

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

agglo^y

VOLUME B - RAPPORT DE MESURES ET ANNEXES

PROJET DE L'AGGLOMÉRATION YVERDONNOISE

5^e GÉNÉRATION



VERSION POUR
LA
CONSULTATION
PUBLIQUE
Février 2025

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	27
3.1 Tableau des mesures d'urbanisation avec bonne à très bonne qualité de desserte	27
3.2 Tableau des mesures d'urbanisation avec qualité de desserte moyenne	27
3.3 Tableau des mesures d'urbanisation avec qualité de desserte faible	28
3.4 Tableau des mesures d'urbanisation : PA communaux	29
3.5 Fiches de mesures urbanisation	29
4. MESURES INFRASTRUCTURELLES	57
4.1 Préambule	57
4.2 Tableaux des mesures infrastructurelles par catégorie	58
4.3 Tableaux des mesures infrastructurelles par horizon	61
4.4 Fiches de mesures infrastructurelles	64
ANNEXES	125
5. CARTES DU PROJET	126
6. TABLEAUX DU RAPPORT DE MISE EN ŒUVRE	149
7. SYNTHESSES DES ATELIERS PARTICIPATIFS	157
8. RAPPORT DE LA CONSULTATION PUBLIQUE	189
9. TABLE DES ABREVIATIONS	191
10. BIBLIOGRAPHIE	199

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 : 58'390'000

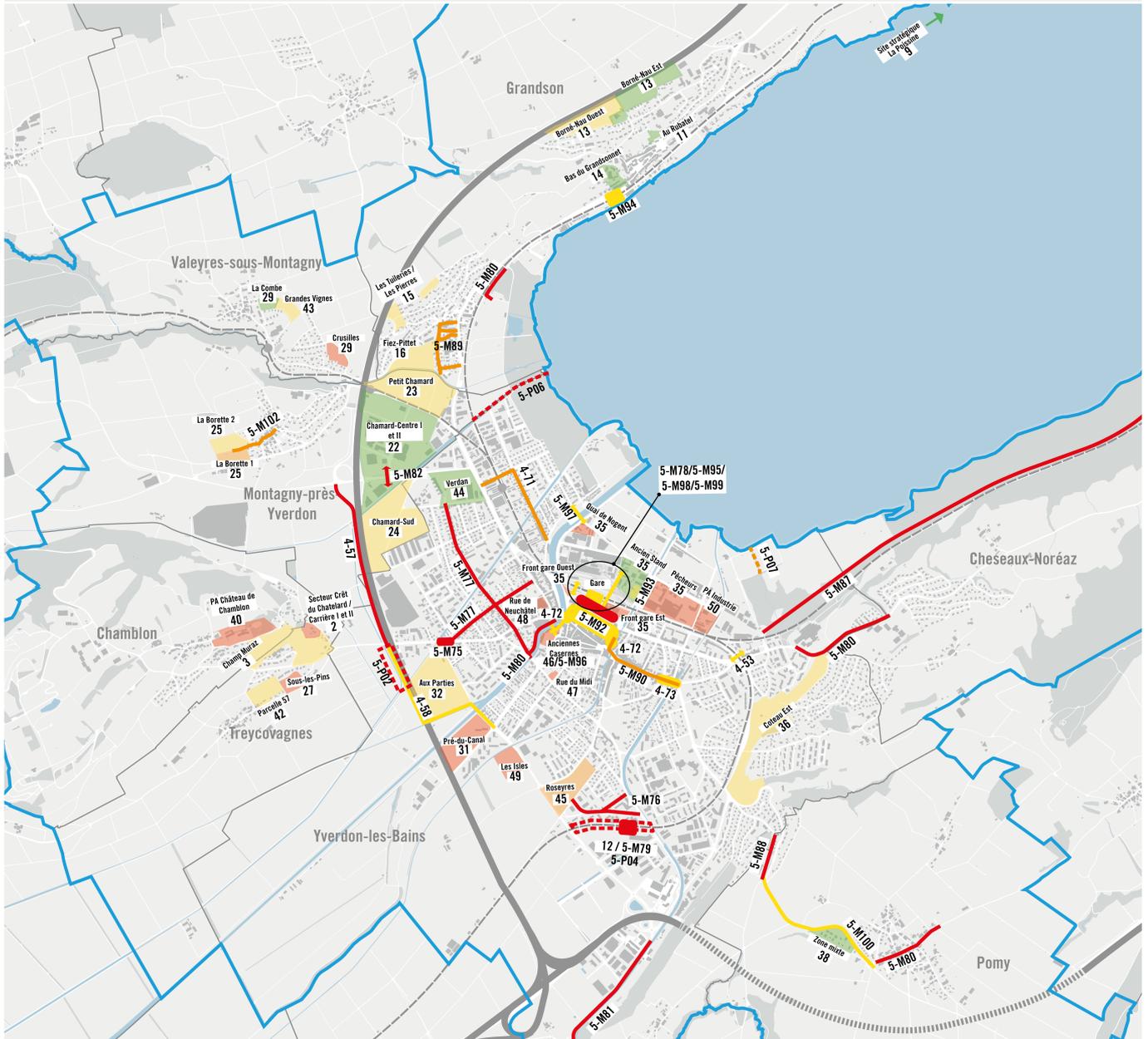
Coût total des mesures infrastructurelles en priorité B : 18'279'000

Coût total des mesures infrastructurelles A + B : 76'669'000

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



GENERALITES

- Limites communales
- Périmètre d'agglomération

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 INFRASTRUCTURELLES

- Priorité A
- Priorité B
- Priorité C

MESURES D'URBANISATION

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

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 Etablissement d'une stratégie intercommunale sur les plans de mobilité d'entreprises

MESURES D'URBANISATION NON SPATIALISEES

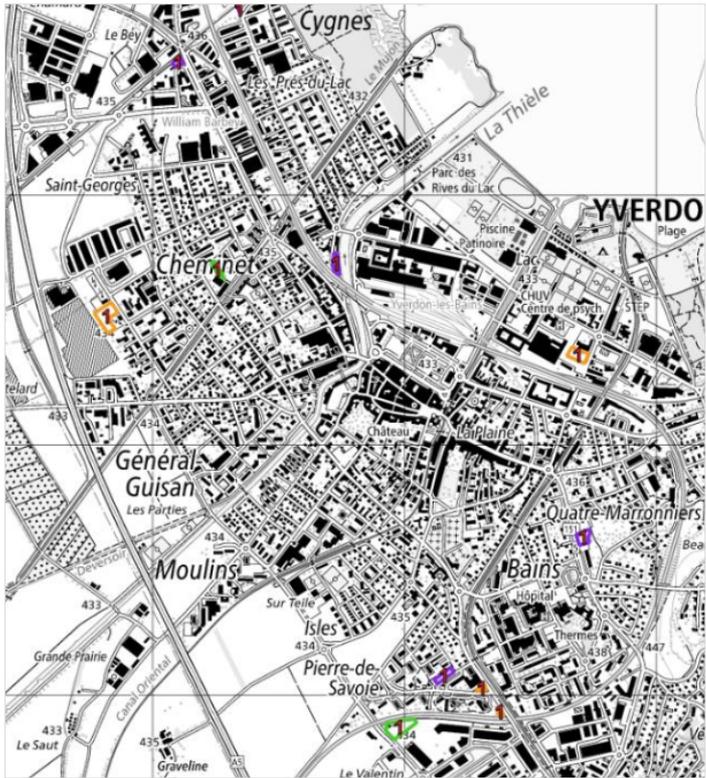
- 1 / 7 / 19 / 21 / 38 PA Communaux (Chamblon, Grandson, Yverdon-les-Bains, Montagny-près-Yverdon, Pomy)

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 d'accompagnement environnementales 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 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 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	 <p>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.</p>		

	 <p style="text-align: center;">Figure 2: exemple avec l'aménagement prévu sur le site du Pré-Neuf.</p>
<p>Description</p>	<p>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 m². 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.</p> <p>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.</p>
<p>Opportunité et utilité</p>	<p>Besoins d'action</p> <ul style="list-style-type: none"> > 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
<p>État d'avancement</p>	<p>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.</p> <p>Actuellement, deux projets de l'ouvrage sont en cours d'élaboration pour l'aménagement des deux prochaines micro-forêts.</p>
<p>Planification</p>	<p>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.</p>

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.

Paquet de mesures non forfaitaire – Axe principal d’agglomération (APA)

Paysage	MESURE 5-P02 – Mesures d’accompagnement environnementales 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

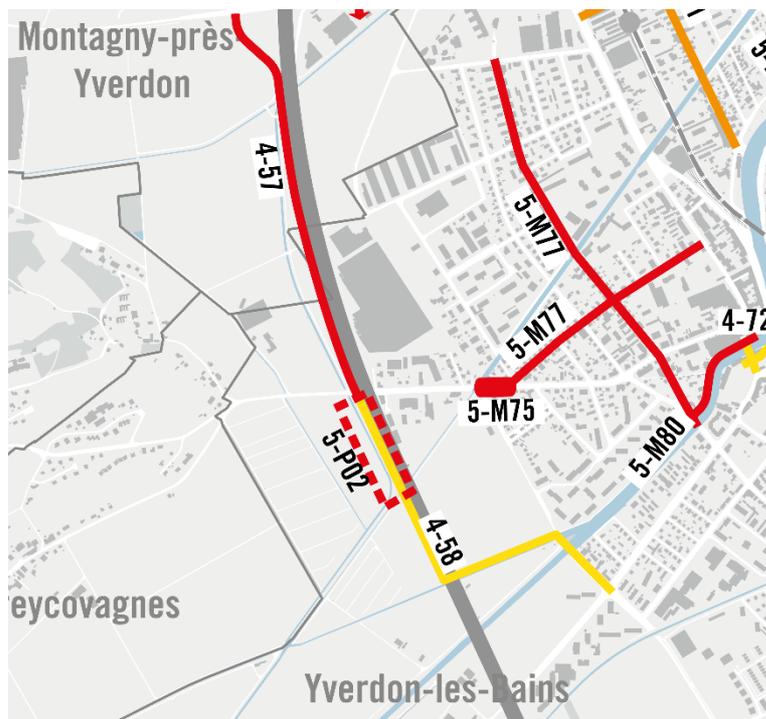


Figure 3: Localisation partielle de la mesure.

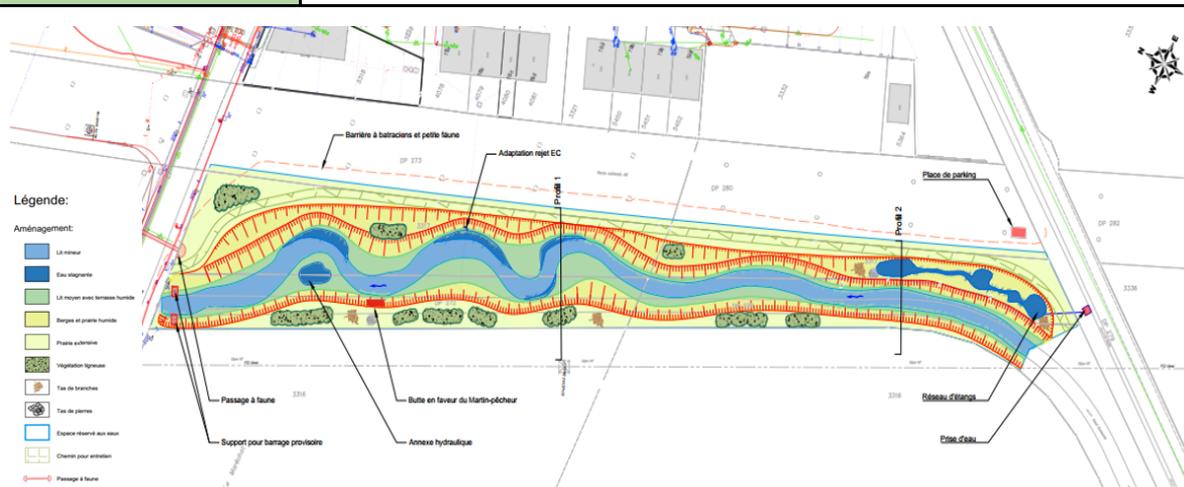


Figure 4: plan de situation de la renaturation du canal Occidental.

Description

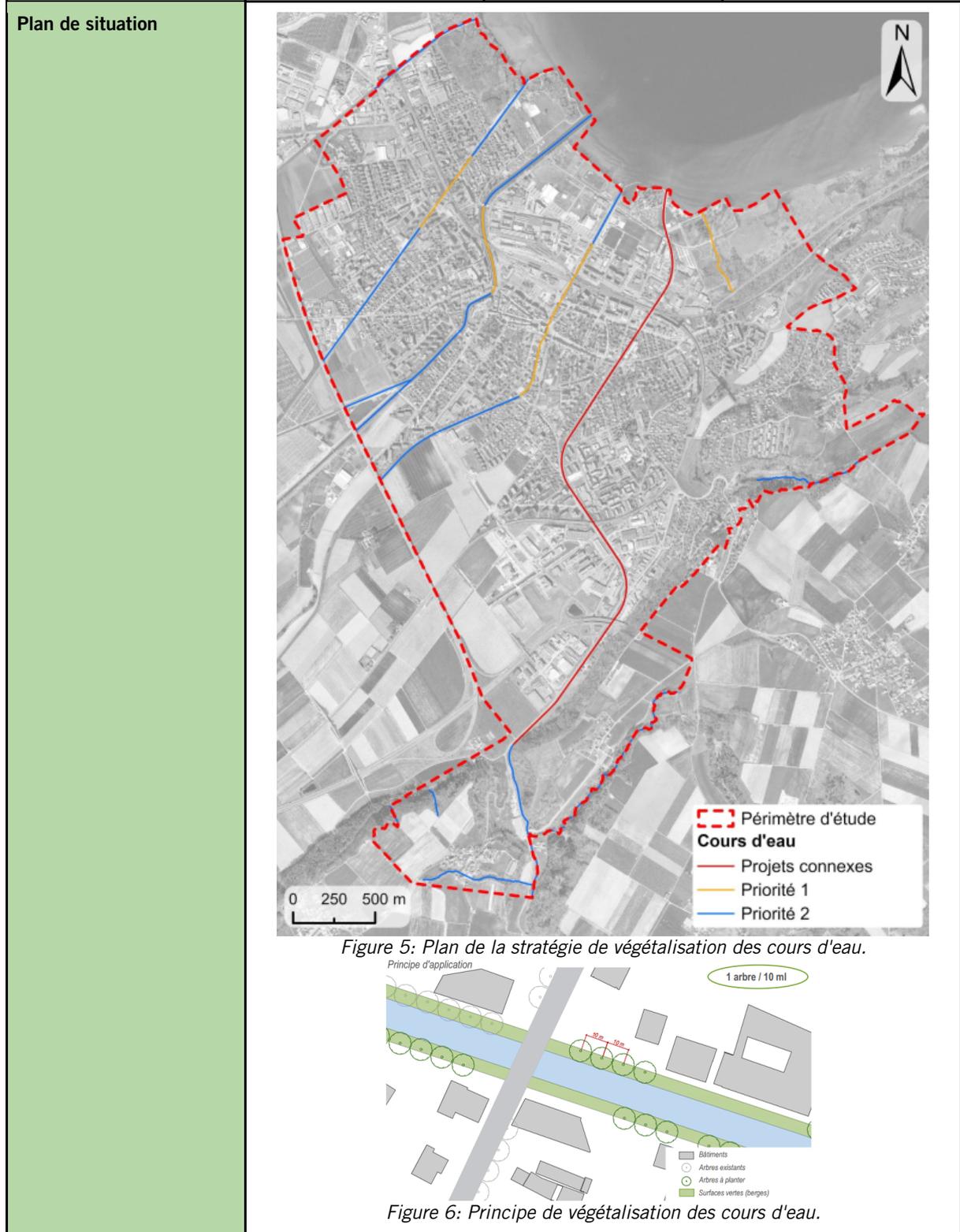
Les mesures d’accompagnement environnementales de l’Axe principal d’agglomération (APA) comprennent les éléments suivants :

- > 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

	<p>mésanges</p> <p><u>Renaturation du canal Occidental et création de milieux humides</u></p> <p>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.</p> <p><u>Création d'un passage pour la faune</u></p> <p>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.</p> <p>Cette mesure sera coordonnée avec DGE-BIODIV et les gardes-faune cantonaux, notamment pour la définition des emplacements de passages.</p> <p><u>Nichoirs à faucons, hirondelles, martinets, chiroptères et mésanges</u></p> <p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>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.</p> <p>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)</p>
<p>Opportunité et utilité</p>	<p>Besoins d'action</p> <ul style="list-style-type: none"> > 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

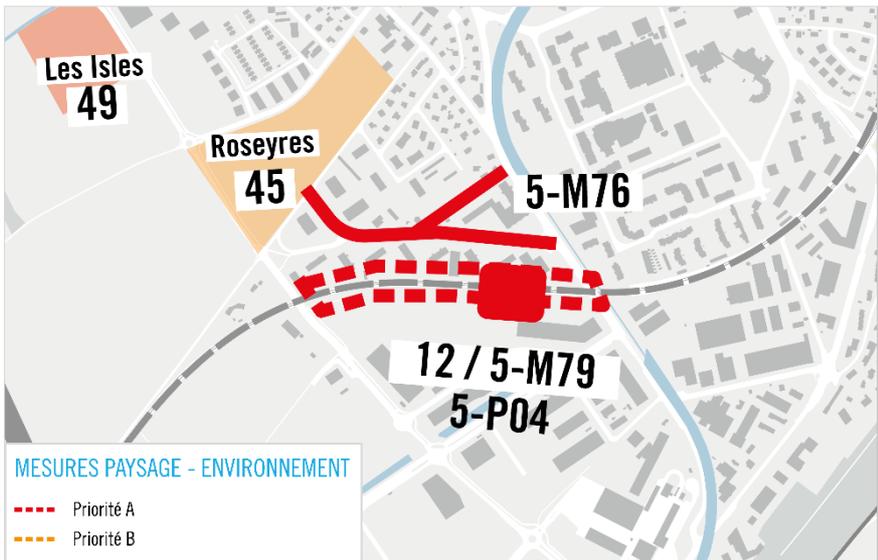
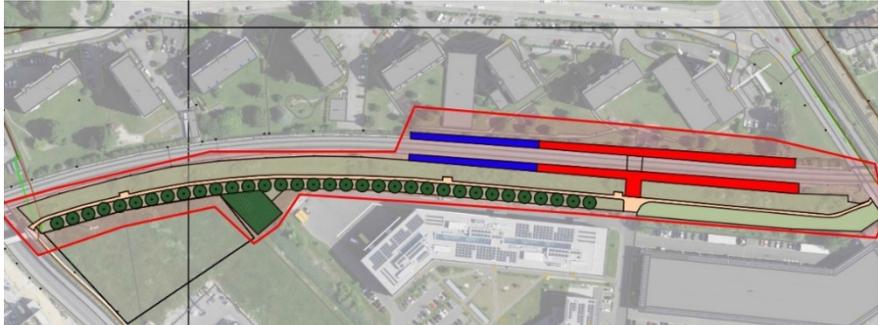
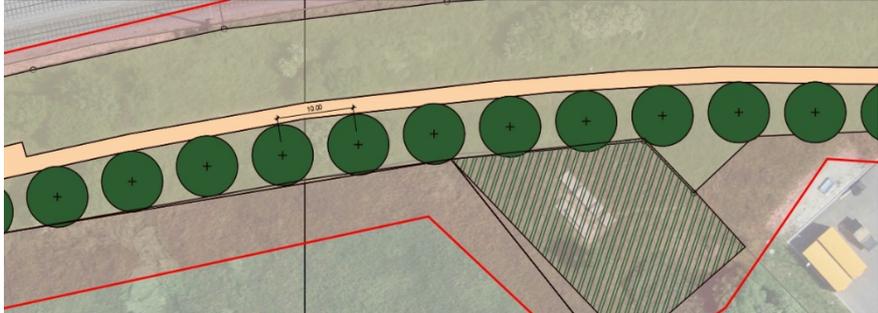
	<p>d'infrastructures en milieu urbain</p> <ul style="list-style-type: none"> > Poursuite des travaux de revitalisation et de remise à ciel ouvert des cours d'eau > Préservation des SDA et reconstitution des horizons fonctionnels des sols
État d'avancement	Le dossier de mise à l'enquête est prêt à être déposé.
Planification	Planification à coordonner avec l'APA.
Mesures PA5 liées	<p>Paquet de mesures non forfaitaires – Axe principal d'agglomération (APA)</p> <p>5-M82 Itinéraire de mobilité douce vers le secteur Chamard (passerelle sur la rte de Ste Croix)</p> <p>4-57 APA Ouest</p> <p>5-M77 Mesures forfaitaires VSR : modération des axes délestés par l'APA</p> <p>4-71 Modération rue des Prés-du-Lac</p> <p>4-58 APA Centre</p> <p>5-P05 Arborisation le long des cours d'eau</p> <p>5-P06 Renaturation de l'embouchure du Bey</p> <p>5-P07 Renaturation du canal des Anglais</p>
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



Description	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Concrètement, la mesure vise à planter le nombre d'arbres suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>Besoins d'action</p> <ul style="list-style-type: none"> > 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	<p>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.</p>
Planification	<p>La végétalisation des cours d'eau fait partie de la phase 2 du plan canopée, pour une réalisation à l'horizon 2028-2032.</p>
Mesures PA5 liées	<p>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</p>
Mesures qui relèvent du PDCn	<p>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.»</p>
Protection de l'environnement	<p>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.</p>

