonnées

Géodonnées Etat de Vaud: MO et NPCS, limites administratives

0 500 1'000 2'000 m

N

LÉGENDE

GENERALITES

- Limites communales
- Périmètre d'agglomération

MESURES PAYSAGE - ENVIRONNEMENT

- Priorité A
- Priorité B

MESURES PAYSAGE - ENVIRONNEMENT NON SPATIALISEES

5-P01 Aménagement de forêts urbaines
5-P02 Mesures d'accompagnement environnementales de l'APA
5-P03 Arborisation le long des cours d'eau
5-P05 Arborisation des itinéraires de mobilité douce prioritaires

MESURES INFRASTRUCTURELLES

- Priorité A
- Priorité B
- Priorité C

MESURES INFRASTRUCTURELLES NON SPATIALISEES

5-M83 Achat équipement roulant électrique / Renouvellement de la flotte de bus (horizon A)
5-M84 Réduction progressive de l'offre en stationnement public au centre de la ville d'Yverdon-les-Bains
5-M85 Etablissement d'une stratégie intercommunale de gestion du stationnement
5-M86 Espaces publics de proximité à Yverdon-les-Bains
5-M91 Achat équipement roulant électrique / Renouvellement de la flotte de bus (horizon B)
5-M101 Établissement d'une stratégie intercommunale sur les plans de mobilité d'entreprises

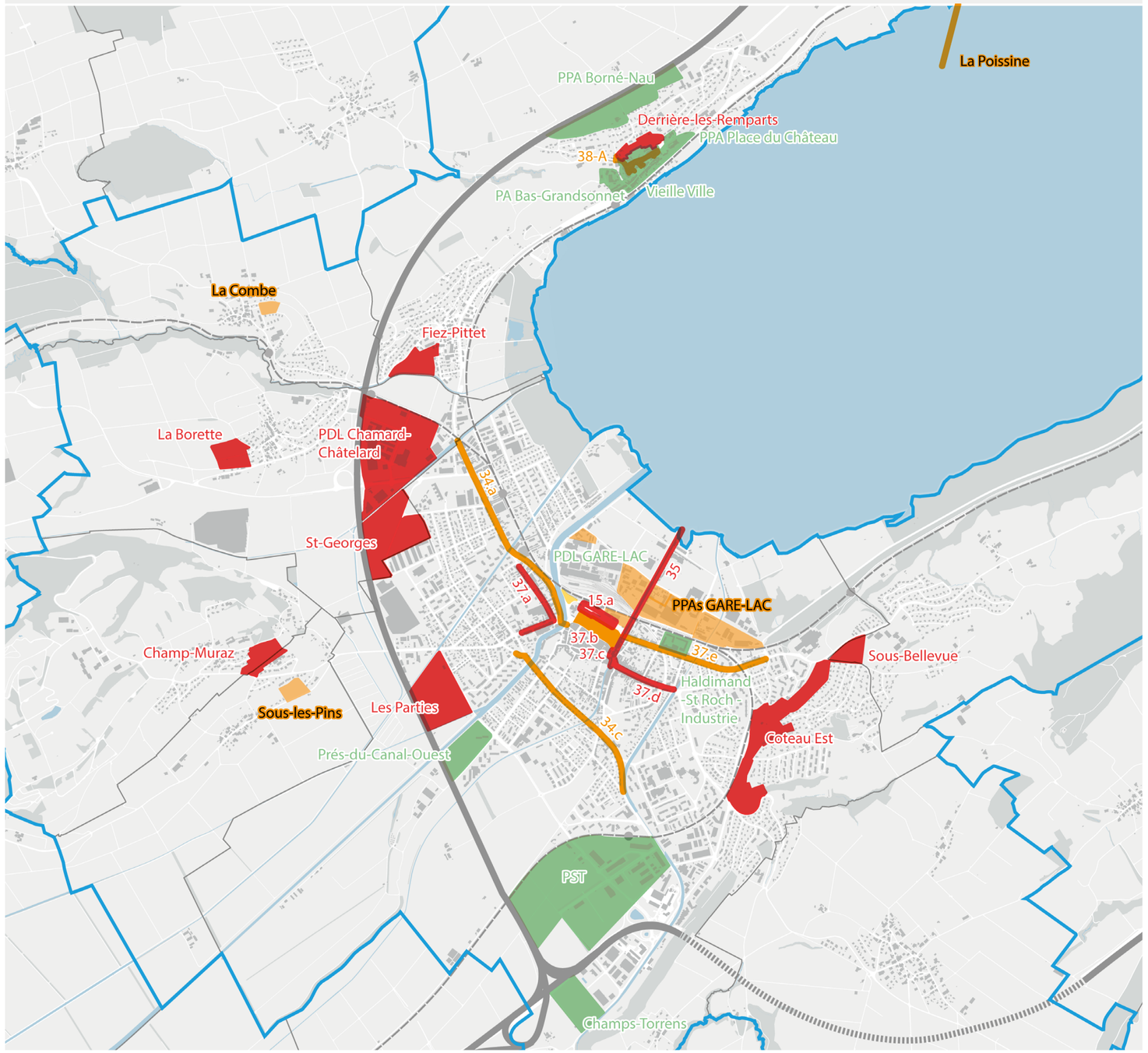
MESURES D'URBANISATION

- Mesure engagée ou réalisée avant 2028
- Priorité A
- Priorité B
- Priorité C

MESURES D'URBANISATION NON SPATIALISEES

1 / 7 / 19 / 21 / 38 PA Communaux (Chamblon, Grandson, Yverdon-les-Bains, Montagny-près-Yverdon, Pomy)

MESURES DU PA1 - RAPPORT DE MISE EN OEUVRE



Sources géodonnées

Géodonnées Etat de Vaud: MO et NPCS, limites administratives

0 500 1'000 2'000 m

N

LÉGENDE

GENERALITES

- Limites communales
- Périmètre d'agglomération

MESURES INFRASTRUCTURELLES
PRIORITE A* ET AV

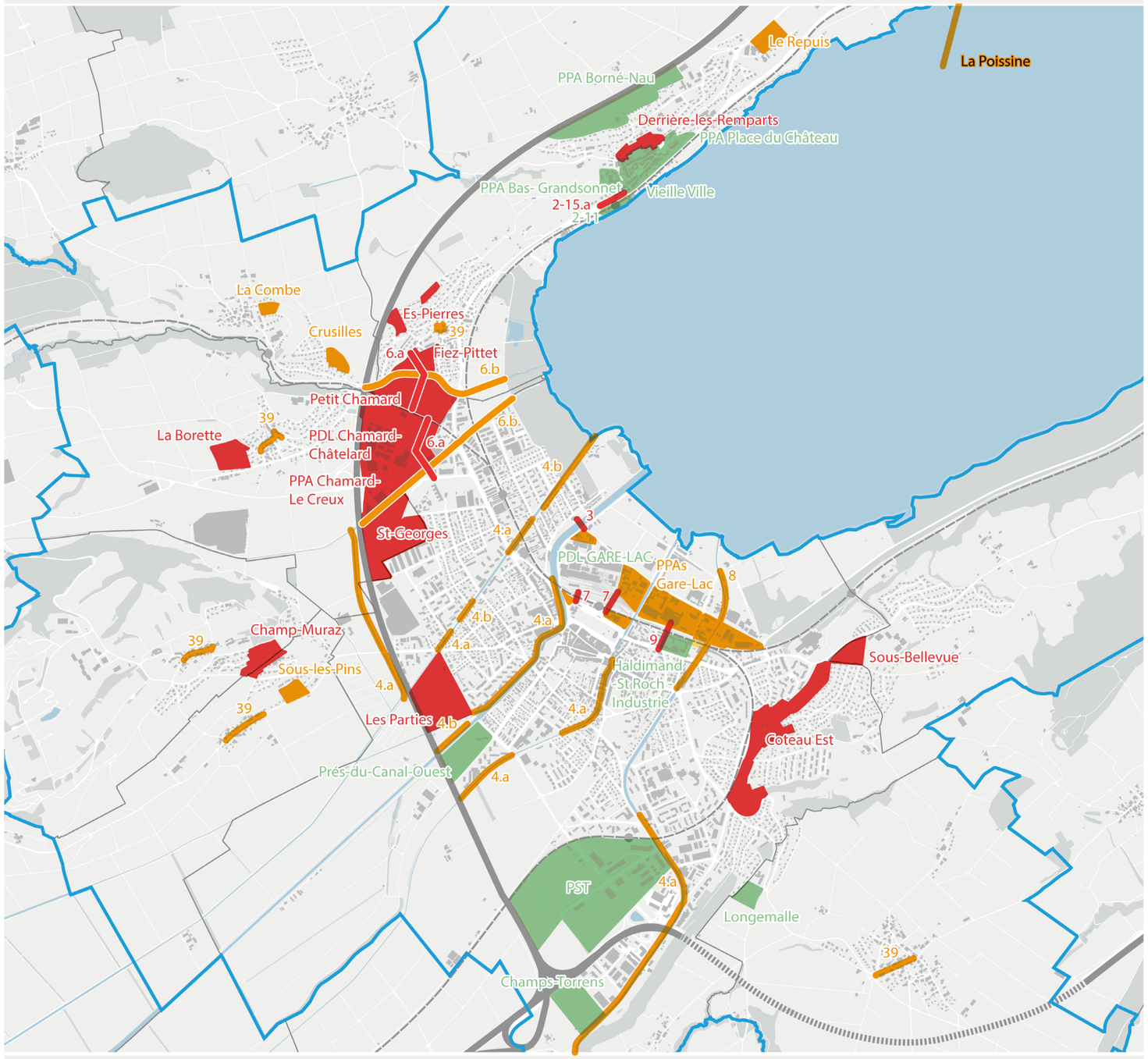
- Conforme à la situation théorique
- Léger retard < 4 ans
- Retard relativement important > 4 ans
- Arrêt / suspension

MESURES D'URBANISATION
PRIORITE AS*

- Conforme à la situation théorique
- Léger retard < 4 ans
- Retard relativement important > 4 ans
- Arrêt / suspension de la planification

* Conformément aux accords sur les prestations de 1e et 2e génération
** Les plans d'affectations communaux et les mesures forfaitaires (Concept mobilité douce_liste A) ne sont pas représentés sur la carte.
*** Le PDL intercommunal pour l'aménagement du coteau/Chamblon et Treycovagnes (mesure 2) a très vite été abandonné et son périmètre n'a jamais été précisé.
**** Il convient de noter qu'une mesure d'horizon B a également été abandonnée, il s'agit de la mesure 13.

MESURES DU PA2 - RAPPORT DE MISE EN OEUVRE



Sources géodonnées

Géodonnées Etat de Vaud: MO et NPCS, limites administratives

LÉGENDE

GENERALITES

- Limites communales
- Périmètre d'agglomération

MESURES INFRASTRUCTURELLES
PRIORITE A* ET AV

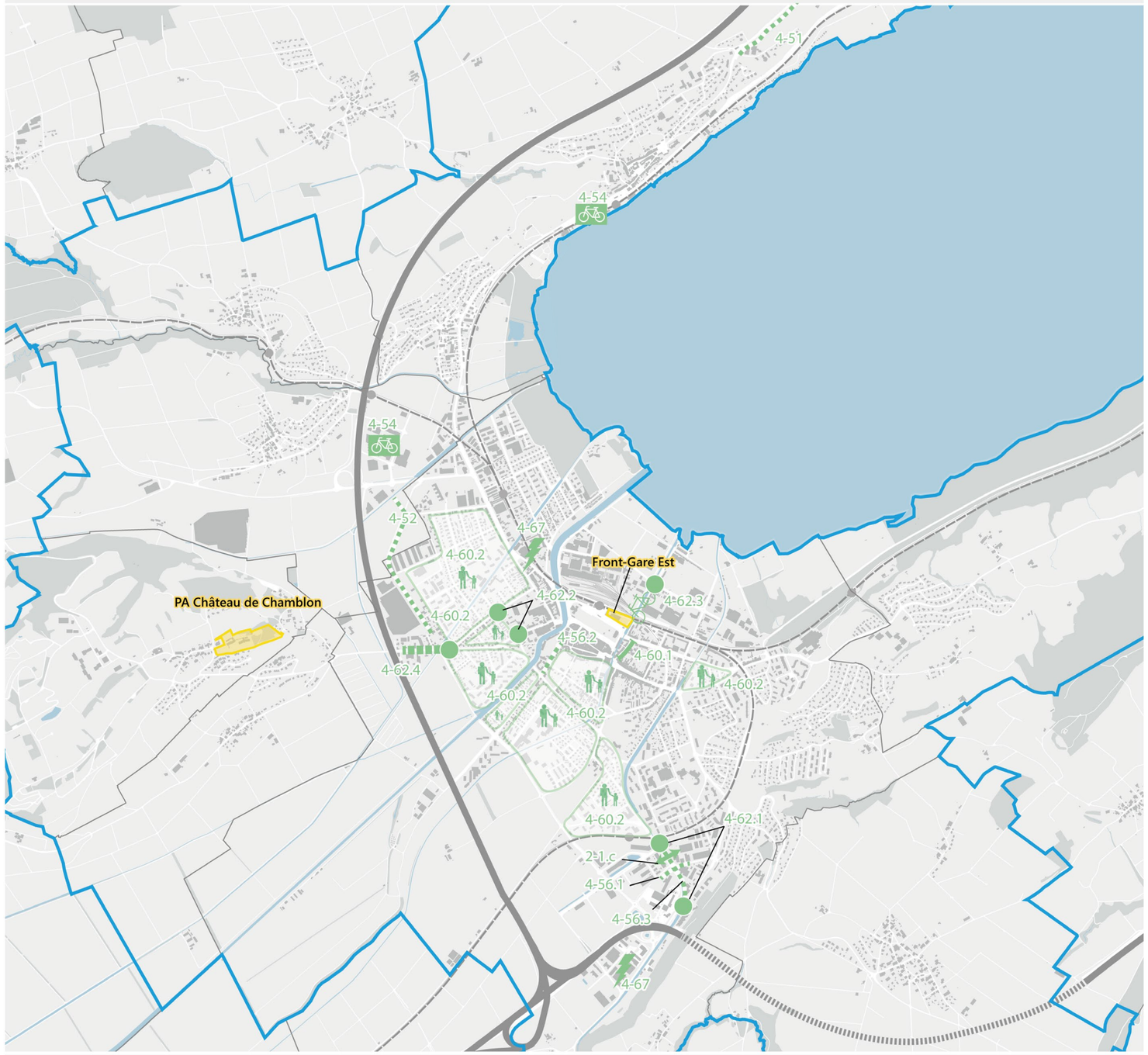
- Conforme à la situation théorique
- Léger retard < 4 ans
- Retard relativement important > 4 ans
- Arrêt / suspension

MESURES D'URBANISATION
PRIORITE AS*

- Conforme à la situation théorique
- Léger retard < 4 ans
- Retard relativement important > 4 ans
- Arrêt / suspension de la planification

* Conformément aux accords sur les prestations de 1e et 2e génération
** Les plans d'affectations communaux et les mesures forfaitaires (Concept mobilité douce_liste A) ne sont pas représentés sur la carte.
*** Le PDL intercommunal pour l'aménagement du coteau/Chamblon et Treycovagnes (mesure 2) a très vite été abandonné et son périmètre n'a jamais été précisé.
**** Il convient de noter qu'une mesure d'horizon B a également été abandonnée, il s'agit de la mesure 13.

MESURES DU PA4 - RAPPORT DE MISE EN OEUVRE



Sources géodonnées

Géodonnées Etat de Vaud: MO et NPCS, limites administratives

0 500 1'000 2'000 m

N

LÉGENDE

GENERALITES

- Limites communales
- Périmètre d'agglomération

MESURES INFRASTRUCTURELLES
PRIORITE A* ET AV

- Conforme à la situation théorique
- Léger retard < 4 ans
- Retard relativement important > 4 ans
- Arrêt / suspension

MESURES D'URBANISATION
PRIORITE AS*

- Conforme à la situation théorique
- Léger retard < 4 ans
- Retard relativement important > 4 ans
- Arrêt / suspension de la planification

* Conformément aux accords sur les prestations de 1e, 2e et 4e génération - mars 2024

6. Tableaux du rapport de mise en œuvre

Liste des tableaux :

- **Tableau A1** : Mesures priorité A (liste A) de la 1ère génération
- **Tableau A2** : Mesures priorité A (liste A) de la 2e génération
- **Tableau A4** : Mesures priorité A (liste A) de la 4e génération
- **Tableau Av4** : Mesures de la 4e génération non imputables - transports
- **Tableau As4** : Mesures de la 4e génération non imputables - urbanisation
- **Tableau** de désistement définitif

A1 - Mesures priorité A (liste A) de la 1re génération

cf. Accord sur les prestations de la 1re génération, chap. 3.3

Légende	
	à remplir obligatoirement par l'agglomération
	à remplir par l'agglomération, le cas échéant
	rempli par l'ARE

					Coûts d'investissement						Etat des coûts lors du cofinancement	Compte rendu de mise en oeuvre				
					Indications lors de la remise par l'agglomération		Evalutation Confédération et Acccord sur les prestations		Etat actuel		Accord sur les prestations					
Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (1re g)	Mesure - N° (Agglo) (1re g)	Mesure	Coût d'investissement	Priorité ABC	Coûts (2005 hors TVA)	Priorité ABC	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)	Coûts (2005 excl. TVA)	Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)
K	5938 Yverdon	5938.003	34.a	Réaménagement du Pont Bel-Air, du Quai de la Thièle et de l'Avenue de Grandson	8.41	A	7.34	A	4.000	2020	2.57	2024	2026	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	le projet sera partiellement réalisé (quai de la Thièle). Il n'est pas prévu de réaménager le pont. Le projet de l'avenue de Grandson sera repenser au-delà de 2027.
K	5938 Yverdon	5938.005	34.c	Réaménagement de la Rue du Midi, de la Rue du Curtil-Maillet et du Sud de la Rue du Cheminet	3.75	A	3.27	A	6.203	2019	1.15	2015	2027	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Réalisé : 2.098mioCHF
K	5938 Yverdon	5938.007	37.a	Réaménagement de la Place Bel-Air, de la Rue d'Orbe et de la Rue de Neuchâtel	2.56	A	2.23	A	1.000	2020	0.78	2025	2026	arrêt / suspension de la planification	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	La mise à jour du concept TIM a eu pour conséquence le retrait de la liste des projets prioritaires de la mesure 37.a.
K	5938 Yverdon	5938.008	37.b	Réaménagement de la Rue des Remparts et de la Place d'Armes	13.85	A	12.09	A	18.900	2020	4.23	2022	2025	arrêt / suspension de la planification	Financement non garanti – Référendum	Votation populaire concernant le redimensionnement du projet prévue en 2025.
K	5938 Yverdon	5938.009	37.c	Réaménagement du goulet de la Rue du Casino	0.07	A	0.06	A	0.072	2010	0.02	2022	2025	arrêt / suspension de la planification	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	projet rattaché au réaménagement de la rue de la plaine
K	5938 Yverdon	5938.011	37.e	Réaménagement de l'Avenue Haldimand	0.52	A	0.45	A	6.034	2020	0.16	2024	2025	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	réalisé : 0.520mioCHF
K	5938 Yverdon	5938.015	15.a	Réorganisation et réaménagement de l'interface bus de la Place de la Gare	2.29	A	2.00	A	13.000	2023	0.70	2028	2027	arrêt / suspension de la planification	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	l'étude de faisabilité achevée en 2023 a conduit à un report au-delà de 2027
K	5938 Yverdon	5938.035	VI, 38	Espaces publics dans les centres secondaires et villages: étape 1 (Grandson) aménagements	17.40	A	5.93	A	5.602	2019	2.08	2015	2024	Retard relativement important (> 4 ans)	Recours en suspens	réalisé : 2.783 mio CHF
K	5938 Yverdon	5938.041	0	Concept mobilité douce_liste A	7.91	0	6.91	A	14.301	2020	2.42	2015	2027	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	réalisé : 6'128 mioCHF

A2 - Mesures priorité A (liste A) de la 2e génération

cf. Accord sur les prestations de la 2e génération, chap. 3.2

Légende	
	à remplir obligatoirement par l'agglomération
	à remplir par l'agglomération, le cas échéant
	rempli par l'ARE

					Coûts d'investissement						Etat des coûts lors du cofinancement	Compte rendu de mise en oeuvre				
					Indications lors de la remise par l'agglomération		Evalutation Confédération et Acccord sur les prestations		Etat actuel		Accord sur les prestations					
Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (2e g)	Mesure -N° (Agglo) (2e g)	Mesure	Coût d'investissement	Priorité ABC	Coûts (2005 hors TVA)	Priorité ABC	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)	Coûts (2005 hors TVA)	début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)
K	5938 Yverdon	5938.2.009	4.a	Nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce le long des canaux	4.41	A	4.15	A	10.09	2023	1.45	2025	2027	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Etude de faisabilité terminée en 2020. Etude environnementale terminée en 2023. Demande de modification du périmètre de la mesure en 2024. début de la mise en œuvre prévue en 2025.
K	5938 Yverdon	5938.2.015	6.b	Aménagements de mobilité douce le long des canaux du Bey et de la Brinaz	5.37	A	5.05	A	9.292	2020	1.77	2020	2027	Retard relativement important (> 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Mesure fortement impactée par projet ECF. Partiellement réalisé le long de la Brinaz : 0.422 mio CHF. D'autres parties de mesures le long de la Brinaz seront réalisés d'ici 2027. Les aménagements le long du Bey sont reportés au-delà de 2032 car lié au projet d'ECF.
K	5938 Yverdon	5938.2.016	7	Aménagement mobilité douce à la Gare – Secteur Ouest	9.00	A	8.45	A	15	2020	2.96	2030	2034	arrêt / suspension de la planification	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	mesure étroitement liée aux planifications Front Gare et Ancien Stand retardés pour conformité à la LAT
K	5938 Yverdon	5938.2.018	8	Aménagement du passage dénivelé du Buron et des liaisons correspondantes	1.60	A	1.50	A	2.308	2020	*1.50*	2016	2025	Retard relativement important (> 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Réalisé : 1.308 mioCHF en attente de la finalisation des actes notariés pour début des travaux phase 2
K	5938 Yverdon	5938.2.021	2-11	Réaménagement de la gare CFF de Grandson	7.00	A	6.27	A	6.7	2015	2.20	2015	2015	état théorique à atteindre		en service
K	5938 Yverdon	5938.2.091		MD Liste A			1.81	A	4.75	2021	0.63	2022	2027	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	mesure 2-1.a : dépendance de plusieurs PA mesure 5 : en attente de la phase 3 de l'étape 1

A4 - Mesures priorité A (liste A) de la 4e génération

cf. Accord sur les prestations de la 4e génération, chap. 3.2

Légende	
	à remplir obligatoirement par l'agglomération
	à remplir par l'agglomération, le cas échéant
	rempli par l'ARE

					Coûts d'investissement						Contribution	mise en oeuvre				
					Indications lors de la remise par l'agglomération		Evalutation Confédération et Acccord sur les		Etat actuel		Accord sur les prestations					
Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (4e g)	Mesure - N° (Agglo) (4e g)	Mesure	Coût d'investissement	Priorité ABC	Coûts (2020 hors TVA)	Priorité ABC	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)	Coûts (2020 excl. TVA)	Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)
	Agglo Y	5938.4.001	2-1.c	Franchissement axe routier/canal à créer – Accès en entrée au Y-Parc	0.40	A	0.40	A	0.4	2021	0.12	2027	2028	état théorique à atteindre	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	léger déplacement de la mesure
	Agglo Y	5938.4.003	4-52	Tronçon Ouest de la voie verte de la Plaine de l'Orbe	2.56	A	2.56	A	2.6	2021	0.77	2028	2032	état théorique à atteindre	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	légères adaptations des point de connexion de la mesure
	Agglo Y	5938.4.017	4-66	Arrêts de bus	2.62	A	2.62	A	2.66	2021	0.79	2026	2027	état théorique à atteindre	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	étude de priorisation des nouveaux arrêts à légèrement décalé la mise en œuvre
	Agglo Y	5938.4.069	MD-A	Paquet MD Liste A	3.22	A	2.43	A	2.43	2021	0.73	2027	2028	état théorique à atteindre	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	besoin de réaffecter quelques mesures et manque de ressources humaines pour mise en œuvre
	Agglo Y	5938.4.070	GT-A	Paquet GT Liste A	4.01	A	4.43	A	4.43	2021	1.33	2028	2028	état théorique à atteindre	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	besoin de réaffecter quelques mesures et manque de ressources humaines pour mise en œuvre. Mesures d'accompagnement de l'APA doivent attendre la mise en œuvre de cette dernière pour ne pas produire d'effets négatifs sur le trafic
	Agglo Y	5938.4.071	VSR-A	Paquet VSR Liste A	3.45	A	3.70	A	3.7	2021	1.11	2026	2030	état théorique à atteindre	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	réaffectation de la mesure modération
	Agglo Y	5938.4.016	4-65	Mise à disposition de bornes de recharge électrique sur le domaine public	0.98	A	0.98	A	1	2021	0.29	2027	2029	état théorique à atteindre	absense d'écart	

Av4 - Mesures de 4e génération non imputables - transports

cf. Accord sur les prestations de la 4e génération, chap. 3.1

Légende	
	à remplir obligatoirement par l'agglomération
	à remplir par l'agglomération, le cas échéant
	rempli par l'ARE

					Coûts d'investissement					mise en oeuvre				
					Indications lors de la remise par l'agglomération		Evalutation Confédération et Acccord sur les prestations	Etat actuel						
Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (3e g)	Mesure - N° (Agglo) (3e g)	Mesure	Coût d'investissement	Priorité ABC	Horizon temporel (selon Accords sur les prestations)	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)	Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)
	Agglo Y	5938.4.015	4-64	Monitoring trafic	1.48	AvE	Av E	1.5	2021	2026	2027	état théorique à atteindre	absence d'écart	lancement de la première collecte et analyse des données en 2027
	Agglo Y	5938.4.018	4-67	Electrification du réseau bus - stations de recharges	1.38	AvE	Av E	1.4	2021	2022	2022	état théorique à atteindre	absence d'écart	réalisé
	Agglo Y	5938.4.002	4-51	MD Poissine	5.12	AvE	Av E	5.2	2021	2023	2025	état théorique à atteindre	absence d'écart	Les travaux ont débutés fin 2023 par la réfection des collecteurs. 2024 était consacré à la pose des revêtements bitumeux, enrobés et tapis. La fin des tapis bitumeux et les aménagement extérieurs sont prévu en fin d'année 2024, début 2025.