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

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	 <p><i>Figure 7: localisation de la mesure</i></p>  <p><i>Figure 2: périmètre des accès à la halte CFF à végétaliser</i></p>  <p><i>Figure 3: Plan de principe de plantation, le long des voies CFF</i></p>		
Description	<p>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</p>		

	<p>l'ombrage aux usagers de la halte CFF. L'estimation des coûts de plantations s'élève à 50'000 frs.</p>
Opportunité et utilité	<p>Besoins d'action</p> <ul style="list-style-type: none"> > 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	<p>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.</p>
Planification	<p>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.</p>
Mesures PA5 liées	<p>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</p>
Mesures qui relèvent du PDCn	<p>La mesure n'est pas liée au plan directeur cantonal.</p>
Protection de l'environnement	<p>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 usagers de la halte CFF.</p>

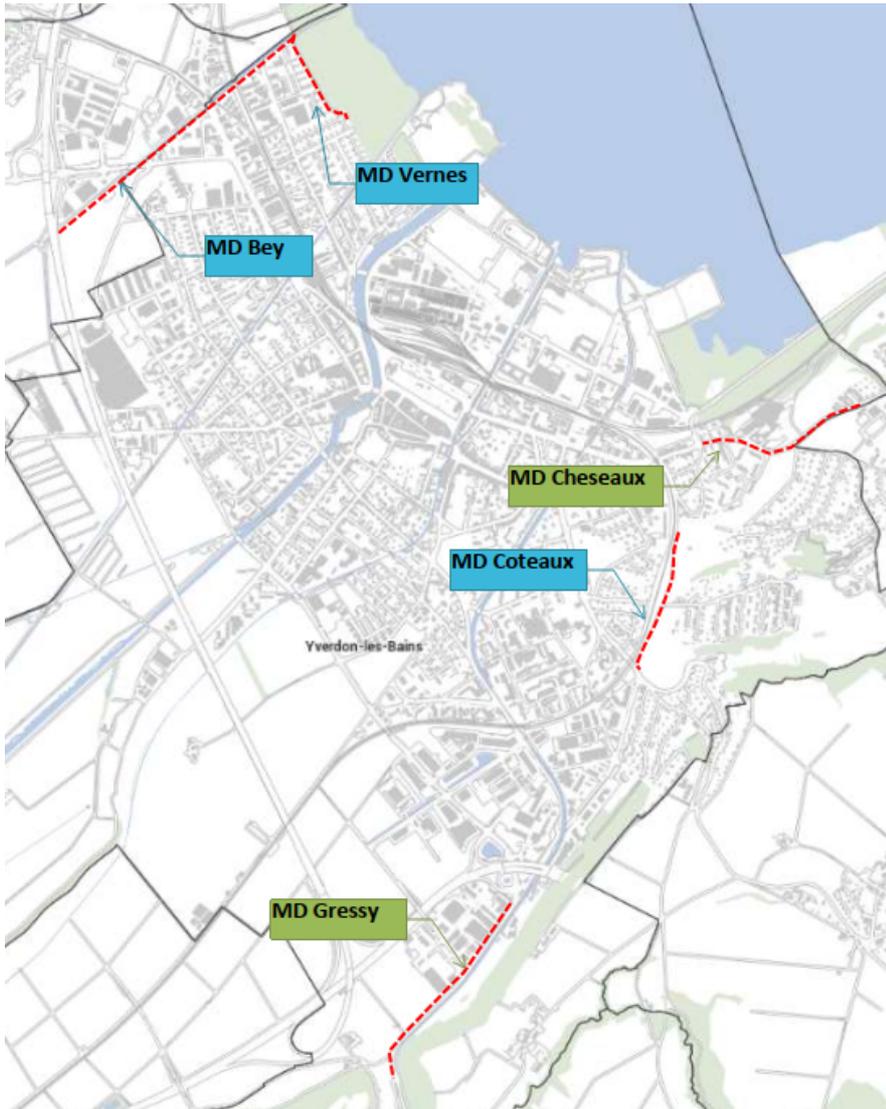
Paysage	MESURE 5-P05 – Arborisation des itinéraires de mobilité douce prioritaires		
Code ARE	nouveau	Priorité	Ae
Type	Végétalisation / mesure d'accompagnement	Stratégies sectorielles	PE1, PE3, PE6
Maître d'ouvrage	Yverdon-les-Bains	Acteurs concernés	DGMR, Cheseaux-Noréaz
Plan de situation	 <p>Figure 8: 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.</p>		



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

<p>Description</p>	<p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pour l'horizon A : <ul style="list-style-type: none"> ○ MD Gressy : environ 130 arbres et arbustes ○ MD Cheseaux : environ 80 arbres • Pour l'horizon B : <ul style="list-style-type: none"> ○ MD Vernes : environ 45 arbres ○ MD Le Bey : environ 85 arbres (hors projet de renaturation) ○ MD Coteaux : environ 65 arbres
<p>Opportunité et utilité</p>	<p>Besoins d'action</p> <ul style="list-style-type: none"> > 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
<p>État d'avancement</p>	<p>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 deuxième et troisième phases du plan canopée, respectivement prévues aux horizons 2028-2032 et 2032-2036.</p>
<p>Planification</p>	<p>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.</p>

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.

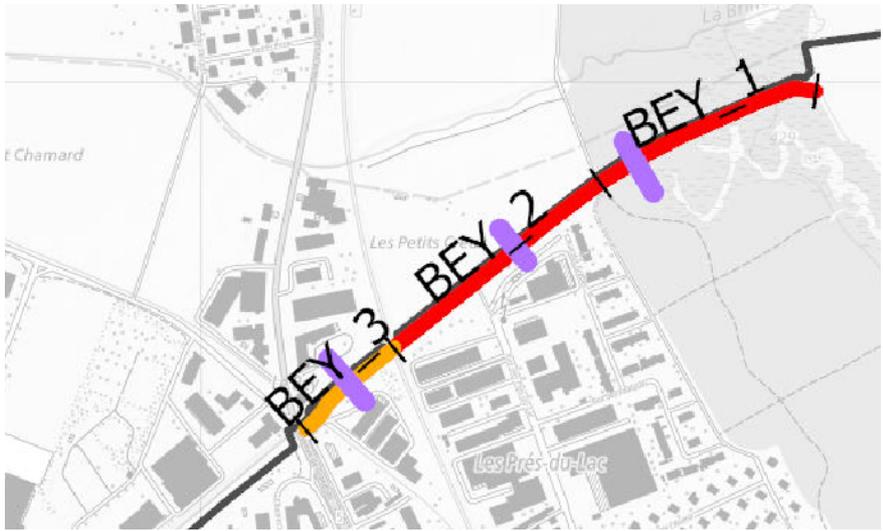
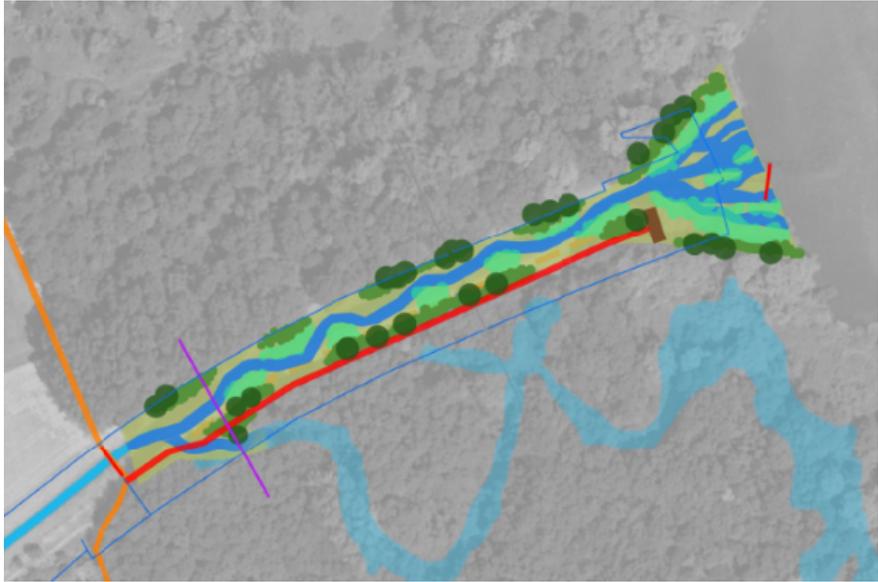
Paysage	MESURE 5-P06 – Renaturation de l’embouchure du canal du Bey		
Code ARE	Nouveau 2-102 horizon C du PA2	Priorité	Be
Type	Renaturation	Stratégies sectorielles	PE1, PE2, PE3, PE5, PE6
Maître d’ouvrage	Yverdon-les-Bains	Acteurs concernés	Montagny-près-Yverdon, Yverdon-les-Bains, DGE-EAU
Plan de situation	 <p><i>Figure 9: 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.</i></p>  <p><i>Figure 10: Aménagements prévus dans l'avant-projet pour la renaturation du tronçon BEY1.</i></p>		



Figure 11: Aménagements prévus dans l'avant-projet pour la renaturation du tronçon BEY2.



Figure 12: 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 délassément 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

	<p>> Poursuite des travaux de revitalisation</p> <p>La mesure a été inscrite sous le numéro 2-102 à l'horizon C du PA2.</p>
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	<p>5-P01 Aménagement de forêts urbaines</p> <p>5-P03 Arborisation le long des cours d'eau</p> <p>5-P05 Arborisation des itinéraires de mobilité douce prioritaires</p> <p>5-P07 Renaturation du canal des Anglais</p> <p>Mesure 6.b du PA2 - Aménagements de mobilité douce le long des canaux du Bey et de la Brinaz</p>
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

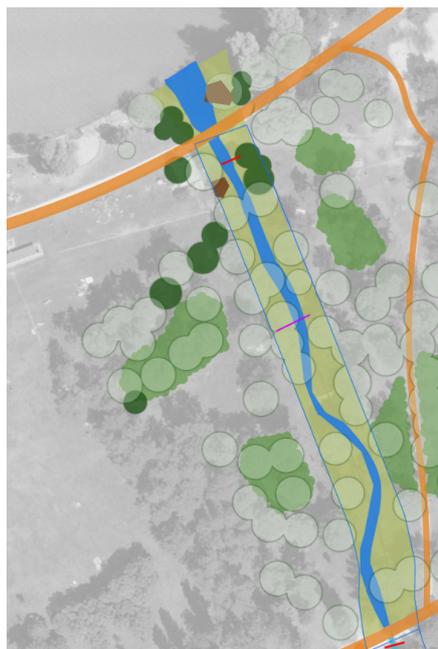
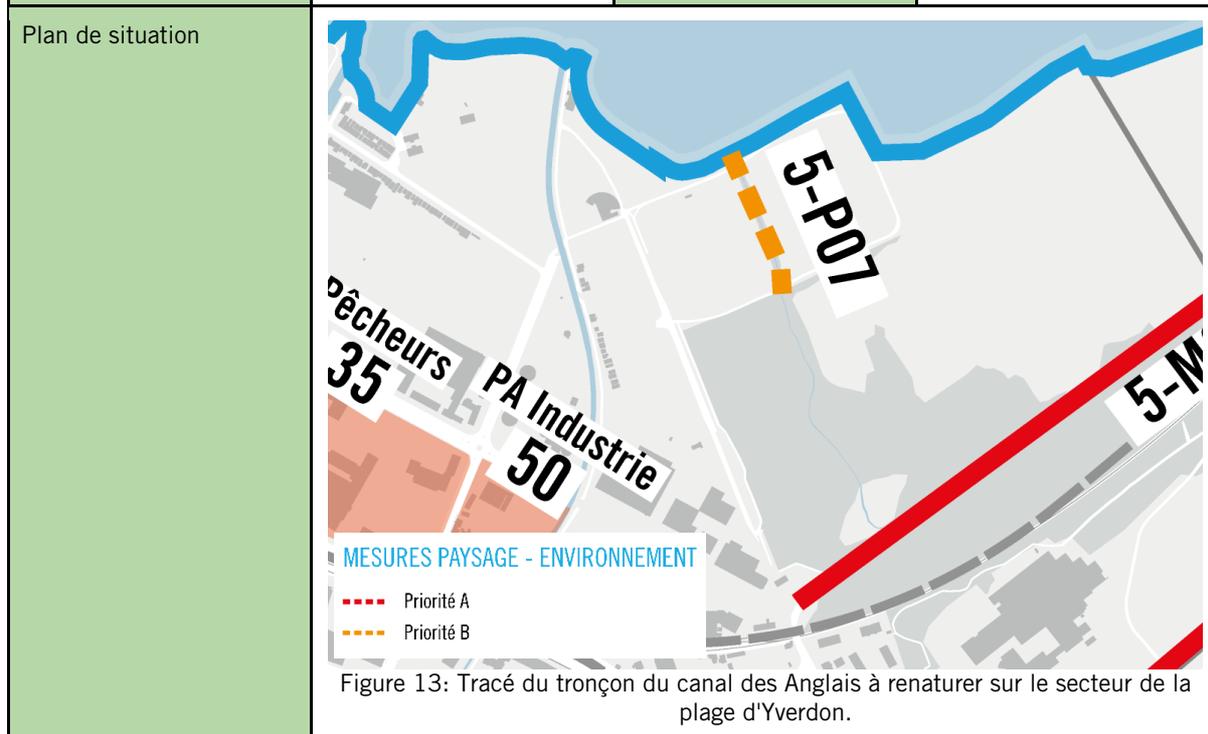


Figure 14: Emplacement du tronçon du canal des Anglais à renaturer. Extrait du plan de la stratégie communale de renaturation des cours d'eau.

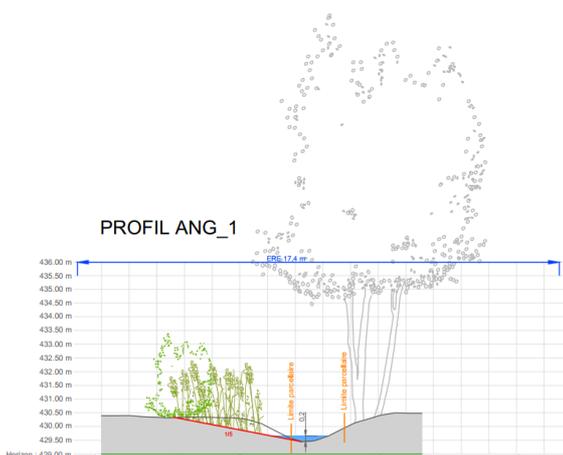


Figure 15: Aménagements prévus dans l'avant-projet pour la renaturation du tronçon ANG1.

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,
--------------------	--

	<p>le site est favorable à des aménagements en faveur de la biodiversité. La mesure vise les objectifs suivants :</p> <p>1) Objectifs de développement écologique</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>2) Objectifs hydrauliques et transport solide</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'objectif hydraulique du projet est de ne pas péjorer la situation de danger actuel lié au cours d'eau. <p>3) Objectifs sociaux-économiques</p> <ul style="list-style-type: none"> - Offrir un espace public végétalisé de qualité et résilient aux changements climatiques ; - Concilier développement de la nature et délasserment du public. <p>Concrètement, les aménagements prévus sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>Besoins d'action</p> <ul style="list-style-type: none"> > 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	<p>Avant-projet (SIA 31) : 2024</p> <p>Études (SIA 32 à 41) : 2030-2032</p> <p>Réalisation (SIA 51-53) : 2033-2034</p> <p>Période de suivi et entretien spécifique : 2035-2036</p>
Mesures PA5 liées	<p>5-P03 Arborisation le long des cours d'eau</p> <p>5-P06 Renaturation du canal du Bey</p>
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		O	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	O	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Non	280	60
11	Au Rubatel	PA	Grandson	O	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	O	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Non	180	60
22	Chamard - Centre II	PA	Montagny-près-Yverdon	O	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	La Borette 1	PA	Montagny-près-Yverdon	B	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	A préciser	250	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	O	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	O	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
25	La Borette 2	PA	Montagny-près-Yverdon	C	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Oui	À préciser	0
38	Zone mixte	PA	Pomy	O	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Non	50	0
2	Secteur Crêt du Chatelard / Carrière II	PA	Treycovagnes	C	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Oui	120	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	Crusilles	PA	Valeyres-sous-Montagny	A	U1, U2, U4, PE1, PE4, PE6	Non	95	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

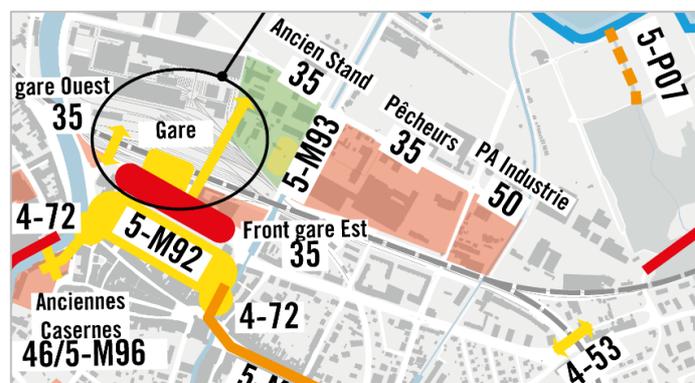


Figure 1 : localisation de la mesure

MESURES D'URBANISATION

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

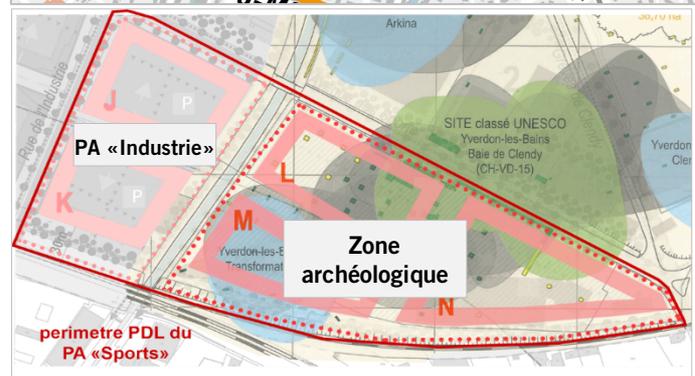


Figure 2 : évolution du PA Sport

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	<p>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.</p> <p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>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.</p> <p>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 ».</p> <p>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</p>		

	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	<p>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.</p> <p>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).</p> <p>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.)</p> <p>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.</p> <p>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.</p>		
Opportunité et utilité	<p><u>Besoin d'action</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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.		

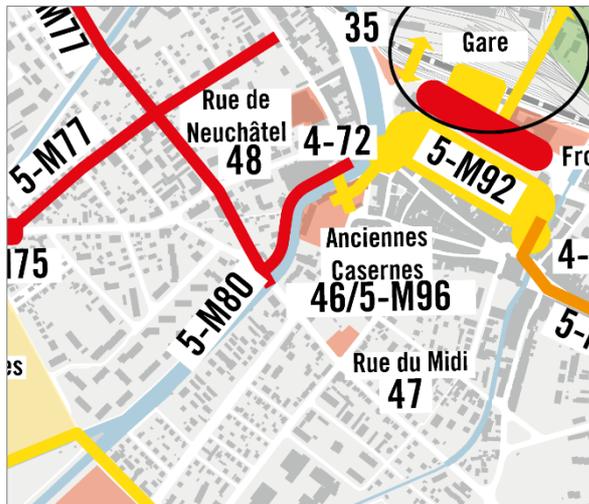


Figure 1 : localisation de la mesure

MESURES D'URBANISATION

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

Figure 2 : principes de développement de la mesure



Légende

- Périmètre du PA
 - Périmètre du concours
 - Périmètre d'implantation des constructions
 - Espaces verts / paysagers à maintenir
 - Bâtiments à conserver
 - Bâtiment existant pouvant être démolé/rénové/reconstruit
 - Accès TIM
 - ↔ Liaisons MD à maintenir
 - ↔ Hors PA : aménagement des berges
 - ↔ Hors PA : suppression transit, accès restreint
 - Tracé enceinte bernoise, limite vestiges archéologiques
 - En partie hors PA : coordination espaces publics
- = périmètre pour répartition des droits à bâtir

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 : <ul style="list-style-type: none"> 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	<p>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.</p> <p>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).</p> <p>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.</p>		
Opportunité et utilité	<p><u>Besoin d'action</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>2024 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 <p>2025 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>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 Prolongement de l'itinéraire de mobilité douce entre l'UAPE Tom Pouce et le pont de Gleyres 5-M77 Modération des axes délestés par l'APA – rue du Cheminet 5-M77 Modération des axes délestés par l'APA – rue de Chamblon</p>		
Mesures qui relèvent du PDCn	<p>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.</p>		
Protection de l'environnement	<p>La mesure ne crée pas de zone à bâtir et ne consomme pas de surfaces d'assolement.</p>		

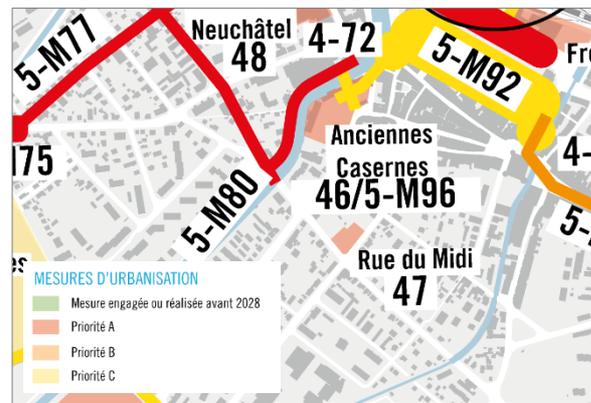


Figure 1 : localisation de la mesure



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	<p>La mesure porte sur la requalification d'un parking public situé à proximité immédiate du centre-ville.</p> <p>La mesure prévoit en particulier de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Valoriser les potentiels de densification et renforcer le rôle du centre-ville ; • Mettre en œuvre le Plan directeur des espaces publics. <p>Intention en cours de travail / à valider dans le cadre de la politique foncière et politique de logements communal :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>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 Curtail-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).</p> <p>Pour une gestion plus volontariste du trafic, la commune a créé des zones 30 dans</p>		

	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> <ul style="list-style-type: none"> • 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 Prolongement de l'itinéraire de mobilité douce entre l'UAPE Tom Pouce et le pont de Gleyres 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.		