As4 - Mesures de 4e génération non imputables - urbanisation

cf. Accord sur les prestations de la 4e génération, chap. 3.1

Légende	
	à remplir obligatoirement par l'agglomération
	à remplir par l'agglomération, le cas échéant
	rempli par l'ARE

						mise en oeuvre				
										Weiterentwicklung/ Konkretisierung
Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (3e g)	Mesure - N° (Agglo) (3e g)	Mesure	Horizon temporel (selon Accords sur les prestations)	Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)	Mesure - N° (Agglo) (5e g)
	Agglo Y	5938.4.058	35.4	Front gare Est	As	2032	Léger retard (≤ 4 ans)	Modification des conditions – Marc	le projet accuse un certain retard suite au désistement des propriétaires privés. La commune a élaboré une vision directrice en 2024.	35.4
	Agglo Y	5938.4.028	40	Château de Chamblon	As	2029	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs:	Projet dépendant du déplacement des établissements hospitaliers du Nord vaudois à Yverdon-les-Bains et Orbe. La mises à jour de problèmes géologiques en 2024 remettent en question le programme.	40

Désistement définitif

L'inscription des mesures dans cette liste entraîne l'extinction du droit à l'aide financière correspondante.

Légende	
	à remplir par l'agglomeration, le cas échéant

					Coûts d'investissement				Cofinancement	Compte rendu de mise en oeuvre
					Indications lors de la remise par l'agglomération		Evalutation Confédération et Acccord sur les prestations		Accord sur les prestations	
Cl.	Agglomeration (2000)	ARE-Code	Mesure - N° (Agglo)	Mesure	Coût d'investissement	Priorité ABC	Coûts	Priorité ABC	Contribution	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)
K	5938 Yverdon	5938.015	15.a	Réorganisation et réaménagement de l'interface bus de la Place de la Gare	2.29	A	2.00	A	0.70	l'étude de faisabilité achevée en 2023 a conduit à un report au-delà de 2027
K	5938 Yverdon	5938.007	37.a	Réaménagement de la Place Bel-Air, de la Rue d'Orbe et de la Rue de Neuchâtel	2.56	A	2.23	A	0.78	La mise à jour du concept TIM a eu pour conséquence le retrait de la liste des projets prioritaires de la mesure 37.a.
K	5938 Yverdon	5938.008	37.b	Réaménagement de la Rue des Remparts et de la Place d'Armes	13.85	A	12.09	A	4.23	Votation populaire concernant le redimensionnement du projet prévue en 2025.
K	5938 Yverdon	5938.009	37.c	Réaménagement du goulet de la Rue du Casino	0.07	A	0.06	A	0.02	projet rattaché au réaménagement de la rue de la plaine
K	5938 Yverdon	5938.2.016	7	Aménagement mobilité douce à la Gare – Secteur Ouest	9.00	A	8.45	A	2.96	Dépendance à l'égard du PA Ancien Stand

7. Consultation publique

7.1 Synthèses des ateliers participatifs

Atelier 1 : Diagnostic sensible - le 23 novembre 2022 à Pomy

Atelier 2 : Besoins d'action - le 27 septembre 2023 à Montagny-près-Yverdon

agglo**y** CHAMBLON • CHESEAUX-NORÉAZ • GRANDSON • MONTAGNY
POMY • TREYCOVAGNES • VALEYRES • YVERDON-LES-BAINS

Atelier PA5 « phase préparatoire » - synthèse

Cette note de synthèse présente les résultats de l'atelier mené le 23.11.2022 à Pomy.

Participant.e.s :

André Bernard, Cheseaux-Noréaz ; Bardet Judith, Pro Vélo Nord Vaudois ; Chautems Herbet, Cheseaux ; Chevalley Ella-Mona, Yverdon-les-Bains ; Cochand Daniel, Association « Stop aux bouchons » ; Corday Blaise, Valeyres-sous-Montagny ; Cornamusaz Didier, Pomy ; Cornaz Hervé, Grandson ; Cuanillon Jean-Marc, Yverdon-les-Bains ; De Coulon Dag, Pomy ; Décoppet Delani, Grandson ; Dériaz Sébastien, Grandson ; Fischer Pascale, Yverdon-les-Bains ; Gruet Philippe, Yverdon-les-Bains ; Halter Marcel, Montagny-près-Yverdon ; Holzer Jérôme, Chamblon ; Leuenberger Dominga, Montagny-près-Yverdon ; Martin Christophe, Montagny-près-Yverdon ; Paschoud Sandrine, Cheseaux-Noréaz ; Pirlot Jean-Luc, ACS – section vaudoise ; Pitton Prisca, Treycovagnes ; Rochat Florian, Pro Natura Vaud ; Rohner Sophie, Pomy ; Rottet Manuela, Grandson ; Rytz Nadia, Yverdon-les-Bains ; Santini Loris, Valeyres-sous-Montagny ; Savoy Patrick, Treycovagnes ; Stoll Julien, Treycovagnes.

Excusé(e)s :

Brocard Didier, Grandson ; Egger Kim, Valeyres ; Layaz Jean-Marc, Montagny.

AggloY :

Falvino Ronei, responsable du bureau ; Gaborit Carole, urbaniste-aménagiste ; Schmalz Emilie, responsable administrative.

Animatrice et auteure de la synthèse :

Kauffmann Virginie, GEOGRAFE Sàrl

1. Contexte

L'agglomération yverdonnoise (AggloY) a déposé en août 2021 son projet de 4ème génération (PA4) auprès de la Confédération. Pour compléter et renforcer les effets attendus des mesures du PA4, l'agglomération a décidé de lancer un PA5 dont les travaux débuteront en 2023. En vue d'assurer à cette nouvelle version du PA un portage le plus large et solide possible, la démarche de travail s'appuiera sur un processus participatif prévoyant *a minima* trois ateliers (1. phase préparatoire, 2. diagnostic, 3. stratégies). Ces ateliers rassemblent les membres de la Commission consultative intercommunale (env. 35 conseillers communaux) et des représentants des associations concernées.

2. Objectifs et déroulement de l'atelier

Les objectifs du premier atelier étaient les suivants :

- Informer les participant.e.s sur le projet d'agglomération, pour que tout le monde dispose du même niveau d'information ;
- Discuter des problématiques rencontrées dans l'agglomération, en créant un dialogue entre actrices et acteurs aux points de vue différents ;
- Identifier des pistes pour le PA5.

Dans les grandes lignes, l'atelier a été structuré autour de quatre moments :
1. Brève présentation du projet d'agglomération ;
2. Travail sur les fiertés et regrets à propos de l'agglomération yverdonnoise ;
3. Travail sur les espoirs et craintes en matière de mobilité, d'urbanisation et d'environnement/énergie ;
4. Evaluation individuelle des résultats.

3. Synthèse des résultats

Les contenus des discussions menées dans les différents moments de travail de l'atelier se recoupent en grande partie. Il a donc été choisi d'en présenter la synthèse par thème. Le détail est toutefois retranscrit en annexe.

Le nombre de points mentionné entre parenthèses correspond au nombre de personnes qui ont jugé l'aspect en question – crainte ou espoir – comme étant « très important ».

3.1. Mobilité

Le thème de la mobilité suscite les discussions les plus intenses et les plus contrastées, reflétant bien sa complexité ainsi que les fortes évolutions dont il fait l'objet dans l'agglomération yverdonnoise. Les échanges menés montrent que le besoin d'intervention est encore important dans ce domaine.

Transports publics (TP)

Si les développements récents sont salués, l'offre en transports publics est jugée globalement peu performante et récolte de nombreuses critiques :

- **Horaires et fréquences** insuffisants, notamment hors des heures de pointe, le soir[1] et les week-ends, notamment vers les villages et entre ceux-ci[2],
- **Horaires complexes**, irréguliers, difficiles à retenir pour les (éventuels futur-e-s) usager-ère-s,
- **Equipements des arrêts** de qualité insuffisante,
- **Prix** trop élevés.

Les attentes sont élevées à l'égard d'une amélioration de l'offre sur ces différents aspects (15 points).
Une piste évoquée pour renforcer l'offre hors des heures de pointe est la mise en place de solutions flexibles comme des bus sur appel / PubliCar, ou l'extension du réseau Travys.

Mobilité douce (MD)

Les efforts menés ces dernières années pour valoriser et exploiter le potentiel de la mobilité douce sont relevés et appréciés, en particulier l'amélioration notable du réseau cyclable et le développement de l'offre de stationnement pour les vélos, avant tout en ville d'Yverdon-les-Bains.
De nombreuses critiques sont toutefois émises sur le **manque de continuité** du réseau cyclable (aménagements morcelés), l'absence d'équipement des **liaisons vers les villages** et le faible nombre de **pistes cyclables** (à l'écart de la circulation motorisée), rendant la pratique du vélo encore dangereuse dans l'agglomération.
La poursuite du développement des aménagements cyclables (notamment pistes cyclables et stationnement couvert[3]) dans l'ensemble de l'agglomération, en vue d'une augmentation de la sécurité, est fortement attendue (18 points au total).

1 Exemples : pas de bus vers Treycovagnes / Chamblon dès 19h

2 Exemple Grandson-Montagny

[3] Y compris pour les véhicules spéciaux (vélos-cargos, remorques, vélos électriques), chers et toujours plus nombreux.

Les **déplacements à pied** ont été, en eux-mêmes, peu commentés, mais sont abordés en filigrane d'autres thématiques. Le manque d'aménagements piétonniers ombragés a été relevé, faisant écho au regret sur le **manque d'arborisation et d'arbres plantés**. Le besoin d'**espaces publics de qualité** dans les centres est relevé (voir chapitre 3.2).

Un **rééquilibrage de la place de la voiture** – en laissant les voiture « hors ou sous la ville » et en introduisant des zones piétonnes, zones 20 et 30 km/h – est une des pistes évoquées pour favoriser les déplacements à pied et à vélo, mais qui éveille aussi de nombreuses craintes (voir chapitre suivant).

Transports individuels motorisés (TIM)
Les discussions menées dénotent la forte dimension émotionnelle de ce thème :

- Car il touche des aspects sensibles comme la liberté de choix[4], l'organisation de la vie de famille avec des enfants en bas âge et/ou des personnes à mobilité réduite (PMR), la vitalité des commerces et l'accessibilité des villages mal desservis par les TP ;
- Et que ce type de mobilité amène, en même temps, un lot de désagréments (engorgements) et de nuisances (bruit, consommation d'espace, émissions polluantes) directement visés par la lutte contre le réchauffement climatique et par la recherche d'une meilleure qualité de vie dans les espaces urbains.

La polarisation entre ces deux postures se retrouve dans différentes questions traitées :

- Les difficultés de stationnement exprimées par plusieurs personnes (manque de places, stationnement payant),
- … et la fierté exprimée par quelques autres à propos du redimensionnement du projet de parking de la Place d'Armes.
- Les bouchons sont mentionnés par plusieurs personnes comme point négatif de l'agglomération,
- … mais, en même temps, les mesures de gestion du trafic sont critiquées, voire craintes (risque d'accentuation des engorgements[5]). A l'inverse, une personne déplore que la réalisation de l'Axe principal d'agglomération (APA) soit déconnectée d'une diminution du trafic au centre-ville.
- Le centre-ville sans voiture est considéré comme une fierté et un atout pour l'attractivité des lieux par certaines personnes,
- … mais beaucoup redoutent « la fin du centre-ville » et la disparition des commerces et autres activités (11 points), en lien avec la crainte de ne plus pouvoir y stationner (8 points) et avec la concurrence des offres en périphérie plus facilement accessibles en voiture.

Les discussions menées expriment que la politique à mener dans ce domaine est une question de « juste mesure » et d'équilibre :

- Diminuer les déplacements en TIM ne peut se faire sans mettre en place des alternatives efficaces.
- Certaines personnes ont un besoin « justifié » de la voiture pour se déplacer au quotidien : les mesures prises pour diminuer les TIM ne doivent pas l'être à leurs dépens.
- Dès lors, les nombreuses activités attractives (gare, infrastructures sportives, etc.) situées au centre doivent être et rester accessibles de manière multimodale. Les TP ont en cela un rôle important à jouer.
  Il s'agit en particulier de dépasser tout dogmatisme polarisant (crainte d'« immobilisme » soulignée par 2 personnes), pour obtenir une meilleure écoute et compréhension entre les usager-ère-s (espoir exprimé par 5 personnes).

Parmi les pistes évoquées pour contrôler l'accès motorisé au centre-ville – outre le nécessaire développement des TP, ont été mentionnés :

[4] Crainte de la perdre exprimée par 2 personnes
[5] Crainte exprimée par 2 personnes

- Des feux programmés pour que le trafic contourne le centre et soit dévié vers l'autoroute,
- L'extension des zones piétonnes, 20 et 30 km/h.

En matière de gestion du stationnement, les pistes suivantes ont été proposées :

- Pour les pendulaires : réalisation de parkings en périphérie et bien reliés au centre par des bus, vélos en libre-service, cheminements piétonniers et itinéraires cyclables sécurisés. Une personne regrette l'absence de zones de stationnement pour encourager le covoiturage à proximité de l'autoroute.
- Pour les visiteurs : limitation du temps de stationnement pour favoriser la rotation de l'utilisation des places. L'emplacement de cette offre en stationnement pourrait être située aux trois entrées de la ville (Orbe-Grandson-Yvonand) (5 points).

Mobilité combinée

Pour les participant.e.s, l'encouragement de la mobilité combinée s'appuie sur les pistes évoquées plus haut :

- Le développement d'une offre TP performante,
- Le développement des aménagements cyclables (stationnement couvert, itinéraires sécurisés).

Le besoin d'efficacité de la mobilité combinée est évoqué par une personne, craignant que les temps de déplacement augmentés ne la rendent peu attractive. La bonne connexion entre bus et trains grandes lignes (IC) à la gare d'Yverdon a été relevée mais, dans l'ensemble, les échanges intermodaux y semblent encore perfectibles.

La possibilité de transporter son vélo dans les trains et les bus est aussi mentionnée, de manière à élargir le périmètre au-delà de l'agglomération.

3.2. Urbanisation

Les multiples atouts de l'agglomération yverdonnoise sont relevés par plusieurs participants :

- Une agglomération « à taille humaine », favorable aux rencontres et à la mobilité douce,
- Et qui offre une riche palette de possibilités (activités culturelles, situation au bord du lac, proximité de la chaîne du Jura),

... mais dont certains regrettent qu'elle soit en train de « s'éteindre » (activités nocturnes faiblissantes, construction de quartiers ou immeubles « sans vie / dortoirs »).

Espaces publics / (ou)verts :

Au cours des discussions, l'importance d'espaces publics de qualité est soulignée à plusieurs reprises, pour le rôle que ceux-ci jouent sur :

- La qualité de vie dans les espaces urbanisés,
- L'encouragement des modes de déplacement doux,
- La « carte de visite attractive » déployée par la région,
- Ainsi qu'en matière de lutte contre le réchauffement climatique.

La création d'un inventaire des espaces publics pourrait être utile.

Certaines remarques sur la qualité des espaces publics révèlent des sensibilités personnelles différentes, à propos du bord du lac[6] et de la présence de la nature en ville[7].

Le besoin de préserver la nature en ville et de végétaliser les espaces urbains semble incontestée, toutefois avec une mise en garde contre le caractère trop polarisant de certains projets (3 points). Il s'agit de « faire de tout, mais de manière adaptée à chaque endroit ».

Une personne souligne et apprécie le grand nombre de parcs pour enfants.

[6] Jugé tantôt « ennuyant », tantôt « cadre de vie unique pour les promenades, les jeux et pour ses zones naturelles préservées ».

[7] Considérée respectivement comme « une fierté » ou « insuffisante ».

En complément, le rôle joué par la végétation sur le domaine privé est relevé, invitant à renforcer le dialogue et la collaboration entre autorités publiques et propriétaires privés.

Secteurs de développement - constructions
Les participant.e.s expriment le souhait que les secteurs de développement présentent un mix d'activités (travail, habitat, loisirs, consommation de proximité[8]) à même de limiter les besoins de se déplacer. Le regroupement de mêmes types d'activités (industries, culture, commerces) sur des pôles uniques devrait être évité. (9 points)

Un des groupes de travail déplore un manque de vision qualitative dans l'objectif de densification, en termes esthétiques et sous l'angle de la végétalisation (voir chapitre « espaces publics »).

En matière de construction, les pistes évoquées sont de favoriser les rénovations plutôt que les démolitions/reconstructions, et que tout projet soit conçu dans un objectif d'autonomie énergétique, grâce à des mesures d'information et d'encouragement (création d'un fond de subventions commun à l'échelle de l'agglomération, subventions communales ?).

Secteurs prioritaires
Plusieurs critères sont identifiés par les participant.e.s pour définir quels secteurs devraient être développés en priorité :
- Accessibles de manière multimodale,
- Proposant un mix artisanat-commerces-habitation,
- Permettant de réutiliser de vieux bâtiments,
- Et apportant une plus-value en matière de nature en ville (préservation et valorisation de l'existant, améliorations).

L'importance stratégique du secteur Gare-Lac a été relevée, notamment dans le potentiel qu'offre son développement pour construire une relation entre la ville et son lac (8 points).
Le secteur de Chamard a été également jugé prioritaire, avec des demandes fortes au niveau de la qualité des espaces publics (végétalisation) et de la mixité d'activités. Le rôle spécifique de ce quartier comme premier contact avec l'agglomération a été relevé, avec un souci d'offrir un visage attrayant aux visiteurs.

Enfin, deux autres secteurs ont été mis en évidence :
- Verdan, pour le potentiel offert en termes de création d'emplois (artisanat + industrie),
- Roseyres, pour la réserve de logements qu'il offre à proximité immédiate de Y-Parc et de la future halte, ouvrant une possibilité de diminution du TIM.

3.3. Paysage et l'environnement

C'est une thématique ayant soulevé peu de discussions durant l'atelier. Les multiples atouts de l'agglomération yverdonnoise dans ce domaine figurent toutefois en bonne place des fiertés exprimées par les participant.e.s :
- Le patrimoine naturel
- Le paysage magnifique, avec ses vues sur le lac et les plaines agricoles
- Une situation idéale, à proximité du lac et de la forêt
- La richesse du bord du lac « sauvage », grâce à la Grande Cariçaie

[8] Magasins dans les villages et quartiers ; mise en réseau des producteurs locaux

Les efforts des collectivités pour conserver et valoriser[9] ces richesses sont salués par quelques personnes, de même que la prise en compte des enjeux écologiques dans les politiques menées (lutte contre le réchauffement et la pollution).

Quelques regrets sont toutefois aussi exprimés, portant sur le manque de nature à l'état sauvage, le faible nombre de grands arbres, l'absence de corridors écologiques (avant tout à Yverdon-les-Bains). Le rôle des liaisons de mobilité douce comme opportunité de recréer ces corridors a été évoqué.

3.4. Economie

Le thème de l'économie a été traité de manière marginale.

La présence, le développement et le dynamisme d'Y-Parc sont une fierté pour plusieurs participant.e.s. Il est relevé que « l'économie fonctionne » et qu'Yverdon a un réel avenir. Le très beau centre-ville et l'aire de petits commerces au centre sont des atouts à valoriser.

A l'inverse, la faible attractivité pour les contribuables aisés et pour les commerces est regrettée (prix excessifs, faible rentabilité). Les faibles moyens financiers à disposition sont aussi déplorés.

3.5. Gouvernance

L'intérêt de regrouper 8 communes en une entité pour réfléchir ensemble et développer une vision supra communale a été soulevé à plusieurs reprises.

L'espoir est formulé de parvenir à dépasser les divergences politiques et certaines querelles internes pour trouver un consensus vers l'action.

3.6. Mise en œuvre

Cette thématique est un des principaux points critiques soulevés dans l'atelier.

De nombreuses voix déplorent le manque de concrétisation des mesures annoncées dans le projet d'agglomération. La lenteur décisionnelle, le manque d'ambition et/ou le manque de moyens pour les atteindre, l'écart entre cofinancement obtenu et effectivement utilisé, le surplus d'études sont décriés, amenant chez certains du découragement.

Les attentes de changement sont grandes : toutes ces remarques cumulent à elles seules 37 points.

9 Renaturation rivière

4. Annexes : résultats bruts

4.1. Fiertés et regrets

Qualité de vie

Fiertés	Regrets
• Espoir de voir peut-être enfin la diminution du trafic et ses nuisances • Centre-ville piétonnier • Activités multiples • Richesse culturelle (expos cacy, castrum) • Environnement et nature. Paysage magnifique • Dynamisme des sociétés sportives regroupant la région • Rives du lac. Zone naturelle au bord du lac • Cadre de vie en bord de lac • Système éducatif • Qualité des transports • Vert en ville • Economie qui fonctionne • Redimensionnement du parking du centre-ville d'Yverdon • Une agglo « à taille humaine » avec une richesse de possibles (lac – Jura accessible, notamment en train, centre-ville, campagne proche) • Rencontres, voisinages • Réfléchir ensemble	• Construction de quartiers / immeubles, sans vie / dortoir • Bord du lac ennuyant • Accompagnement hors scolaire, garderie incompatible avec le monde du travail • Ville qui s'éteint au niveau activités nocturnes, et même le jour !

Mobilité

Fiertés	Regrets
• Amélioration notable du réseau cyclable • Mise en place de la mobilité douce (MD) en général • Augmentation du réseau MD (davantage de pistes cyclables). Quelques pistes cyclables. Réalisations pour la MD (vélo) de ces dernières années	• Horaires et fréquence des TP • TP difficiles pour certains villages. Dessertes insuffisantes pour les communes environnantes • Manque de TP. Pas de TP entre l'Ouest et Grandson (il faut prendre un bus CarPostal qui fait le tour de tous les petits villages pour faire Montagny-Grandson) • Non gratuité des TP • Arrêts de bus pas à la hauteur* des attentes, manque de confort pour les usager-ères

• Potentiel de la MD. Valorisation de la MD • Parcs à vélo • Mix / balance « mobilité-aménagement du territoire » • Transports en bus facilement abordables • Développement de l'offre transports publics (TP). Bonne connexion aux grandes lignes (trains IC). Bonne desserte pour les différents trains • Sécuriser les voies de circulation • Redimensionnement du projet de parking (1000 pl. vélos – 430 voitures) • Mobilité multiple • Situation idéale	(* cf. LHand). • TP peu performants • Desserte en bus (Travys) trop faible : nombre de lignes, soirs/week-end, Pomy pas relié au réseau Travys • Bus sont en général vides • TP chers • Pas de vraie piste cyclable. Pistes cyclables morcelées. Cheminements pour les cyclistes fractionnés. Trop peu d'aménagements cyclables réalisés en ville et dans l'agglo. Pistes cyclables dangereuses. Pas assez de piste cyclable (aucune intégration du vélo dans les nouveaux quartiers). Manque de pistes cyclables réservées. Manque de piste cyclable pour rejoindre le village depuis le centre-ville • Danger à vélo • Manque de développement de la MD et d'action concrète pour le report modal • Faut-il absolument aller à pied et à vélo partout ? • Pas assez d'aménagements piétonniers ombragés • Absence d'un plan des circulations à YLB • Fermeture du passage à niveau entre les Tuileries et Chamard (= frein pour la MD) • Echange modal à la gare CFF d'Yverdon-les-Bains • Mobilité avec les zones périphériques de l'agglo. Oublier les petites communes. • Ne sait plus où se parquer. Peu de places de voitures • Abolir la voiture • APA : déconnexion avec la diminution du trafic au centre-ville • Absence de zones de parc pour encourager le covoiturage à proximité de l'autoroute. • Bouchons. Trop de bouchons • Trafic voitures mal géré • La polarisation yverdonnoise quant à la place du TIM à Yverdon-les-Bains • Multiples retards dans la mise en œuvre, par exemple MD entre Grandson et Yverdon • Un certain manque d'ambition

Environnement et paysage

Fiertés	Regrets
• Patrimoine naturel, paysages, vues sur le lac et les plaines agricoles • Renaturation rivière	• Manque de vision qualitative dans l'objectif de densification (esthétique, végétalisation, lutte contre les îlots de chaleur) • Pas assez d'arborisation. Peu d'arbres plantés

• Topographie très propice au vélo • Bord du lac. Lac (promenade, nature, jeux). • Milieu naturel riche (Grand Cariçaie). Bord du lac « sauvage » • Proximité au lac et à la forêt par tous les moyens de transport • Prise en compte des enjeux écologiques (lutte contre le réchauffement et la pollution) • Conserver le paysage • Plein de parcs pour les enfants	• Relation ville-lac (Yverdon) • Nature : peu de sauvage • Corridors écologiques (en ville d'Yverdon) • Paysage : pas de grands arbres (canopée)

Economie

Fiertés	Regrets
• Y-Parc (son développement et son dynamisme) – *point relevé le plus souvent* • Yverdon a un réel avenir (avec moins d'argent), contrairement à Montreux par exemple • Très beau centre-ville, aire de petits commerces au centre (à valoriser) • Efforts au niveau économie, électricité & co	• Prix excessif • Faible attractivité pour les contribuables plus aisés • Peu de moyens financiers • Faible attractivité pour les commerces (faible rentabilité) • Tout est payant (stationnement)

Autres

Fiertés	Regrets
• Vision supra communale. Sortir du carcan de nos micro frontières • Impulsions de développement des 8 communes. Poids de 8 communes. Faire partie d'une agglomération et être reconnu comme « importante ». C'est bien que les 8 communes se regroupent – *point relevé souvent*	• Ne pas aboutir les projets ou les retarder. Lenteur entre l'idée et la réalisation. Beaucoup d'études, peu de réalisations. Lenteur décisionnelle. Lenteur des mises en œuvre – *point relevé très souvent* • Dogmatisme contre la voiture • Querelles yverdo-yverdonnoises • Documents produits par AggloY souvent indigestes • Découragement parfois devant l'opposition systématique de certains face aux belles options de l'agglo • Mauvaise relation entre Région – Bureau AggloY – Exécutif - Urb