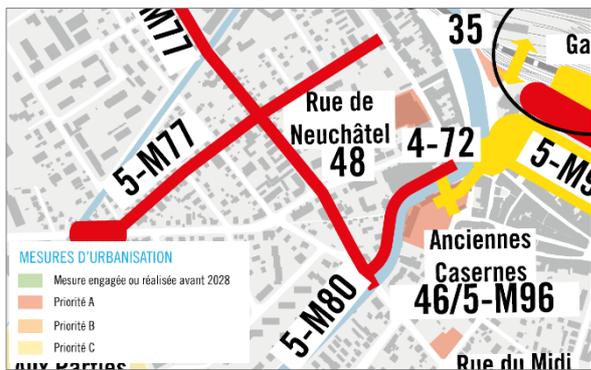


Figure 1 : localisation de la mesure



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	<p>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.</p> <p>Les enjeux de la mesure sont identifiés comme tels :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 efficacité 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	<p>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.</p> <p>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).</p> <p>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.</p>		
Opportunité et utilité	<p><u>Besoin d'action</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>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 Prolongement de l'itinéraire de mobilité douce entre l'UAPE Tom Pouce et le pont de Gleyres 5-M77 Modération des axes délestés par l'APA – rue du Cheminet 5-M77 Modération des axes délestés par l'APA – rue de Chamblon</p>		
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.		

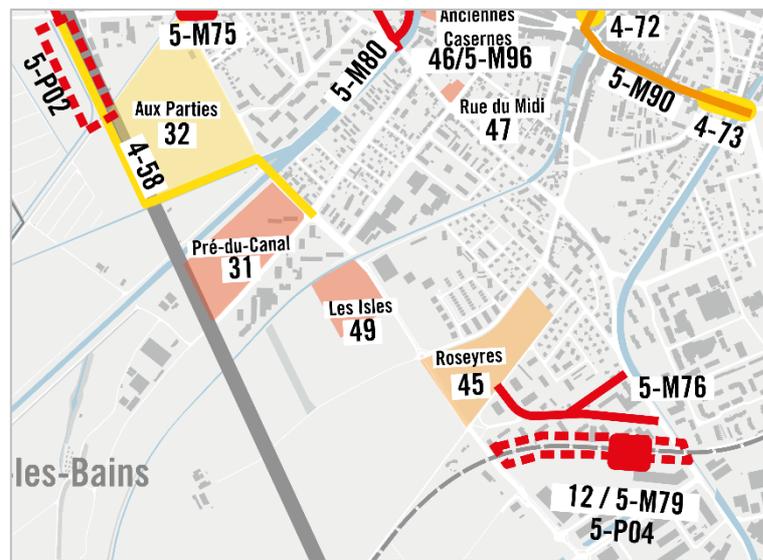
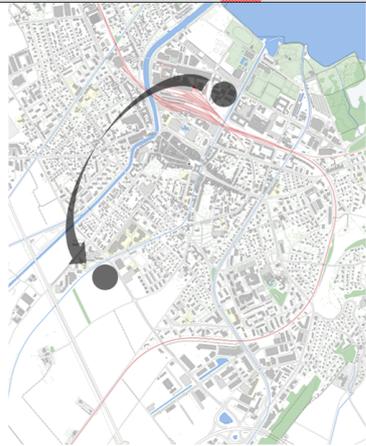


Figure 1 : localisation de la mesure

Projet de relocalisation des Services (MEI, SEY) et de CarPostal depuis l'Ancien-Stand vers Les Isles.

Plan affectation Ancien-Stand, dans le PDL Gare-Lac



Localisation de la parcelle 140 Les Isles



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	<p>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.</p> <p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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	<u>Besoin d'action</u> <ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • mandat d'urbaniste pour l'élaboration du PA dès 2025 • mandat d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour l'organisation d'un concours d'architecture en 2025 • à partir du 2^{ème} 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.		



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

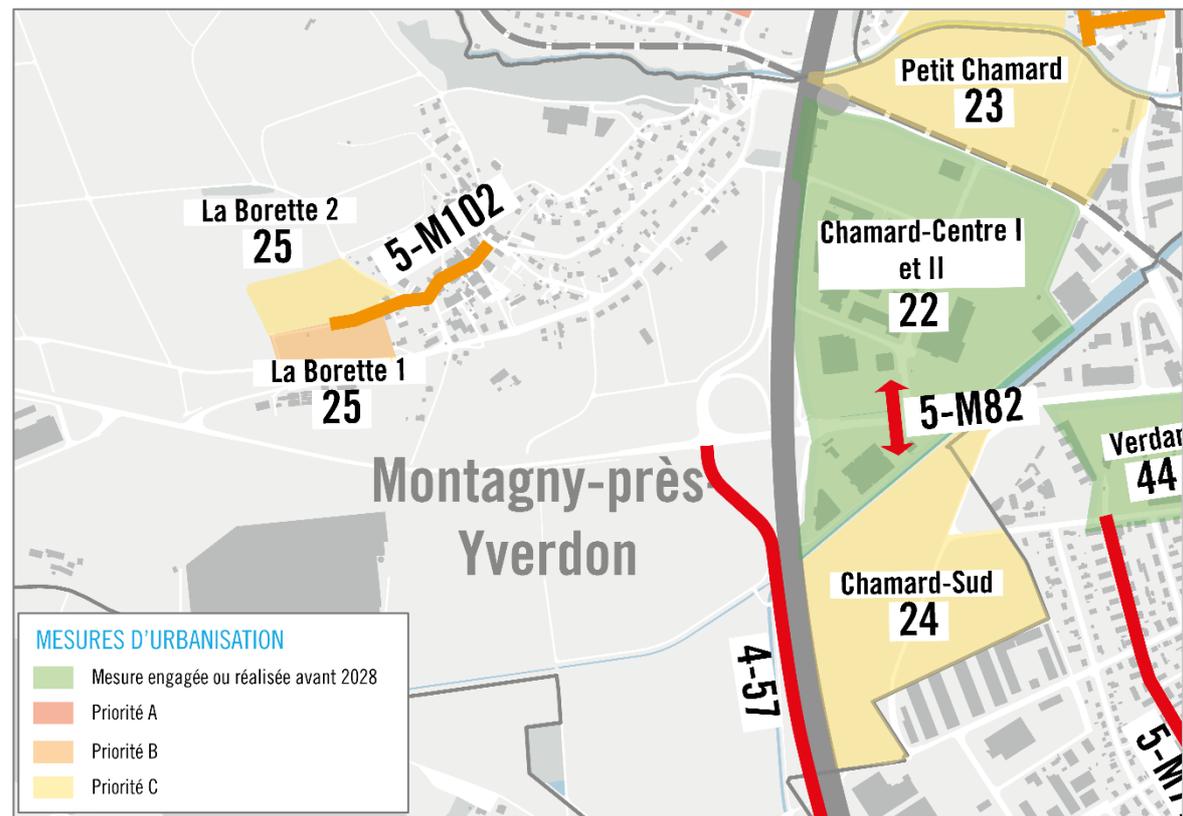
Description

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 desservi 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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 entreprises, 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 soumise à examen préalable en février 2024.
Coordination transports et urbanisation	<p>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).</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 les recours.</p>
Opportunité et utilité	<p><u>Besoin d'action</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>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.</p>
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	Année mise en vigueur	Permis d'habiter	Etat d'avancement
<i>PA communal</i>	5938.2.059	19	PACom			-	A	0	0			0	0			2025	2026		<i>EPL rendu Examen préalable rendu en 2024</i>
<i>Au Rubatel</i>	5938.210 5938.2.062	11	PA	Logement	Hors	A	A	0	0	Oui	Oui (1.04ha)	50	0	Moyenne	Moyenne	2025	2025	2028	<i>plan de détail à l'étude.</i>
<i>Fiez-Pittet</i>	5938.215 5938.2.067	16	PA	Zone mixte	Hors	A	A	C	C	Oui	Oui (3.26ha)	421	47	Moyenne	Moyenne				
<i>Borné-Nau Est</i>	5938.212 5938.2.064	13	PA	Zone mixte	Hors	A	A	0	Engagée	Oui	Oui (5.86ha)	680	76	Faible	Faible	2025	2025	2028	<i>Examen préalable en 2022 Enquête publique en 2023 Une centaine d'opposition traitées en 2024.</i>
<i>Borné-Nau Ouest</i>	5938.212 5938.2.064	13	PA	Logement	Hors	A	A	C	C	Oui	Oui (5.48ha)	680	0	Faible	Faible	Après 2036	Après 2036	Après 2036	
<i>Les Tuilleries / Les Pierres</i>	5938.2.066	15	PA	Logement	Hors	-	A	C	C	Oui	Oui (1.47ha)	60	0	Faible	Faible	Après 2036	Après 2036	Après 2036	
<i>Aire du Bas Grandsonnet</i>	5938.213 5938.2.065	14	PA	Zone mixte	Hors	A	A	0	En vigueur		Non	280	60	Moyenne	Moyenne	2023	2024	2027	<i>En vigueur 02.04.2024</i>
<i>Arnon-Poissine</i>	5938.208 5938.2.060	9	PAC	Industrie	Arnon-Poissine	A	A	0	0	Oui	Oui	0	253	Faible	Très bonne / bonne	-	2027	-	<i>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. Les négociations avec les propriétaires n'ont pas encore été abouties</i>



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 :

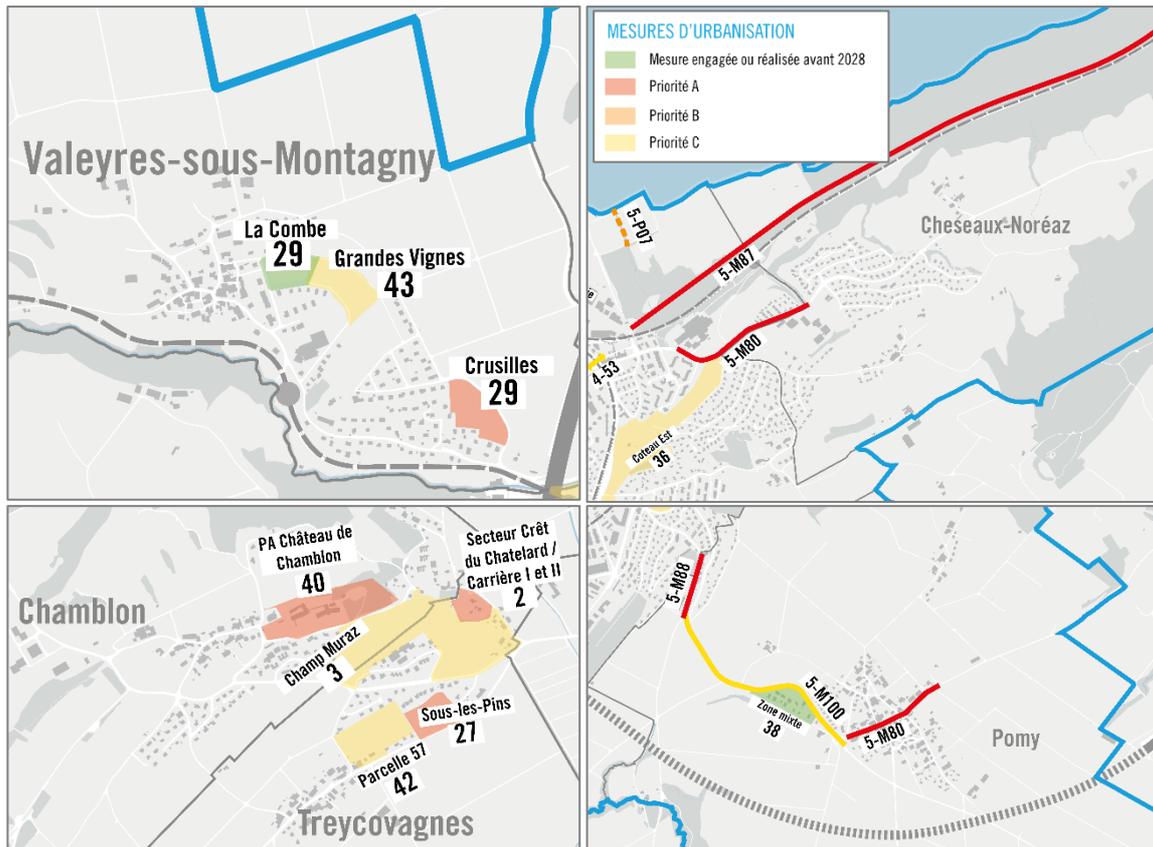
- poursuivre la mobilisation des réserves en zone à bâtir à travers l'approbation puis la mise en œuvre du plan d'affectation communal (PACom), et la sensibilisation des propriétaires à la densification douce ;
- favoriser la restructuration de la zone d'activité (site stratégique Chamard-

	<p>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);</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>La modification partielle du règlement du plan général d'affectation a été soumis à examen préalable en date du 31 janvier 2023.</p> <p>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.</p>
Coordination transports et urbanisation	<p>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.</p> <p>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).</p> <p>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.</p>
Opportunité et utilité	<p><u>Besoin d'action</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>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.</p>
Protection de l'environnement	<p>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.</p>

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	250	0	Faible	Faible	2032	2034	2036	
La Borette II	5938.224 5938.2.076	25.2	PA	Logement	Hors	A	A	C	C	Oui (2.1ha)	Oui (2.1ha)	422	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, 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	<p>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).</p> <p>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)).</p> <p>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.</p>
Opportunité et utilité	<p><u>Besoin d'action</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>Pas de conflits avec la législation (fédérale ou cantonale) sur la protection de l'environnement</p> <p>Une étude paysagère a été réalisée pour le PA Château de Chamblon. Elle est jointe en annexe du PA5.</p>

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	Pernis 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	2035	2036	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	PA	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)	120		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		PA	Logement	Hors	A	A	C	C	Oui (4.46ha)	Oui (2.21ha)	120		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	O	O	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	Crusilles	5938.229 5938.2.081	29.2	PA	Logement	Hors	A	A	O	A	Non	Non	95	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	

	<p>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</p>
Stratégie(s) sectorielle(s)	<p>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</p>
Description	<p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>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 réalisés 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 ».</p> <p>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.</p>
Coordination transports et urbanisation	<p>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</p>

	<p>long des canaux (horizon 2027) et des connexions vers les villages.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
Opportunité et utilité	<p><u>Besoin d'action</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 <p>Le PDCom ainsi que la modification partielle du règlement du PACom ont été soumis à examen préalable début d'année 2024.</p> <p>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.</p>
Mesures qui relèvent du PDCn	<p>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.</p>
Protection de l'environnement	<p>Pas de conflits avec la législation (fédérale ou cantonale) sur la protection de l'environnement relevé.</p>

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	Année Mise en vigueur	Perris 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 (200)	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

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	Pernis d'habiter	État d'avancement
PD communal	5938.2.082	30	PDCom			-	A	-	0	Non	Non	-	-	-	-	2025	2026		2024 : examen préalable
																			2024 : enquête publique
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	

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	Pernis d'habiter	État d'avancement
PD communal	5938.2.082	30	PDCom			-	A	-	0	Non	Non	-	-	-	-	2025	2026		2024 : examen préalable
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	
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 5^e 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 5^e 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: <ul style="list-style-type: none"> • Aménagement d'une liaison cyclable entre Yverdon-les-Bains et Cheseaux (Yverdon-les-Bains, Gymnase) • Déplacement du chemin de l'Étang le long des voies CFF (Grandson) • Sécurisation des cheminements piétons sur la traversée du village de Pomy (ancienne mesure de réaménagement du centre) • Prolongement de l'itinéraire de mobilité douce mixte entre l'UAPE Tom Pouce et le pont de Gleyres (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	4'500'000	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 cofinancé	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 – Axe principal d'agglomération (APA)

N° Mesure	Intitulé	Coût global	Coût cofinancé	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	6'531'000	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	Paquet de mesures nature en accompagnement de l'APA	120'000	--	Yverdon-les-Bains	Ae		PE2, PE4, PE6

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

N° Mesure	Intitulé	Coût global	Coût cofinancable 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 : <ul style="list-style-type: none"> • 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 cofinancable 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	
5-M75	Mesure forfaitaire GT - Mesures d'accompagnement de l'APA : - Réaménagement du carrefour Kiener/Orbe/ Treycovagnes	1.500	Yverdon-les-Bains	GT	
5-M76	Réaménagement de l'avenue Pierre-de-Savoie et de la rue Pyrame-de-Candolle	3.030	Yverdon-les-Bains	VSR	
5-M77	Mesure forfaitaire VSR - Mesures d'accompagnement de l'APA : Modération des axes délestés par l'APA - rue du Cheminet - rue de Chamblon	6.531	Yverdon-les-Bains	VSR	
5-M78	Réaménagement de l'interface TP de la gare d'Yverdon-les-Bains	9.586	Yverdon-les-Bains	INT	
5-M79	Aménagement de l'interface de la halte RER Y-Parc	3.155	Yverdon-les-Bains	INT	

5-M80	Mesure forfaitaire MD Développement du réseau de mobilité douce: <ul style="list-style-type: none"> • Aménagement d'une liaison cyclable entre Yverdon-les-Bains et Cheseaux-Noréaz (Yverdon-les-Bains, Gymnase) • Déplacement du chemin de l'Etang le long des voies CFF (Grandson) • Sécurisation des cheminements piétons sur la traversée du village de Pomy • Prolongement de l'itinéraire de mobilité douce mixte entre l'UAPE Tom Pouce et le pont de Gleyres (Yverdon-les-Bains) 	2.278	Yverdon-les-Bains Grandson Pomy	MD	
5-M81	Itinéraire de mobilité douce entre Yverdon-les-Bains et Gressy	4.500	Yverdon-les-Bains, Canton	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	1.500	Montagny-près- Yverdon	MD	
5-M83	Achat équipement roulant électrique / Renouvellement de la flotte de bus	8.200	Communes AggloY Travys	TP	
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	
Total horizon A		58.390			

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	
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	
5-M85	Établissement d'une stratégie intercommunale de gestion du stationnement	Communes AggloY	Ae	GT	
5-M86	Espaces publics de proximité à Yverdon-les-Bains (fiche générale)	Yverdon-les-Bains	Ae	MD	
5-M88	Prolongement du réseau urbain (Travys) jusqu'à Longemale (Pomy) - exploitation	Yverdon-les-Bains, Pomy	Ae	TP	
5-M101	Établissement d'une stratégie intercommunale sur les plans de mobilité d'entreprises	Communes AggloY	Ae	GT	
5-M102	Prolongement du réseau urbain (Travys) jusqu'à La Borette (Montagny-près-Yverdon) - exploitation	Montagny-près- Yverdon-les-Bains	Be	TP	

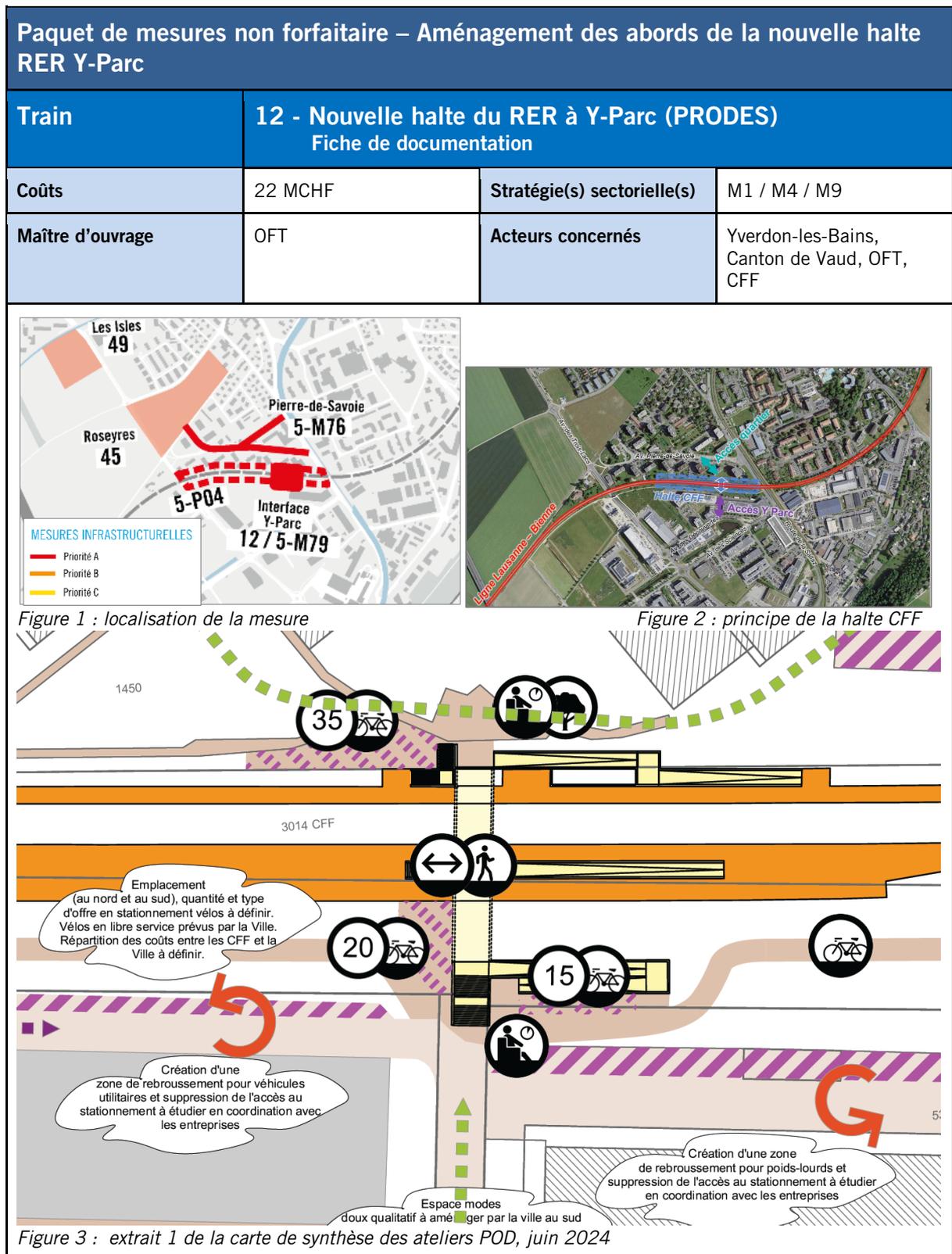
Mesures d'horizon B

N° Mesure	Intitulé	Coût cofinancable 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	
5-M89	Modération du centre des Tuileries	1.300	Grandson	VSR	
5-M90	Requalification de la rue de la Plaine et du Casino	11.000	Yverdon-les-Bains	VSR	
5-M91	Achat équipement roulant électrique / Renouvellement de la flotte de bus	3.300	Communes AggloY Travys	TP	
Total horizon B		18.279			

Mesures d'horizon C

N° Mesure	Intitulé	Coût cofinancable CH	Commune	Cat. CH	Numéro de page
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



Description	<p>Le projet d'agglomération de 1^{ère} et 2^{ème} 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.</p> <p>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.</p> <p>À l'horizon 2050, plusieurs étapes d'aménagement sont prévues :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>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.</p>
Études réalisées	<ul style="list-style-type: none"> – 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 »

Paquet de mesures non forfaitaire – Axe principal d'agglomération (APA)

Capacité des routes		MESURE 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

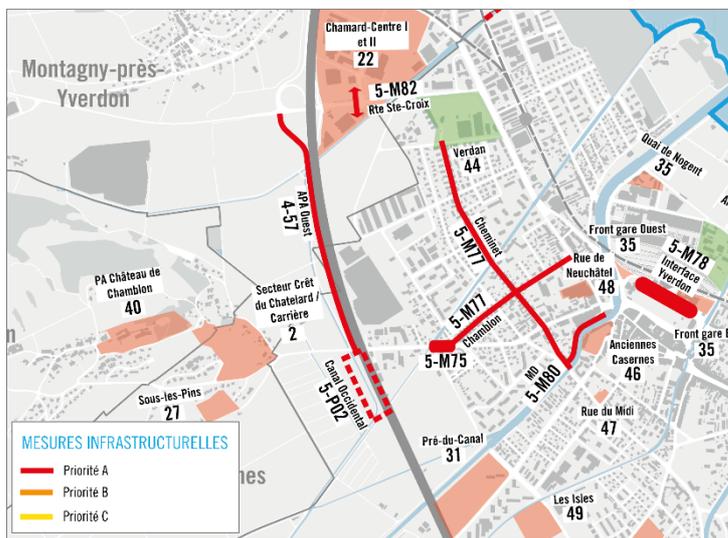


Figure 1 : localisation de la mesure
Figure 2 : plan du projet



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. Reportant le trafic en périphérie de la ville centre, le projet APA ouest 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

	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 cofinancable 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 %.</p> <p>L'APA ouest allège considérablement le trafic de l'agglomération en soulageant notamment de 30% la route de Sainte-Croix.</p>
<p>Opportunité et utilité</p>	<p>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</p> <p>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</p> <p>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 usagers 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.</p>

État de la planification				
Etudes préél. :	Avant-projet :	Projet :	Réalisation :	
2013-2015	2016-2018	2018-2021	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-P102 Paquet de mesures nature en accompagnement de l'APA			
Études réalisées	Études 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			

Paquet de mesures non forfaitaire – Axe principal d'agglomération (APA)			
VSR	MESURE 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
<p>Figure 1 : localisation de la mesure</p>		<p>Figure 2 : concept d'aménagement</p>	
Description et faisabilité	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>		
Opportunité et utilité	<p>Opportunité <i>Besoins d'action</i> > Réorganisation des circulations TIM en vue d'une accessibilité orientée au centre et d'un apaisement du trafic dans les quartiers</p> <p><i>Stratégies sectorielles</i> M4 Organiser une accessibilité efficace en transports individuels motorisés (TIM)</p>		

	<p>libérant le centre et les axes principaux pour la circulation des transports publics et la mobilité douce</p> <p>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</p> <p>Utilité Les différents projets de modération vont favoriser le respect par les usagers 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.</p>				
État de la planification					
	Etudes pré. : <i>2027-2028</i>	Avant-projet : <i>2029-2030</i>	Projet : <i>2031-2032</i>	Réalisation : <i>2033-2035</i>	
Étapes de mise en œuvre	<p>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</p>				
Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF-HT)					
	CH <i>0.000</i>	Canton VD <i>0.000</i>	Communes <i>2.700</i>	Tiers <i>0.000</i>	<i>Total</i> <i>2.700</i>
Lien avec d'autres mesures	<p>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</p>				
Études réalisées	<p>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.</p>				
Données de base	<p>Le trafic journalier moyen attendu sur cet axe est de 9'800 véhicules par jours. 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</p>				

Paquet de mesures non forfaitaire – Axe principal d'agglomération (APA)

Paquet de mesure forfaitaire GT	MESURE 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		

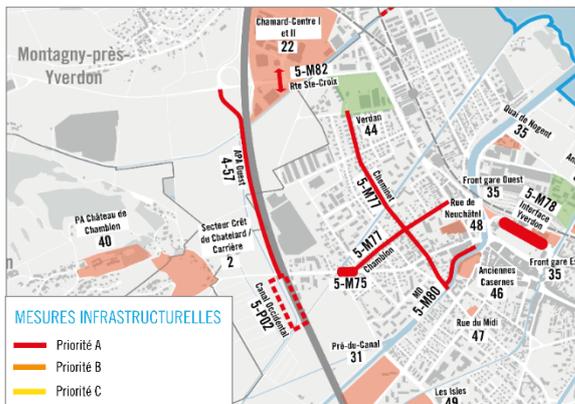


Figure 1 : localisation de la mesure



Figure 2 : concept d'aménagement

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

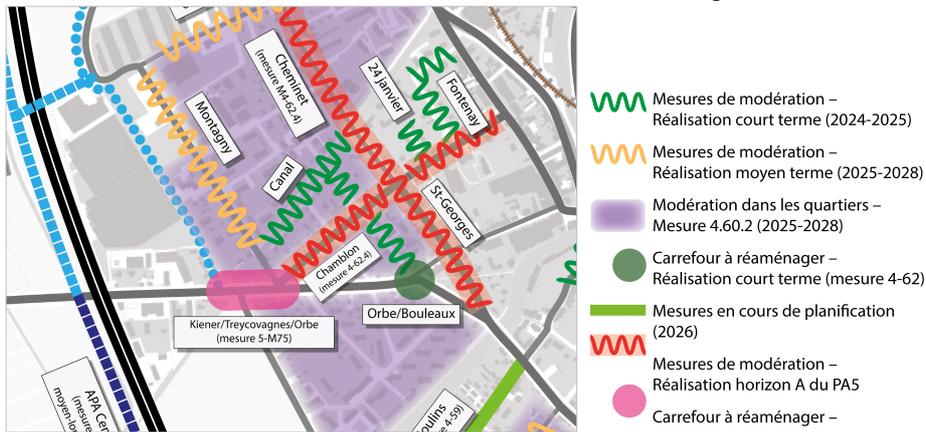


Figure 3 : extrait de la carte des mesures d'accompagnement de l'APA

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 modulation. 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

	<p>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 piétons, 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 usagers. 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.</p> <p>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).</p> <p>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.</p> <p>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).</p> <p>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.</p>
<p>Mesures partielles et coûts</p>	<p><i>Modération des axes délestés par l'APA</i> : Réaménagement du carrefour Kiener / Orbe / Treycovagnes.</p> <p>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).</p> <p>Coûts imputables : 1'500'000 CHF Coût global : 1'500'000 CHF</p>
<p>Informations factuelles</p>	<p>Carrefour avec 2 nœuds, 2 lignes de transport public</p>

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

VSR		MESURE 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

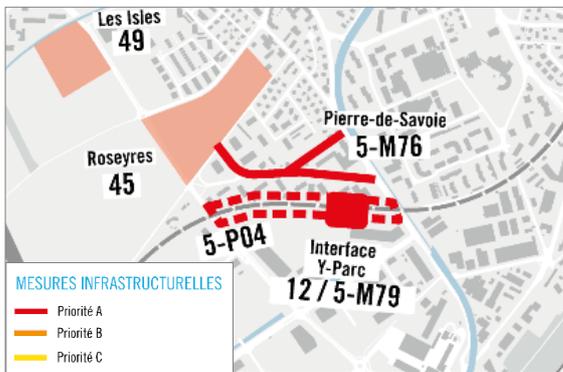


Figure 1 : localisation de la mesure



Figure 2 : plan d'emprise des voies



Figure 3 : plan d'ensemble

Description et faisabilité

Début 2021, suite à la mise en service de l’Axe principal d’agglomération secteur sud (APA sud), des zones 30 ont été mises en place avec un dispositif minimal (panneaux à l’entrée des rues, suppression des passages pour piétons, priorité de droite aux carrefours) pour modérer les quartiers 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 usagers et aussi proposer une nouvelle image du réaménagement de ces rues.

	<p>Les principaux objectifs à atteindre sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>Les principaux aménagements esquissés par l'étude de faisabilité sont les suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>Ce projet sera coordonné avec la réalisation de la halte CFF et son interface.</p>
<p>Opportunité et utilité</p>	<p>Opportunité <i>Besoins d'action</i></p> <ul style="list-style-type: none"> > 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

	<p>climatiques et sociaux</p> <ul style="list-style-type: none"> > 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 <p><i>Stratégies sectorielles</i></p> <p>PE1 - Augmenter les qualités paysagères et naturelles des espaces ouverts en milieu bâti</p> <p>U3 - Renforcer l'habitabilité par l'aménagement des espaces publics dans les quartiers et les villages</p> <p>M2 Poursuivre le développement d'un réseau principal modes doux (MD) continu, sûr et attractif</p> <p>M3 Favoriser l'usage des vélos dans l'agglomération</p> <p>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</p> <p>M8 Renforcer la sécurité sur le chemin des écolier.ère.s et aux abords des écoles</p> <p>Utilité</p> <p>L'aménagement proposé a pour objectif de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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, ...). <p>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.</p>				
État de la planification					
	Etudes pré. : 2023-2024	Avant-projet : 2025-2026	Projet : 2026-2028	Réalisation : 2029-2030	
Étapes de mise en œuvre	<p>Étude de projet : étude de faisabilité réalisée en 2023-2024.</p> <p>Approbation des plans / permis de construire : 2027</p> <p>Financement : 2025 et 2027</p> <p>Date prévue pour le début des travaux : 2029</p> <p>Date prévue pour la mise en service : 2030</p>				
Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF-HT)					
	CH 0.000	Canton VD 0.000	Communes 3.030	Tiers 0.000	<i>Total</i> 3.030
Lien avec d'autres mesures	<p>12 Nouvelle halte du RER Vaudois au PST (PRODES)</p> <p>5-M79 Aménagement de l'interface de la halte RER Y-Parc</p> <p>5-P04 Paquet de mesures nature en accompagnement de la halte CFF à Y-Parc</p> <p>45 PA Roseyres</p>				

Études réalisées	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>22 Places vélos 10'100m2 de surface 900 mètres linéaire de mobilité douce TJM prévisionnel à 15 ans sur l'axe ou sur les accès aux nœuds (sans mesure) : 1000 véh./j</p>

Paquet de mesures non forfaitaire – Axe principal d'agglomération (APA)

Paquet de mesure forfaitaire VSR	MESURE 5-M77 – Mesures d'accompagnement de l'APA		
Code ARE	nouveau	Priorité	A
Coûts imputables	6.531 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		

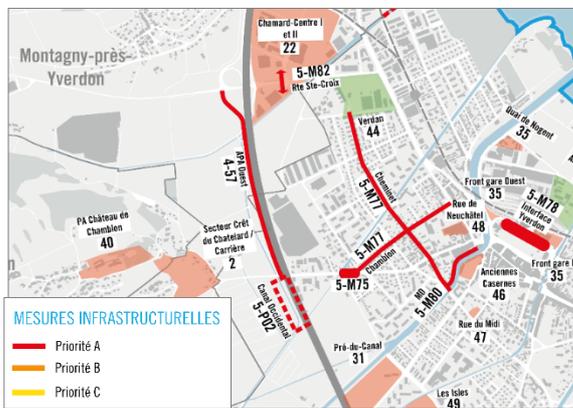


Figure 1 : localisation de la mesure

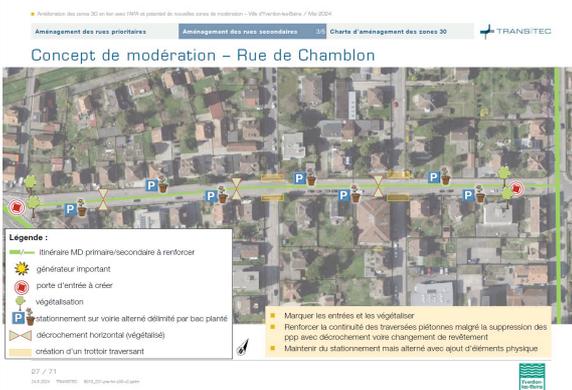


Figure 2 : concept d'aménagement

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

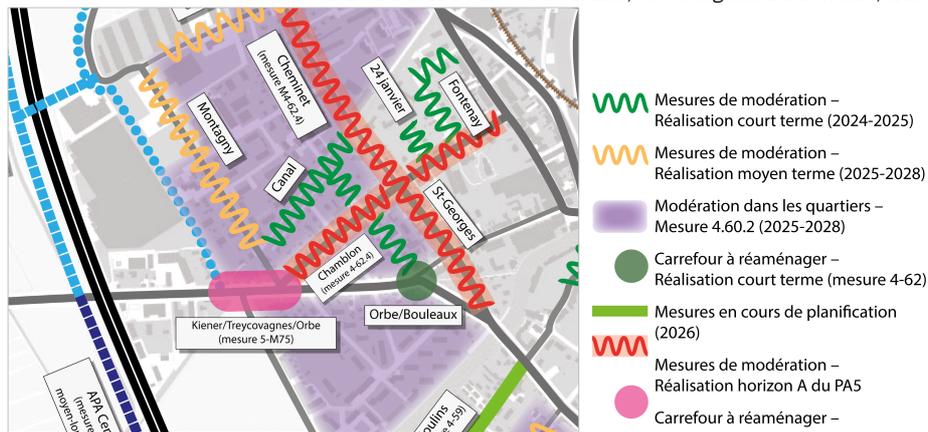


Figure 3 : extrait de la carte des mesures d'accompagnement de l'APA

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 modulation. 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

	<p>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 piétons, 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 usagers. 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.</p> <p>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).</p> <p>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.</p> <p>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).</p> <p>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.</p>
<p>Mesures partielles et coûts</p>	<p><i>Modération des axes délestés par l'APA : rue de Chamblon</i> 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.</p> <p>Coûts imputables : 1'371'000 CHF Coût global : 5'027'000 CHF</p> <p><i>Modération des axes délestés par l'APA : requalification de la rue du Cheminet et rue du Curtil Maillet jusqu'à la Thièle</i> 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.</p> <p>Coûts imputables : 5'160'000 CHF Coût global : 18'920'000 CHF</p>
<p>Informations factuelles</p>	<p>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</p>

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		

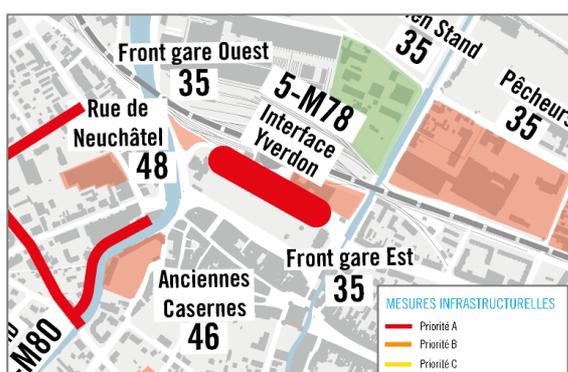


Figure 1 : localisation de la mesure

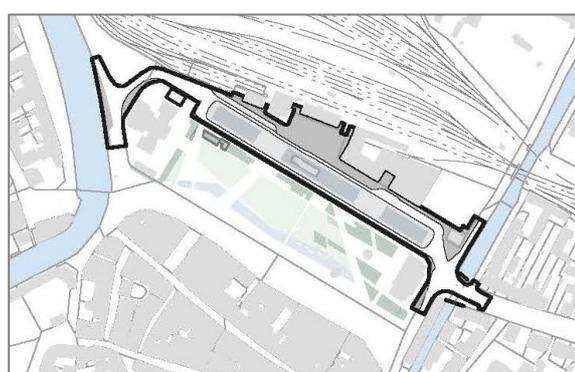


Figure 2 : périmètre du projet

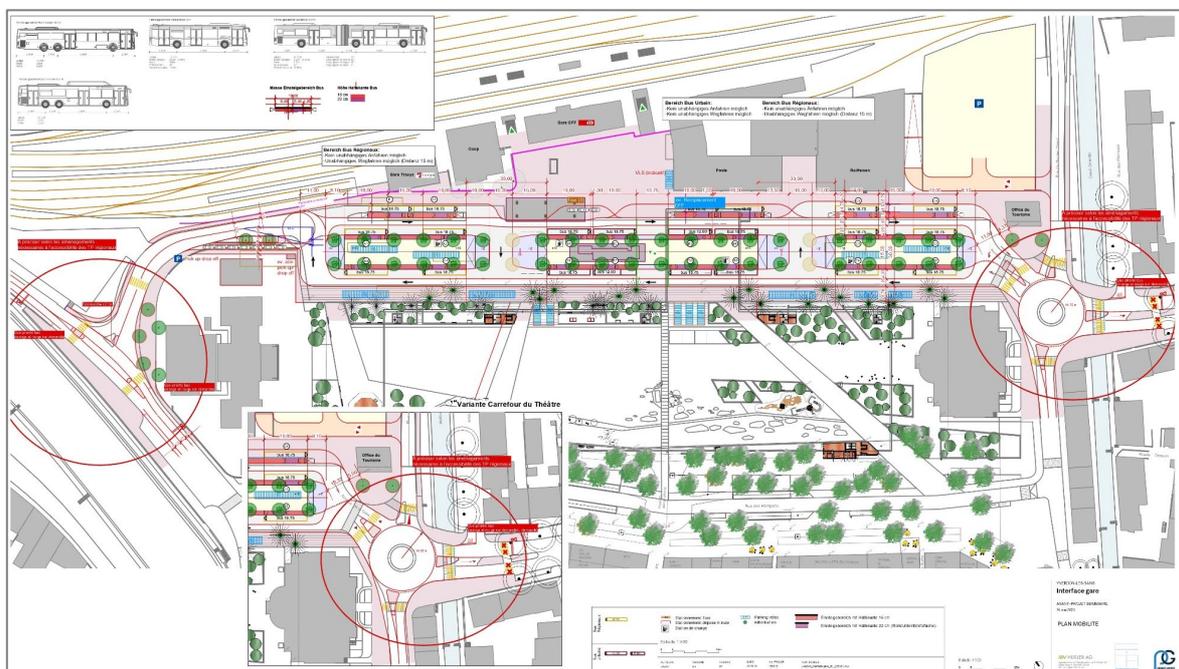


Figure 3 : projet d'aménagement de l'interface TP d'Yverdon-les-Bains

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,
-----------------------------------	--

	<p>parking, Front Gare, réseaux de bus, passerelle des Cigarières, rue de l'Ancien Stand, etc.).</p> <p>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.</p> <p>Le projet a pour objectifs de :</p> <ul style="list-style-type: none"> – 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) <p>Les principes d'aménagement suivants visent à répondre aux objectifs susmentionnés :</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>La variante retenue prévoit la division de l'îlot central en trois sections bien définies dans leur fonction.</p> <ol style="list-style-type: none"> 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

	<p><i>Besoins d'action</i></p> <ul style="list-style-type: none"> > 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 <p><i>Stratégies</i></p> <p>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.</p> <p>Utilité</p> <p>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.</p>			
État de la planification				
Etudes préél. : 2023	Avant-projet : 2025 - 2026	Projet : 2027 - 2028	Réalisation : 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 0.000	Canton VD 4.553	Communes 4.710	Tiers 0.000	Total 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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 Hüslér, 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	<p>5 lignes de bus urbains 15 lignes régionales en terminus 22 quais</p> <p>1'200 place de stationnement vélos 250 places moto 10 places dépose-minute 3 à 5 places taxis</p>