4.2. Espoirs et craintes

Mobilité

Espoirs	Craintes
• Meilleur réseau TP (8 pts) • Pistes cyclables séparées du trafic dans l'entier de l'agglomération (8 pts) • Parking aux trois entrées de la ville (Orbe-Grandson-Yvonand), venir au centre avec d'autres modes (à 5 minutes du centre-ville à pied) (5 pts) • Plus de trottoirs arborisés (5 pts) • Ecoute et compréhension entre les usager-ère-s (5 pts) • Prix réduits pour les transports (3 pts) • Transports publics efficients (3 pts) • MD sécurisée (3 pts) • Sécurité des cyclistes (3 pts) • Vraies pistes cyclables, pas juste des bandes cyclables (BC) (3 pts) • Se donner les moyens de nos ambitions en termes de finances (2 pts) • Topographie propice à la multimodalité (2 pts) • Parking extérieur avec TP accessibles et peu chers (1 pts) • Développement de l'offre et prix des TP (1 pts) • Places pour les vélos : plus nombreuses et mieux réparties, de qualité (abris couverts et sécurisés) (1 pts) • Rôle des liaisons MD aussi pour la faune et la flore	• Ne plus pouvoir stationner au centre-ville (8 pts) • Fin du centre-ville (8 pts) • Disparition des commerces / autres activités faute de stationnement et d'accès (3 pts) – équilibre à trouver entre tous les modes (ne pas juste limiter, mais surtout donner des alternatives) • Engorgement du trafic motorisé (3 pts) • Trop limiter la voiture = ne plus (pas) laisser le choix dans ses déplacements (2 pts) • Risque de conflits entre TIM et autres (> immobilisme) (2 pts) • Intérêts individuels priment sur les intérêts collectifs (1 pts) • Temps de déplacement augmenté en lien avec l'intermodalité > besoin d'efficacité (1 pts) • Difficultés de réalisation • Lenteur • Nombreux intervenants (OFT / DGMR / etc.) • …notamment pour accéder au centre, qui accueille de nombreuses activités attractives (gare, infrastructures sportives). Rôle important des TP pour en garantir l'accessibilité • Concurrence entre le centre-ville et les zones commerciales extérieures

Urbanisation

Espoirs	Craintes
• Faire le lien entre le lac et le centre (8 pts) • Favoriser la mixité de l'agglomération (travail, habitat, loisirs) (3 pts) • Développer des zones de mixité emploi-logement (2 pts) • Valoriser espaces ouverts : faire des projets pertinents et acceptés ; végétaliser / lutte contre îlots de chaleur (2 pts)	• Peur du trop grand regroupement de mêmes types d'activités sur des pôles uniques (industriels, culture, commerces) > il faut mélanger ! (4 pts)

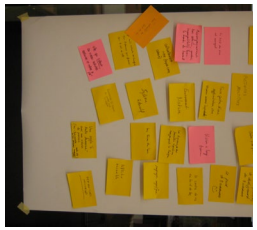
• Chamard : en intégrant plus de mixité et en travaillant des espaces de qualité (végétalisation) > amélioration du 1er contact avec l'agglomération par cet axe	• Valoriser espaces ouverts : projets dogmatiques et mal acceptés (3 pts) • Crainte d'une accessibilité unimodale

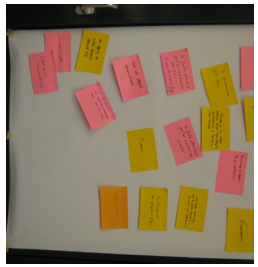
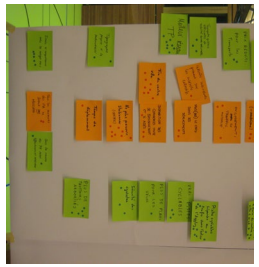
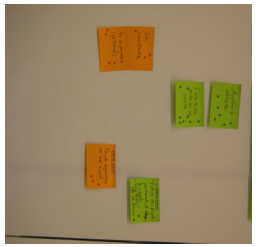
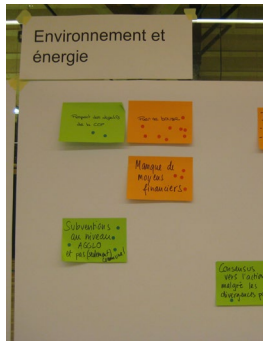
Environnement et énergie

Espoirs	Craintes
• Subventions au niveau agglo (et pas seulement communal) (4 points) • Respect des objectifs de la COP (2 points)	

Autres

Espoirs	Craintes
• Accélérer la réalisation (6 pts) • Consensus vers l'action malgré les divergences politiques (2 points) • Que les mesures des projets d'agglomération (PA) soient effectivement réalisées (2 pts)	• Rien ne bouge (9 points) • Lenteur dans le changement (5 pts) • Pas de progression (ça traîne) (4 pts) • Manque de moyens financiers (4 points) • Non concrétisation (3 pts) • Que les mesures des PA ne soient pas réalisées (2 pts) • Découragement - Manque de compétences - Pression sur l'individu augmente







Environnement et
énergie

PA5 : atelier 2 - synthèse

Cette note de synthèse présente les résultats de l'atelier mené le 27.09.2023 à Montagny-près-Yverdon.

Participant-e-s :

André Bernard, Cheseaux-Noréaz ; Balet Stéphane, Yverdon-les-Bains ; Borkowsky Danielle, Pro Vélo Nord Vaudois ; Brocard Didier, Grandson, Chautems Herbet, Cheseaux-Noréaz ; Cochand Daniel, Association « MobilYTim »; Cochet Jean-Marc, Montagny-près-Yverdon ; Corday Blaise, Valeyres-sous-Montagny; Cornamusaz Didier, Pomy; Cuanillon Jean-Marc, Yverdon-les-Bains ; Décoppet Delani, Grandson ; Dénervaud Pierre, Chamblon ; Dériaz Sébastien, Grandson ; Egger Kim, Valeyres ; Fischer Pascale, Yverdon-les-Bains ;Genton Gaspard, ATE ; Halter Marcel, Montagny-près-Yverdon ; Leuenberger Dominga, Montagny-près-Yverdon ; Paschoud Sandrine, Cheseaux-Noréaz ; Pirlot Jean-Luc, ACS – section vaudoise ; Poncet Daniel, Chamblon; Rochat Florian, Pro Natura Vaud; Rohner Sophie, Pomy; Savoy Patrick, Treycovagnes.

Excusé(e)s :

Baltar Corinne, Montagny-près-Yverdon ; Chevalley Ella-Mona, Yverdon-les-Bains ; Cornaz Hervé, Grandson ; De Coulon Dag, Pomy ; Gafner Pascal, Yverdon-les-Bains ; Gruet Philippe, Yverdon-les-Bains ; Holzer Jérôme, Chamblon ; Martin Christophe, Montagny-près-Yverdon ; Nicodet Marcel, Yverdon-les-Bains ; Pitton Prisca, Treycovagnes ; Rottet Manuela, Grandson ; Rytz Nadia, Yverdon-les-Bains ; Santini Loris, Valeyres-sous-Montagny ; Stoll Julien, Treycovagnes ; Gaborit Carole, AggloY.

AggloY :

Falvino Ronei, responsable du bureau ; Schmalz Emilie, responsable administrative.

Animatrice et auteure de la synthèse :

Kauffmann Virginie, GEOGRAFE Sàrl

Mandataires :

Clément Coquillat, urbaplan

Chloé Klein, Christe & Gygax Ingénieurs Conseils SA

5. Contexte

Pour compléter et renforcer les effets de son projet d'agglomération de 4ème génération (PA4), l'agglomération yverdonnoise a initié, début 2023, l'établissement d'un PA5, avec le soutien d'une équipe de mandataires interdisciplinaire. En vue d'assurer à cette nouvelle version du projet d'agglomération un portage le plus large possible, la démarche de travail s'appuie sur un processus participatif prévoyant *a minima* trois ateliers, dont le premier a été conduit en novembre 2022. Ces ateliers rassemblent les membres de la Commission consultative intercommunale (env. 35 conseillers communaux) et des représentants des associations concernées.

Le premier atelier a permis de dresser un diagnostic sensible, exprimant le point de vue des habitants et usagers de l'agglomération, leurs fiertés et leurs regrets, leurs espoirs et leurs craintes, notamment dans les domaines de l'urbanisation, de la mobilité et de l'environnement / énergie. Des besoins d'action ont pu y être mis en évidence.

6. Objectif et déroulement de l'atelier

Le deuxième atelier s'est inscrit dans la continuité du précédent, avec l'objectif principal de préciser les besoins d'action avec des propositions concrètes sur le territoire. Les résultats des discussions devaient également nourrir les réflexions des mandataires.

Dans les grandes lignes, l'atelier a été structuré autour de trois thèmes :

1. Travail sur les « perles » de l'agglomération yverdonnoise ;
2. Travail sur la priorisation des besoins d'action ;
3. Travail sur l'accessibilité en transports individuels motorisés.

Les résultats sont présentés pour chaque thème dans les chapitres ci-après.

7. « Perles » de l'agglomération yverdonnoise

7.1 Contextualisation de la tâche effectuée

Les « perles » correspondent aux éléments remarquables de l'environnement quotidien, les petits trésors qu'il faut préserver, voire valoriser, par ex. un arbre, un banc avec un joli point de vue, une fontaine, un accès au lac, etc. Une première cartographie avait été établie par les mandataires, que les participants ont pu commenter et compléter.

7.2 Résultats

La carte et la liste établies dans cet atelier de travail sont à trouver à l'annexe 1.

Le manque d'attractivité de plusieurs places dans leur état actuel (place du château à Grandson, rue de la Plaine à Yverdon-les-Bains, places des villages de Valeyres, Montagny, Chamblon, Treycovagnes et Pomy) et le besoin de les revaloriser, voire de les requalifier, est confirmé par les participants.

Leur expertise d'usage leur a en outre permis d'identifier 33 perles supplémentaires, dans chaque commune de l'agglomération à l'exception de celle de Treycovagnes. La grande majorité des points ajoutés renvoie à des zones naturelles, ou renaturées, propices aux balades.

8. Priorisation des besoins d'action

8.1 Contextualisation de la tâche effectuée par les participants

L'atelier mené en novembre 2022 a permis de mettre en évidence de nombreux besoins d'action. En même temps, la lenteur de la mise en œuvre avait été fortement critiquée par les participants. Un travail de priorisation semble ainsi indispensable, notamment en raison des ressources financière et humaines limitées.

Dans ce deuxième thème de discussion, les besoins d'action ont été questionnés sous l'angle de leur priorité et ce, pour les domaines des transports publics et des aménagements cyclables. Des options ont été soumises aux participants, répartis en deux groupes de travail par domaine.

Avant d'entamer le travail de priorisation, certains éléments de diagnostic établis par les mandataires ont été présentés aux participants pour enrichir leur perception de la situation actuelle.

Le faible nombre de groupes ayant travaillé sur chaque thème ne permet pas de tirer de conclusions en termes quantitatifs. Les discussions ont toutefois permis de nuancer et d'affiner le besoin d'intervention dans chaque domaine.

8.2 Résultats du travail de priorisation

8.2.1 Priorisation dans le domaine des transports publics (TP)

Les éléments de diagnostic suivants, établis par les mandataires, ont été présentés :

- Le réseau de transports publics se déploie sur tout le territoire de l'agglomération, avec de bonnes fréquences dans la ville-centre.

- En comparaison, les habitants de l'agglomération yverdonnoise bénéficient d'une meilleure offre que les autres agglomérations suisses de petite taille, voire que toutes les agglomérations toutes tailles confondues. Une des explications est à mettre en rapport avec l'infrastructure ferroviaire, importante dans l'agglomération d'Yverdon-les-Bains.
- Cette qualité de desserte supérieure à la moyenne ne se reflète toutefois pas dans la demande, la part modale des TP dans l'agglomération yverdonnoise étant de 16%, alors qu'elle atteint en moyenne 19% dans les agglomérations de petite taille[10]).

Pour le travail de priorisation, les **options** suivantes ont été soumises aux participants :
1. Densifier le réseau (nombre de lignes et / ou d'arrêts) ;
2. Augmenter les cadences (fréquences de passage) ;
3. Elargir les horaires ;
4. Travailler l'intermodalité (améliorer les correspondances et les équipements permettant de passer d'un mode de T à l'autre facilement) ;
5. Plutôt que développer l'offre, mener des actions incitatives pour stimuler la demande.

Les discussions ont mis en évidence les points suivants :
- L'**amélioration de l'intermodalité** semble une priorité aux yeux de la plupart des participants. Les mauvaises correspondances péjorent l'attractivité globale des transports publics, avec des temps de battement trop courts en gare d'Yverdon-les-Bains, absorbant mal les retards des bus coincés dans la circulation, ou au contraire trop longs et mettant à mal la compétitivité des TP face à la voiture. La concentration de l'intermodalité sur la gare d'Yverdon-les-Bains est perçue comme une faiblesse, et la possibilité de la décentraliser sur plusieurs hubs mieux répartis sur le territoire yverdonnois a été soulevée. L'offre de P+R insuffisante (inexistante ?) a été relevée, avec des propositions de la développer par exemple à Pomy, En Chamard, à La Brinaz et à Y-Parc, en rappelant d'y prévoir aussi des parkings à vélos sécurisés. Certaines lignes de bus existantes, à l'image de la ligne 604 en direction de Maison-Blanche, pourraient être prolongées vers des parkings d'échange à prévoir en périphérie de la ville-centre.
- La discussion sur le besoin de **densifier le réseau** a été ramenée à la forme de celui-ci en étoile, qui pénalise les trajets effectués entre les communes de la couronne périphérique (par ex. Grandson-Montagny) et fait de la voiture la solution la plus efficace. Certains quartiers (non précisés) ont aussi été jugés insuffisamment desservis.
- La nécessité de **poursuivre le développement de l'offre (cadences, horaires)** a fait l'objet de points de vue divers :
  - La desserte des villages de Treycovagnes et Pomy a été signalée comme améliorable, mais, le niveau d'offre a été jugé plutôt favorablement.
  - Plutôt que l'ajout de véhicules supplémentaires, une amélioration de l'existant devrait être d'abord recherchée : pour renforcer les cadences, il s'agirait notamment de mieux coordonner les horaires Travys et CarPostal, dont les véhicules passent parfois à quelques minutes d'intervalle.
  - Une approche territoriale nuancée a aussi été évoquée, proposant de prioriser le mode de déplacement à développer – TP, vélo ou voiture – en fonction des caractéristiques de chaque lieu, plutôt que de développer tout partout. Cette vision favoriserait un rééquilibrage entre les modes, et permettrait de donner du poids aux transports publics et à la mobilité douce sans toutefois éradiquer la voiture partout.
- En matière d'**incitation et de stimulation de la demande**, c'est sur les coûts qu'il faudrait agir en priorité, par le biais de rabais et d'actions ponctuelles.

[10] Part modale exprimée en distance journalière des habitants

- Enfin, le degré de **confort des arrêts de bus**, estimé inégal d'une localité à l'autre, a été mentionné comme besoin d'action supplémentaire.

8.2.2 Priorisation dans le domaine des aménagements cyclables

Les éléments de diagnostic établis par les mandataires et qui ont été présentés sont les suivants :
- Le réseau cyclable peut être caractérisé par 4 types de liaison : deux voies vertes (au bord du lac et le long du tracé de l'APA), un axe fort cyclable reliant Grandson à Yverdon-Sud à travers toute la ville, les axes le long des canaux[11], les liaisons vers les villages de l'agglomération.
- Les aménagements existants présentent un grand nombre de discontinuités et des franchissements manquent, notamment sur les canaux et voies de chemin de fer.
- Les liaisons vers plusieurs villages, notamment Pomy, Treycovagnes, Montagny-Valeyres et Grandson, seront toutefois améliorées d'ici à 2026.

Les **options** que les participants devaient prioriser étaient les suivantes :
- Aménager beaucoup de km avec les standards de sécurité et de confort minimaux
  OU
  Aménager peu de km mais avec les standards les plus élevés ?
- Développer en priorité les voies vertes (itinéraire lac + itinéraire APA)
  OU
  Développer en priorité l'axe fort cyclable ?

Aucune option n'a été jugée plus prioritaire qu'une autre. Les discussions ont porté sur les éléments suivants :
- Les participants soulignent l'importance d'atteindre une **couverture maximale**, toutefois sans jamais renoncer à la sécurité. Ils sont unanimes sur le fait que les bandes cyclables ne suffisent pas, notamment dans le but de **déclencher un report modal**. Des standards de sécurité élevés devraient être recherchés en particulier sur les itinéraires menant à la gare et aux écoles.
- Il a été relevé qu'un bon niveau de sécurité **ne passe pas forcément par de coûteux réaménagements**. Des « itinéraires bis », imposant de petits détours mais présentant déjà un bon niveau de sécurité intrinsèque, peuvent être identifiés et mis en évidence. La limitation des vitesses (50 > 20) est une autre solution peu coûteuse pour augmenter le niveau de sécurité des cyclistes et ce, sans supprimer l'accessibilité automobile. La limitation des vitesses ne doit toutefois pas passer par une multiplication du nombre d'obstacles, à l'image du quartier de Cheminet évoqué comme contre-exemple.
- La **fonction de chaque axe** et **les publics cibles visés** ont été au cœur des discussions : si les voies vertes permettent de toucher des publics très divers (familles, enfants) avec une fonction dominante de loisirs, les pendulaires et cyclistes pressés – utilisateurs de vélos à assistance électrique 45 km/h – ont eux aussi besoin d'une infrastructure adaptée à leurs besoins. Grâce à son tracé direct, l'axe fort cyclable leur permet une traversée rapide et efficace de la ville. Une bonne répartition des flux cyclistes sur plusieurs itinéraires, correspondant à leurs besoins spécifiques, a été signalée comme solution pour limiter les problèmes de cohabitation.
- **Monitorer les flux actuels** permettrait de questionner la suffisance des aménagements actuels, que ce soit sur les itinéraires les plus utilisés, mais aussi pour comprendre pourquoi certains itinéraires ne sont pas empruntés.

- Enfin, il a été relevé en complément que le critère de sécurité doit être aussi satisfait…

[11] Nota bene : les espaces réservés aux eaux (ERE) constituent une nouvelle contrainte à prendre en compte et limitant la possibilité de réaliser des axes de mobilité douce le long des canaux

- En matière de **stationnement** (lutte contre le vol) ;
- Et dans une logique d'intermodalité vélo-TP (accès aux hubs).

9. Schéma d'accessibilité des transports individuels motorisés (TIM)

9.1 Contextualisation de la tâche effectuée par les participants

La Confédération a exprimé des attentes fortes à l'égard des mesures devant accompagner la réalisation de l'APA pour pouvoir limiter le trafic de transit au centre. Si les exigences et intentions générales sont claires, la manière de les concrétiser sur le territoire ne l'est pas encore totalement. Une première esquisse avait été faite dans le PA4, que le PA5 devra consolider et préciser.

Les participants ont donc été invités, par groupes de 3 personnes, à cartographier les accès TIM vers et à travers la ville-centre dans un schéma d'intentions. En particulier, il leur a été demandé de représenter :

- Les zones et quartiers à protéger du trafic ;
- Les grands axes d'accès au centre, ou pénétrantes, ayant une fonction « trafic » dominante ;
- Où limiter le trafic de transit par le centre ;
- Les zones à libérer du stationnement en surface, permettant une requalification des espaces publics ;
- Les zones sur lesquelles concentrer l'offre en stationnement publique.

9.2 Résultats

Dans le travail de dessin de ces schémas, les discussions ont été « rythmées » comme suit :

Eléments plutôt consensuels	Eléments plus clivants
- Zones à libérer du stationnement en surface - Zones à protéger du trafic - Zones de stationnement public en périphérie	- APA centre et ouest - Par où faire passer le trafic de transit, où le limiter - Accès au centre-ville - Parking de la Place d'Armes - Place des véhicules en ville

Les schémas obtenus, plus ou moins complets, reflètent le niveau d'accord interne au groupe. La cohérence intrinsèque de chaque schéma n'a pas été examinée. L'analyse cartographique a été effectuée autour des 4 thématiques suivantes :

1. Axe à fonction trafic dominante,
2. Limitation du trafic par le centre,
3. Stationnement public,
4. Zones et quartiers à protéger du trafic.

Pour chacune de ces thématiques, les propositions dessinées par les groupes ont été superposées et regroupées dans des planches présentées à l'annexe 2, permettant de dégager les points de convergence et de divergence.

1. Axes à fonction trafic dominante

Une ossature de base assez claire ressort des schémas dessinés par les participants, composée de plusieurs éléments :

- Une **pénétrante en forme de fer à cheval** parallèle au bord du lac, reliant Grandson à Yvonand[12], et qui se dédouble dans sa partie centrale :
  - Prés-au-Lac – Arsenal – Sports d'une part,

[12] Rte de Lausanne – av. de Grandson – William-Barbey – Prés-au-Lac – Arsenal – Sports – Grève

- Grandson – Neuchâtel – parking Place d'Armes - Haldimand d'autre part.

  Les liaisons entre ces deux axes parallèles font l'objet de propositions diverses, dont les plus soutenues sont William-Barbey, Industrie, Clendy. Sont aussi évoquées : Ancien-Stand, liaison souterraine sous la Thièle
- Une armature parallèle située plus à l'intérieur du territoire, constituée par **l'APA**. Celle-ci est représentée dans sa totalité par 6 groupes sur 8. Deux groupes ne représentent pas le tronçon Ouest, ou seulement en traitillé, et le tracé de l'APA Centre ne fait pas l'unanimité (alternative via av. Kiener). L'APA se raccroche aux autres axes par la **rte de Ste-Croix et rte de Lausanne**. Une desserte « en peigne » depuis l'APA et vers le centre-ville est en outre représentée sur la rte de de Treycovagnes (2 groupes) et sur les rues des Moulins et de Graveline (1 groupe).
- D'**autres accès au centre sont représentés** via la Chaussée de Treycovagnes, via l'axe Sallaz – Midi – (Cheminet).
- Un groupe propose en outre un schéma d'accessibilité avec **boucles de circulation à sens unique,** de manière à limiter les nuisances (présenté dans une planche spécifique à l'annexe 2).

2. Limitation du trafic de transit par le centre

Peu de groupes ont concrétisé la limitation du transit par le centre :
- L'axe central Cheminet – Midi – Sallaz, de même que la liaison Prés-du-Lac – William-Barbey sont évoqués par 2 groupes.
- Une option assez radicale propose de limiter le trafic sur toute la pénétrante nord (axe rte de Lausanne – av. de Grandson – William-Barbey – Rue des Prés).
- Autres rues et axes évoqués : Chaussée de Treycovagnes, axe Edouard-Verdan – Montagny, rue des Casernes, av. de la Gare, Rue de la Plaine.
- Le schéma de quelques groupes montre un vide central, qui pourrait refléter la difficulté ou la réticence à concrétiser cette limitation du trafic.

3. Stationnement public
- Les zones les plus mentionnées pour concentrer le stationnement public sont la Place d'Armes (parking en sous-sol) et, à chaque extrémité de l'APA, les zones d'Y-Parc et En Chamard.

  Deux autres zones de stationnement sont représentées pour capter le trafic avant son entrée dans la ville-centre : Grandson et le secteur situé au droit de l'APA Centre.
- Des zones de stationnement sont également représentées à l'intérieur de la ville, correspondant aux parkings existants situés à la rue du Midi et autour des avenues Sports – Hippodrome.
- Les zones proposées à libérer du stationnement en surface en vue d'une requalification des espaces publics couvrent, pour la plupart, le secteur de l'hypercentre, avec des zones prépondérantes situées au niveau de la Place d'Armes, et dans le secteur rue de la Plaine – Valentin – Jordils. Plusieurs groupes ont également mentionné la rue des Prés-du-Lac.

  Autres rues évoquées dans la catégorie « à libérer du stationnement public en surface » : rue de Chamblon, tronçon sud Cheminet – Curtil-Maillet – tronçon nord Midi ; Cordey – Industrie ; Quai de la Thièle ; rue des Pêcheurs – chemin des Bosquets.

4. Zones et quartiers à protéger du trafic
- Tous les quartiers résidentiels sont représentés, sauf Pierre-de-Savoie et une zone située au nord des avenues Haldimand et 4 Marroniers.
- Les secteurs paraissant les plus consensuels sont l'hyper-centre, le quartier des Cygnes, la zone de détente au nord de l'axe Arsenal – Sports, les secteurs Cheminet et des Îles.

GEOGRAFE vk | 19.11.2023

Annexes

1. Perles de l'agglomération yverdonnoise

n°	Nom perle	Catégorie		Commentaires atelier 27.09.2023
Perles identifiées par les mandataires travaillant sur le PA5				
1	Château de Grandson	Patrimoine		
2	Château d'Yverdon	Patrimoine		
3	Château de Chamblon	Patrimoine		A valoriser
4	Menhirs de Clendy	Patrimoine		
5	Place du Château	Places		Bof ☹ ☹
6	Place du village de Valeyres	Places	à révéler	?
7	Place du village de Montagny	Places	à révéler	Manque de verdure
8	Place du village de Chamblon	Places	à révéler	?
9	Place du village de Treycovagnes	Places	à révéler	☹
10	Place d'Armes	Places	à révéler	Place actuelle ☹ ☹. "Jardin japonais" ☺☺
11	Place Pestalozzi	Places		
12	Rue de la Plaine	Places	à révéler	Avec voitures ☹; avec moins de voitures 😐; sans voiture ☺
13	Promenade des Sciences	Places		😐
14	Place du village de Pomy	Places		☹☹
15	Plage de la Merveilleuse	Parcs/jardins		
16	Plage de Bellerive	Parcs/jardins		?
17	Parc de la Salle des Quais	Parcs/jardins		C'est un parc ??
18	Parc et plage du Pécos	Parcs/jardins		
19	Parc des Cygnes	Parcs/jardins		

20	Jetée d'Yverdon	Parcs/jardins	Manque une passerelle sur la Thielle
21	Parc des Rives	Parcs/jardins	Manque bistrot
22	Plage d'Yverdon	Parcs/jardins	
23	Parc de Chamblon	Parcs/jardins	
24	Parc des Casernes	Parcs/jardins	Bof
25	Jardins familiaux	Parcs/jardins	
26	Promenade du Mont-d'Or	Parcs/jardins	
27	Parc du Castrum	Parcs/jardins	
28	Parc des Quatre-Marroniers	Parcs/jardins	
29	Parc d'Entremonts	Parcs/jardins	
30	Parc de Pierre-de-Savoie	Parcs/jardins	
31	Bois de Vernes	Nature	
32	Embouchure du Mujon	Nature	
33	Champ Pittet	Nature	
34	Observatoire des Iles	Nature	

Perles ajoutées lors de l'atelier du 27.09.2023

Grandson

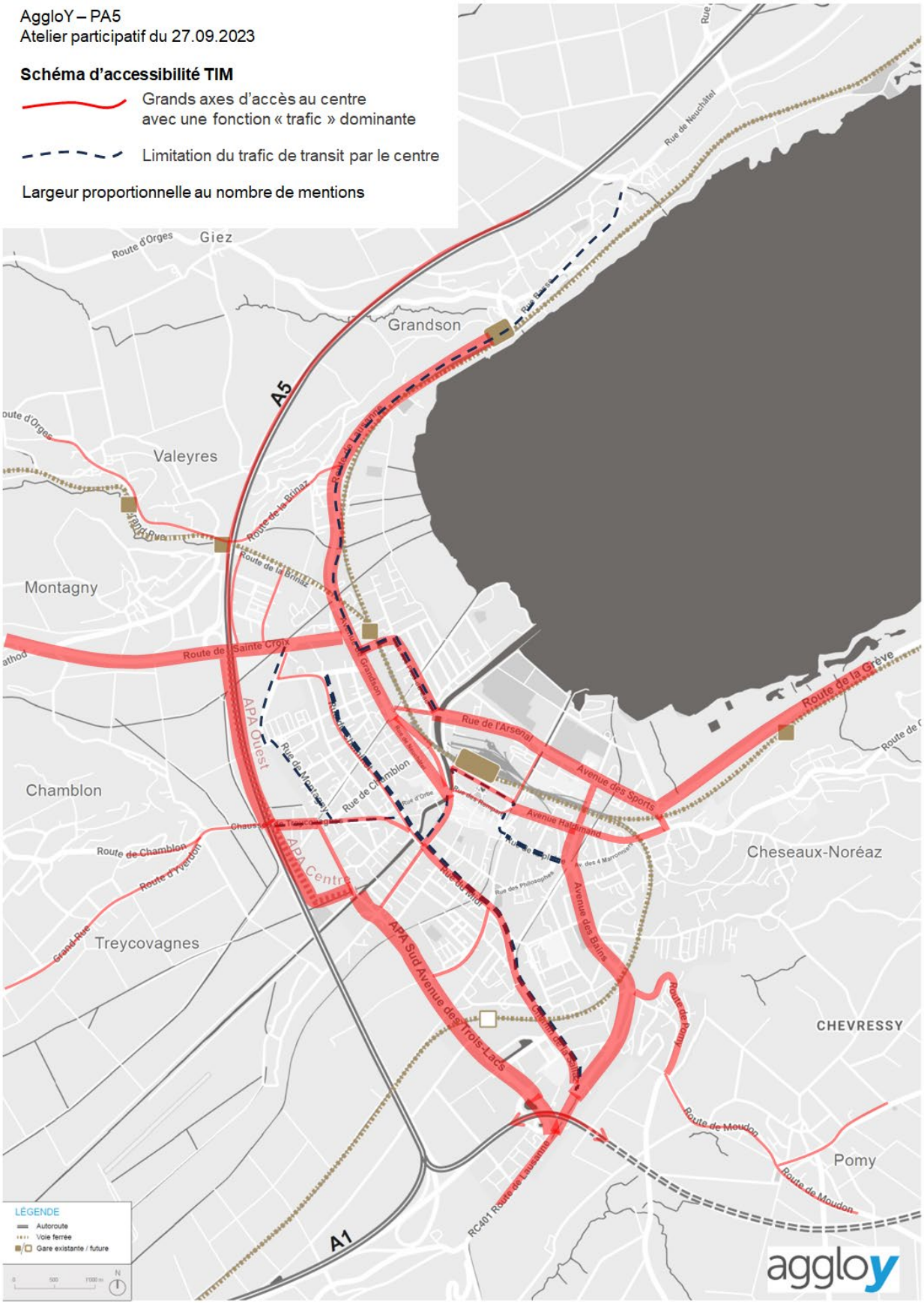
35	Bourg de Grandson (2x) et son Temple	Patrimoine
36	Sentier des vignes	Nature
37	Plages de Grandson (3x) (petites plages urbaines + Les pins)	Nature
38	Haut de Grandson (refuge de Grandson "Tête-Noire") (3x)	Nature
39	Embouchure de l'Arnon (2x)	Nature
40	Balade au bord de l'Arnon (3x), départ usine Péroset	Nature

Valeyres

41	Promenade le long de la Brine	Nature
42	Bois de Valeyres (2x)	Nature
43	Refuge de Valeyres-sous-Montagny	Nature
Montagny		
44	Liaison vers le château de Montagny	Nature
45	Eglise de Montagny	Patrimoine
Chamblon		
46	Place d'Armes de Chamblon (aménagements ©)	Places
47	Balade de Chamblon vers le Moulinet	Nature
48	Renaturation du Bey	Nature
49	Cimetière de Chamblon	Patrimoine
Yverdon-les-Bains		
50	Jardins japonais (2x)	Places
51	Pelouse au pied des murailles du château d'Yverdon	Parcs/jardins
52	Etang	Nature
53	Place de l'amitié	Places
54	Promenade le long du Buron	Nature
55	Campagne de St-Georges	Nature
56	Quartier et Port des Iris	Autre
57	Aérodrome Thielle (2x)	Autre
58	Les nouvelles berges de la Thielle (2x)	Nature
59	Petit parc au bord de la Thielle	Parcs/jardins
60	Promenade au bord de la Thielle	Nature

61	Oppidum de Sermuz ("village des Helvètes) (2x)	Patrimoine
Pomy		
62	Chevressy	Places
63	Réservoir de Pomy	Nature
Cheseaux-Noréaz		
64	Château de Champ-Pittet	Patrimoine
65	Les bois de Cheseaux	Nature
66	Montélaz et son point de vue (2x)	Nature
67	Parcours Forêvasion	Nature

2. Schémas d'accessibilité TIM

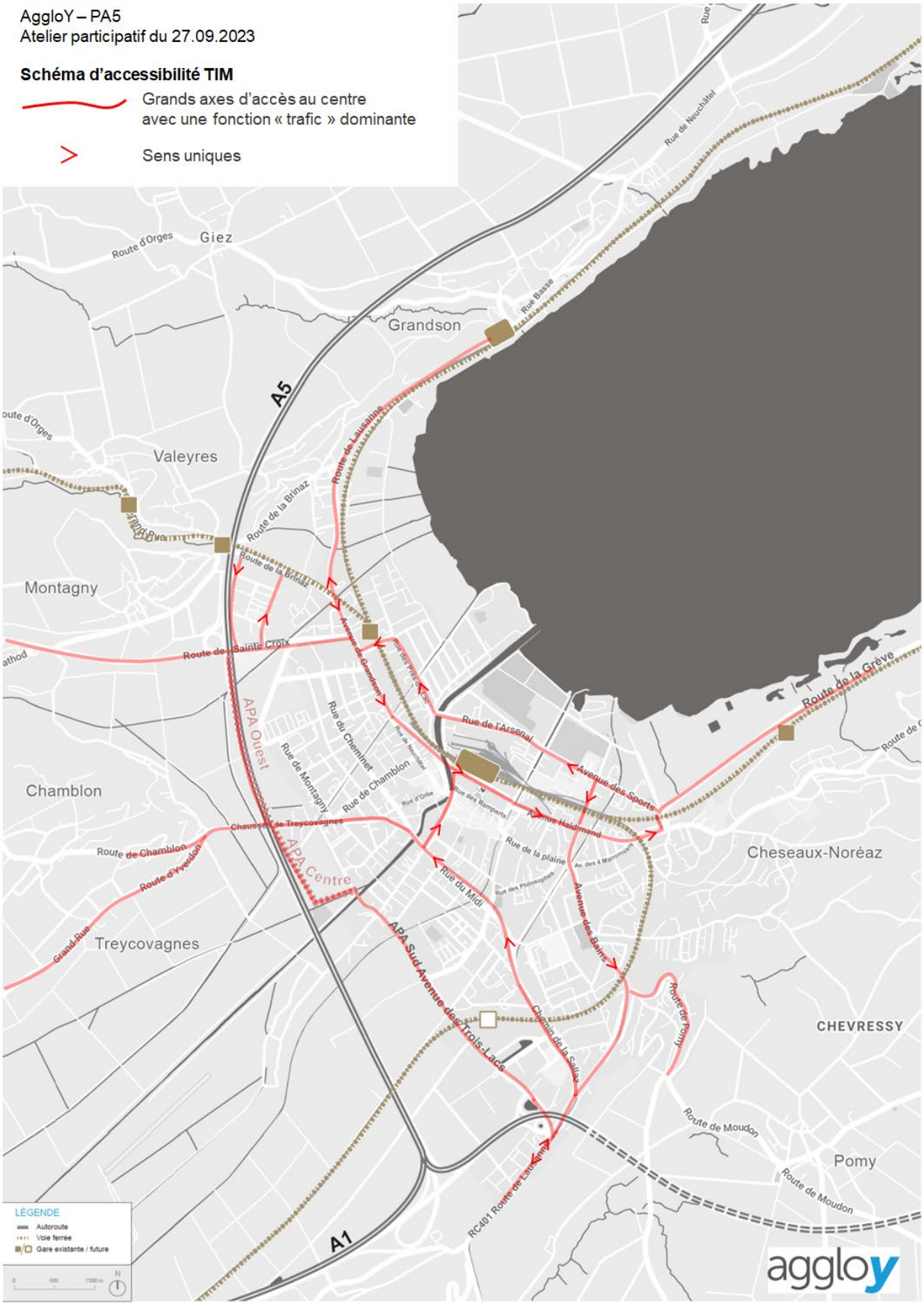


AggloY – PA5
Atelier participatif du 27.09.2023

Schéma d'accessibilité TIM

Grands axes d'accès au centre avec une fonction « trafic » dominante

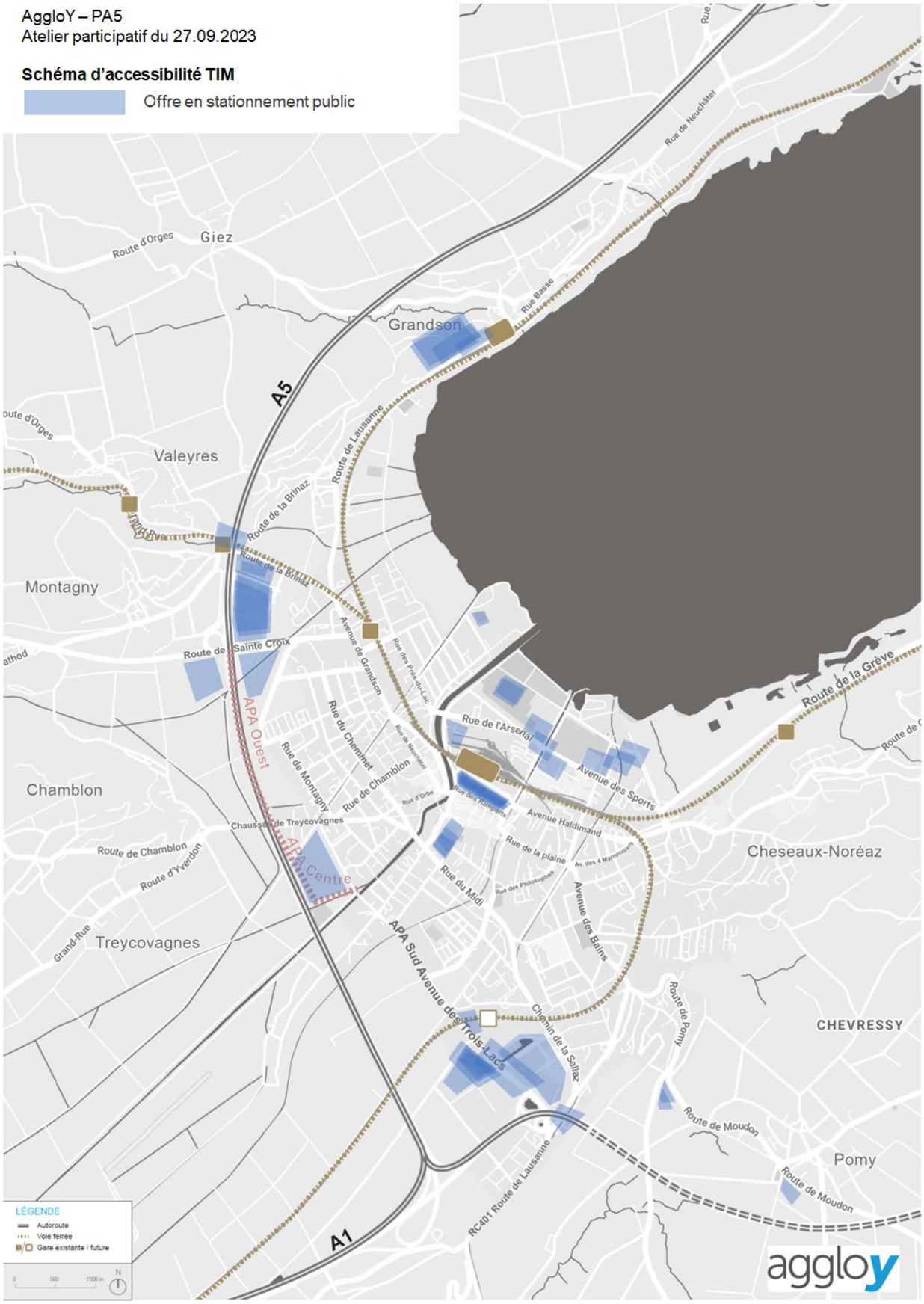
Sens uniques



AggloY – PA5
Atelier participatif du 27.09.2023

Schéma d'accessibilité TIM

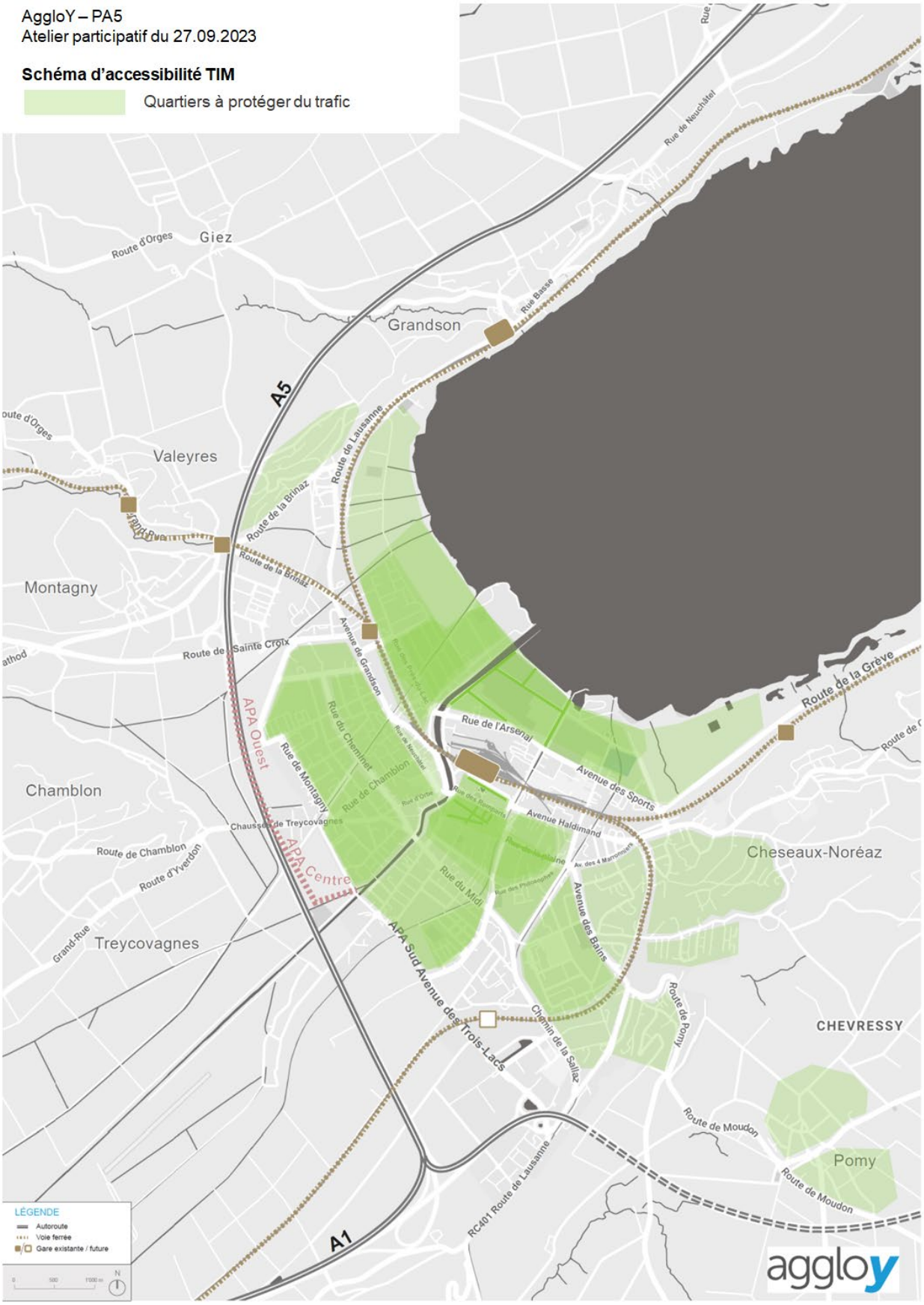
Offre en stationnement public



AggloY – PA5
Atelier participatif du 27.09.2023

Schéma d'accessibilité TIM

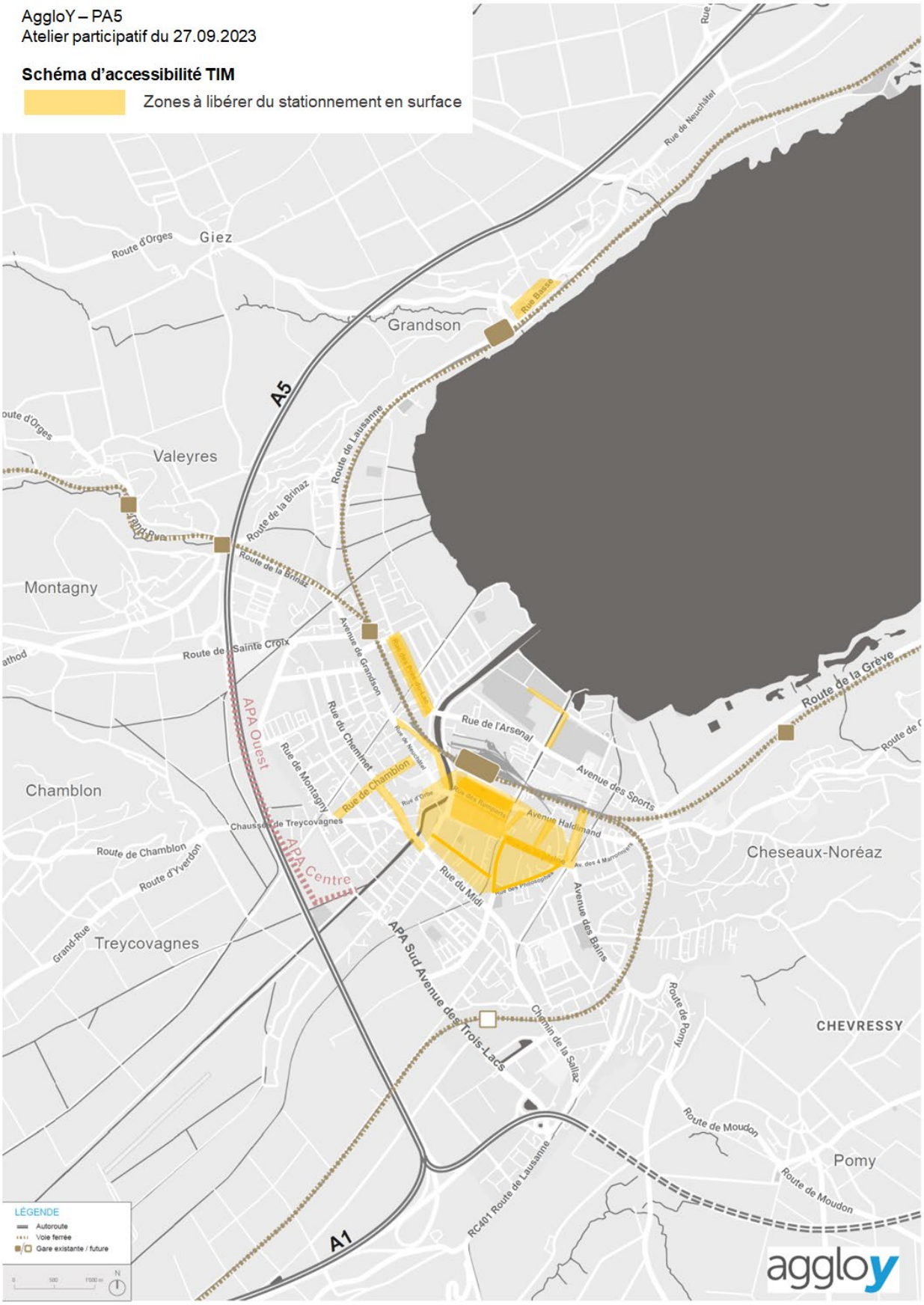
Quartiers à protéger du trafic

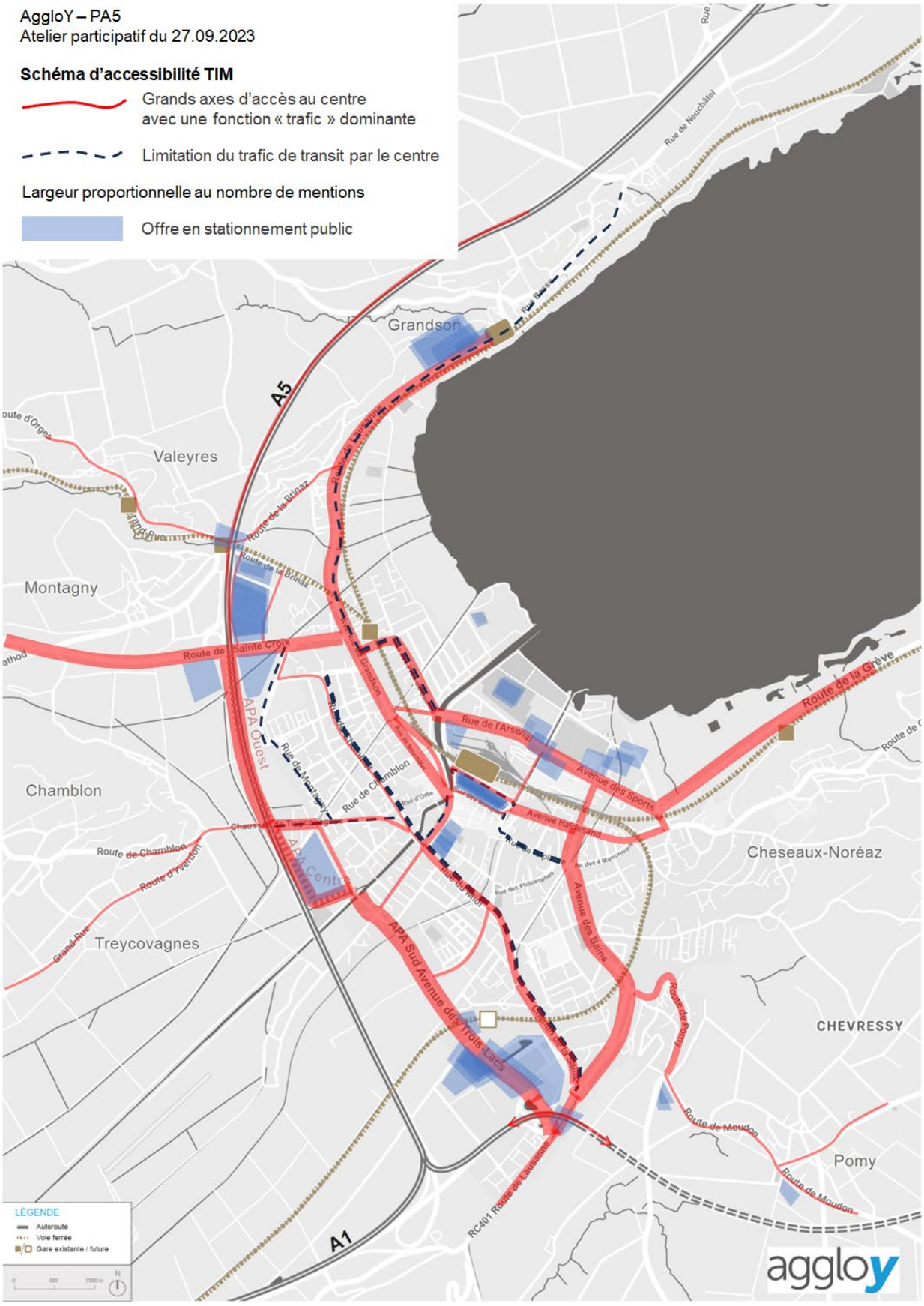


AggloY – PA5
Atelier participatif du 27.09.2023

Schéma d'accessibilité TIM

Zones à libérer du stationnement en surface



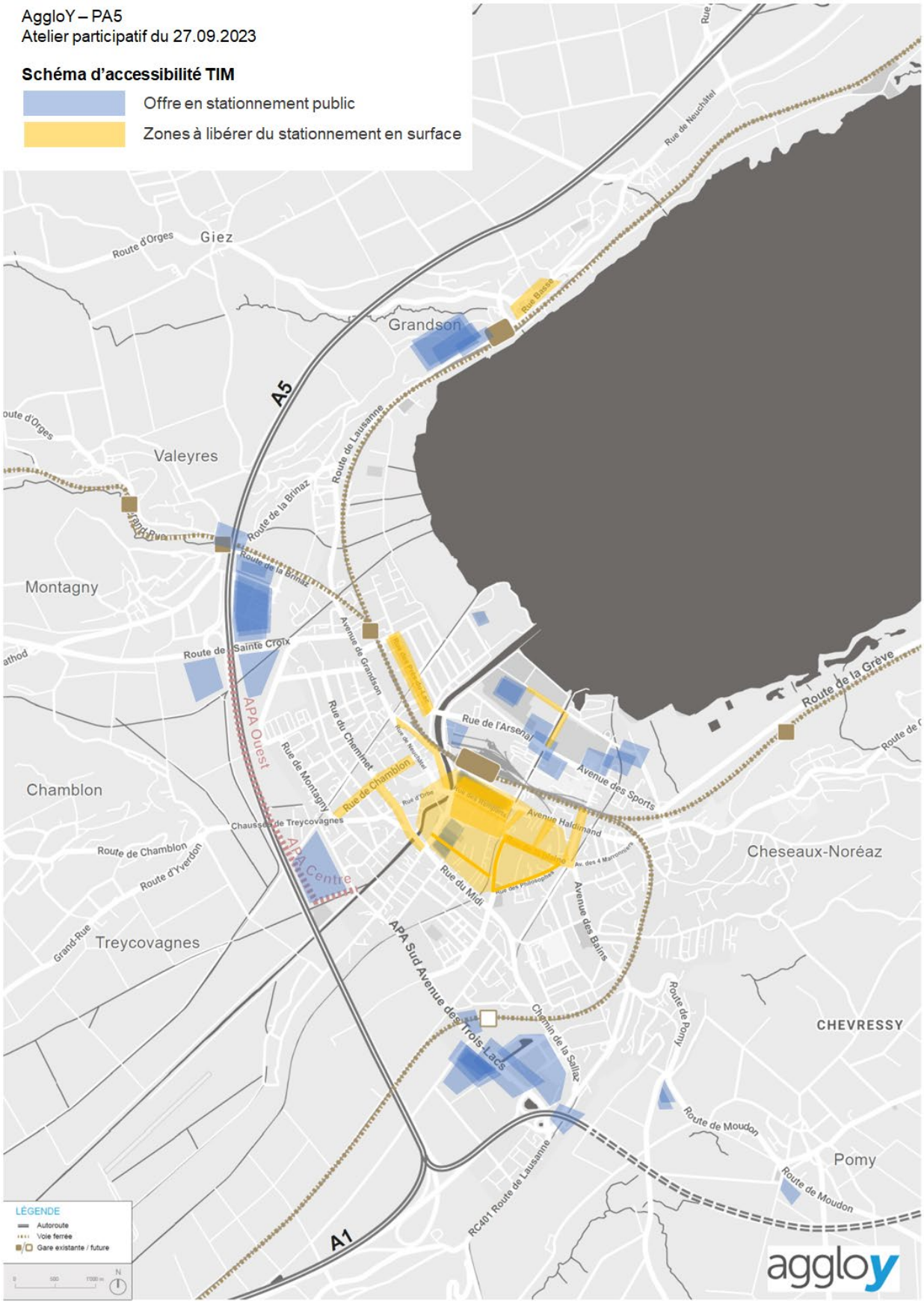

AggloY – PA5
Atelier participatif du 27.09.2023
Schéma d'accessibilité TIM
Grands axes d'accès au centre avec une fonction « trafic » dominante
Limitation du trafic de transit par le centre
Largeur proportionnelle au nombre de mentions
Offre en stationnement public
Grandson
Valeyres
Montagny
Chamblon
Treycovagnes
Cheseaux-Noréaz
CHEVRESSY
Pomy
A5
A1
APA Ouest
APA Centre
APA Sud Avenue des Trois Lacs
RC401 Route de Lausanne
Route de Sainte Croix
Route de la Grève
Route de Chamblon
Route d'Yverdon
Route de Moudon
Avenue des Sports
Avenue des Bains
Rue de l'Arsenal
Rue de Neuchâtel
Grand-Rue
LÉGENDE
Autoroute
Voie ferrée
Gare existante / future
agglo y