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

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

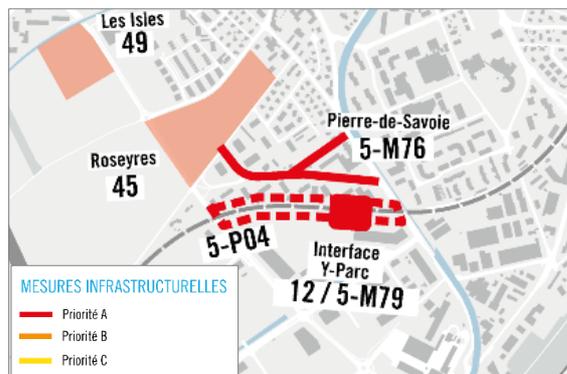


Figure 1 : localisation de la mesure

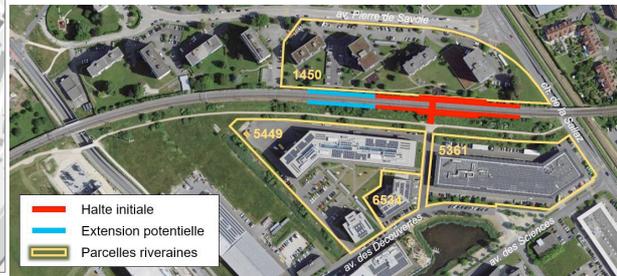


Figure 2 : périmètre de la halte CFF

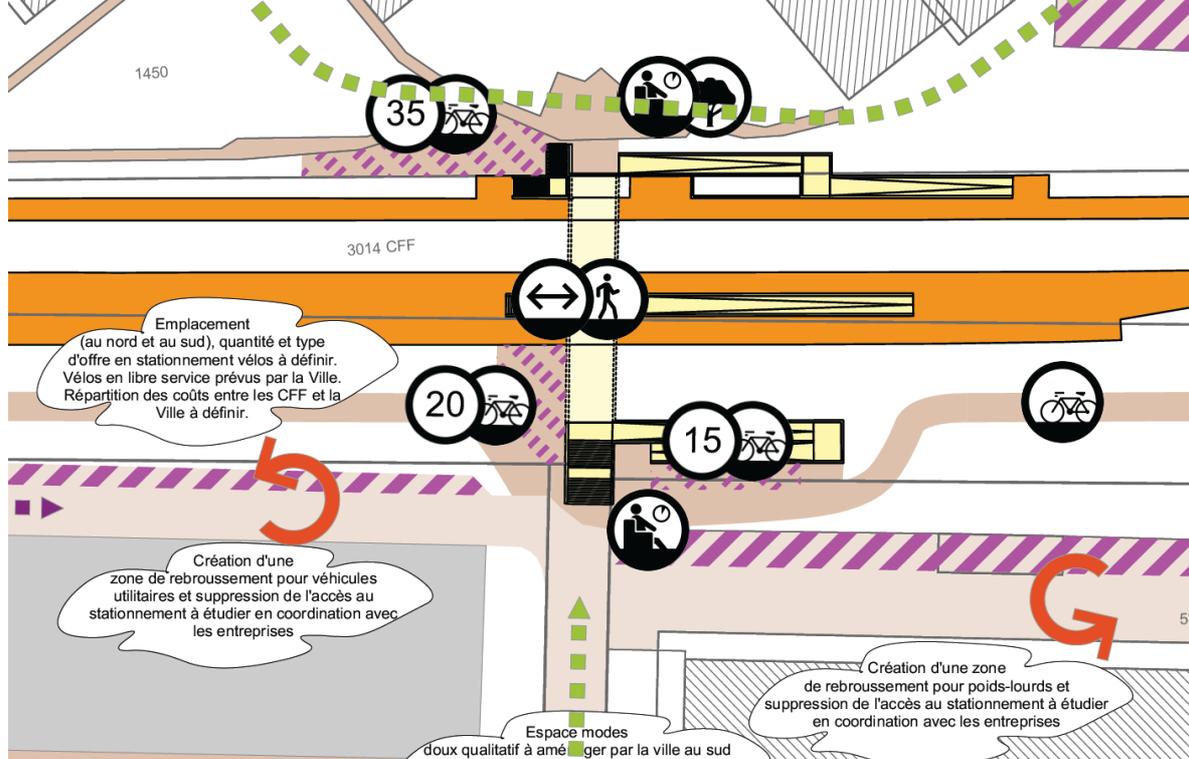


Figure 3 : extrait 1 de la carte de synthèse des ateliers POD, juin 2024

Description de la conception

Le projet d'agglomération de 1^{ère} et 2^{ème} 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.

	<p>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.</p> <p>La mesure se divise comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>1. Aménagement MD accès nord Il s'agit d'un projet de chemin reliant le futur passage inférieur de la halte ferroviaire à l'avenue Pierre de Savoie.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>5. Stationnement vélo Il est proposé de débiter 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.</p> <p>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.</p>
--	---

Opportunité et utilité	<p>Opportunité (qualitative) <u>Besoins d'action</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – 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 <p><u>Stratégies sectorielles</u></p> <p>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</p> <p>Utilité</p> <p>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.</p>
État de la planification	
<p>Etudes préél. : 2024 Avant-projet : 2024-2025 Projet : 2026 Réalisation : 2030</p>	
Étapes de mise en œuvre	<p>Étude de projet : 2026 Financement / Approbation des plans / permis de construire : 2027-2028 Début des travaux : 2029 Mise en service : 2030</p>
Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF-HT) (les contributions de tiers sont à indiquer)	
<p>CH 12</p>	<p>Canton VD Communes Tiers Total</p> <p>0.000 3.155 0.000 3.155</p>
Lien avec d'autres mesures	<p>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</p>
Études réalisées	<ul style="list-style-type: none"> – 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	<p>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</p>

Paquet de mesure forfaitaire MD		MESURE 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

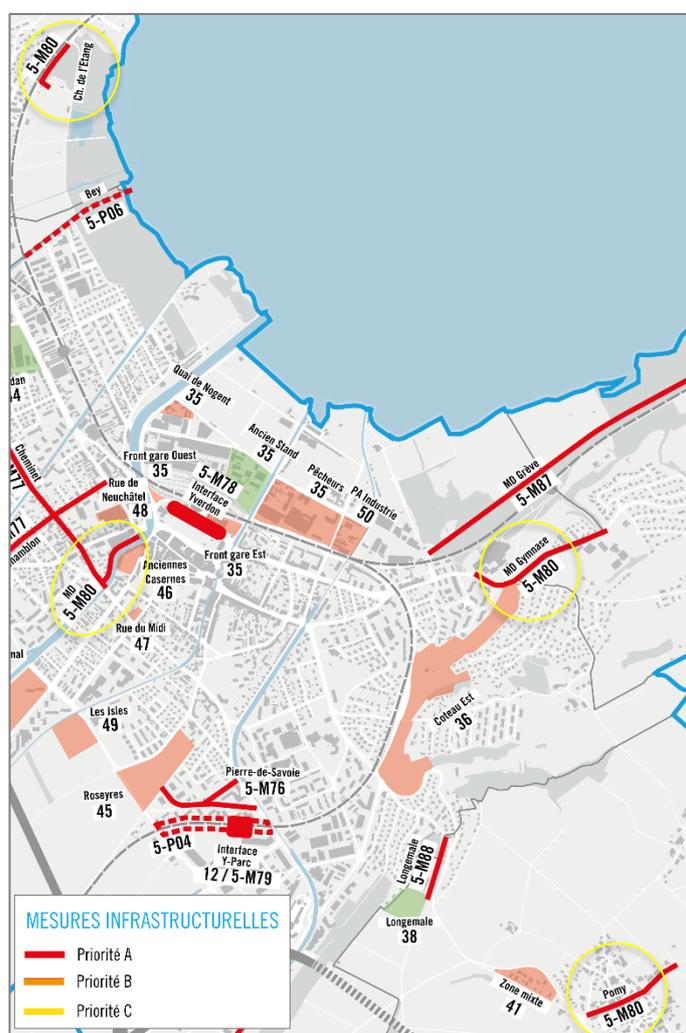


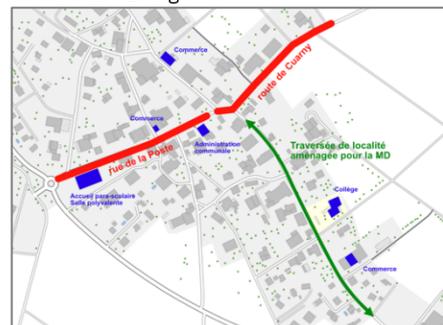
Figure 1 : localisation des mesures
 Figures 2 : plans de projet



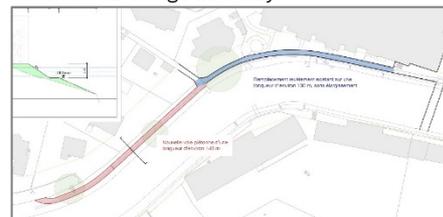
2.1 Aménagement d'une liaison cyclable entre Yverdon-les-Bains et le gymnase de Cheseaux-Noréaz



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 mixte entre l'UAPE Tom Pouce et le pont de Gleyres

<p>Description de la conception</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>L'objectif de la mesure est de sécuriser les cheminements des piétons et cycles sur les itinéraires desservant des équipements générateurs de flux (salle polyvalente, bâtiments administratifs communaux, écoles, déchetterie...) afin d'encourager le report modal.</p>
<p>Mesures partielles, coûts et informations factuelles</p>	<p><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.</p> <p>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</p> <p><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.</p> <p>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</p> <p><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 écoliers 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.</p> <p>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</p> <p><u>4. Prolongement de l'itinéraire de mobilité douce mixte entre l'UAPE Tom Pouce et le pont de Gleyres (Yverdon-les-Bains)</u></p>

	<p>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.</p> <p>Coûts imputables : 570'000 CHF</p> <p>Informations factuelles : Cheminements piétonniers en bord de rive de 2.50m de large sur 140 m de long (350 m2) avec mur de soutènement</p> <p>Type de mesure : cheminement MD, cat.4</p>
--	---

MA			
MESURE 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

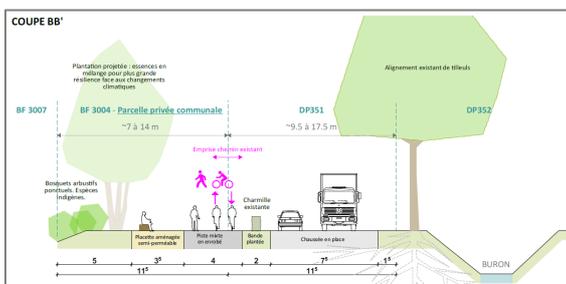
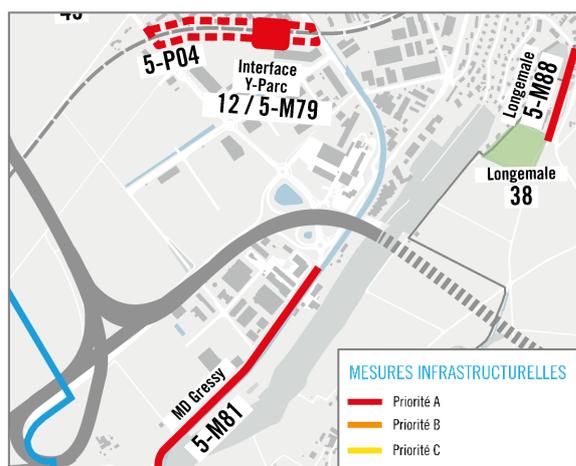


Figure 1 : localisation de la mesure

Figure 2 : coupe

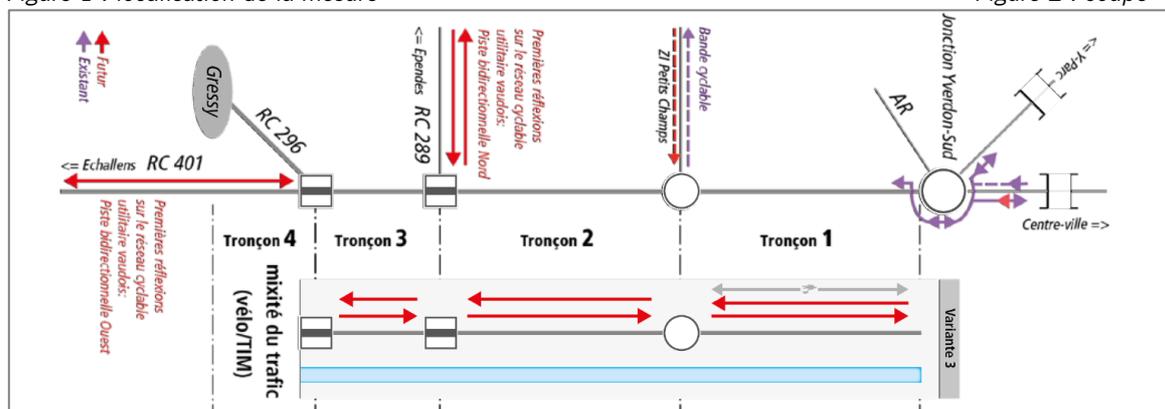


Figure 3 : principes d'aménagement

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.

	<p>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).</p> <p>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.</p> <p>Le long du parcours, en partant de la jonction, on relèvera :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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.
<p>Opportunité et utilité</p>	<p>Opportunité <u>Besoin d'action</u></p> <ul style="list-style-type: none"> > 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 <p><u>Stratégies</u></p> <p>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).</p> <p>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</p> <p>M2 - Poursuivre le développement d'un réseau principal modes doux (MD) continu,</p>

	<p>sûr et attractif M3 - Favoriser l'usage des vélos dans l'agglomération</p> <p>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.</p>			
État de la planification				
Etudes préél. : 2021	Avant-projet : 2025	Projet : 2027	Réalisation : 2029	
Étapes de mise en œuvre	<p>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</p>			
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	<p>La mesure a été développée avec la préoccupation constante de limiter les emprises sur les SDA. Les emprises réalisées seront minimales (1'164m²) 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.</p>			
Lien avec d'autres mesures	<p>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</p>			

Études réalisées	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>Longueur de la mesure : 1.6 km Longueur de la piste cyclable bidirectionnelle : 1 km Traversées avec ilots pour les mobilités actives : 6</p>

Paquet de mesures non forfaitaire – Axe principal d'agglomération (APA)

MD	MESURE 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

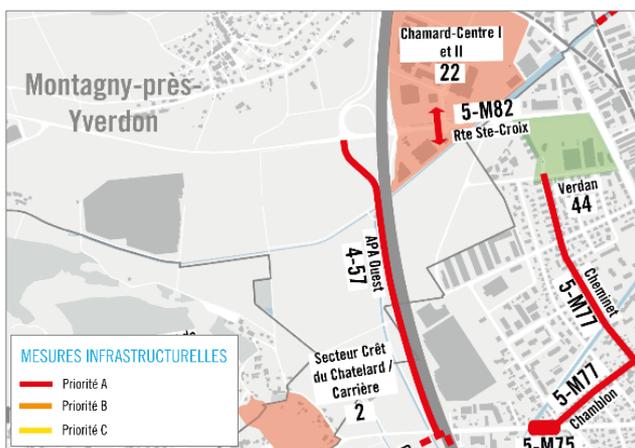


Figure 1 : localisation de la mesure



Figure 2 : principe d'aménagement

Description et faisabilité	<p>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 piétons et aux vélos qui enjambe la route de St Croix (longueur de franchissement 35m). Les parcours mobilité douce y compris 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 (piétons/vélos) sur terrains publics y compris celui de la partie centrale du franchissement de la voirie à fort trafic sont financés par la commune de Montagny-près-Yverdon.</p> <p>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 usagers, 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 piétons et les vélos. Cette voirie cantonale compte plus de 25'000 mouvements de véhicules/jour. Dans le cadre du renouvellement de certaines enseignes contiguës 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.</p>
Opportunité et utilité	<p>Opportunité</p> <p><i>Besoins d'action</i></p>

	<p>> Augmentation du report modal des TIM vers la MD</p> <p>> Amélioration de l'usage des TP et MD pour les déplacements utilitaires à l'intérieur de l'agglomération</p> <p>> Diminution de la part modale TIM en adéquation avec les objectifs du Plan climat yverdonnois</p> <p>> Accroissement de l'usage des TP et modes doux pour les pendulaires, les loisirs et les achats à l'intérieur de l'agglomération</p> <p>> Suppression des discontinuités des itinéraires structurants (axe fort, voies vertes, voies des canaux, voies des villages)</p> <p>> Renforcement de l'attractivité des réseaux de mobilité douce</p> <p>> Amélioration de la sécurité des cyclistes</p> <p><i>Stratégie sectorielle</i></p> <p>M2 Poursuivre le développement d'un réseau principal modes doux (MD) continu, sûr et attractif</p> <p>M3 Favoriser l'usage des vélos dans l'agglomération</p> <p>Utilité</p> <p>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).</p> <p>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.</p>				
État de la planification					
	Etudes préél. : 2021/2022	Avant-projet : 2025/2026	Projet : 2025/2026	Réalisation : 2027/2030	
Étapes de mise en œuvre	<p>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).</p> <p>Approbation des plans / permis de construire : 2026/2027</p> <p>Financement : public/privé</p> <p>Mise en service entre 2027 et 2030</p>				
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	<p>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.</p> <p>4-52 Tronçon Ouest de la voie verte de la Plaine de l'Orbe</p> <p>22 PPA Chamard Centre</p>				
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			
MESURE 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	<p>La mesure porte sur l'électrification de la flotte de bus urbain en horizon A du PA5.</p> <p>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).</p> <p>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.</p> <p>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.</p>		

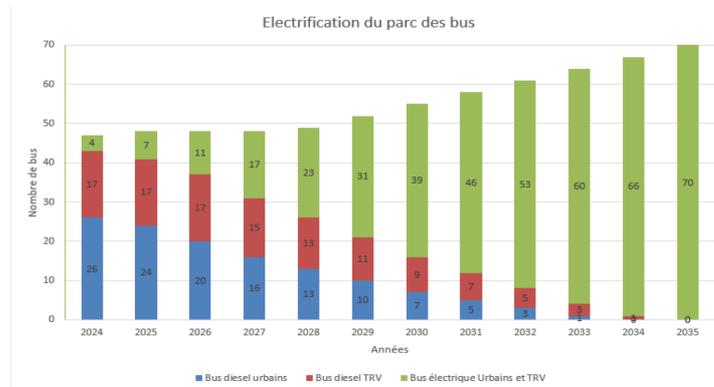


Figure 2 - Evolution de la flotte de bus (source : rapport Travys)

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 pré-l. : --

Avant-projet : --

Projet : 2024

Réalisation : 2028-2032

Étapes de mise en œuvre

Étude de projet : 2024

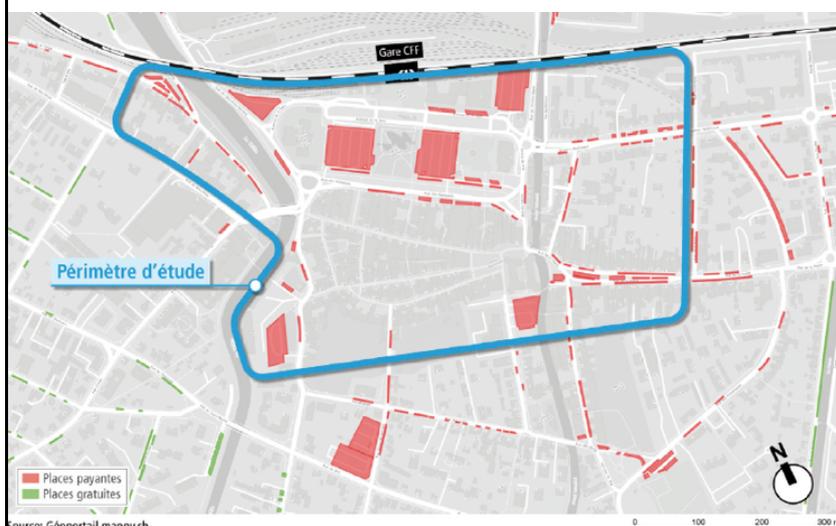
Approbation du programme de décarbonisation de la flotte de bus par les

	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 0.000	Canton VD 4.1	Communes 4.1	Tiers 0.000	Total 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			

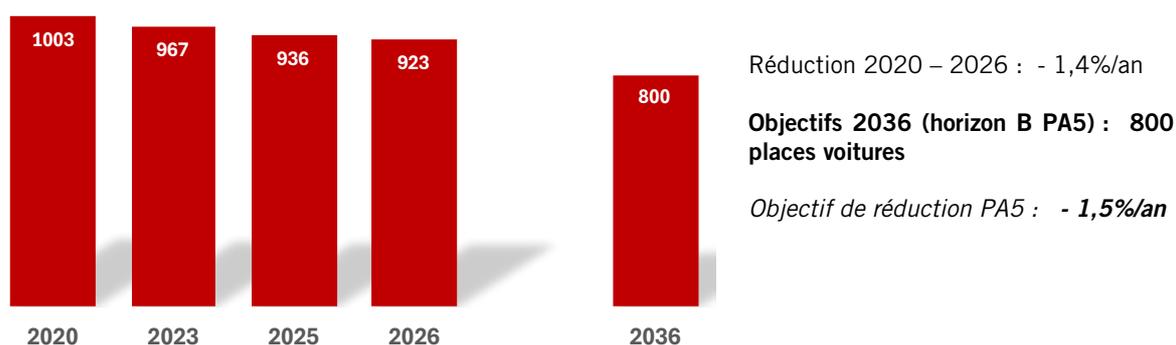
GT			
MESURE 5-M84 – Réduction progressive de l'offre en stationnement public au centre-ville d'Yverdon-les-Bains			
Code ARE	nouveau	Priorité	Ae, Be
Coûts	(-)	Stratégie(s) sectorielle(s)	M6-1
Maître d'ouvrage	Ville d'Yverdon-les-Bains	Acteurs concernés	commune