AggloY – PA5
Atelier participatif du 27.09.2023

Schéma d'accessibilité TIM

Offre en stationnement public

Zones à libérer du stationnement en surface



7.2 Rapport de la consultation publique du 11 février au 12 mars 2025

Catégorie	Traitement de la remarque
	Remarque acceptée : le document est modifié
	Pris acte : pas de modification
	Remarque intéressante : à évaluer dans une prochaine planification
	Remarque refusée : volonté politique
	Remarque refusée : hors sujet

Chapitre : Analyse de la situation et tendances

Sous-chapitre	Identité du demandeur	Commune concernée	Mots-clés	Remarques/avis/proposition	Réponse AggloY	Cat.
Général	Privé	Grandsacon	Transports publics	Transport urbain desservirait Grandson… lequel ? à ma connaissance que des bus régionaux. Correction !	Nous n'avons pas trouvé la référence dans le document.	
Général	Privé	Grandson	Camping	Veuillez remplacer l'appellation « Camping des Iris » par « Camping Yverdon-Plage » le changement de nom a eu lieu il y a plus de 10 ans. Correction !	Nous n'avons pas trouvé le nom du camping des iris dans le PA5.	
Introduction	Privé	Toutes	Transports publics	Les durées des trajets en trains doivent être actualisées.	Les corrections seront apportées dans le document final.	
Introduction	Commune/ Privé	Grandson	Borné Nau	Le secteur de Borné-Nau (mesure d'urbanisation n° 13) doit être intégré au périmètre compact d'agglomération sur ce plan, en cohérence avec les indications données aux pages 31, 34, 101 et 108 du rapport et avec la fiche R12 du PDCn.	Les corrections seront apportées dans le document final.	

Urbanisation	Privé	Grandson	Château de Grandson	Château de Grandson comme importance régionale alors qu'ils tablent sur 80'000 visiteurs: est-ce cohérent?	Le Château de Grandson est en effet un objet d'intérêt national, selon l'inventaire suisse des biens culturels d'importance nationale et régionale. La correction sera effectuée dans le document final.	
Planifications et réserves	Commune / Privé	Grandson	Borné Nau	Texte : (troisième paragraphe) « Certaines planifications sont toutefois moins judicieusement localisées au regard de ce critère telles que « Borné Nau Est » à Grandson (…) » : Le PA BBN-E prévoit un développement de l'offre en TP, avec le déploiement d'une ligne de bus à cadence urbaine, qui permettra d'améliorer la qualité de desserte du site. Il faut l'indiquer ici, afin de nuancer le constat négatif mentionné dans le texte. Par ailleurs, il convient d'indiquer que la qualité de desserte actuelle du secteur de Borné-Nau, est qualifiée de moyenne selon les critères retenus par la DGMR et applicables dans le contexte vaudois (source : géoportail professionnel > données métiers publiques >desserte par les transports publics > zones de qualité de desserte VD), même si devrait être qualifiée de faible selon les critères de l'ARE. Cette précision manque et doit être indiquée.	Dans son processus d'évaluation des projets d'agglomération, la confédération s'appuie sur les indicateurs MOCA. Par souci de cohérence, le bureau d'agglomération a jugé préférable de conserver la carte de la qualité de desserte de l'ARE plutôt que celle de la DGMR. Le rapport sera complété (chapitre 7.5.2) pour informer de l'évaluation cantonal. Toutefois, l'agglomération rappelle qu'un effort devra être fait pour améliorer la qualité de desserte du futur quartier. De plus, il n'est pas possible de faire mention du développement de l'offre en TP étant donné qu'elle ne figure pas dans le PA5. Il ne s'agit en effet à ce stade que d'une intention qui devrait être concrétisée dans le cadre du PA6.	
Planifications et réserves	Commune / Privé	Grandson	Borné Nau	Plan : La parcelle n° 1383 doit être sortie des « mesures engagées » et reportée dans les « mesures non engagées HZB après 2036 ». La parcelle n° 1383 ne doit pas être incluse dans l'horizon « 0 » de la mesure d'urbanisation n°13 (Borné Nau est), mais intégrée dans l'horizon « C » (Borné-Nau ouest). En effet, cette parcelle n'est pas incluse dans le périmètre du PA Bellevue-Borné Nau Est qui a été soumis à l'enquête publique du 02.09.2023 au 01.10.2023. Son développement se fera à l'horizon « C ».	Les corrections seront apportées dans le document final.	

Urbanisation	Privé	Grandson	Borné Nau	la ferme de Bellevue, parcelle 1383, est représentée dans le périmètre des mesures d'urbanisation engagées; bien qu'ils agisse d'un ancien plan il s'agirait a minima de mentionner qu'elle ne fait plus partie du périmètre Borné Nau Est.	Les corrections seront apportées dans le document final.	
Urbanisation	Privé	Toutes	Accidents	L'analyse du nombre d'accidents dans l'agglomération (fig 40 PA5 volume A) n'est pas satisfaisante ; Qu'en est-il des statistiques plus récentes (2023 ou 2024) ; Qui sont les responsables et victimes des accidents (TIM, TP, MD ?). Des mesures spécifiques d'aménagement sont-elles prévues pour réduire les risques d'accidents dans les lieux sensibles ?	Les données MOCA datent de 2023. Comme rappelé au point 20.3.7, un seul point noir d'accidentologie a été recensé ces dernières années par le Canton et a été traité. Les Communes traitent au cas par cas la sécurisation de leur réseau routier. Il n'y a pas, selon la carte d'accidentologie de l'ARE, de lieu particulièrement accidentogène dans l'agglomération	
Mobilité	Privé	Grandson	Transports publics	« Le régional R13 en liaison avec Neuchâtel offre quant à lui des fréquences horaires en périodes de pointes, desservant l'ensemble des gares sur le trajet Yverdon-les-Bains – Neuchâtel. » C'est faux puisque la seule gare qui n'est PAS desservie par ce train est celle de Grandson, privant la région de connexions rapides avec la ligne IC5 dans les deux directions, quand bien même Grandson est un centre régional (et pas Concise...)	La correction sera apportée au document.	
Mobilité	Privé	Grandson	Transports publics	Desserte des bus aux heures de pointe : Yverdon-Grandson selon le plan 3. Or il y en a 2 : au 11 et au 42.	Il y a bien trois lignes (mais dont deux au même horaire)	
Mobilité	Privé	Grandson	Transports publics	les indications des fréquences des lignes aux heures de pointes sont lunaires à l'arrêt Borné Nau en particulier (il y a un pic de 3 bus par heures qui desservent cet arrêt mais en aucun cas 3 bus par heure durant les heures de pointe!)	La correction sera apportée au document.	
Mobilité	Privé	Grandson	Stationnement vélo	Le stationnement vélo aux Tuileries et à la Brinaz n'est pas conforme aux normes VSS. Ce ne sont que des râteliers pour la roue avant.	Nous prenons note de la remarque.	

Mobilité	Commune / Privé	Grandson	Borné Nau	Plan "Etat des réalisations effectives" : La parcelle n° 1383 doit être sorties des "étapes de réalisation en vigueur" et reportée "après 2027".	La correction sera apportée au document.	
Besoins d'actions	Commune / Privé	Grandson	Borné Nau	La notion de « mal desservis » n'est pas correcte vis-à-vis des critères appliqués par le DGMR, en ce qui concerne le secteur de Borné-Nau. En effet, selon ces critères la qualité de desserte actuelle en TP est moyenne. Par ailleurs, cette desserte sera améliorée avec le développement d'une ligne de bus à cadence urbaine.	Dans son processus d'évaluation des projets d'agglomération, la confédération s'appuie sur les indicateurs MOCA. Par souci de cohérence, le bureau d'agglomération a jugé préférable de conserver la carte de la qualité de desserte de l'ARE plutôt que celle de la DGMR. Le rapport sera complété pour informer de l'évaluation cantonal. Toutefois, l'agglomération rappelle qu'un effort devra être fait pour améliorer la qualité de desserte du futur quartier. De plus, il n'est pas possible de faire mention du développement de l'offre en TP étant donné qu'elle ne figure pas dans le PA5. Il ne s'agit en effet à ce stade que d'une intention qui devrait être concrétisée dans le cadre du PA6.	
Stratégie urbanisation	Commune / Privé	Grandson	Borné Nau	Texte : « Plusieurs projets de planification hors zone à bâtir sont considérés comme des « coups partis » et entament une partie de la marge de manœuvre de l'agglomération ». Cette formulation très négative doit être supprimée et remplacée par une autre formulation, car elle laisse entendre que ces planifications sont des erreurs. La formulation devrait être la suivante : Des mesures d'urbanisation pour des parcelles situées hors zone à bâtir sont déjà en cours de planification. Elles doivent être prises en compte dans la marge de manœuvre laissée aux autorités politiques pour la création de nouvelles zones à bâtir (art. 2 al. 3 LAT).	La correction sera apportée au document comme suit, sans la référence à l'art. de la LAT car c'est le PDCn qui est déterminant concernant la marge de manœuvre laissée à l'agglomération : Plusieurs mesures d'urbanisation sur des parcelles situées hors zone à bâtir sont déjà en cours de planification. Elles doivent être prises en compte dans la marge de manœuvre laissée à l'agglomération pour la création de nouvelles zones à bâtir.	
	Commune / Privé	Grandson	Borné Nau	Texte : Le plan d'affectation « Borné-Nau Est » à Grandson (…) Celui-ci fait toutefois l'objet d'oppositions en cours de traitement. ». On ne devrait pas mentionner que ce plan fait l'objet d'oppositions pour deux raisons au moins. D'une part, toutes les mesures d'urbanisation	La correction sera apportée au document comme suit : suppression de la mention des oppositions. Les autres éléments, qui sont des arguments en faveur du projet Borné-Nau, n'ont pas leur place à cet endroit du rapport.	

				mentionnées dans le PA5 sont susceptibles de faire l'objet d'oppositions lors de leur enquête publique. D'autre part, et c'est capital et il faut le dire et le souligner, les terrains du PA BBN-E sont tous disponibles) (art. 15 al. 4 let. d et art. 15a LAT). Le PA BBN-E est, caractérisé par un état foncier simple (deux parcelles, dont une en mains publiques) et un souhait de développement des prometteurs-acquéreurs à court terme. Une telle disponibilité est rare à l'échelle de l'agglomération. Il faut non seulement le mentionner, mais le souligner.		
	Commune /Privé	Grandson	Borné Nau	Concernant le secteur de Borné-Nau (mesure d'urbanisation n° 13), préciser que la qualité de desserte en TP est moyenne selon les critères de la DGMR et qu'elle sera améliorée avec le développement d'une ligne de bus à cadence urbaine.	Dans son processus d'évaluation des projets d'agglomération, la confédération s'appuie sur les indicateurs MOCA. Par souci de cohérence, le bureau d'agglomération a jugé préférable de conserver la carte de la qualité de desserte de l'ARE plutôt que celle de la DGMR. Le rapport sera complété pour informer de l'évaluation cantonal (mais pas la carte « stratégie urbanisation », qui ne peut faire mention d'un projet en particulier). Toutefois, l'agglomération rappelle qu'un effort devra être fait pour améliorer la qualité de desserte du futur quartier.	

Chapitre : Rapport de mise en œuvre

Identité du demandeur	Commune concernée	Mots-clés	Remarques/avis/proposition	Réponse AggloY	Cat.
Mobil Y-TIM / Privé	Treycovagnes, Yverdon-les-Bains	MD chaussée de Treycovagnes	Pourquoi le réaménagement de la Chaussée de Treycovagnes a-t-il à ce point pris du retard ?	Le projet de réaménagement de la chaussée de Treycovagnes a pris du retard en raison notamment d'opposition mais également suite à l'intégration du renouvellement des réseaux au projet. Le début des travaux est planifié en 2026, sous réserve de l'obtention des crédits communaux et cantonaux.	

Mobil Y-TIM / Privé	Montagny-près-Yverdon	Parkings d'échange	Retard et néantisation des parkings d'échanges : voir la réalité du manque de coordination avec TRAVYS qui rend tout parking du côté de Chamard/ Brinaz complètement illusoire avec la suppression des haltes entre Leclanché et Vuiteboeuf.	L'OFROU ne veut pas d'un parking au niveau du viaduc. Les haltes ne sont pas supprimées.	
Mobil Y-TIM / Privé	Montagny-près-Yverdon	PN Brinaz	Coupure de la voie de MD douce entre les Tuileries et Chamard (ancien passage de la voie ferrée barré alors qu'on a dépensé des centaines de milliers de francs pour faire un pont sur la Brinaz).	Des problématiques sécuritaires sont à l'origine de la fermeture de ce passage à niveau. Un itinéraire alternatif doit être réaliser le long de la RC 401 en passant par le pont de la Brinaz.	
Pro Vélo Nord Vaudois / Privé	Montagny-près-Yverdon	MD route de la Brinaz	La piste cyclable entre le Bey et la Brinaz promise depuis longtemps n'est toujours pas réalisée malgré les promesses faites lors de la fermeture du passage à niveau sur le DP56 qui a conduit à l'abandon de la mesure 6a d'un précédent PA. A ce jour aucune alternative sécurisée remplace l'itinéraire condamné. La piste cyclable prévue entre La Brinaz et le Bey inciterait des cyclistes de Valeyres-sous-Montagny, de Montagny et des Tuileries à opter pour le vélo au lieu du TIM. Quand cette piste cyclable sera-t-elle réalisée ?	La Commune de Montagny prévoit en effet un cheminement piétonnier, également utilisable pour les cyclistes. Un acteur foncier freine l'avancée du projet se situant sur son fonds. La Municipalité a bon espoir de voir la situation se déverrouiller.	
ATE	Toutes	Retard dans la mise en œuvre	Notre association s'inquiète du retard pris dans la mise en œuvre des mesures des PA1 et PA2. Nous appelons les autorités à prendre la mesure de ces retards et à assurer un monitoring important dans la mise en œuvre des mesures passée, en projet ou en voie de finalisation.	Le rapport de mise en œuvre relève ce retard et tente d'en identifier les causes. En 2023, consciente de cette difficulté, le bureau d'agglomération a mis en place un monitoring des mesures infrastructurelles. Chaque année, il établit avec les communes un tableau de suivi des mesures. Ces rencontres sont l'occasion d'assurer aux élus une bonne connaissance des mesures et des procédures, et de donner au bureau une bonne visibilité sur l'avancement des projets.	
Mobil Y-TIM	Toutes	Mesures réintroduites	Plusieurs mesures ont été retirées et finalement réintroduites. Cela pose la question de la cohérence dans l'espace et dans le temps.	La confédération a fixé au 31 décembre 2027 la date limite de signature des conventions de subventionnement des mesures des Projets d'agglomération de 1ère et de 2ème génération. Au-delà de ce délai, les subventions seront perdues. Elle recommande donc aux agglomérations de renoncer aux mesures dont elle sait pertinemment qu'elle ne disposera pas des autorisations et des financements nécessaires au 31 décembre 2027.	

				D'entente avec les communes, le bureau d'agglomération a identifié les mesures ne disposant pas d'un niveau de maturité suffisant pour respecter ces délais, et y a renoncé dans le cadre du PA5. Les travaux de cette nouvelle génération de PA, le monitoring et l'avancement des études ont également permis de réajuster la planification des mesures. Celles auxquelles l'agglomération a renoncé pourront donc être représentées à la confédération dans une temporalité plus réaliste. Dans ces "nouvelles" fiche de mesures du PA5, les projets sont à un stade bien plus avancé et par conséquent, disposent d'estimations financières plus proche de la réalité. En présentant de nouveau ces mesures, l'agglomération réajuste la temporalité de son projet au regard de ses moyens humains et financiers. Elle confirme la pertinence de ces mesures et assure ainsi la continuité du projet d'agglomération. Enfin, elle permet aux communes de prétendre à des subventions plus en adéquation avec les coûts réels des projets.	
Mobil Y-TIM / Privé / Association Quartier St-Georges	Yverdon-les-Bains	Suppression fiche de mesure Bel-Air	La suppression de la fiche Place-Bel-Air est peu compréhensible. On nous a fait passer le sens unique de la rue des Casernes en nous présentant le retour par la rue d'Orbe. Rien n'a été fait.	Comme évoqué précédemment, la mesure "37.a Réaménagement de la Place Bel-Air, de la Rue d'Orbe et de la Rue de Neuchâtel" ne dispose pas d'un niveau de maturité (état d'avancement des études) suffisant pour être réalisé dans les délais fixés par la confédération.	
Privé	Toutes	Mesures disparues	Des mesures prévues dans les PA précédents ont disparus sans explications (p.ex passage à niveau entre les Tuileries et Chamard sur le DP 56).	L'agglomération a renoncé à la mesure "6.a Réseau mobilité douce à Chamard et franchissements de l'YSteC" dans le cadre du projet d'agglomération de 4ème génération. Cette mesure pourra être reproposé dans une prochaine génération en coordination avec les mesures d'urbanisation attenantes.	
Privé	Grandson	Place de la Gare	Selon présentation du 4 mars, le réaménagement de la place de la gare de Grandson est en cours/réalisé ?	C'est la gare RER de Grandson qui est une mesure réalisée (voir slide 19 de la présentation disponible sur le site internet d'AggloY).	

Association Quartier St-Georges	Yverdon-les-Bains, Montagny-près-Yverdon	MD APA	Toujours dans le cadre de la MD l'itinéraire prévu dans les mesures d'accompagnements du barreau Ouest de l'APA est lui également hautement souhaitable et n'avance guère.	La mesure 4-52 est inscrit au projet d'agglomération de 4ème génération. Elle devra être réalisée entre 2024 et 2028. Les communes de Montagny-près-Yverdon et Yverdon-les-Bains mettent tout en œuvre pour tenir ces délais et avancer dans les phases de ce projet.	
Pro Vélo Nord Vaudois	Grandson	Grandson	Le projet urbanistique Bellevue-Borné Nau (+ 600 hab.) ne comprend aucun accès vélo satisfaisant. Il est indispensable que l'itinéraire prévu sur la Rue de Neuchâtel, bien que peu ambitieux, soit réalisé AVANT l'arrivée des premiers habitants (exigence cantonale d'ailleurs).	Le projet MD Place du Château - Borné Nau ne pourra pas être réalisé avant l'arrivée potentielle des habitants du PA Borné-Nau Est pour plusieurs raisons. La première est que la commune mobilise actuellement ses ressources humaines, limitées, pour la réalisation du projet Accès Nord. Si tout se passe bien, les travaux de celui-ci devraient démarrer en 2026 et durer au minimum deux ans. Cela amène un deuxième argument: il serait compliqué pour la commune de gérer en même temps Accès Nord et MD Place du Château - Borné Nau; une trop grande portion de RC serait en travaux. Ce ne serait pas supportable ni pour les usagers privés ni pour les TP. En outre, cela poserait des problèmes de circulation que nous n'arrivons pas à résoudre aujourd'hui. Enfin, ces différents projets ont évidemment des coûts et la commune de Grandson ne peut financer tout cela en parallèle. Quoi qu'il en soit, le PA Borné Nau ne sera pas construit en une fois. Les habitants arriveront progressivement. Dans ce cadre, l'infrastructure actuelle est suffisante. L'objectif serait de terminer le projet Accès Nord, puis d'enchaîner avec celui de MD Place du Château - Borné Nau. On peut donc raisonnablement penser que les travaux de ce projet et du PA pourraient se faire sans trop de décalage dans le temps.	

Chapitre : Report modal

Identité du demandeur	Commune concernée	Mots-clés	Remarques/avis/proposition	Réponse AggloY	Cat.
Privé	Toutes	Report modal TIM	Ne lisant pas dans les documents de diminution drastique du TIM en dehors de vœux pieux, je m'étonne du peu d'ambition présentée par ce PA5 en regard des enjeux environnementaux majeurs et des défis en terme de qualité de vie. Si plus de 16'000 habitants viennent s'installer dans la région considérée à l'horizon 2040, cela signifie une augmentation potentielle de 12 à 13'000 véhicules supplémentaires que la ville devra digérer. Soit leur allouer des places de stationnement et des espaces de circulation. Est-ce encore imaginable? J'en doute.	La part modale TIM, actuellement de 73%, devrait atteindre (objectif des plans climats) 50% à l'horizon 2050, ce qui veut dire, en extrapolant, 62% à l'horizon des mesures A du PA5 en 2032. Le PA5 poursuit le développement des mesures d'accompagnement de l'APA, renforce le réseau de mobilité douce et surtout il poursuit l'amélioration de l'offre en transport public et l'attractivité des interfaces pour encourager le report modal. Ces mesures infrastructurelles sont complétées de mesures d'urbanisation qui visent à accueillir cette nouvelle population dans des sites localisés de manière préférentielle à proximité de l'offre en transport public. Enfin, les mesures de régulation du stationnement public s'accompagnent de l'adaptation à la législation cantonale en vigueur des PACOM qui limitent le nombre de nouvelles places privées par logement. D'autres mesures seront portés par les prochaines générations de PA afin d'atteindre cet objectif.	
ATE	Toutes	Report modal TIM	L'ATE salue et soutient le principe de réduction du trafic individuel motorisé, actuellement à un niveau particulièrement haut (73% de la part modale) - Sa baisse à horizon 2050 est conforme aux objectifs du Canton de Vaud, notamment celui de la stratégie ferroviaire à horizon 2050.	La remarque n'appelle pas de réponse.	
ATE	Toutes	Report modal TP	L'ATE salue et soutient la part modale des transports publics qui devrait passer de 20% (2015) à 38% (2050). A ce titre, et en comparaison avec d'autres PA5 observés par notre association, l'engagement d'AggloY est marqué en la matière.	La remarque n'appelle pas de réponse.	
ATE / Pro Vélo Nord Vaudois	Toutes	Report modal MD	La part modale prévue à horizon 2050 pour la mobilité douce (12%) reste toutefois peu marquée. Il conviendrait à ce titre de rappeler l'enjeu de diminuer le nombre de déplacements et la mobilité de manière	Il convient de noter que le projet d'agglomération de 5ème génération a retravaillé les objectifs de report modal du transport individuel motorisé afin de viser un objectif plus réaliste que celui établi dans le PA4. La	

			générale, de renforcer les accès piétons et les infrastructures cyclables, afin que les cycles représentent au moins 10% de la part modale et que la part piétonne soit plus élevée.	confédération avait jugé l'objectif de 36% ambitieux voir irréaliste. Le schéma sur le report modal doit être interprété avec beaucoup de précaution. Il s'agit d'une projection à partir du kilomètre parcouru alors que les distances parcourues en voiture sont toujours plus grandes tandis que les déplacements en mode doux s'effectuent sur des petites distances. La méthodologie appliquée correspond à une exigence fédérale. L'agglomération doit fournir à la confédération des valeurs cibles pour chacun des 5 indicateurs MOCA qu'elle utilise pour évaluer les effets du projet d'agglomération. En matière de répartition modale, la confédération demande la part du transport individuel motorisé (TIM) sur la base de la distance journalière (aucun chiffre n'est demandé pour la part TP et MD).	
Privé	Toutes	Général	Proposition : le calcul de la part modale en fonction des km est une méthodologie inadaptée car les distances parcourues en fonction des moyens choisis ne sont en rien comparables (on choisit un mode justement en fonction de la distance à parcourir!) ; il faudrait compter chaque motif de déplacement comme une unité pour calculer une part modale qui a du sens !	L'agglomération a bien précisé cette méthodologie dans le document ainsi qu'en séance d'information publique. Il s'agit de la méthodologie déterminée par l'ARE comme indiqué précédemment.	

Chapitre : Mesures infrastructurelles

Sous-chapitre	Identité du demandeur	Commune concernée	Mots-clés	Remarques/avis/proposition	Réponse AggloY	Cat.
Axe principal d'agglomération	Association Quartier St-Georges / Mobil Y-TIM / Privé	Yverdon-les-Bains	5-M75	Il manque une mesure qui concernera le giratoire/ feux au croisement de l'APA et de la Chaussée de Treycovagnes (sous le viaduc de l'autoroute).	Le projet de l'APA Ouest prévoit un giratoire sous le viaduc autoroutier qui permettra de gérer ces mouvements est-ouest.	
Axe principal d'agglomération	Association Quartier St-Georges /	Yverdon-les-Bains	5-M75	L'esquisse (Mesure 75) de l'organisation des circulations Rue de Montagny - Rue Kiener paraît peu réaliste, surtout en ce qui concerne les mouvements TIM au	L'esquisse présentée dans la mesure forfaitaire fera l'objet d'études approfondies qui seront soumises au régime d'autorisation et d'enquête publique	

	Mobil Y-TIM / Privé			débouché/entrée de l'Av. Kiener. L'esquisse de projet de suppression de mouvements TIM de la fiche 75 en direction de la rue Kiener est illusoire (page 71).	classique. La suppression des mouvements est planifiée pour permettre d'augmenter la capacité disponible sur les futurs mouvements principaux entre l'avenue Kiener et l'APA Ouest. Cette situation sera réévaluée dans le cadre de la mise en service de l'APA Centre, à plus long terme.	
Axe principal d'agglomération	ATE	Toutes	5-M75 5-M77	Les mesures d'accompagnement relatives à la modération du TIM en ville doivent aussi être réalisées peu importe ce qu'il adviendra de l'APA, et quitte à réadapter les mesures d'accompagnement en fonction des schémas de circulation et des redistributions ou non du trafic entrant et sortant en ville.	Une partie des mesures de modération des quartiers sont en cours de mise en œuvre (PA4), les autres suivront. Un préavis en ce sens a été transmis par la Municipalité d'Yverdon-les-Bains à son Conseil communal le 27 mars 2025.	
Axe principal d'agglomération	Association Quartier St-Georges / Mobil Y-TIM / Privé	Toutes	5-M75 Pont de Montagny	Les mesures d'accompagnement ne peuvent être envisageables qu'après la réalisation de l'APA Ouest (TIM + MD).	Le rapport de mise en œuvre précise que les aménagements doivent intervenir de manière simultanée avec la mise en service de l'APA puisqu'une intervention anticipée créerait un report de trafic vers le centre-ville, et produirait des effets contraires à ceux recherchés par la nouvelle hiérarchie du trafic TIM. La mesure 5-M75 doit intervenir en même temps que la mise en service de l'APA pour créer un contrôle d'accès permettant de soulager la rue d'Orbe et la rue du Midi, d'améliorer la progression des TP et de sécuriser les modes doux.	
Axe principal d'agglomération	Association Quartier St-Georges / PLR Yverdon	Toutes	APA général	La diminution du trafic à l'intérieur de l'agglomération ne peut se réaliser que si l'ensemble de l'APA se construit dans les plus brefs délais car le 50% du trafic au centre-ville est dû à du trafic de transit.	La réalisation du secteur centre de l'APA est liée au développement du PA Aux Parties inscrit à l'horizon C selon décision du canton et impacté par des SDA. Un itinéraire alternatif via l'avenue Kiener est assuré. L'APA va permettre une meilleure distribution du trafic avec la réalisation des mesures d'accompagnement.	
Axe principal d'agglomération	Privé	Yverdon-les-Bains	APA Ouest	Je constate que l'APA Ouest est à nouveau intégrée dans le PA5. Sachant que le coût du	Le tronçon APA SUD en service a fait l'objet du PR16.26PR demandant un crédit	

				tronçon réalisé a été présenté comme devant s'élever à 16 M°, qu'il s'est monté, si je ne fais erreur, à plus de 50 M°, que la charge annuelle d'amortissement est également importante pour la ville, quelle sera la charge financière résiduelle de l'APA Ouest pour la Ville d'Yverdon-les-Bains? Je me permets de m'inquiéter.	d'investissement de 32'240'000.- CHF. Le crédit octroyé est tenu pour ce projet. Les projets APA Ouest et Centre sont devisé dans les fiches dédiées du PA5. Cette inscription au PA5 permet de prétendre à un cofinancement fédéral permettant de réduire la charge financière pour les communes.	
Axe principal d'agglomération	ATE	Toutes	Appel d'air	Dans le PA5, le rapport de projet évoque (10.3) que la Ville d'Yverdon-les-Bains a poursuivi la mise en œuvre de sa nouvelle hiérarchie du réseau routier. Elle a notamment pour objectif de délester le centre-ville du trafic de transit, par une réorganisation de l'accessibilité par « peigne » au centre et aux quartiers à partir du projet d'Axe principal d'agglomération (APA), nouveau barreau routier au Sud de la ville, reliant les sites stratégiques d'Y-Parc et de Chamard. A ce titre, on peut lire que le tronçon Sud de l'APA aurait permis un report de charges et des diminutions sensibles du trafic en entrée Sud de la Ville. Le rapport reste muet quant à l'évolution générale du TIM et son évolution relative à la présence ou non de l'APA. Du point de vue de l'ATE, celui-ci a poursuivi son augmentation qui ne répond en rien ni à la politique d'agglomération, ni à la politique climatique cantonale, ni aux enjeux généraux autour de la mobilité, première source génératrice de CO2 et de microplastiques dans notre environnement. Il aurait été utile de disposer d'une donnée permettant de savoir si certains projets peuvent diminuer et non pas seulement déplacer ou contenir une augmentation de la circulation routière. Or, il semble très probable que globalement, l'APA	Les mesures d'accompagnement des PA4 et PA5 ont été conçues pour éviter cet effet d'appel d'air et éviter de détériorer la qualité de vie dans les quartiers et le centre-ville. Il est important de rappeler également que cette infrastructure routière a été légitimée par un vote populaire.	

				agisse comme une infrastructure « appel d'air » en facilitant l'accès à la Ville d'Yverdon en TIM. Du point de vue de notre association, la fuite en avant opérée avec l'APA est symptomatique d'une problématique majeure sur laquelle le PA5 est silencieux : nous nous déplaçons toujours plus, toujours plus loin. Rien n'explique dans l'APA en quoi celui-ci permettrait d'atteindre les objectifs de report modal du PA5 et des planifications supérieures. Au contraire de nouvelles routes, il aurait fallu renoncer à toute forme de route de contournement, ou du moins, celle-ci ne devrait en aucun cas être subventionnée par la Confédération dans le cadre de sa politique d'agglomération. Une étude récente réalisée sur le concept « d'évaporation du trafic » est à ce titre assez parlante. Cette étude, réalisée par une Ingénieure à l'EPFL, démontre que lorsqu'un nouvel aménagement contraint le trafic, une partie de celui-ci, plutôt que de se reporter ailleurs, disparaît littéralement. C'est aussi le cas pour des infrastructures importantes et pas seulement pour des routes ou trajets urbains. A l'inverse, l'APA provoquera un effet délétère en créant un trafic induit, qui ne permettra en aucun cas de respecter ni les objectifs du PA5, ni réduire suffisamment la part modale du TIM pour atteindre 50%. L'ATE suggère aux autorités de renoncer à développer davantage l'APA, et à la Confédération de renoncer à tout financement ou subventionnement de route de contournement, particulièrement de cette APA. La diminution de la part TIM ne doit pas seulement être relative, mais une baisse		

				absolue de la circulation automobile dans le périmètre du PA5 doit être un objectif central.		
Axe principal d'agglomération	Mobil Y-TIM / Privé	Yverdon-les-Bains	4-71 Cygnes-Près du Lac	Dans la présentation des fiches, le bureau d'Agglo mélange les Près-du-Lac par exemple avec les fiches 5-M75 et 5-M 77 qui concernent un tout autre secteur. Le lien avec l'APA n'est pas compris.	La rue des Prés-du-Lac est concernée spécifiquement par la fiche de mesure 4-71 du PA4. Il est fait mention de cette rue dans les fiches de mesure 5-M75 et 5-M77 d'accompagnement de l'APA, car une fois que le secteur Ouest de l'APA sera réalisé, le nouveau concept d'accessibilité "en peigne" pourra être appliqué et des quartiers comme celui des Prés-du-Lac pourra voir sa rue principale être déclassée et ainsi améliorer la qualité de vie.	
Axe principal d'agglomération	Privé / Pro Vélo Nord Vaudois	Montagny-près-Yverdon, Yverdon-les-Bains	5-M82 Mobilité douce	APA avec piste cyclable en site propre jusqu'au passage sous voie sous la Route de Sainte-Croix. Positif.	La remarque n'appelle pas de réponse.	
Mobilité douce	Privé / Pro Vélo Nord Vaudois	Yverdon-les-Bains	4-53	Le passage sous voie de Clendy doit passer en priorité A : il est évident que le passage actuel est trop étroit et donc dangereux, il n'y a qu'un trottoir côté coteau et les bandes cyclables n'ont pas la dimension de sécurité réglementaire. C'est une route cantonale en traversée de localité avec un trafic motorisé important. Avec l'ouverture du nouveau quartier, les piétons et cyclistes seront en forte augmentation. Il n'y a pas d'autre alternative à ce jour pour se rendre en ville.	Le projet ne présente pas la maturité suffisante pour être présentée en horizon A du PA5. Des études sont nécessaires pour envisager une inscription en horizon A du PA6.	
Mobilité douce	Pro Vélo Nord Vaudois	Toutes	5-M80 Mobilité douce	Il est réjouissant de constater que le PA5 prévoit une meilleure sécurité aux abords des écoles afin de protéger les plus vulnérables. Or une amélioration de la sécurité doit être assurée sur l'ENTIER de l'itinéraire domicile-lieu de formation afin de se donner les moyens d'atteindre les objectifs MD fixés dans les différents PA.	L'agglomération poursuit le développement du réseau de mobilité douce dans chaque nouvelle génération.	

Mobilité douce	Privé	Yverdon-les-Bains	5-M80 Mobilité douce	5M-80 A : Accès MD doit être créé entre la Rue Curtil-Maillet et la garderie Tom-Pouce. Dans le rapport : de la garderie Tom-Pouce au Pont de Gleyres. Or ce tronçon existe déjà. Donc à mon avis ceci nécessite une correction !	Effectivement la mesure initiale concernait le tronçon depuis la rue Curtil-Maillet jusqu'au pont de Gleyres. Finalement, la mesure portera sur le prolongement du cheminement de mobilité douce existant le long de la Thièle entre la rue du Curtil-Maillet et l'UAPE Tom Pouce. Le tronçon entre l'UAPE Tom Pouce et le pont de Gleyres fera l'objet d'un remplacement du revêtement existant sur une longueur de 130 mètres, sans élargissement. Dans la mesure où il ne s'agit que d'une rénovation de ce tronçon, il a été décidé de l'exclure de la mesure car ce type de travaux n'est pas subventionnable. La mesure sera reformulée "prolongement du cheminement de mobilité douce existant le long de la Thièle entre la rue du Curtil-Maillet et l'UAPE Tom Pouce".	
Mobilité douce	Privé	Grandson	5-M80	5-M80 A : Rue de l'Etang où iront se parquer les véhicules qui se rendent aux terrains de football ? Quel en sera l'itinéraire ? S'ils doivent rejoindre le parking existant du côté des plantages il y aura conflit avec le trafic cycliste et piétons. La largeur de la chaussée de ne permet pas de croiser.	Le projet d'exécution tâchera d'affiner ces éléments.	
Mobilité douce	Privé	Toutes	Appréciation, mesures	Satisfactions : les voies vertes cyclables principales sont bien mises en valeur la valorisation des parcours le long de ces cours d'eau reste un point central.	La remarque n'appelle pas de modification du document.	
Mobilité douce	Privé / Pro Vélo Nord Vaudois	Yverdon-les-Bains	Avenue de Grandson	Des aménagements MD seront réalisés prochainement le long de la RC401 entre Grandson et le pont sur le Bey. qu'est-il prévu en continuité le long de l'avenue de Grandson à Yverdon-les-Bains et quand ?	Des mesures du Plan Directeur de la Mobilité Douce d'Yverdon-les-Bains (PDMD YLB) seront déployées prochainement au niveau des carrefours.	
Mobilité douce	Pro Vélo Nord Vaudois	Toutes	Contresens cyclable	Le contresens cyclable est une option peu coûteuse et en faveur des cyclistes puisqu'elle permet d'écourter le temps de	La remarque n'appelle pas de modification du document.	

				trajet. Il est donc judicieux de l'introduire dans toute l'agglomération yverdonnoise là où les conditions sont réunies.		
Mobilité douce	Privé	Toutes	Général	Quelles sont les stratégies communales d'entretien des itinéraires MD (après les travaux agricoles, épisodes de neige ou de verglas, réparation de nids de poules, etc) ?	Nous vous invitons à vous rapprocher des services communaux pour cette question.	
Mobilité douce	Privé	Grandson	Stationnement vélo	Mesure à prévoir : stationnement vélo couvert et sécurisé; dans le périmètre de terrain de foot des Tuileries, à l'arrêt de bus des Tuileries.	L'agglomération a obtenu plusieurs subventions pour le stationnement deux-roues dans le cadre des mesures 2, 5 et 4-54 inscrites dans les PA1, PA2 et PA4. Elle souhaite solder ces mesures avant d'en inscrire de nouvelles.	
Mobilité douce	Privé	Toutes	Stationnement vélo	Infrastructures MD (stationnement en particulier) : je ne comprends pas pourquoi ces éléments ne figurent pas au PA5 ? N'y a-t-il pas d'intention réelle de les réaliser à un horizon de 15 ans?	L'agglomération a obtenu plusieurs subventions pour le stationnement deux-roues dans le cadre des mesures 2, 5 et 4-54 inscrites dans les PA1, PA2 et PA4. Elle souhaite solder ces mesures avant d'en inscrire de nouvelles.	
Mobilité douce	Privé / Pro Vélo Nord Vaudois	Toutes	VLS	L'accès aux vélos en libre-service Donkey Republic doit rapidement être disponible sur toutes les communes de l'agglomération. Ce système est un complément indispensable avec l'utilisation des TP.	L'agglomération a ce souhait mais ce n'est pas une mesure subventionnable dans le cadre du PA5. Les communes peuvent communiquer leur intérêt au bureau d'agglomération et le système de vélo en libre-service mise en place et exploité par la Ville d'Yverdon-les-Bains est facilement extensible, sous réserve d'un financement de la commune demandeuse.	
Stationnement	Mobil Y-TIM / Privé / PLR Yverdon	Yverdon-les-Bains	5-M84	Page 268 « L'initiative populaire qui a abouti sera soumise en votation en février 2025 (ailleurs le PA parle de mai 2025). La présente stratégie* M5 reste toutefois valable, quel que soit le résultat de cette votation ». Confrontation avec l'initiative sur le Parking de la Place d'Armes	La réduction progressive des places de stationnement en surface et la création d'un parking de 1 000 places poursuivent un même objectif : une mobilité mieux organisée et un centre-ville plus attractif. La première libère de l'espace pour les piétons, cyclistes et transports publics, tandis que la seconde garantit un stationnement structuré et accessible. Le	

					parking compense la diminution des places en surface en optimisant l'offre de stationnement. Ainsi, ces mesures ne s'opposent pas, mais s'articulent pour améliorer l'accessibilité et la qualité de vie à Yverdon-les-Bains.	
Stationnement	ATE	Toutes	5-M84	Le stationnement est un levier majeur pour la gestion du trafic à l'intérieur, comme évoqué dans la mesure mentionnée en titre. La diminution du nombre de places est un objectif que nous saluons, car il sécurise l'espace public, renforce l'espace à disposition de la population ou pour la mise en œuvre de politiques climatiques diverses et variées. Toutefois, la mesure n'évoque pas l'enjeu de la tarification, qui est un levier tout aussi puissant et qui peut prendre différents critères en compte afin d'encourager ou non le stationnement longue durée, dans quelles conditions, etc. Une telle stratégie de tarification ne fait pas seulement sens au centre, mais aussi notamment dans les P+R ou à Y-Parc. Par ailleurs, l'enjeu de la tarification est évoqué dans une autre mesure (5-M85).	Une stratégie de tarification a d'ores et déjà été mise en œuvre au centre-ville d'Yverdon-les-Bains ainsi qu'au bord du lac et à Y-Parc. La fiche 5-M85 précise les mesures qui pourraient être étendues à l'échelle de l'agglomération pour offrir une cohérence d'action.	
Stationnement	PLR Yverdon	Yverdon-les-Bains	5-M84	La suppression des places de parc pour le TIM ne fera que vider le centre-ville de ses commerces. Il est prévu une augmentation de plus de 16'000 habitants d'ici 2040 et une augmentation de milliers d'emplois dans les mêmes délais. Comment peut-on ne pas en tenir compte?	La réduction des places de stationnement en surface ne va pas vider le centre-ville de ses commerces, mais renforcer son attractivité. En libérant de l'espace pour des aménagements de qualité, la fréquentation piétonne augmente, favorisant les commerces de proximité. De nombreuses études montrent qu'un centre-ville plus accueillant pour les piétons et cyclistes dynamise l'activité commerciale. De plus, le parking central assurera un stationnement suffisant pour les visiteurs	

					en voiture, garantissant un accès pratique aux commerces. Cette transition vers une mobilité mieux organisée répond aux besoins des clients tout en améliorant l'environnement urbain.	
Stationnement	Privé	Toutes	5-M84	On voit bien que le PA5 tente de diminuer l'offre de stationnement en centre-ville pour dissuader le trafic de transit mais on connaît la réticence des habitants qui n'en comprennent pas bien les enjeux. Pour les habitants des villages également, il est pratique de se déplacer en véhicule motorisé puisqu'ils n'en subissent pas les nuisances une fois de retour derrière la haie de leur villa. Il va donc être également très difficile de passer là aussi du vœu pieux à la mise en œuvre.	Au-delà de la mise en conformité des plans d'affectation communaux avec la législation cantonale et les normes professionnelles en matière de place de parc, le PA5 propose l'établissement d'une stratégie intercommunale de gestion du stationnement public. Plusieurs mesures visent aussi à encourager le report modal vers les TP et la MD entre le centre-ville et les villages.	
Transport individuel motorisé	Privé	Grandson	5-M89 Modération	M5-89 B : la route de Lausanne entre le kiosque et la boulangerie devrait être incluse dans le périmètre 30km/h. Des commerces se trouvent des deux côtés de la chaussée. M5-89 B : Zone 30km/h aux centre des Tuileries. Déjà en place actuellement pourquoi cela figure-t-il dans le PA5 ? seule modification une zone de rencontre est prévue sur la place en face du collège.	Ce tronçon ne peut être inscris en zone 30 actuellement, car il ne répond pas aux critères dérogatifs au régime "standard" du 50 km/h selon l'article 108 de l'OSR. Concernant la deuxième observation, toute référence à une zone 30 sera modifié dans le PA5.	
Transport individuel motorisé	Privé	Toutes	Caméra Modération	La Commune de Grandson a mis en place une caméra performante qui identifie tous les modes de mobilité pour faire des évaluations avant-après sur certains carrefours. Cet outil pourrait être mis à disposition des autres communes d'AggloY. Où cette caméra est-elle installée ? où pourrons-nous prendre connaissance des résultats de ce monitoring ?	La mesure 4-64 du projet d'agglomération de 4ème génération prévoit la mise en place d'un monitoring des flux pour tous les modes. Cette mesure subventionnée devra être mise en œuvre à l'horizon 2028.	
Transport individuel motorisé	Privé	Toutes	Feux de circulation Modération	Lors d'aménagements de nouveaux feux de circulation, prévoir une technologie permettant de donner la priorité aux piétons,	La ville d'Yverdon-les-Bains, qui dispose de la quasi-totalité des feux de circulation présents dans l'agglomération, travaille sur	

				vélos et transports publics, comme incitation à utiliser les APA ou autoroute au lieu des transits dans les villes et villages de l'agglomération.	le remplacement de la technologie actuelle de priorisation des bus aux carrefours. Le nouveau système a pour objectif d'être compatible avec les bus urbains et régionaux, indépendamment de l'exploitant.	
Transport individuel motorisé	Privé	Grandson	Place du Château Modération	Place du château (route, stationnement vélo, infrastructures TP, aménagement de la place, suppression/déplacement du stationnement TIM…)	Le réaménagement de la place du château est prévu avant 2028. Il fait déjà l'objet de la mesure 38 du PA1 et pourra être au bénéfice d'une subvention fédérale si la convention est signée avant le 31 décembre 2027.	
Transport individuel motorisé	Privé	Grandson	Rond-point du Repuis Modération	Rond-point au Repuis	La réalisation du rond-point du Repuis est liée à la MD Borné-Nau et sera réalisée après le projet de la RC401 Accès Nord	
Transport individuel motorisé	Privé	Grandson	Rue basse Modération	Réfection Rue Basse (?) - Rte de Neuchâtel	La réalisation de la réfection de la rue basse sera réalisée après le projet de la RC401 Accès Nord.	
Transport individuel motorisé	Mobil Y-TIM / Privé / Association Quartier St-Georges / PLR Yverdon	Yverdon-les-Bains	Modération Zones 30 Obstacles	Yverdon n'est pas une ville dangereuse. Elle est parmi celles qui ont le moins d'accidents. Il est inutile de continuer à vouloir attaquer la vitesse et de la modérer par des aménagements parfaitement inadaptés, ralentissant inutilement le trafic. Il y a un consensus quasi général pour l'abaissement à 30 km/h. Il est en revanche inutile, coûteux et contre-productif de vouloir instaurer des zones 30kmh avec des aménagements qui deviennent des obstacles empêchant parfois même une voiture de croiser un piéton.	À Yverdon-les-Bains, les zones modérées sont planifiées dans les quartiers et sur les rues commerçantes. Il s'agira principalement de zones 30 km/h avec quelques zones de rencontre, limitées à 20 km/h avec priorité aux piéton·nes, de manière très localisées, dans les rues de quartier de faible gabarit sans aménagements pour les piétons notamment (cela est par exemple déjà le cas aux Chainettes et aux Isles), et pour assurer la sécurité aux abords des écoles ou encore renforcer l'attractivité du centre-ville (mesures déjà annoncées aux Casernes et dans le goulet du Casino). Les axes à orientation trafic ne sont pas concernés par ces mesures. Les aménagements dans ces zones sont nécessaires pour garantir une v85 conforme aux types de zone. Les	

					simples limitations conduisent à des vitesses excessives qui ne sont pas compatibles avec la modération.	
Transport individuel motorisé	ATE / Pro Vélo Nord Vaudois / Privé	Toutes	Modération Zones 30	L'ensemble du réseau non-affecté à la circulation générale, à savoir essentiellement les rues de quartier et les routes n'ayant pas une fonction de transit, doit être passé à un régime à 30 km/h, ou plus spécifiquement en zone de rencontre là où c'est cohérent et proportionné. Le réseau des routes affectées à la circulation générale, à savoir essentiellement les routes cantonales en traversée de localité et les routes communales de transit doivent faire l'objet d'une analyse approfondie afin de savoir lesquelles pourraient être passées à 30 km/h et à quelles conditions, respectivement quelles mesures finançables via le PA5 permettraient d'atteindre ce but. Ces objectifs devraient concerner l'entier des espaces urbanisés de l'agglomération. L'importance d'une telle mesure se justifie au regard des impératifs de sécurité routière, de report modal, d'encouragement à la mobilité douce, de lutte contre la pollution sonore et atmosphérique. Le 30 km/h permet de favoriser le partage de l'espace entre les différents modes de transport, de sécuriser le chemin de l'école en encourageant les trajets à pied ou à vélo plutôt qu'en parent-taxi. En réalité, le 30 km/h devrait être une mesure phare du PA5.	La modération du réseau non affecté à la circulation générale est prévu dans le PA4 et se poursuit dans le PA5. Le Canton renvoie à la directive qui prévoit, dans des cas dûment justifiés, que partie de certains axes affectés à la circulation générale puissent être intégrées en zone 30 km/h. Il est contraire à la législation fédérale d'avoir une limitation générale à 30 km/h sur l'ensemble du réseau affecté à la circulation générale. En revanche, des limitations partielles sur ce réseau sont possibles dans le respect des dispositions légales en la matière et de la directive cantonale.	
Transport individuel motorisé	ATE	Toutes	Modération Zone 30 Obstacles	En complément, notre association relève la nécessité, à proximité des habitations (bruit) mais aussi sur les routes cantonales hors-localité, de mettre en œuvre de mesures complémentaires lorsqu'il n'existe pas ou qu'il n'est pas prévu d'installer des	La remarque n'appelle pas de modification du document.	

				infrastructures cyclables en voie propre. En particulier, des baisses de vitesse ponctuelles ou des éléments visuels ou physiques permettant d'empêcher le TIM de rouler à vitesse excessive lorsque l'espace est partagé avec des usager·ères faibles. Dans son ouvrage "Au travail à vélo", Patrick Rérat identifie l'absence d'infrastructures sécurisées sur les trajets quotidiens comme un frein majeur à l'adoption du vélo comme moyen de transport principal. Ce manque d'aménagements adaptés dissuade de nombreux usager·ères potentiel·les, qui perçoivent les déplacements à vélo comme dangereux en l'absence de pistes cyclables dédiées ou d'espaces sécurisés.		
Transport individuel motorisé	Privé	Toutes	Voitures de location	Le plan d'agglomération devrait inclure une stratégie au niveau de l'agglomération et de chaque commune pour la disponibilité de voitures de location « type Mobility ».	Une stratégie des voitures de location de type "Mobility" ne fait pas beaucoup de sens pour une agglomération de cette taille. Elle pourrait être réfléchie à l'échelle régionale. Il convient de noter que de tels dispositifs doivent être à la charge des communes.	
Transport individuel motorisé	Privé	Grandson	RC401 Charge de trafic	Le PA5 doit inclure des mesures concrètes et rapides pour diminuer la charge de trafic en mettant tout en œuvre pour que le trafic motorisé emprunte la bretelle autoroutière au lieu de la RC401 : signalisation, Google Maps, feux de signalisation avec priorité au transports publics....	Le projet de réaménagement de la RC 401 Accès Nord devrait permettre d'atteindre cet objectif.	
Transports publics	Privé	Toutes	Arrêts	Pas de mesures concernant les infrastructures TP (arrêts aux normes, abris bus couverts avec siège , etc.)	Dans le cadre du PA4, l'agglomération a obtenu une subvention pour la création de nouveaux arrêts de bus (mesure 4-66). L'agglomération sollicitera donc prochainement les communes. À noter que seuls les nouveaux arrêts peuvent être subventionnés dans le cadre du projet d'agglomération. Concernant la mise aux	

					normes Lhand des arrêts de bus, la confédération ne rentre pas en matière.	
Transports publics	Privé	Toutes	Halte Brinaz	Halte de la Brinaz : Quelles mesures seront prises pour limiter la durée de fermeture?	La halte de La Brinaz est toujours ouverte et desservie, certes uniquement tôt le matin et tard le soir en semaine mais toute la journée les samedis, dimanches et jours fériés. Cet état de fait est dû au changement d'horaire national de décembre 2025 qui ne permet plus les mêmes accroches sur les trains CFF en gare d'Yverdon-les-Bains. En vue de la desserte de la halte de la Brinaz par tous les trains de la ligne Yverdon – Ste-Croix dans le futur, une nouvelle station de croisement doit être construite en-dessus de la gare de Six-Fontaines. Les démarches ont été entreprises très rapidement par TRAVYS et sont soutenues par la DGMR. Aujourd'hui le dossier est à l'Office Fédéral des Transports qui a ouvert le dossier de procédure d'approbation des plans remis en fin d'année dernière. La mise à l'enquête publique de cet ouvrage a démarré le 31 mars 2025. Ce dossier avance donc bien et nous pouvons imaginer une mise en exploitation à fin 2027. Travys met tout en œuvre pour respecter ce planning et offrir donc une desserte conforme aux attentes de l'agglomération.	
Transports publics	Privé	Grandson	Offre	Ligne de bus ni arrêt à l'ouest du secteur à un horizon de 15 ans	Le secteur mentionné n'a pas pu être identifié.	
Transports publics	Commune / Privé	Yverdon, Grandson	Offre Tuileries	Prévoir une meilleure offre de transport publics entre les Tuileries et Yverdon (ajouter un bus Travys en complément des bus postaux. Etendre la ligne Travys B12 depuis la Brinaz vers Les Tuileries.	-Prévoir une meilleure offre de transports publics entre les Tuileries et Yverdon : l'offre assurée par le transport régional de voyageur doit respecter différents critères fixés par la Confédération (adéquation entre l'offre et la demande en particulier) et est au maximum de ses possibilités actuelles.	