Offre en stationnement public au centre-ville d'Yverdon-les-Bains :

Périmètre :



Évolution de l'offre en places publiques :



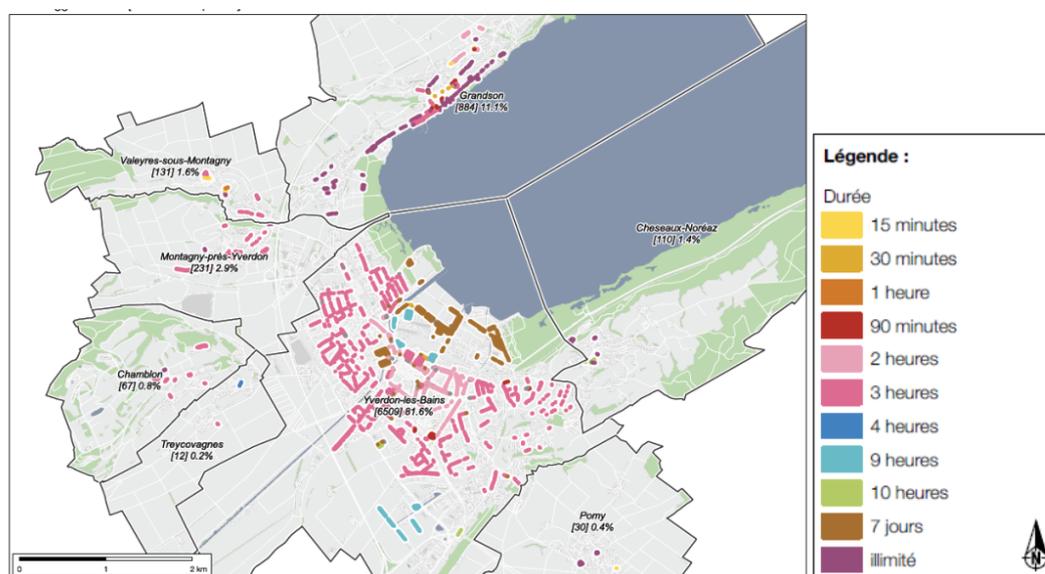
Description et faisabilité	<p>Le stationnement est un des leviers majeurs pour la gestion du trafic à l'intérieur des villes et des agglomérations. La demande de stationnement, et donc le trafic induit, est dépendante de l'offre à disposition des usagers, en particulier l'offre publique. Agir sur cette 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.</p> <p>Le diagnostic de la demande actuelle de stationnement sur l'ensemble de l'agglomération effectué par le bureau Transitec en 2023, en complément des</p>
-----------------------------------	--

	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
<p>Opportunité et utilité</p>	<p>Opportunité (qualitative)</p> <p><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</p> <p><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</p> <p>Utilité (qualitative)</p> <p><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.</p> <p><u>Environnement</u> Comme la mesure vise à accroître la part modale des TP, vélos et piétons, elle contribue globalement à une diminution des nuisances environnementales (réductions du bruit et des émissions polluantes).</p>

État de la planification				
Études préél. : 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	<ul style="list-style-type: none"> Yverdon-les-Bains, Projet Parking Place d'Armes, Dimensionnement du parking, Christe & Gyax 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		MESURE 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

Offre en stationnement public dans l'agglomération :



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 usagers, 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

	<p>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).</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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).</p> <p>Les enjeux principaux en la matière sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>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.</p>
<p>Opportunité et utilité</p>	<p>Opportunité (qualitative)</p> <p><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</p> <p><u>Stratégies</u> M6-2 - Définir une gestion du stationnement public cohérente pour l'ensemble de l'agglomération</p> <p>Utilité (qualitative)</p> <p><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.</p> <p><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</p>

	(réductions du bruit et des émissions polluantes).			
État de la planification				
Etudes préél. : 2023	Avant-projet : (-)	Projet : 2025-2027	Réalisation : 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	<ul style="list-style-type: none"> • AggloY, Diagnostic du stationnement voiture à usage public, Transitec, Avril 2024 			
Données de base	9'400 places de stationnement à usage public			

MD			
MESURE 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

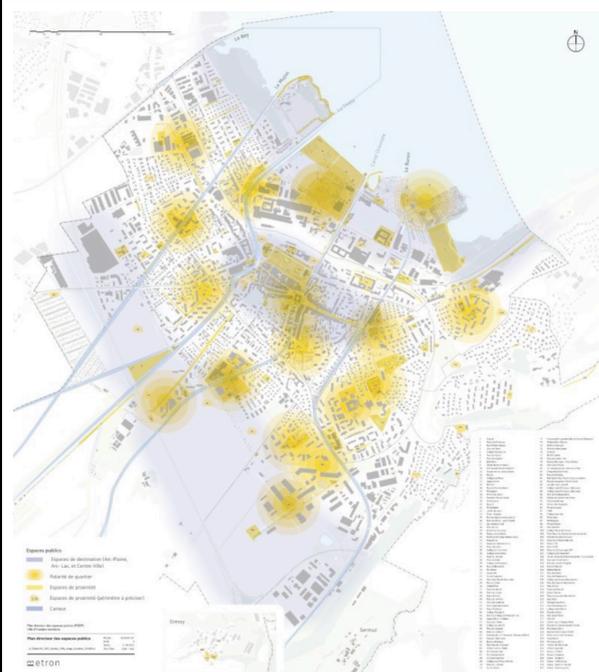


Figure 1 : Image directrice du plan directeur des espaces publics à 5 minutes (PDEP, 2023)

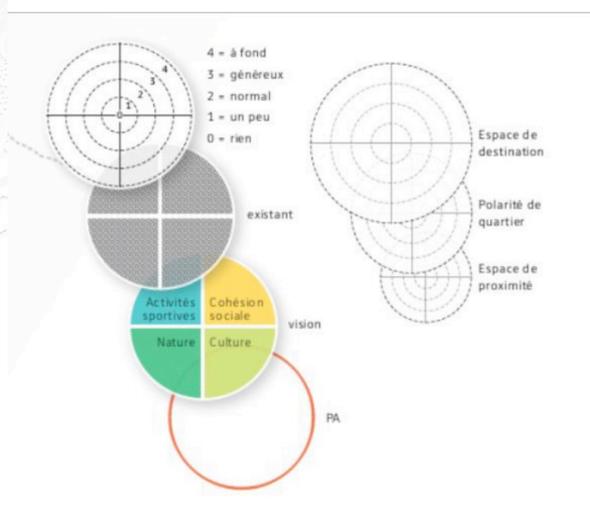


Figure 2: Légende des cibles figurantes dans la Stratégie par périmètre (PDEP, 2024)

Description et faisabilité	<p>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 ».</p> <p>Le PDEP a pour objectifs de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 : <ul style="list-style-type: none"> ○ créer des installations favorisant le mouvement, l'activité physique et le sport ; ○ favoriser l'accès à l'art et à la culture dans l'espace urbain ; ○ améliorer l'accès à la nature et à des paysages de qualité ;
----------------------------	---

	<ul style="list-style-type: none"> ○ accroître la cohésion sociale, donner envie d'y rester, de se regrouper. <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un projet complet tous les 1.5 ans • 5 projets ponctuels / an 			
Opportunité et utilité	<p>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</p> <p><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</p> <p>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.</p>			
État de la planification				
Etudes pré. : 2021-2022	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="text-align: center;">Avant-projet : 2023-2024</td> <td style="text-align: center;">Projet : 2028-2032</td> <td style="text-align: center;">Réalisation : 2028-2032</td> </tr> </table>	Avant-projet : 2023-2024	Projet : 2028-2032	Réalisation : 2028-2032
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 0.000	Canton VD 0.000	Communes 3.200	Tiers 0.000	Total 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 4-53 Passage 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> Un projet complet tous les 1.5 ans 5 projets ponctuels / an 			

MD		MESURE 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

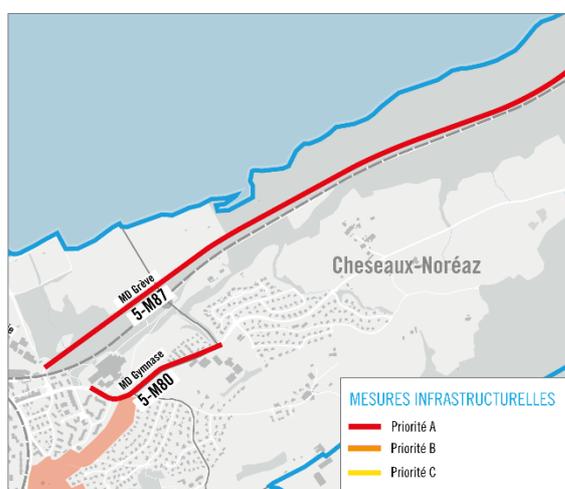


Figure 1 : localisation de la mesure

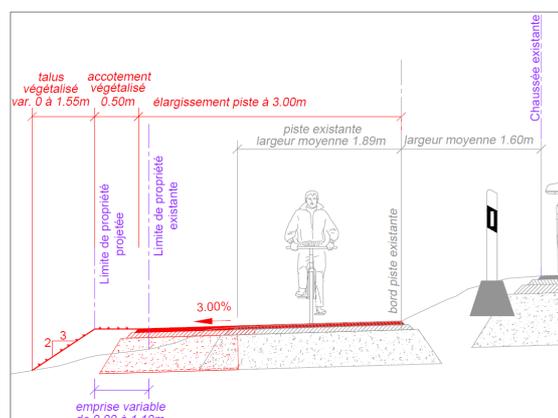


Figure 2 : coupe

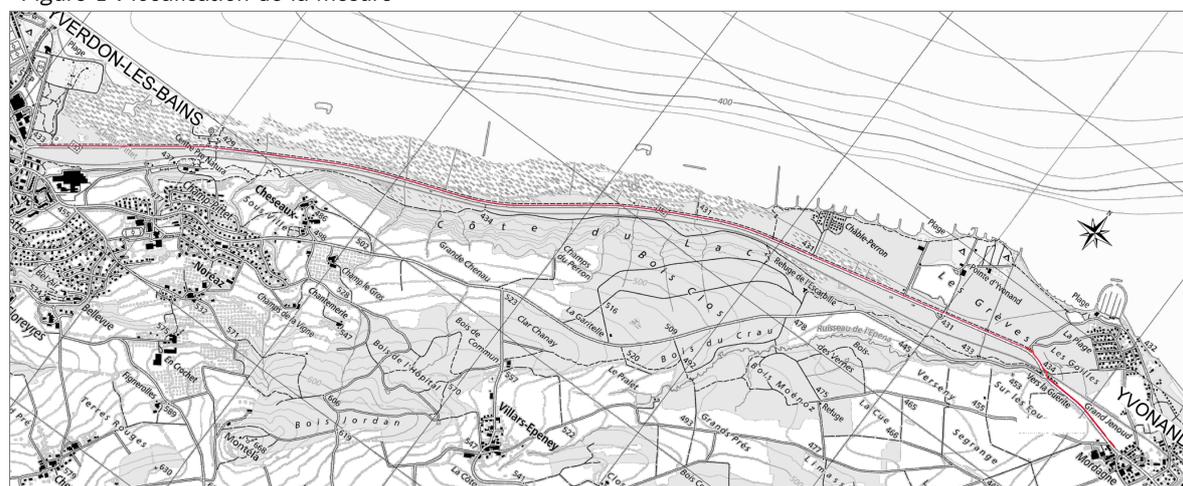
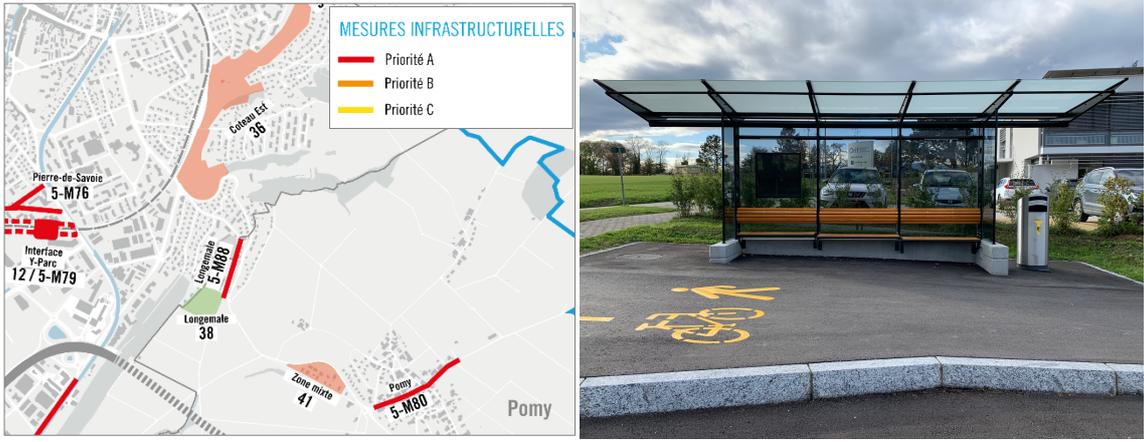


Figure 3 : Extrait du plan de situation de projet (Echelle 1/10000)

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
-----------------------------------	---

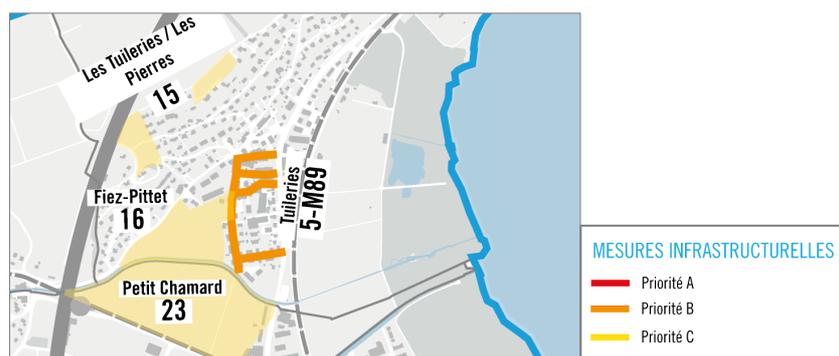
	<p>croisements et de dépassements dangereuses sur cette piste. De plus, la piste a subi un certain nombre de dégradations ; la couche de roulement nécessiterait un remplacement sur l'entier du tronçon.</p> <p>Cette piste, qui démarre au Chemin des Grèves de Clendy à Yverdon-les-Bains et se termine sur 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.</p> <p><u>Piste cyclable</u></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
<p>Opportunité et utilité</p>	<p>Opportunité</p> <p><u>Besoins d'action</u></p> <ul style="list-style-type: none"> > 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 <p><u>Stratégies sectorielles</u></p> <p>PE6 – Améliorer la continuité des réseaux écologiques et leurs interconnexions</p> <p>M2 Poursuivre le développement d'un réseau principal modes doux (MD) continu, sûr et attractif</p> <p>M3 Favoriser l'usage des vélos dans l'agglomération</p> <p>Utilité (qualitative)</p>

	<p>La mesure vise à offrir aux cyclistes des conditions de croisement et de circulation sécurisés le long de la route cantonale.</p> <p>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.</p>										
État de la planification											
Etudes préél. : 2022	Avant-projet : 2024 Projet : 2025 Réalisation : 2028										
Étapes de mise en œuvre	<p>Étude de projet : 2024</p> <p>Approbation des plans / permis de construire : 2025-2026</p> <p>Financement : demande de crédit en 2025 et approbation en 2026.</p> <p>Dates prévues pour le début des travaux et la mise en service : 2028-2030</p>										
Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF-HT) (les contributions de tiers sont à indiquer)											
CH 0.00	Canton VD 4.53	Communes 0.000	Tiers 0.000	Total 4.53							
Lien avec d'autres mesures	<p>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.</p> <p>5-80 Mesure forfaitaire MD</p> <p>4-53 Passage inférieur CFF quartier Scierie – Clendy-Dessous</p> <p>4-60 Modération du trafic dans les quartiers</p> <p>4a. Mobilité douce le long des canaux</p>										
Études réalisées	Étude d'avant-projet, DGMR, 2024										
Données de base	<p>Création d'une nouvelle piste cyclable de 3 mètre de large sur 783 m</p> <p>Élargissement à 3 mètres de la piste existante (5'900m)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>CHF TTC</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Élargissement 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> </tbody> </table>		CHF TTC	Élargissement de la piste existante	1.34	Réalisation d'un nouveau tronçon entre Avenue des Pins et Yvonand (y compris le passage à niveau)	0.93	Construction des crapauducs	2.26	Total	4.53 MCHF
	CHF TTC										
Élargissement de la piste existante	1.34										
Réalisation d'un nouveau tronçon entre Avenue des Pins et Yvonand (y compris le passage à niveau)	0.93										
Construction des crapauducs	2.26										
Total	4.53 MCHF										

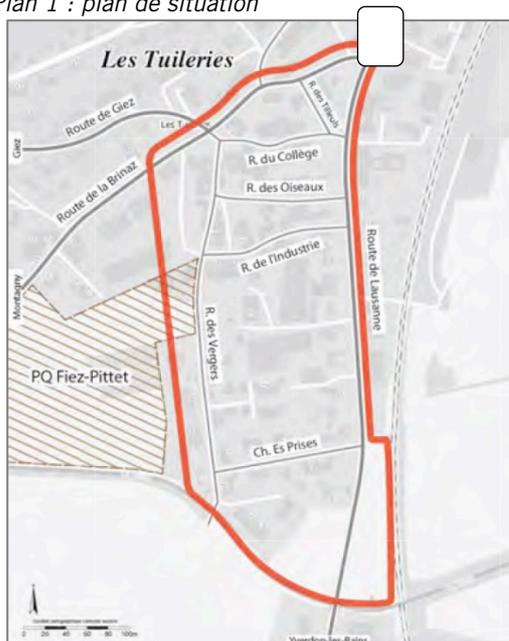
TP			
MESURE 5-M88 – Prolongement du réseau urbain (Travys) jusqu'à Longemalle (Pomy) – Exploitation			
Code ARE	nouveau	Priorité	Ae
Coûts	--	Stratégie(s) sectorielle(s)	M1, M1-1, M9-2
Maître d'ouvrage	Pomy, Yverdon-les-Bains	Acteurs concernés	Travys, DGMR
 <p>The image contains two parts. On the left is a map titled 'MESURES INFRASTRUCTURELLES' showing infrastructure measures in the Pomy area. It highlights several zones: 'Pierre-de-Savoie 5-M76' (red), 'Interface 1-Parc 12/5-M79' (red), 'Longemalle 5-M88' (orange), 'Longemalle 38' (green), 'Zone mixte 41' (orange), and 'Pomy 5-M80' (red). A legend indicates 'Priorité A' (red), 'Priorité B' (orange), and 'Priorité C' (yellow). On the right is a photograph of a modern bus stop with a glass roof, wooden benches, and a bicycle parking area marked with yellow symbols.</p>			
Description et faisabilité	<p>Pour permettre la desserte du futur quartier Longemalle 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).</p> <p>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.</p> <p>Le rebroussement des bus pourra se faire par le biais du nouveau giratoire finalisé en 2023.</p>		
Opportunité et utilité	<p>Opportunité</p> <p>Besoins d'action</p> <ul style="list-style-type: none"> > 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 <p>Stratégies sectorielles</p> <p>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</p> <p>Utilité</p> <p>La réalisation de ce nouvel arrêt est l'opportunité d'apporter les améliorations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la desserte du futur quartier Longemalle de Pomy et du quartier de 		

	<p>Calamin (Pomy, Yverdon-les-Bains) ;</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 préél. : <i>(date)</i>	Avant-projet : <i>(date)</i> 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 <i>0.000</i>	Canton VD <i>0.000</i> Communes <i>0.500</i> Tiers <i>0.000</i> Total <i>0.500</i>
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

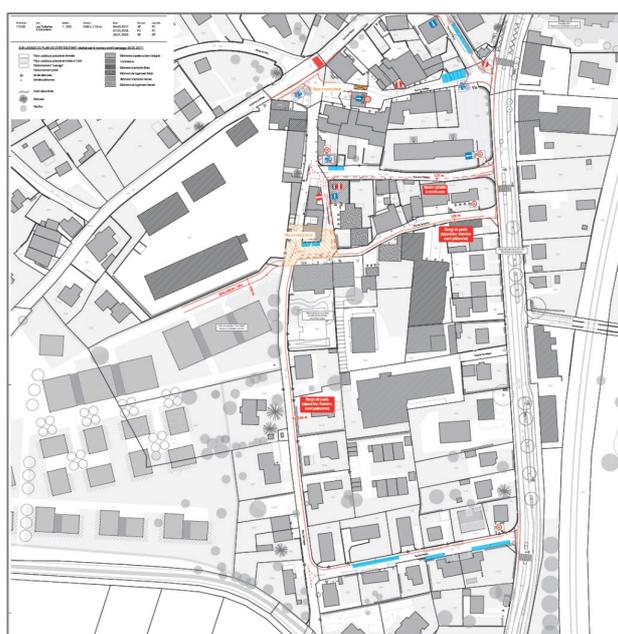
VSR		MESURE 5-M89 – Modération du centre des Tuileries	
Code ARE	5938.2.044	Priorité	B
Coûts	1.3 MCHF HT	Stratégie(s) sectorielle(s)	U4, M2, M8, M9
Maître d'ouvrage	Grandson	Acteurs concernés	DGMR



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:

- maintien de l'exploitation du réseau routier par une zone 30 km/h sur la partie Sud des Tuileries (depuis la Rue des Oiseaux) ; mise en zone de rencontre de la place et de la Rue du Collège ; mise en limite générale à 50 km/h de la Rue des Tilleuls, cette dernière étant hors zone 30 km/h et hors zone de rencontre,
- 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

	<p>par la Rue des Oiseaux,</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>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</p> <p><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</p> <p>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.</p>			
État de la planification				
Etudes préliminaires : --	Avant-projet : 2020 Projet : 2028 Réalisation : 2032			
Étapes de mise en œuvre	<p>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</p>			
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 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		MESURE 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		

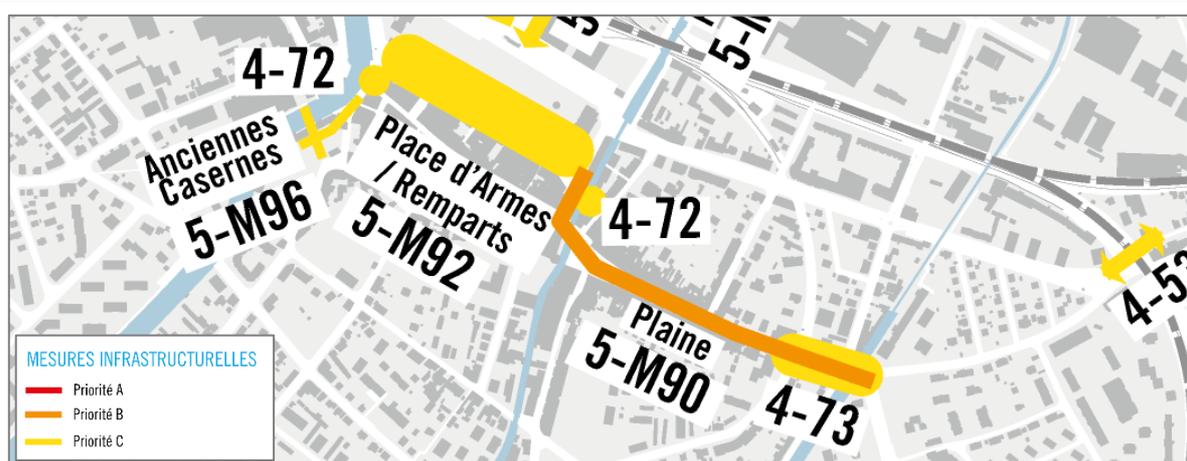


Figure 1 : localisation de la mesure



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
-----------------------------------	---

	<p>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.</p> <p>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 4^{ème} génération (cf. accord sur les prestations PA4).</p> <p>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 piétons 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.</p> <p>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 usagers 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.</p> <p>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 habitants. La rue de la Plaine participera à la carte de visite de la Ville, à proximité du patrimoine architectural et culturel du Château.</p>
<p>Opportunité et utilité</p>	<p>Opportunité <u>Besoins d'action</u></p> <ul style="list-style-type: none"> > 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

	<p>et les achats à l'intérieur de l'agglomération</p> <ul style="list-style-type: none"> > 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 usagers, notamment les personnes à mobilité réduite, ainsi que les nouvelles mobilités (trottinettes électriques) et le vélo <p><u>Stratégies sectorielles</u></p> <p>PE1 - Augmenter les qualités paysagères et naturelles des espaces ouverts en milieu bâti</p> <p>U3 - Renforcer l'habitabilité par l'aménagement des espaces publics au centre-ville</p> <p>M2 Poursuivre le développement d'un réseau principal modes doux (MD) continu, sûr et attractif</p> <p>M3 Favoriser l'usage des vélos dans l'agglomération</p> <p>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</p> <p>Utilité</p> <p>Ce projet vise à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dissuader le trafic transit du centre-ville • Améliorer les conditions de circulation des transports publics dans le centre-ville • Redonner la priorité aux piétons 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 pré. : 2025-2026	Avant-projet : 2027-2028	Projet : 2029-2030	Réalisation : 2032 -2036	
Étapes de mise en œuvre	<p>Étude de projet :2025-2026</p> <p>Approbation des plans / permis de construire :2027-2032</p> <p>Financement :2027</p> <p>Dates prévues pour le début des travaux et la mise en service : 2032-2036</p>				
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	<p>4-60.1 Requalification de la rue de la Maison-Rouge</p> <p>4-60.2 Modération du trafic dans les quartiers</p> <p>4-73 Requalification du carrefour Cordey/Quatre-Marronniers/Bains</p> <p>5-M92 Projet de réaménagement de la Place d'Armes et requalification de la rue des Remparts</p> <p>5-M86 Espaces publics de proximité à Yverdon-les-Bains</p>				
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.				

TP			
MESURE 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	<p>La mesure porte sur l'électrification de la flotte de bus urbain en horizon B du PA5.</p> <p>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).</p> <p>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.</p> <p>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.</p>		

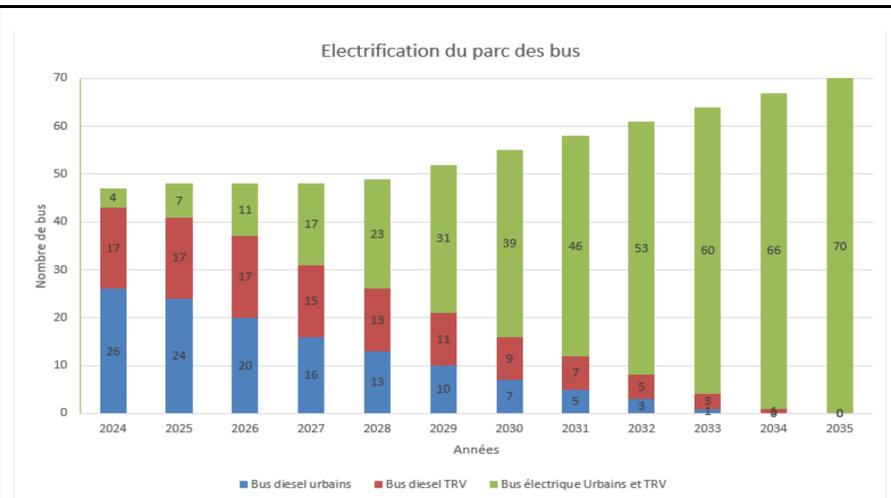


Figure 2 - Evolution de la flotte de bus (source : rapport Travys)

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 préél. : -- 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) <i>(les contributions de tiers sont à indiquer)</i>				
CH 0.000	Canton VD 1.65	Communes 1.65	Tiers 0.000	Total 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			

GT			
MESURE 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

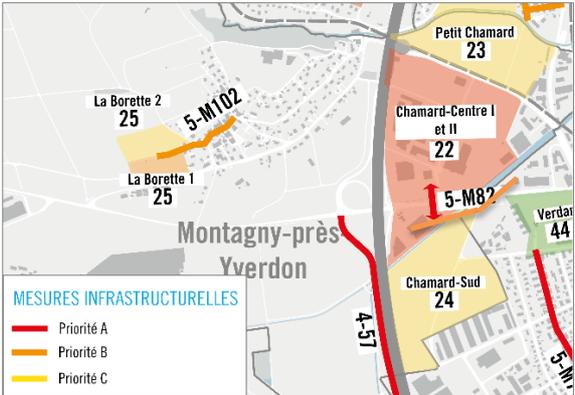
Le stationnement est un des leviers majeurs pour la gestion du trafic à l'intérieur des villes et agglomérations. La demande de stationnement, et donc le trafic qui lui est lié, est dépendante de l'offre à disposition des usager.ère.s, en particulier les places à disposition des pendulaires sur leur 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

	<p>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.</p> <p>L'objectif principal de la mesure vise à diminuer le trafic motorisé et encourager les autres modes de transports.</p> <p>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.</p>			
Opportunité et utilité	<p>Opportunité (qualitative) <u>Besoins d'action</u> > 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.</p> <p><u>Stratégies</u> M12 : - Mettre en œuvre une politique de plans de mobilité à l'échelle de l'agglomération</p> <p>Utilité (qualitative) <u>Transports</u> 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.</p> <p><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).</p>			
État de la planification				
Etudes pré. : (date)	Avant-projet : (date) Projet : (date) Réalisation : (date)			
Étapes de mise en œuvre	<p>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 réglementation inter-communale pour la mise en place de plans de mobilité d'entreprises : 2026 Validation par les autorités communales et mise en application : 2026</p>			
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 0.05	Tiers 0.000	Total 0.000
Lien avec d'autres mesures	5-M85 - Etablissement d'une stratégie intercommunale de gestion du stationnement			
Études réalisées	-			
Données de base	-			

TP			
MESURE 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
 <p>figure 1 : localisation de la mesure</p>			
Description et faisabilité	<p>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.</p>		
Opportunité et utilité	<p>Opportunité <u>Besoins d'action</u> > 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</p> <p><u>Stratégies sectorielles</u> 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</p> <p>Utilité La réalisation de cette prolongation est l'opportunité d'apporter les améliorations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 pré-l. : (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 <i>0.000</i>	Canton VD <i>0.000</i>	Communes <i>0.500</i>	Tiers <i>0.000</i>	<i>Total</i> <i>0.500</i>
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				

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 du PA5

Carte 10 : Carte des mesures des PA1 et PA2

Carte 11 : Carte des mesures du PA4

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

Une agglomération au cadre de vie de qualité

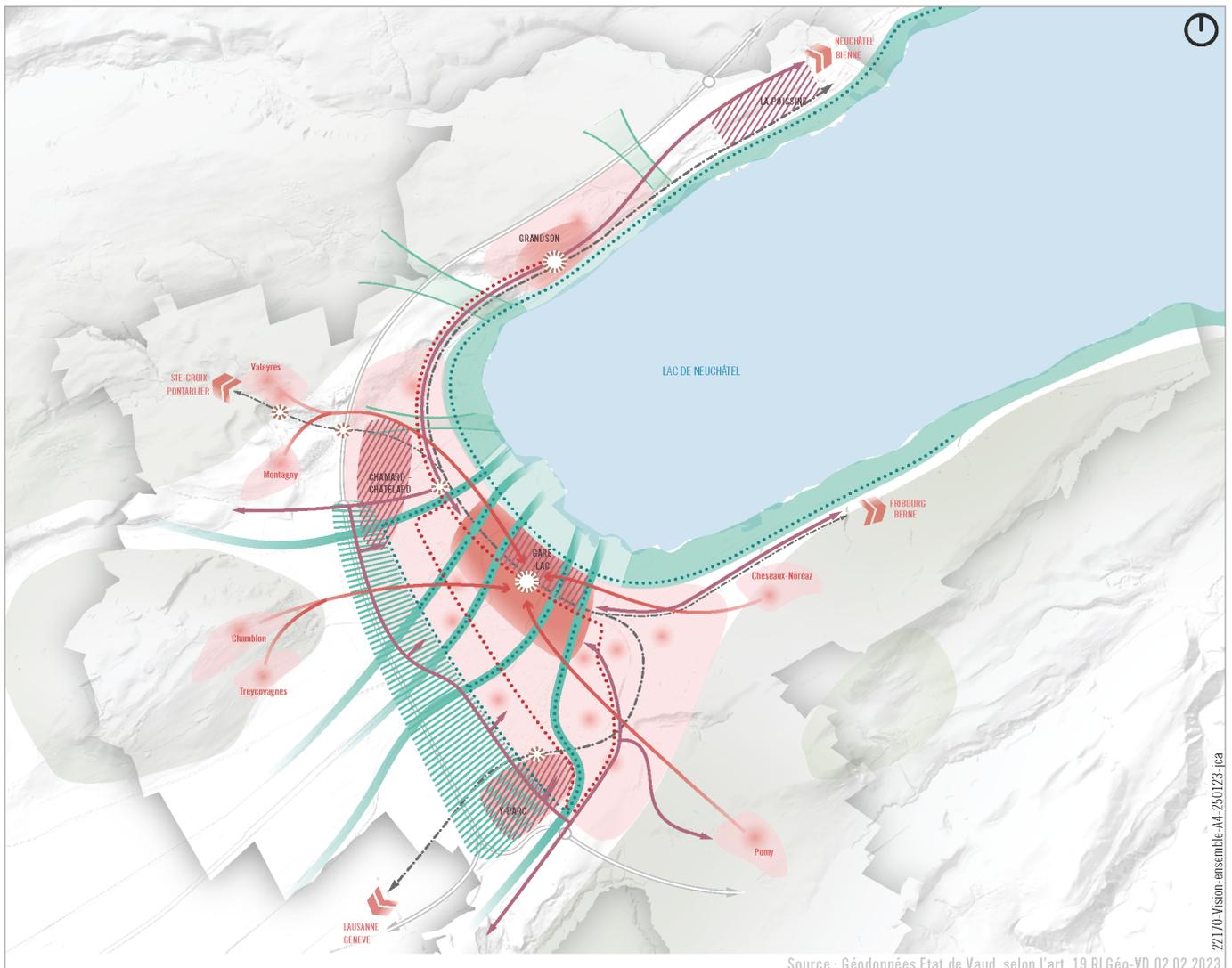
- Trame verte-bleue des canaux**
Les canaux sont valorisés comme entité paysagère connectant la plaine au lac. Ils sont le support pour les corridors écologiques et peuvent être des axes structurants pour les piétons et les vélos.
 - Frange urbaine**
Les secteurs d'habitation et les sites stratégiques 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. 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 transport public**
- 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. Il est composé d'espaces publics majeurs, la mobilité douce y est prioritaire et le transport individuel motorisé 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 cheminements le long des canaux relient quant à eux la plaine au lac à travers les secteurs bâtis.
 - Axes forts 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 de mobilité douce et de transport public 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 de transport public est favorisée pour les modes doux. Le stationnement des vélos y est renforcé. Les transbordements entre les différents modes sont facilités. Des espaces publics attractifs y sont aménagés.
 - Réseau de transport individuel motorisé 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

Janvier 2025

0 m 500 1'000 1'500 2'000



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



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

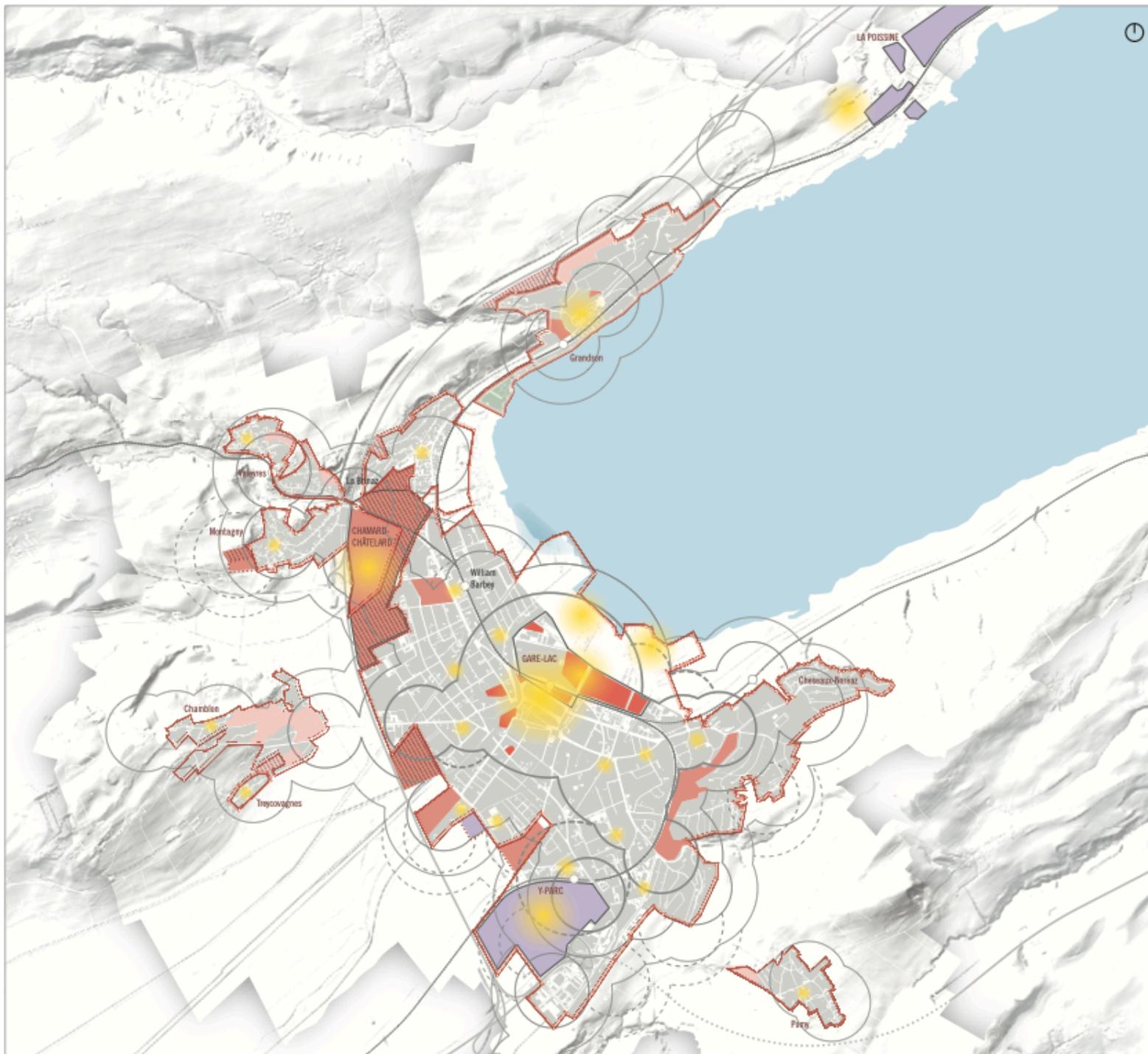
PE5 - Aménager des espaces de détente et de loisirs dans des secteurs dédiés de l'arc-lac

 Arc-lac (rives préservées / rives accessibles)

PE6 - Améliorer la continuité des réseaux écologiques et leurs interconnexions

 Réseau écologique

 Réseau ferroviaire



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

- / Périmètre compact en vigueur / périmètre compact modifié à l'horizon du PA5
- 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

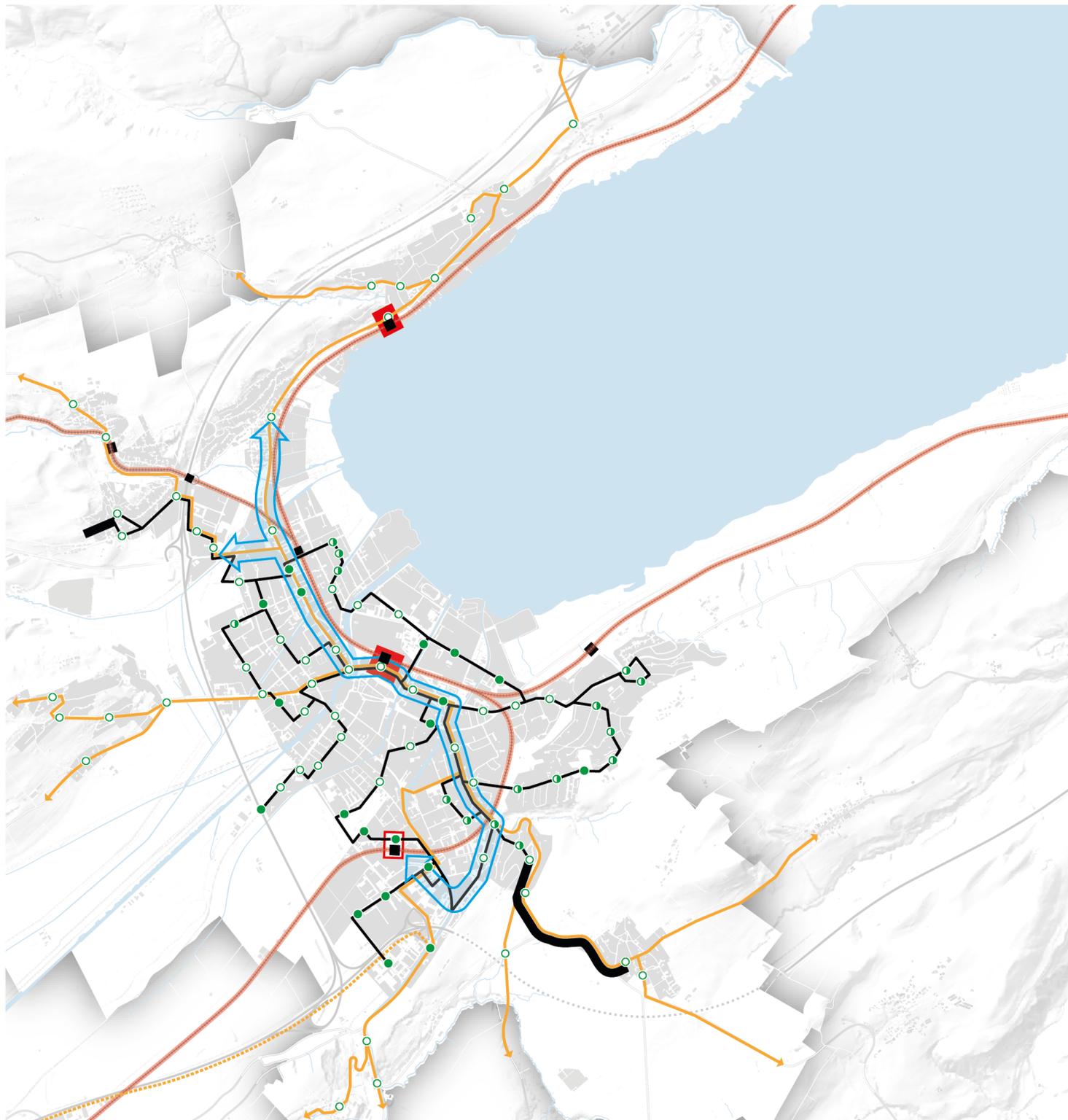
U4 - Renforcer l'habitabilité par l'aménagement des espaces publics