					Toute extension de l'offre entre Yverdon-les-Bains et les Tuileries nécessiterait soit des financements par des tiers (les Communes par exemple) soit le développement d'une offre urbaine. -Etendre la ligne Travys B12 depuis la Brinaz vers les Tuileries : la ligne B12 est une ligne provisoire qui dessert les gares de William Barbey, La Brinaz et Valeyres-sous-Montagny en substitution du train R12 lorsque celui-ci est accéléré entre Yverdon-les-Bains et Vuiteboeuf, soit en journée en semaine entre 6h et 21h. Lorsque la desserte ferroviaire des haltes pourra être rétablie, le bus B12 sera supprimé. En outre, ce bus n'a aucune marge à l'horaire (retournement à Valeyres-sous-Montagny., centre sportif en 0 minute, temps de correspondance minimaux à Yverdon-les-Bains sur les trains ICN) et ne pourrait donc pas être étendu ou dévié. Des possibilités d'amélioration de l'offre TP entre les Tuileries et Yverdon-les-Bains pourront être explorées. S'agissant d'une mesure d'exploitation des transport public, aucune subvention dans le cadre d'un projet d'agglomération ne peut être obtenu.	
Transports publics	Privé	Grandson	Place de la Gare de Grandson	L'aménagement de la place de la gare à un horizon C me paraît inimaginable alors que tout est à refaire et que le stationnement vélo est saturé! Puisque le projet de la place du château semble s'engluer encore une fois, pourquoi ne pas y déplacer la poste provisoirement?	La liste des mesures et les horizons proposés dans le PA5 ont fait l'objet d'une validation politique sur la base d'un niveau de maturité suffisant pour être réalisé entre 2028 et 2032. Si les études du projet s'accélèrent, ils pourront peut-être s'inscrire en horizon A du PA6 (2032-2036). Enfin le déplacement de la poste relève d'une décision communale.	

Yverdon-les-Bains	Association Quartier St-Georges / Mobil Y-TIM / Privé	Yverdon-les-Bains	Carrefour du Romand	Il manque la réalisation du Carrefour St-Georges/Rue d'Orbe/ Rue des Bouleaux pourtant mesure A du PDMD depuis bientôt 6 ans, votée par le Conseil communal en 2019 et toujours en attente.	Le 26 juillet 2019, le Conseil Communal d'Yverdon-les-Bains a validé une demande de crédit de CHF 470'000.- pour la réalisation des mesures prioritaires du plan directeur de la mobilité douce (PR19.20PR). Depuis, les mesures E (Place Bel-Air/Rue de Neuchâtel), F (Rue de la Plaine/ Rue du Valentin), H1 (carrefour Uttins/Grandson) et I (Quai de la Thièle/Rue de Neuchâtel) ont été réalisées et plusieurs mesures sont en cours de finalisation. Le plan du réaménagement du carrefour Orbe/St-Georges est maintenant validé par la Municipalité et la mise à l'enquête sera lancée encore cette année. L'objectif de cette intervention ponctuelle est d'améliorer la continuité et la sécurité du réseau de mobilité douce. Ce projet comprend la mise en conformité de deux passages pour piéton ainsi que la création d'un troisième sur la rue d'Orbe. Un trottoir traversant sera aménagé au débouché de la rue Saint-Georges. De plus, le rétrécissement de la chaussée au niveau de la rue des Bouleaux et de la rue Saint-Georges offriront des nouveaux espaces végétalisés. La Municipalité d'Yverdon-les-Bains travaille activement au déploiement des mesures restantes et se réjouit du développement de ce projet et de la réalisation future de ces aménagements, qui s'inscriront pleinement dans le processus d'amélioration de l'offre en mobilité douce. Le projet sera soumis à l'enquête publique en début d'année prochaine.	

Yverdon-les-Bains	Association Quartier St-Georges	Yverdon-les-Bains	Rue St-Georges	Une grande partie de la rue St-Georges n'a toujours pas les aménagements adéquats, que ce soit la finalisation des places de parc entre le Mujon et la rue d'Orbe, ainsi que la création d'un trottoir entre les Uttins et la rue Edouard-Verdan.	Un projet de réaménagement de la rue Saint-Georges entre les rues du Canal et Orbe est à l'étude actuellement et sera soumis prochainement à la Municipalité d'Yverdon-les-Bains par ses services. Il y a déjà un trottoir entre les rues des Uttins et Edouard-Verdan.	
Yverdon-les-Bains	Association Quartier St-Georges / Mobil Y-TIM / Privé / PLR Yverdon	Yverdon-les-Bains	Plan des circulations	Tant que la ville d'Yverdon n'aura pas de plan directeur des TIM ni de plan directeur des TP il ne sera pas possible de disposer d'une base valable pour prendre des mesures d'aménagements utiles et acceptable.	Pour rappel, le projet d'agglomération permet d'avoir une vision supra-communale. Il décline les concepts de mobilité en mesures concrètes. Cette mesure s'inscrit donc d'ores-et-déjà dans une planification directrice. Par ailleurs, les études d'avant-projet de la mesure vont se poursuivre et seront soumis au processus de légalisation et de consultation classique. Une vision claire a été établie dans le PA4. Le PA5 démontre une vision en continuité du PA4.	
Yverdon-les-Bains	Association Quartier St-Georges / Mobil Y-TIM / Privé	Yverdon-les-Bains	Zone de rencontre du Canal	Zone de rencontre du canal : insatisfaction quant au projet final et la conduite de la consultation publique	Ce projet a été abordé avec la population lors de plusieurs ateliers durant les années 2023 et 2024. Les résultats de ces ateliers ont toujours été retranscrits soit par des affiches sur site soit sur la page internet de la Ville dédiée à ce genre de démarche. Sur la base de la phase test, la Municipalité d'Yverdon-les-Bains est en train de préparer le projet d'aménagement définitif. Ce projet prévoit des espaces publics végétalisés et du stationnement en alternance. Le nombre de place de parc sera le même que durant la phase test. Le régime de zone de rencontre (20km/h) est le plus adéquat pour une rue étroite et sans trottoir comme la rue du Canal. Le terme de rencontre doit être compris comme espace sur lequel plusieurs types de mobilité se côtoient. Le piéton est	

					prioritaire mais il ne doit pas gêner inutilement le trafic. Dans tous les cas et au vu du gabarit, il n'est pas possible d'assurer une offre en stationnement et une séparation des modes. Une interaction entre les modes est donc nécessaire, ce qui va dans le sens de la zone de rencontre.	
Mobilité douce	Privé	Toutes	Général	Les mesures prévues dans le PA5 en faveur du vélo doivent toute être en priorité A.	L'inscription d'une mesure en horizon A dépend de l'état d'avancement du projet.	
Transports publics	ATE	Toutes	RER Y-Parc	Certains projets sont attendus depuis plusieurs années et attirent particulièrement l'attention et le soutien de notre association, à commencer par la création d'une halte RER à Y-Parc qui doit permettre de diminuer la génération du TIM de cette zone d'activités.	La remarque n'appelle pas de modification du document.	
Général	Privé	Grandson	Mesures pas inscrites, Grandson	Pas de mesures clairement inscrites pour Grandson donc pas de cofinancement possible pour les projets	La commune de Grandson a inscrit plusieurs mesures dans le cadre du PA5 à des horizons différents : 5-M94 aménagement de la place de la gare, 5-M89 modération du centre des Tuileries, stratégie intercommunale de gestion du stationnement 5-M85 et des plans de mobilité d'entreprises 5-M101). A l'horizon A du PA5, elle sollicite une subvention pour la mesure 5-M80 "Déplacement du chemin de l'Etang le long des voies CFF ".	
Transports publics	Privé	Grandson	Desserte Borné Nau	Dans le PA 2 de 2012, où un axe structurant de TP entre Y-Parc et Borné-Nau était prévu (carte 3 : Réseau de transports publics 2030, page 109 du projet de territoire), permettant de justifier le développement de Borné-Nau. Cette information s'est perdue dans le PA4 et elle n'a pas été réintroduite dans le PA5. Une amélioration de l'offre est toujours prévue dans le secteur de Borné-Nau et il est indispensable de l'indiquer, afin de démontrer que la coordination entre	Les mesures d'exploitation ne sont pas subventionnées mais cela pourra être étudié dans le cadre du PA6.	

				urbanisation et transports publics est bien assurée.		

Chapitre : Mesures urbanisation

Identité du demandeur	Commune concernée	Mots-clés	Remarques/avis/proposition	Réponse AggloY	Cat.
Commune	Grandson	Borné Nau	La planification de Borné-Nau Est, dans l'ensemble des documents, est appréciée négativement, alors que celle-ci doit être défendue par l'AggloY.	Les corrections seront apportées au document final.	
Privé	Grandson	Borné Nau	La planification du futur quartier de Borné-Nau n'est pas logique au vu de sa position mal desservie en transports publics et peu attractive en mobilité douce. Les quartiers « Fiez-Pittet » et « Petit Chamard » seraient beaucoup mieux adaptés. (cf. p. 230 PA5 Volume A). Perte de crédibilité dans le PA.	La commune souhaite conserver les plans d'affectation tels qu'elle les a priorisés dans le PA5.	
Privé	Valeyres-sous-Montagny	Grandes Vignes	Une zone viticole hors zone à bâtir. Vigne exploitée espace vert avec une qualité paysagère indéniable. Déjà 2 projets ambitieux pour lesquels il va falloir s'assurer du bon fonctionnement et dimensionnement de l'infrastructure villageoise. Le train ne s'arrête plus en journée à Valeyres-sous-Montagny, il ne s'agit pas d'un secteur bien desservi. Si l'on regarde les mesures de mobilité douces, il n'y en a pas de prévues. Nous vous prions de retirer du PA5 la zone d'urbanisation C43 Grandes Vignes.	La commune souhaite conserver ce plan d'affectation en horizon C du PA5.	
Privé	Yverdon-les-Bains	Anciennes casernes	Satisfaction : l'implantation de coopératives d'habitants destinées aux seniors est envisagée au centre-ville (Casernes)	La remarque n'appelle pas de réponse.	
Mobil Y-TIM / Privé / PLR Yverdon	Yverdon-les-Bains	Anciennes casernes Midi	Les suppressions de parc dépendent de trop d'incertitudes en lien avec notamment le parking de la Place d'Armes et le secteur Gare-Lac	L'offre en stationnement sera dimensionnée selon les besoins des futurs PA et tiendra compte de l'offre en places publiques du centre-ville.	
Privé	Yverdon-les-Bains	Neuchâtel	Satisfaction : la création d'une garderie dans le projet de transformation du parking de Migros est sur la table	La remarque n'appelle pas de réponse.	

Association Quartier St-Georges / Mobil Y-TIM / Privé	Yverdon-les-Bains	Les Isles	Il s'y ajoute un dernier élément en date depuis quelques jours, c'est le transfert envisagé des services de l'Ancien Stand vers les Isles. Il devra se faire avec de nombreux mouvements de cars et véhicules de travaux qui emprunteront Kiener ou l'APA pour ensuite revenir en ville par la rue d'Orbe ou celle de Chamblon. L'impact en nombre de véhicules a été quasi omis ou passé sous silence dans le préavis de demande de crédit d'études. On est devant des incertitudes importantes puisqu'il est même question d'un référendum qui devrait être lancé contre le crédit d'études pour ce déplacement vers les Isles.	Une étude de faisabilité trafic a été réalisée en 2023 pour confirmer l'emplacement des Isles. Dans le cadre de l'élaboration du PA faisant l'objet d'une demande de crédit d'études, ces résultats seront approfondis afin de définir les mesures adaptées. La Ville d'Yverdon-les-Bains est convaincue que le secteur des Isles est le meilleur emplacement pour la relocalisation de CarPostal et des services et à la volonté de communiquer de façon transparente auprès de la population. La question du référendum ajoute des incertitudes sur le projet, mais est hors de maîtrise de la Ville.	

Chapitre : Environnement et paysage

Identité du demandeur	Commune concernée	Mots-clés	Remarques/avis/proposition	Réponse AggloY	Cat.
ATE	Toutes	APA compensation	Quant aux mesures d'accompagnement environnementales de l'APA, l'ATE les salue. Toutefois, contrairement à ce qu'indique le terme « accompagnement », l'ATE demande que celles-ci soient mises en œuvre peu importe si l'APA est prolongé ou non et qu'elles soient réalisées dans les meilleurs délais, sans ralentissement si le projet d'APA venait à être freiné ou stoppé pour une raison ou une autre.	Des discussions sont en cours avec les autorités cantonales pour évaluer si ces mesures compensatoires peuvent avoir un statut anticipé. Elles sont inscrites dans les politiques environnementales générales de la Ville.	
Privé	Toutes	Appréciation, mesures	satisfaction : la renaturation des cours d'eau se poursuit	La remarque n'appelle pas de modification du document.	
Pro Natura Vaud / CNY	Toutes	Arnon Brine	Volume A, page 049 : Le rôle essentiel des couloirs de l'Arnon et de la Brine dans les liaisons entre le Pied du Jura et le lac devrait être mieux mis en évidence, ainsi que le besoin de les préserver et de les renforcer.	Les corrections seront apportées au document : ajout de cette phrase au chapitre 6.1.2 Réseau écologique cantonal : A noter le rôle essentiel des couloirs de l'Arnon et de la Brine dans les liaisons entre le Pied du Jura et le lac et la nécessité de les préserver et de les renforcer.	

Pro Natura Vaud / CNY	Toutes	Capital naturel	Faire un état des lieux du capital naturel plus précis, permettant de mieux identifier les mesures de conservation et de renforcement nécessaires et d'évaluer correctement les impacts des projets de développement et d'urbanisation afin de les limiter au maximum ou de la compenser.	L'inscription d'une procédure de monitorage du Capital naturel pourrait intervenir à l'échelle du plan directeur régional ou d'un éventuel plan directeur intercommunal qui traitent de la thématique environnement à cette échelle. Sur le volet environnement et paysage, le projet d'agglomération propose des mesures environnement-paysage qui accompagnent des mesures infrastructurelles ou d'urbanisation.	
Privé	Toutes	Énergie	Le chapitre énergie est vide d'actions intercommunales alors qu'il y a lieu de collaborer, par exemple avec les services industriels de la ville d'Yverdon, autour d'appels d'offres groupés ou actions de sensibilisation par exemple; ou pour intégrer des articles réglementaires dans les PACom autour de l'énergie.	Le plan directeur intercommunal des énergies est en cours d'élaboration. Il prévoit des mesures d'échelle intercommunale. Sa validation est envisagée pour le deuxième semestre 2025.	
Pro Natura Vaud / CNY	Toutes	Infrastructure écologique régionale	Nous demandons donc de développer une réelle infrastructure écologique régionale, avec des mesures concrètes pour la mettre en place, la préserver et la renforcer. Le canton de Vaud est en train de définir son infrastructure écologique cantonale dans le cadre de la convention-programme avec l'OFEV. La commune d'Yverdon-les-Bains, dans le cadre de son plan directeur nature, a entrepris un complément local de l'infrastructure écologique intégrant des éléments qui ne sont pas pris en compte à l'échelle cantonale. La démarche de AggloY serait l'occasion d'affiner cette infrastructure écologique au niveau régional dans ce périmètre.	Le bureau d'agglomération prend note de la proposition. A ce stade du projet, il n'est pas possible de mettre un œuvre une infrastructure écologique régionale. Le bureau prendra attache auprès des services du canton de Vaud et de la ville d'Yverdon-les-Bains pour prendre connaissance de leurs travaux et étudier les possibilités de mise en œuvre régionale. L'intégration des résultats pourrait être envisagé dans un prochain PA. Il est à noter que l'infrastructure écologique cantonale est en cours d'élaboration et que des directives vont être transmises aux communes prochainement. La Ville d'Yverdon-les-Bains travaille sur son infrastructure écologique et mène en parallèle un projet pilote complémentaire de capital naturel qui n'est pas une exigence cantonale.	
Pro Natura Vaud / Privé	Toutes	Périmètre des mesures	Force est de constater que les quelques mesures proposées, certes positives, sont toutes limitées à la commune d'Yverdon-les-Bains, sans ambition ou vision régionale.	Il convient de préciser que les mesures "paysage-environnement" (nommées mesures paysagères dans les directives) inscrits dans les projets d'agglomération ne sont pas subventionnées par le fond FORTA. Les mesures paysagères concrètes qui renforcent les qualités paysagères peuvent toutefois influer favorablement sur l'évaluation du projet. Pour être inscrite dans le PA5, les mesures paysagères	

				doivent être planifiées pour une réalisation entre 2028 et 2032. Cela concerne donc des mesures d'une certaine envergure, issues de documents de planification (stratégie de végétalisation, plan directeur de la nature, infrastructure écologique régionale...) et/ou nécessitant des études approfondies, permettant aux communes d'annoncer une réalisation dans la période annoncée. A titre d'exemple, les mesures paysagères des générations précédentes du projet d'agglomération yverdonnoise sont principalement des renaturations de canaux. Toutes les communes ne sont pas concernées par ce type de projet dans l'horizon du PA5, ou n'ont pas encore élaboré de planification dans ce domaine. Nous avons toutefois souhaité mettre en avant les réalisations plus modestes des communes. Celles-ci sont reprises en page 57 du volume A du PA5. L'agglomération a été sensibilisée à la réalisation d'une infrastructure écologique régionale. Elle étudiera les possibilités de mise en œuvre ou de retranscription d'une planification régionale dans une prochaine génération de projet d'agglomération.	
Pro Natura Vaud / Privé	Toutes	Intégration Projets	Nous demandons également que tous les projets développés dans le cadre du PA5 (mobilité ou urbanisation) intègrent concrètement la prise en compte des aspects nature et paysage.	Le bureau d'agglomération tient à rassurer le demandeur et confirme que les études au sein de l'agglomération incitent à intégrer ces volets nature et paysage. De plus, chaque mesure d'urbanisation devra contribuer à la mise en œuvre des stratégies sectorielles mentionnées dans les fiches, notamment les stratégies Paysage et environnement. Enfin, les réflexions de la confédération pour le PA6 vont dans le sens d'une synergie concrète entre environnement et mobilité.	

Volume B

Sous-chapitre	Identité du demandeur	Commune concernée	Mots-clés	Remarques/avis/proposition	Réponse AggloY	Cat.

Plan mesures priorités	Commune / Privé	Grandson	Borné Nau	La parcelle n° 1383 doit être sortie des mesures engagées et reportée en priorité C. Par ailleurs, nous constatons que la légende du plan est incomplète (il manque la priorité C).	Les corrections seront apportées dans le document.	
Fiche commune	Commune / Privé	Grandson	Borné Nau	La parcelle n° 1383 doit être sortie des mesures engagées et reportée en priorité C.	La correction sera apportée au document.	
Fiche commune	Commune / Privé	Grandson	Borné Nau	Tableau colonnes "desserte TP actuelle" et "desserte TP future", lignes "Borné-Nau Est" et "Borné-Nau Ouest" : La qualité de desserte actuelle est moyenne selon les critères de la DGMR et une amélioration est prévue.	En cohérence avec les indicateurs MOCA, il est préférable de conserver la carte de la qualité de desserte de l'ARE. Un effort devra être fait pour améliorer la qualité de desserte du futur quartier	
Fiche commune	Commune / Privé	Grandson	Borné Nau	Tableau, colonne « SDA », lignes « Borné-Nau Est » et « Borné-Nau Ouest » : Les surfaces sont fausses car basées sur une délimitation erronée entre les deux mesures (Borné-Nau est et Borné-Nau ouest). Borné-Nau Est n'inclut en effet pas la parcelle n° 1383 (cf. remarque n° 1). Les emprises correctes sont les suivantes : Borné-Nau est : 5.06 ha (au lieu de 5.86 ha) ; Borné-Nau ouest : 6.12 ha (au lieu de 5.48 ha). Ces chiffres sont issus du géoportail cantonal.	Les corrections seront apportées dans le document.	
Fiche commune	Commune / Privé	Grandson	Borné Nau	Tableau, colonne « Etat d'avancement », ligne « Borné-Nau Est » : Le nombre d'oppositions indiqué est erroné : le PA n'a pas fait l'objet d'une centaine d'oppositions mais de 53 oppositions, dont 10 ont été retirées suite aux séances de conciliation. D'ailleurs, un nombre important des oppositions restantes utilisent ce moyen pour obtenir des prestations de la municipalité qui n'ont aucune relation avec le PA BBN-E.	Les corrections seront apportées dans le document.	
Fiche commune	Commune / Privé	Grandson	Borné Nau	Plan "mesures - priorités" : La parcelle n° 1383 doit être sorties des mesures engagées et reportée en priorité C.	La correction sera apportée au document.	
Carte	Commune	Grandson	Synthèse et urbanisation /paysage	La parcelle n° 1383 ne doit pas être incluse dans l'horizon « 0 » de la mesure d'urbanisation n°13 (Borné Nau est), mais intégrée dans l'horizon « C » (Borné Nau ouest). En effet, cette parcelle n'est pas incluse dans le périmètre du PA Bellevue-Borné Nau	La correction sera apportée au document.	

				Est qui a été soumis à l'enquête publique du 02.09.2023 au 01.10.2023. Son développement se fera à l'horizon « C ».		

Forme du document

Identité du demandeur	Commune concernée	Mots-clés	Remarques/avis/proposition	Réponse AggloY	Cat.
Mobil Y-TIM / Privé	Toutes	Contenu	Répétitions Textes beaucoup trop petits Graphiques et tableaux surchargés et parfois flous. Présenter certains tableaux, dont celui de synthèse finale, sous une forme réellement lisible	Les mandataires ont effectué un gros travail pour enrichir et mettre à jour la partie "Analyse de la situation et tendances" qui constitue la partie diagnostic du document. Le volet Environnement qui faisait défaut dans le PA4 a été bien complété comme l'a souligné la direction générale de l'environnement lors de la consultation technique du canton qui s'est tenue en 2024. Les parties Stratégies et besoins d'action ont évolué pour cette 5ème génération, se déclinant dans la liste des mesures présentées. Cette génération est particulièrement orientée dans l'accompagnement de la mise en œuvre de l'axe principal d'agglomération et le développement des interfaces de transport public. L'architecture du document est régie par les directives du programme en faveur du trafic d'agglomération qui laisse peu de marge de manœuvre aux agglomérations. La confédération et les agglomérations suisses réinterrogent tous les 4 ans ces directives pour améliorer continuellement le processus et tirer les leçons des expériences passées. Le bureau d'agglomération prend note et tentera d'améliorer la lisibilité des figures dans sa version finale. Il convient de préciser que le tableau de rapport de mise en œuvre de la confédération ne peut être modifié.	
Privé	Toutes	Contenu	Les 2 rapports sont très volumineux de nombreuses répétitions difficiles à la lecture.	La remarque n'appelle pas de modification du document.	

Privé	Toutes	Taille rapport	En tout premier lieu, je tiens à remercier vivement le bureau, le COPIL et les mandataires pour le gigantesque travail fourni. Ce rapport est énorme et quasiment impossible à analyser de manière complète et approfondie pour un non professionnel.	La remarque n'appelle pas de modification du document.	
Privé	Toutes	Format dossier	La fonction Recherche dans le fichier PDF ne fonctionne pas dans les tableaux.	Le bureau tentera de résoudre ce problème dans la version finale du PA5.	
Privé	Toutes	Priorisation	Je suis satisfaite de constater que les mesures ont été priorisées et que cette priorisation est bien lisible.	La remarque n'appelle pas de modification du document.	
Privé	Toutes	Tableau des mesures	Proposition : Distinguer la nomenclature des mesures selon les communes concernes	Plusieurs mesures sont intercommunales, la proposition risquerait d'alourdir les rapports et de complexifier sa lecture.	
Privé	Toutes	Tableau des mesures	Il manque une liste exhaustive des mesures dans un seul tableau.	Il a été décidé de présenter les mesures par thématique, et dans un second tableau par horizon.	
Mobil Y-TIM / Privé	Toutes	Faits historiques	Grands projets : Rendre compte des faits historiques des projets de manière plus complète.	Le bureau d'agglomération a tenté de contextualiser au mieux le projet de l'axe principal d'agglomération et ses mesures d'accompagnement en lui dédiant un chapitre et un schéma apportant les éclaircissements attendus par la confédération. Lorsqu'il présentera un niveau de maturité suffisant, le projet d'aménagement de surface du parking sous la place d'armes (puisque les parkings souterrains ne peuvent pas bénéficier de cofinancement au titre du fond FORTA) pourra faire l'objet d'une rétrospective des grandes étapes de développement du projet. Pour rappel, les projets d'agglomération constituent des outils de demande de cofinancement de mesures contribuant à l'amélioration du trafic d'agglomération. La confédération effectue son évaluation sur la base des effets attendus des mesures présentées, au regard des objectifs fixés.	

Consultation publique

Identité du demandeur	Commune concernée	Mots-clés	Remarques/avis/proposition	Réponse AggloY	Cat.

Mobil Y-TIM	Toutes	Atelier participatif Commission Consultative Intercomm.	Insatisfaction sur la conduite et l'animation des deux séances d'atelier de la CCI. La suppression de la troisième séance disqualifie la procédure consultative. Et j'ajoute que les nombreux changements, voire reports de séances témoignent d'une certaine désorganisation et peut-être de difficultés entre le bureau de l' AggloY et les communes partenaires.	Le 3e atelier participatif organisé dans le cadre de la Commission Consultative Intercommunale s'insérait en plein processus de validation du projet et juste avant la consultation publique. Tout processus de projet débute naturellement par des phases propices à la participation et à la co-construction des contenus, telles que proposées jusqu'à présent dans les ateliers du PA5, et se dirige progressivement vers des phases au caractère plus informatif à mesure que les contenus se développent. Dans un souci de bonne allocation des ressources, et comme une séance d'information était déjà programmée pour lancer la consultation publique, nous avons décidé d'annuler ce dernier atelier. Par ailleurs, le bureau d'agglomération a reçu beaucoup de témoignages de satisfaction relatifs à ces ateliers.	
Privé	Toutes	Cadre	Le cadre n'a pas été donné suffisamment clairement au début de la séance (pas de financement pour les mesures favorisant les TIM, ce qui n'empêche pas les communes d'agir mais simplement sans cofinancement ; objectifs climatiques; politique fédérale concernant les agglomérations).	Nous sommes désolés si les propos ne vous ont pas satisfaits. Il existe toutefois des mesures de gestion du trafic et de valorisation/sécurisation des routes qui peuvent bénéficier de subventions. Elles doivent être évaluées par la confédération et si elles ne devaient pas être retenues pour un subventionnement, cela n'empêche effectivement en rien les communes de réaliser les projets sans subventions fédérales, dans la mesure du possible. La présentation a essayé d'apporter des éléments de clarté à la population mais ne pouvaient pas aborder l'ensemble des sujets dans le temps imparti.	
Privé	Toutes	Consultation Commission Consultative Intercomm.	Les documents n'ont jamais été soumis à la commission intercommunale consultative, je ne comprends pas pourquoi alors que cela aurait évité beaucoup d'erreurs	Le document a été finalisé en janvier 2025 puis validé par les instances compétentes afin de pouvoir être mis en consultation du 11 février au 12 mars 2025. Cette consultation est ouverte à l'ensemble de la population et les membres de la CCI ont été informés. Le calendrier ne nous permettait pas de multiplier les consultations.	
Privé	Toutes	Format inadapté	Le format était parfaitement inadapté à une multitude de questions spécifiques qu'avait probablement l'assemblée; une consultation sous forme de "postes" thématiques eut été à mon sens moins "bidon" et plus efficace	Nous sommes désolés que la forme de la consultation ne vous ait pas satisfait et nous prenons note de vos propositions pour les prochaines consultations.	

Privé	Toutes	Général	Qui va lire, comprendre, analyser, répondre, agir, accepter ou refuser les propositions que nous vous soumettons, et quand ?	Le bureau d'agglomération, en collaboration avec ses partenaires, a analysé les remarques, proposé des recommandations techniques et fait validé par le Comité de pilotage les corrections à apporter au dossier. Ce travail a été réalisé entre la fin de la consultation publique et le délai de remise du dossier au Canton pour validation, puis envoi à la Confédération (délai au 30 juin 2025).	
Privé	Toutes	Général	Nos remarques seront elles transmises (oui/non/partiellement) aux autorités (communale/cantonale/fédérale) ?	Les remarques sont transmises aux autorités communales, cantonales et fédérales étant donné que la synthèse (questions/réponses) fait partie intégrante du projet d'agglomération.	
Privé	Toutes	Lisibilité	Cartes parfois illisibles, surtout celles du diagnostic	Les quelques cartes de qualité insatisfaisantes seront améliorées dans la mesure du possible dans la version finale. Les cartes de densité (de population ou d'emploi par hectare par exemple) sont par nature peu confortables à analyser.	
Association Quartier St-Georges	Toutes	Temporalité Séance	Nous regrettons les trop courts délais entre la soirée d'information publique à Grandson et la date de fin de période de consultation du PA5.	Nous prenons note de la remarque.	
Mobil Y-TIM / Privé	Toutes	Temporalité Séance	La séance d'information de mars 2025 a été beaucoup trop tardive. Elle aurait dû se tenir au début de la période de la mise en consultation.	La séance d'information a été prévue pour permettre aux citoyens d'acquérir une première compréhension du dossier et de poser leurs questions en direct, mais nous comprenons que 10 jours d'intervalle peuvent sembler insuffisants pour formuler des remarques détaillées. Nous prenons note de votre remarque.	
PLR Yverdon	Toutes	Temporalité Séance	Nous tenons à dire qu'il est difficile pour des miliciens de lire un tel dossier en 30 jours et avoir seulement 10 jours après la présentation public pour vous formuler nos remarques.	La durée d'un mois correspond à un temps classique des consultations pour les planifications directrices communales. La séance d'information a été prévue pour permettre aux citoyens d'acquérir une première compréhension du dossier et de poser leurs questions en direct, mais nous comprenons que 10 jours d'intervalle peuvent sembler insuffisants pour formuler des remarques détaillées. Nous prenons note de votre remarque.	
Privé	Toutes	Graphisme	Peu d'unité graphique, ce qui rend la lisibilité du document laborieuse	Nous prenons note de la remarque.	

8. Décisions des autorités

canton de vaud
LIBERTÉ ET PATRIE

DECISION DU CONSEIL D'ETAT

Séance du 28 mai 2025

Présidence de Mme Christelle Luisier Brodard, présidente

Sur proposition du DITS

LE CONSEIL D'ETAT DECIDE :

- de valider le projet d'agglomération de 5e génération de l'agglomération yverdonnoise ;
- de valider le projet d'agglomération de 5e génération de l'agglomération du Chablais et la convention de mise en œuvre commune et de déléguer leur signature à la Cheffe du Département des institutions, du territoire et du sport, en sa qualité de membre du Comité de pilotage Chablais Agglo ;
- de valider le projet d'agglomération de 5e génération de l'agglomération Grand Genève et sa synthèse, et de déléguer sa signature à la Cheffe du Département des institutions, du territoire et du sport, en sa qualité de vice-présidente de l'agglomération Grand Genève.

Extrait conforme, l'atteste
LE CHANCELIER

Michel Staffoni

MUNICIPALITE DE CHAMBLON
Rue du Village 1
Tél. : 024 445 35 75
adm@chamblon.ch

solidarit'eau suisse
Commune de Chamblon

Bureau d'agglomération
yverdonnoise (AggloY)
Rue du Valentin 12
1400 Yverdon-les-Bains

Chamblon, le 29 avril 2025

Projet d'agglomération de 5e génération AggloY

Madame, Monsieur,

Par le présent courrier, nous vous informons que la Municipalité a décidé, en sa séance du 28 avril dernier, de valider le projet d'agglomération de 5e génération AggloY dans sa version approuvée par le Comité de pilotage par voie circulaire le 9 avril 2025.

Ainsi, elle mandate le bureau d'agglomération yverdonnoise (AggloY) pour remettre le projet d'agglomération de 5e génération à la Confédération d'ici au 30 juin 2025 pour son examen.

Nous vous remercions de bien vouloir prendre bonne note de ce qui précède et vous adressons, Madame, Monsieur, nos meilleures salutations.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic — La Secrétaire

Max Holzer — Rachelle Hofmann

COMMUNE DE
CHESEAUX-NORÉAZ

Cheseaux-Noréaz, le 15 avril 2025

AGGLOY
Bureau d'agglomération
Rue du Valentin 12
1400 Yverdon-les-Bains

Projet d'agglomération de 5e génération AggloY
Validation

Madame, Monsieur,

En sa séance du 14 avril 2025, la Municipalité de Cheseaux-Noréaz a validé le projet d'agglomération de 5e génération AggloY dans sa version approuvée par le Comité de pilotage par voie circulaire le 9 avril 2025.

Ainsi, elle mandate le bureau d'agglomération AggloY pour remettre le projet d'agglomération de 5e génération à la Confédération d'ici au 30 juin 2025 pour son examen.

En vous remerciant de prendre bonne note de ce qui précède, nous vous adressons, Madame, Monsieur, nos meilleures salutations.

LA MUNICIPALITE

la Syndique : S. DI DARIO

la Secrétaire : C. PEGUIRON

Route du Gymnase 2 – 1400 Cheseaux-Noréaz Tel. 024/425 67 83 - contact@cheseaux-noreaz.ch

Grandson
MUNICIPALITÉ

AggloY
Mme Emilie Schmalz
Rue du Valentin 12
1400 Yverdon-les-Bains

N/Réf. : AVI-EBE/gdu
12.03.04 / PA5
2025-04-29_Lt_ValidationMunicipalites.docx

V/Réf : Eric Beauverd
☎ 024 447 41 00
✉ greffe@grandson.ch

Grandson, le 29 avril 2025

Projet d'agglomération de 5e génération AggloY
Validation

Madame,

Lors de sa séance du 28 avril 2025, la Municipalité de Grandson a décidé de valider les éléments arrêtés par le COPIL de l'AggloY par voie circulaire suite à l'annulation de la séance du 3 avril, soit :

- Prendre acte des remarques issues de la consultation publique du PA5
- Valider l'augmentation du potentiel d'accueil du PA En Crusilles
- Charger le bureau d'agglomération d'apporter les corrections identifiées dans le support de présentation
- Valider le Projet d'Agglomération de 5ème génération, volume A et B, en tenant compte des remarques de la consultation publique
- Charger le bureau d'agglomération de transmettre le document adapté au canton pour validation, puis à la confédération

Ainsi, elle mandate le bureau d'agglomération AggloY pour remettre le projet d'agglomération de 5e génération à la Confédération d'ici au 30 juin 2025 pour son examen.

En vous remerciant de prendre bonne note de ce qui précède, nous vous adressons, Madame, nos meilleures salutations.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic	Le Secrétaire
Antonio Vialatte	Eric Beauverd

MUNICIPALITÉ DE GRANDSON

Bureau d'agglomération AggloY – Rue du Valentin 12 – 1400 Yverdon-les-Bains
T +41 24 423 62 70 – info@aggloy.ch – www.aggloy.ch

Commune de
Montagny-près-Yverdon

Greffe municipal

Par courriel à :
Schmalz Emilie
emilie.schmalz@aggloy.ch

024 447 21 72
greffe@montagny.ch
Affaire traitée par : F. R. Rohner

Montagny, le 29 avril 2025

Projet d'agglomération de 5e génération AggloY
Validation

Madame, Monsieur,

Dans sa séance du 28 avril 2025, la Municipalité de Montagny-près-Yverdon a validé le projet d'agglomération de 5e génération AggloY dans sa version approuvée par le Comité de pilotage par voie circulaire le 9 avril 2025.

Ainsi, elle mandate le bureau d'agglomération AggloY pour remettre le projet d'agglomération de 5e génération à la Confédération d'ici au 30 juin 2025 pour son examen.

En vous remerciant de prendre bonne note de ce qui précède, nous vous adressons, Madame, Monsieur, nos meilleures salutations.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

F. R. Rohner
Le Syndic

C. Ginier
La Secrétaire

MUNICIPALITÉ DE MONTAGNY près Yverdon
CANTON DE VAUD
LIBERTÉ ET PATRIE

MUNICIPALITE
de
POMY

Pomy, le 15 avril 2025

Bureau d'agglomération AggloY
Rue du Valentin 12
1400 Yverdon-les-Bains

N. réf. : 10.05

Projet d'agglomération de 5e génération AggloY - validation

Madame, Monsieur,

En sa séance du 14 avril 2025, la Municipalité de Pomy a validé le projet d'agglomération de 5e génération AggloY dans sa version approuvée par le Comité de pilotage par voie circulaire le 9 avril 2025.

Ainsi, elle mandate le bureau d'agglomération AggloY pour remettre le projet d'agglomération de 5e génération à la Confédération d'ici au 30 juin 2025 pour son examen.

En vous remerciant de prendre bonne note de ce qui précède, nous vous adressons, Madame, Monsieur, nos meilleures salutations.

Au nom de la Municipalité

Le Syndic: La Secrétaire:

MUNICIPALITÉ * DE POMY *

Y. Débieux N. Dupertuis

Municipalité de Pomy
1, Place du Collège, 1405 Pomy, Tél. 024/425.25.35
e-mail : administration@pomy.ch

MUNICIPALITE
de
1436 TREYCOVAGNES

Treycovagnes, le 15 avril 2025

Bureau d'agglomération
AggloY
Rue du Valentin 12
1401 Yverdon-les-Bains

Projet d'agglomération de 5e génération AggloY
Validation

Madame, Monsieur,

En sa séance du 15 avril 2025 la municipalité de Treycovagnes a validé le projet d'agglomération de 5e génération AggloY dans sa version approuvée par le Comité de pilotage par voie circulaire le 9 avril 2025.

Ainsi, elle mandate le bureau d'agglomération AggloY pour remettre le projet d'agglomération de 5e génération à la Confédération d'ici au 30 juin 2025 pour son examen.

En vous remerciant de prendre bonne note de ce qui précède, nous vous adressons, Madame, Monsieur, nos meilleures salutations.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le syndic : La secrétaire :

Pascal Wüthrich Michèle Aubert Fahrni

Grand-Rue 26 – 1436 Treycovagnes
Tél. : 024 445 46 70 / Fax : 024 445 11 41 / Courriel : greffe@treycovagnes.ch

Commune
de
1441 Valeyres-sous-Montagny

Bureau d'agglomération AggloY
Rue du Valentin 12
1400 Yverdon-les-Bains

Valeyres-sous-Montagny, le 23 avril 2025

Projet d'agglomération de 5e génération AggloY
Validation

Madame, Monsieur,

En sa séance du 22 avril 2025, la Municipalité de Valeyres-sous-Montagny a validé le projet d'agglomération de 5e génération AggloY dans sa version approuvée par le Comité de pilotage par voie circulaire le 9 avril 2025.

Ainsi, elle mandate le bureau d'agglomération AggloY pour remettre le projet d'agglomération de 5e génération à la Confédération d'ici au 30 juin 2025 pour son examen.

En vous remerciant de prendre bonne note de ce qui précède, nous vous adressons, Madame, Monsieur, nos meilleures salutations.

Au nom de la Municipalité

Le Syndic
C. Buffat

MUNICIPALITÉ DE VALEYRES SOUS MONTAGNY

La Secrétaire
A. Charrière

Rue de la Butte 1 Tél. 024 445 47 26 E-mail: contact@valeyres-sous-montagny.ch

Yverdon-les-Bains
Municipalité
Case postale
1401 Yverdon-les-Bains

Bureau d'agglomération AggloY
Rue du Valentin 12
1400 Yverdon-les-Bains

Date : 30.04.2025
Réf : FZU/zgr
Dossier : 10.05.03
PA5 - AggloY

Projet d'agglomération de 5e génération AggloY

Validation

Madame, Monsieur,

En sa séance du 30 avril 2025, la Municipalité d'Yverdon-les-Bains a validé le projet d'agglomération de 5e génération AggloY dans sa version approuvée par le Comité de pilotage par voie de circulation le 9 avril 2025.

Ainsi, elle mandate le bureau d'agglomération AggloY pour remettre le projet d'agglomération de 5e génération à la Confédération d'ici au 30 juin 2025 pour son examen.

En vous remerciant de prendre bonne note de ce qui précède, nous vous adressons, Madame, Monsieur, nos meilleures salutations.

AU NOM DE LA MUNICIPALITÉ

Le syndic : Pierre Dessemontet

Le secrétaire : François Zürcher

Copie : Service de l'urbanisme

9. Table des abréviations

ACS	Association des communes suisses
ADNV	Association pour le développement du Nord Vaudois
AggloY	Agglomération yverdonnoise
AMO	Assistance à maîtrise d'ouvrage
APA	Axe principal d'agglomération
ARE	Office fédéral du développement territorial
AT-AF	Aménagement du territoire – aspects fonciers
BA	Bureau d'agglomération
BIV	Borne d'information voyageurs
BSM	Black Spot Management (Gestion des points noirs du réseau routier)
CdC	Conférence des gouvernements cantonaux
CE	Critère d'efficacité
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
CH	Suisse (pays)
COPIL	Comité de pilotage
COV	Composés organiques volatils
CPNV	Centre professionnel du Nord vaudois
DAAT	Distributeur automatique de titre de transport
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DGE	Direction générale de l'environnement – État de Vaud
DGMR	Direction générale de la mobilité et des routes – État de Vaud
DGTL	Direction générale du territoire et du logement – État de Vaud
DPTA	Directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération
DS	Degré de sensibilité au bruit
DTAP	Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement
EA	Étape d'aménagement
ECF	Entreprise de correction fluviale
EP	Examen préalable
EPL	Examen préliminaire
EPT	Équivalent plein temps
ERE	Espace réservé aux eaux
GT	Groupe technique
HC	Heure creuse
HEIG-VD	Haute École d'ingénierie et de gestion du Canton de Vaud
HP	Heure de pointe
HZB	Hors zone à bâtir
ICFF	Installations commerciales à forte fréquentation
IFF	Installation à forte fréquentation
IFP	Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels

IMNS	Inventaire des monuments naturels et sites
ISOS	Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse
IUS	Indice d'utilisation du sol
LACE	Loi fédérale sur l'aménagement des cours d'eau
LADE	Loi sur l'appui au développement économique
LASP	Loi fédérale sur l'assainissement des sites pollués
LAT	Loi fédérale sur l'aménagement du territoire
LATC	Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions
LCdF	Loi fédérale sur les chemins de fer
LEaux	Loi fédérale sur la protection des eaux
LFinfr	Loi fédérale sur le fond d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques
LHand	Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées
LPDP	Loi fédérale sur la police des eaux dépendant du domaine public
LROU	Loi cantonale sur les routes
LUMin	Loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien
LEne	Loi fédérale sur l'énergie
MAPNV	Géoportail Nord vaudois
MD	Mobilité douce
MEI	Service de la Mobilité, de l'Environnement et des Infrastructures, Ville d'Yverdon-les-Bains
MEP	Mandat d'étude parallèle
MOCA	Monitoring et Controlling des projets d'agglomération
MRMT	Microrecensement mobilité et transports
NABEL	Réseau national d'observation des polluants atmosphériques
NSM	Network safety management (gestion de la sécurité sur le réseau routier)
OAT	Ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire
O-D	Origine-destination
OEaux	Ordonnance fédérale sur la protection des eaux
OFROU	Office fédéral des routes
OFS	Office fédéral de la statistique
OFT	Office fédéral des transports
OPB	Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit
OPS	Programme de monitoring Observation du paysage suisse
OPTA	Ordonnance du DETEC concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération
ORIF	Organisation romande d'intégration et de formation professionnelle
Osites	Ordonnance fédérale sur les sites pollués
OUMin	Ordonnance fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière
PA	Projet d'agglomération ou Plan d'affectation
PA1	Projet d'agglomération de 1ère génération
PA2	Projet d'agglomération de 2e génération

PA3	Projet d'agglomération de 3e génération
PA4	Projet d'agglomération de 4e génération
PA5	Projet d'agglomération de 5e génération
PA6	Projet d'agglomération de 6e génération
PAC	Plan d'affectation cantonal
PACom	Plan d'affectation communal
PALM	Projet d'agglomération Lausanne-Morges
PCir	Plan des circulations (Yverdon-les-Bains)
PDCn	Plan directeur cantonal
PDCom	Plan directeur communal
PDEn	Plan directeur des énergies
PDI	Plan directeur intercommunal
PDL	Plan directeur localisé
PDMD	Plan directeur de la mobilité douce (Yverdon-les-Bains)
PDR	Plan directeur régional
PDRZA-NV	Plan directeur régional des zones d'activités du Nord vaudois
PDTP	Plan directeur des transports publics (Yverdon-les-Bains)
PECC	Plan énergie-climat communal
PGA	Plan général d'affectation
PM	Paquet de mesures
PMR	Personne à mobilité réduite
PPA	Plan partiel d'affectation
PPDE	Politique cantonale des pôles de développement
PRODES	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire
PST	Parc scientifique et technologique
RC	Route cantonale
REC	Réseau écologique cantonal
RER	Réseau express régional
RIA	Road safety impact assessement (étude d'impact sur la sécurité routière)
RPGA	Règlement du plan général d'affectation
RSI	Road safety inspection (inspection de la sécurité routière)
RVAJ	Réseau des Villes de l'Arc Jurassien
SAF	Syndicat d'améliorations foncières
SAN	Service des automobiles et de la navigation
SD	Schéma directeur
SDA	Surface d'assolement
SEY	Service des énergies, ville d'Yverdon-les-Bains
SPB	Surface de promotion de la biodiversité
SRGZA	Stratégie régionale de gestion des zones d'activités
SSDA	Site stratégique de développement d'activités
STATPOP	Statistique de la population (OFS)
STATENT	Statistique des entreprises (OFS)

STEP	Station d'épuration des eaux
TIBP	Territoire d'intérêt biologique prioritaire
TIBS	Territoire d'intérêt biologique supérieur
TIM	Transport individuel motorisé
TJM	Trafic journalier moyen
TP	Transport public
TRV	Trafic régional voyageur
TU	Transport urbain
UNESCO	Organisation des nations unies pour l'éducation, la science et la culture
URB	Service de l'urbanisme, Yverdon-les-Bains
UVS	Union des villes suisses
VaCo	Villes et agglomérations ayant droit aux contributions fédérales
VAE	Vélo à assistance électrique
VD	Vaud (canton)
VLi	Valeurs limites d'immission
VLS	Vélo en libre-service
YSteC	Ligne ferroviaire Yverdon – Ste-Croix
ZàB	Zone à bâtir
ZAR	Zone d'activités régionale
ZAL	Zone d'activités locale

10. Bibliographie

- AggloY 2007. Projet de l'agglomération yverdonnoise de 1ère génération
- AggloY 2012. Projet de l'agglomération yverdonnoise. Volume A – Rapport de projet. Groupe Malnati, juin 2012
- AggloY 2012. Projet de l'agglomération yverdonnoise. Volume B – Rapport de mesures. Groupe Malnati, juin 2012
- Projet d'agglomération yverdonnoise 2ème génération. Rapport d'examen de la Confédération. ARE, février 2014
- Projet de territoire Suisse. Version remaniée, Confédération suisse 2012
- Politique des agglomérations 2016+ de la Confédération. Confédération suisse, Rapport du 18 février 2015
- Directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération (DPTA). ARE, janvier 2020
- Monitoring des projets d'agglomération transports et urbanisation (MOCA). ARE, 2023
- Plan directeur cantonal (PDCn) 4e adaptation bis. État au 20 décembre 2019. Etat de Vaud, Département du territoire et de l'environnement, Service du développement territorial, décembre 2019
- AggloY. Actualisation du concept des transports individuels motorisés (TIM). Transitec Ingénieurs Conseils SA, novembre 2015
- Concept d'offre pour le réseau de bus urbain et coûts d'exploitation de la Ville d'Yverdon-les-Bains. Citec Ingénieurs Conseils SA, février 2022
- Diagnostic du stationnement. Transitec Ingénieurs Conseils SA, 2023-2024
- Études de satisfaction et d'image de TRAVYS. M.I.S Trend, mai 2013 et avril 2017
- Études personas et de parcours auprès de clients du réseau TRAVYS. TRAVYS, 2023
- Stratégie concernant les Installations commerciales à forte fréquentation (ICFF) dans l'agglomération yverdonnoise. Urbaplan, février 2016
- Révision du concept Transports publics AggloY. Horizon 2019-2030. Boss et Partenaires SA, mars 2017
- Loi fédérale sur l'aménagement des cours d'eau (LACE)
- Loi fédérale sur l'assainissement des sites pollués (LASP)
- Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT)
- Loi cantonal sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC)
- Loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF)
- Loi fédéral sur la protection des eaux (LEaux)
- Loi fédérale sur le fond d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (LFinfr)
- Loi fédérale sur l'égalité pour les handicapés (LHand)
- Loi fédérale sur la police des eaux dépendant du domaine public (LDPD)
- Loi fédérale sur les routes (LRou)
- Loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien (LUMin)
- Loi fédérale sur l'énergie (LEne)
- Microrecensement mobilité et transports (MRMT) 2021
- Ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire (OAT)
- Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB)
- Ordonnance fédérale sur les sites pollués (OSites)

- Ordonnance fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière (OUMin)
- Plan climat 1 ère génération de la Ville d'Yverdon-les-Bains, janvier 2023
- Plan des circulations (PCir) de la Ville d'Yverdon-les-Bains. Christe & Gygax Ingénieurs Conseils SA, avril 2020
- Plan directeur régional du Nord Vaudois, 2018
- Plan directeur de la mobilité douce de la Ville d'Yverdon-les-Bains. Büro für Mobilität AG, décembre 2018
- Plan directeur des transports publics de la Ville d'Yverdon-les-Bains (PDTP). Mobil'homme, novembre 2020
- PRODES, Étape d'aménagement 2035, Document d'accompagnement pour le projet d'offre des chemins de fer à voie normale, état 03-2020, OFT, mars 2020
- PRODES, Étape d'aménagement 2035, Document d'accompagnement pour le projet d'offre des chemins de fer à voie étroite, état 03-2020, OFT, mars 2020

Études pour l'APA :

- Avenue des Trois-Lacs- Étude du tronçon Ouest. Team+, Bulle 2007
- Variantes de tracé avec optimisation d'impacts sur les SDA, STE, 2014-2015
- Étude de trafic pour la route de contournement. Transitec Ingénieurs Conseils SA, novembre 2015
- Rapport archéologique sur les sondages géologiques et pédologiques, Yverdon-les-Bains et Montagny-près-Yverdon, Route de contournement sud (secteurs Centre et Ouest). Archeodunum SA, février 2018
- Rapport géotechnique, Yverdon-les-Bains – route de contournement- secteurs Centre et Ouest. De Cerenville Géotechnique, 2 mars 2018
- Rapport d'étude hydraulique. B+C, 2018
- Rapport d'étude trafic, Tronçon Centre et Ouest. Christe & Gygax Ingénieurs Conseils SA, 2018
- Étude supplémentaire pour OFROU : choc, incendie, tassement, OPAM, IRYS, 2018-2019
- Dossier d'examen préalable complet comprenant les plans et rapport technique de conception routière, dimensionnement et géométrie, rapport d'impact sur l'environnement et rapport 47 OAT, 2018-2020
- Dossier d'enquête publique complet comprenant les plans et rapport technique de conception routière, dimensionnement et géométrie, rapport d'impact sur l'environnement et rapport 47 OAT, 2018-2020