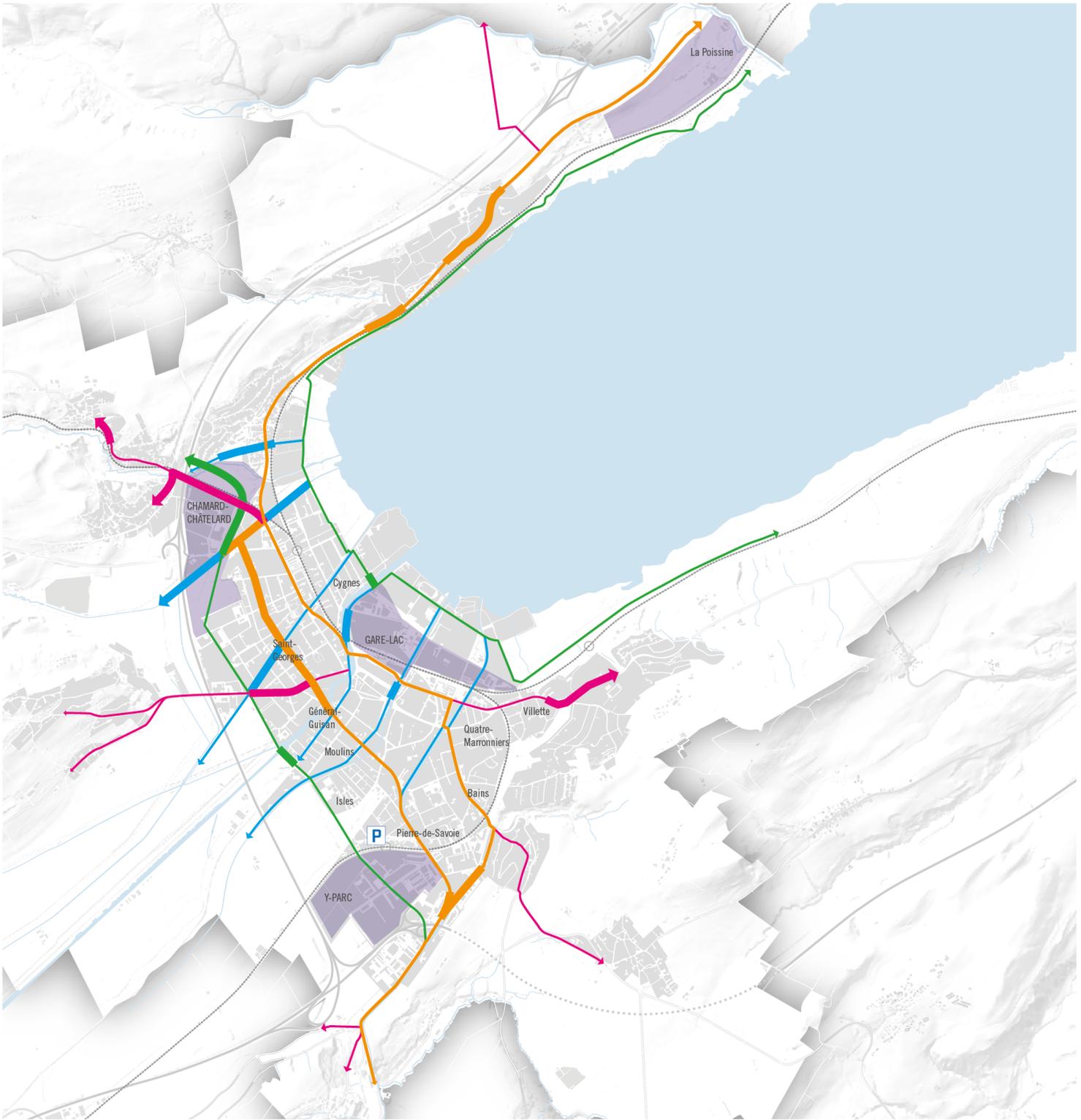
- Polarité
- Réseau ferroviaire
- Desserte en transport public actuelle / projetée
- bonne à très bonne
- desserte moyenne
- desserte faible
- Site stratégique
- Mesure engagée

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:

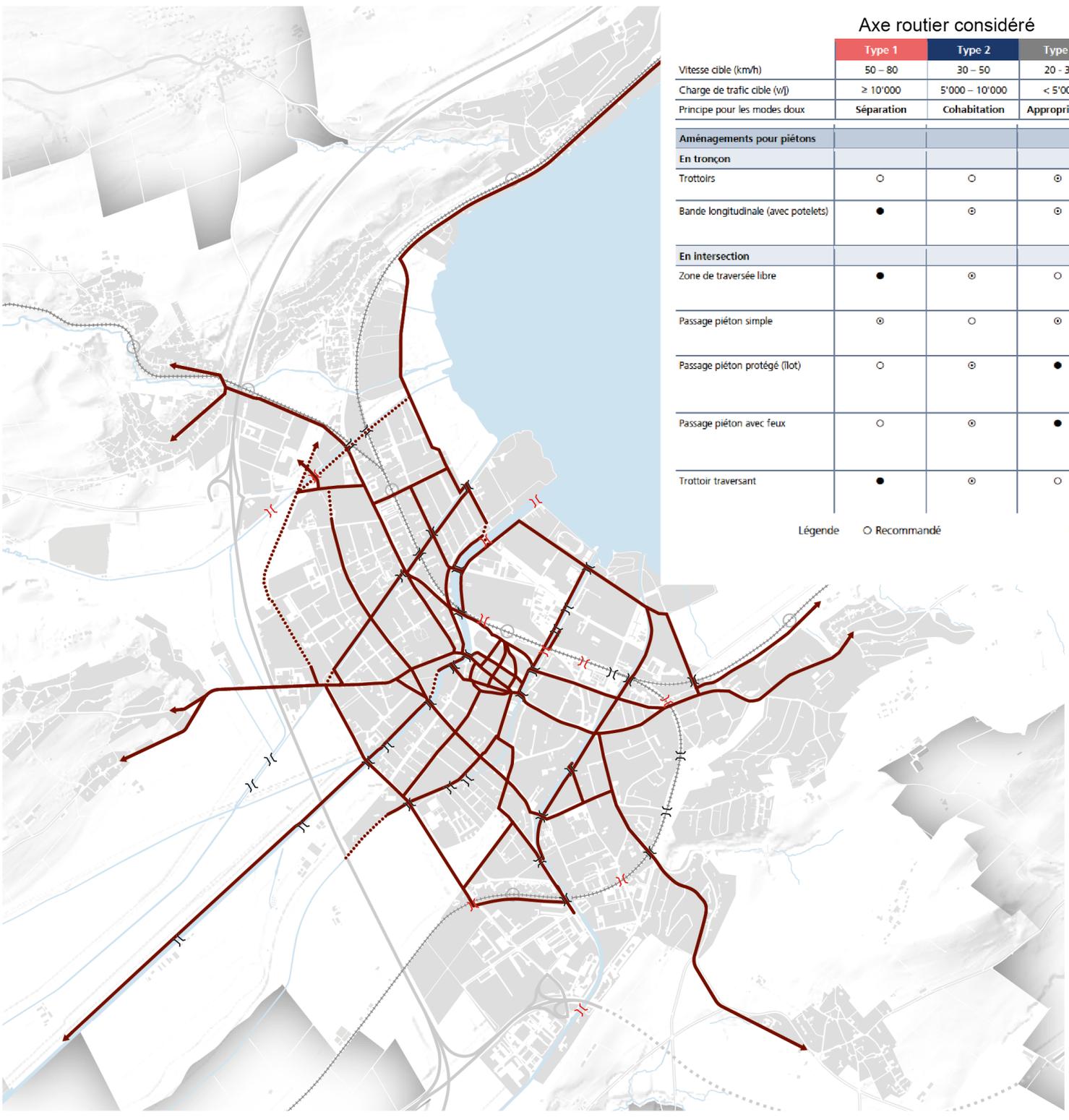
existant + projet en cours	à compléter	
		Voies des villages
		Voies des canaux

Etablissement du réseau cyclable de loisirs:

existant + projet en cours	à compléter	
		Voies vertes

Site stratégique

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 (vj)	≥ 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 défavorables : 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 (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:

Réseau piétonnier	Existant	À créer
Franchissements		

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

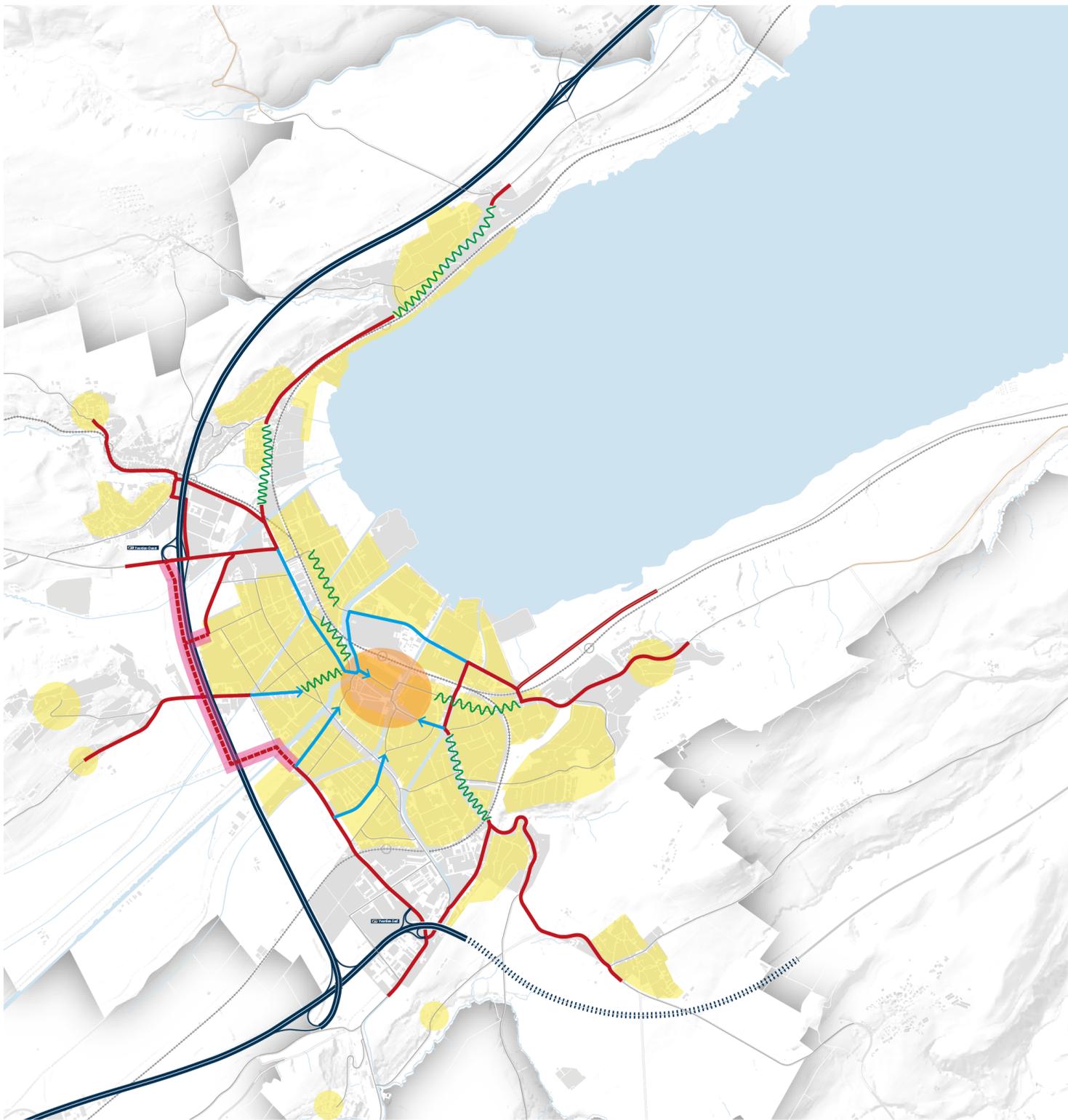
→ Accessibilité TIM au centre

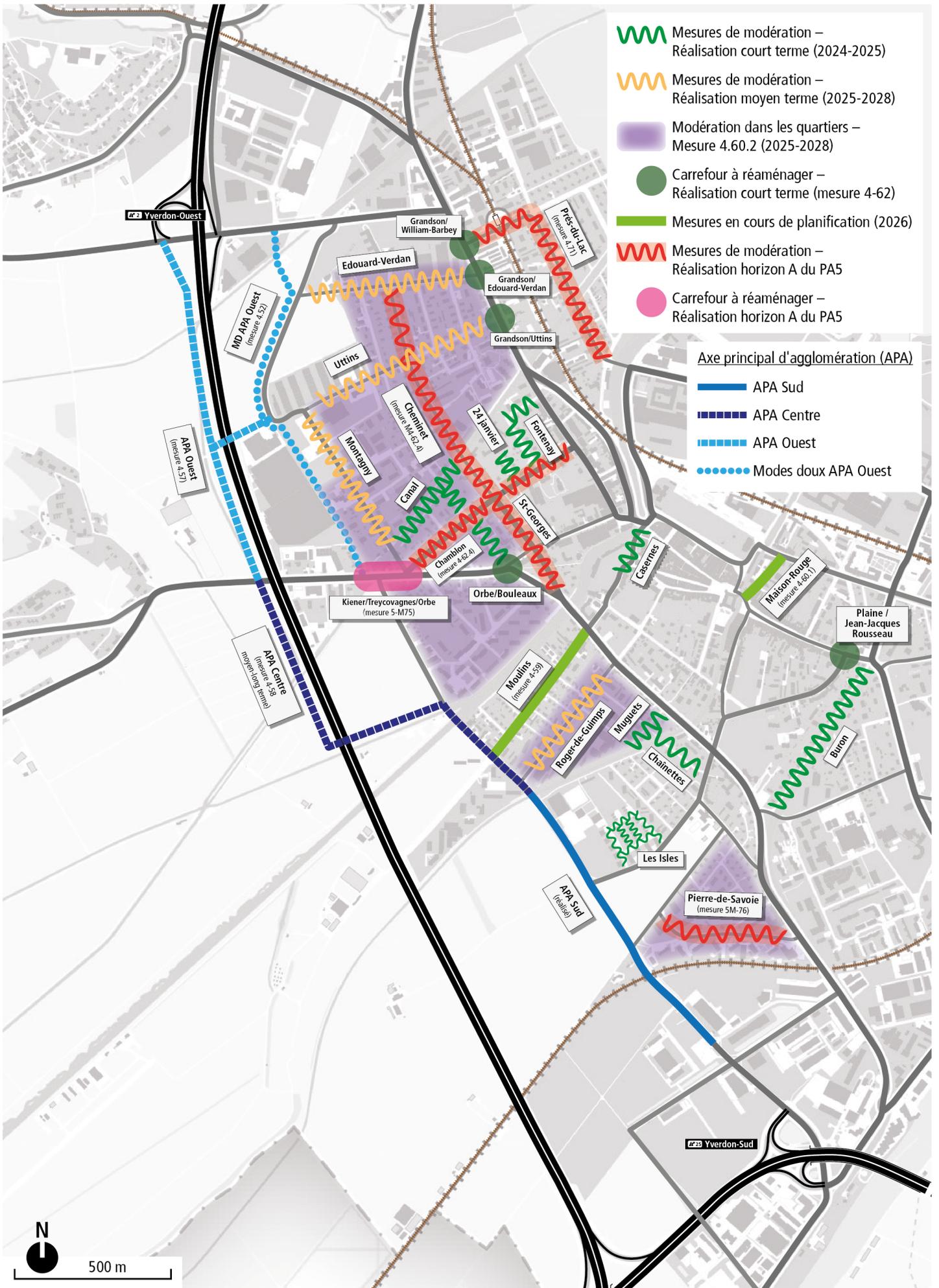
○ Limitation du trafic TIM au centre-ville en faveur des MD et TP

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

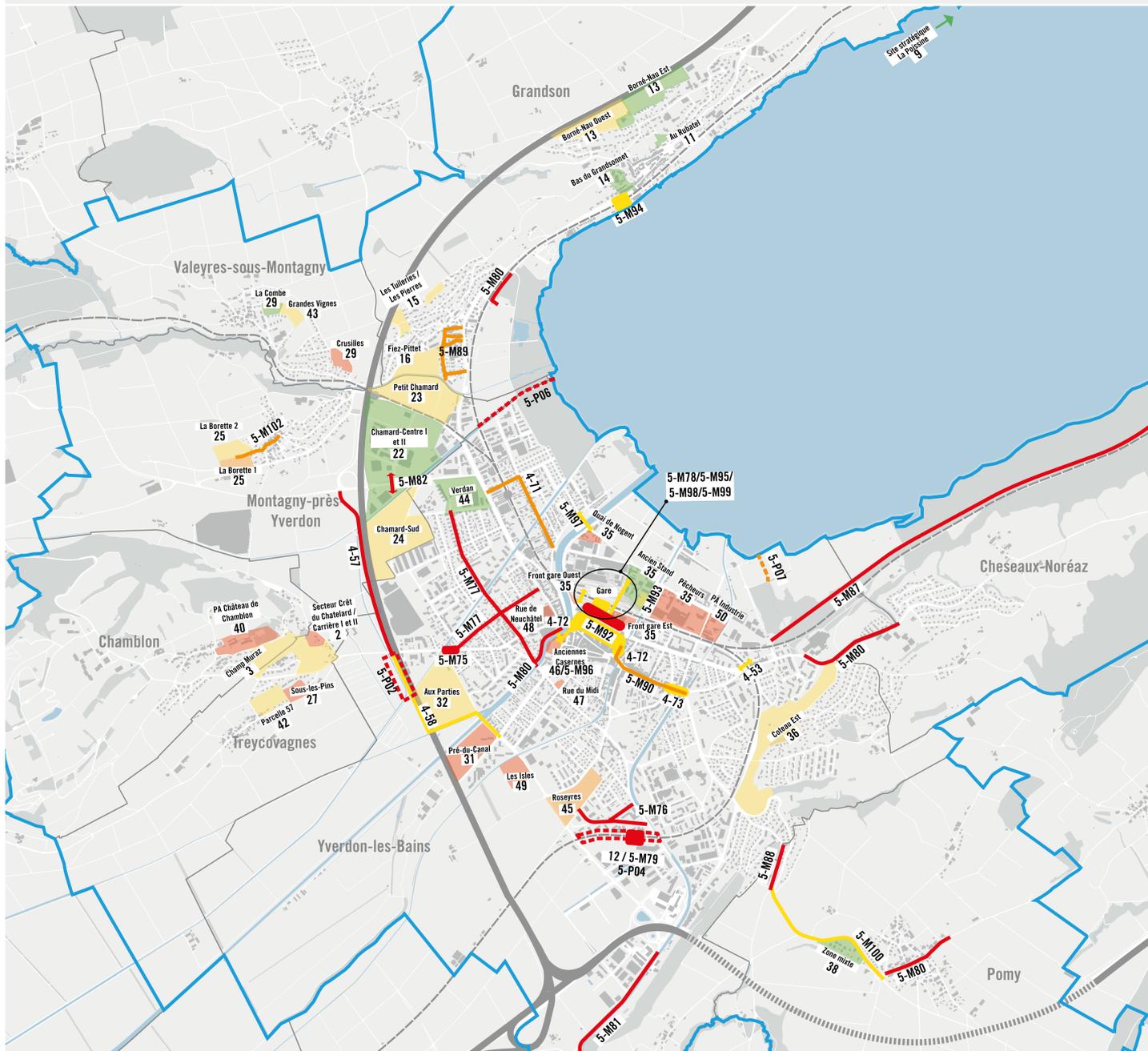
M4 - Valoriser les rues des quartiers et les centres de villages, afin de les rendre plus attractifs et plus sûrs, par une modération du trafic

○ Modération du trafic et valorisation de l'espace public





PA5 - MESURES – PRIORITE A, B ET C



Sources géodonnées

Géodonnées Etat de Vaud: MO et NPC5, limites administratives

GENERALITES

- Limites communales
- Périmètre d'agglomération

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 INFRASTRUCTURELLES

- Priorité A
- Priorité B
- Priorité C

MESURES D'URBANISATION

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

MESURES INFRASTRUCTURELLES NON SPATIALISEES

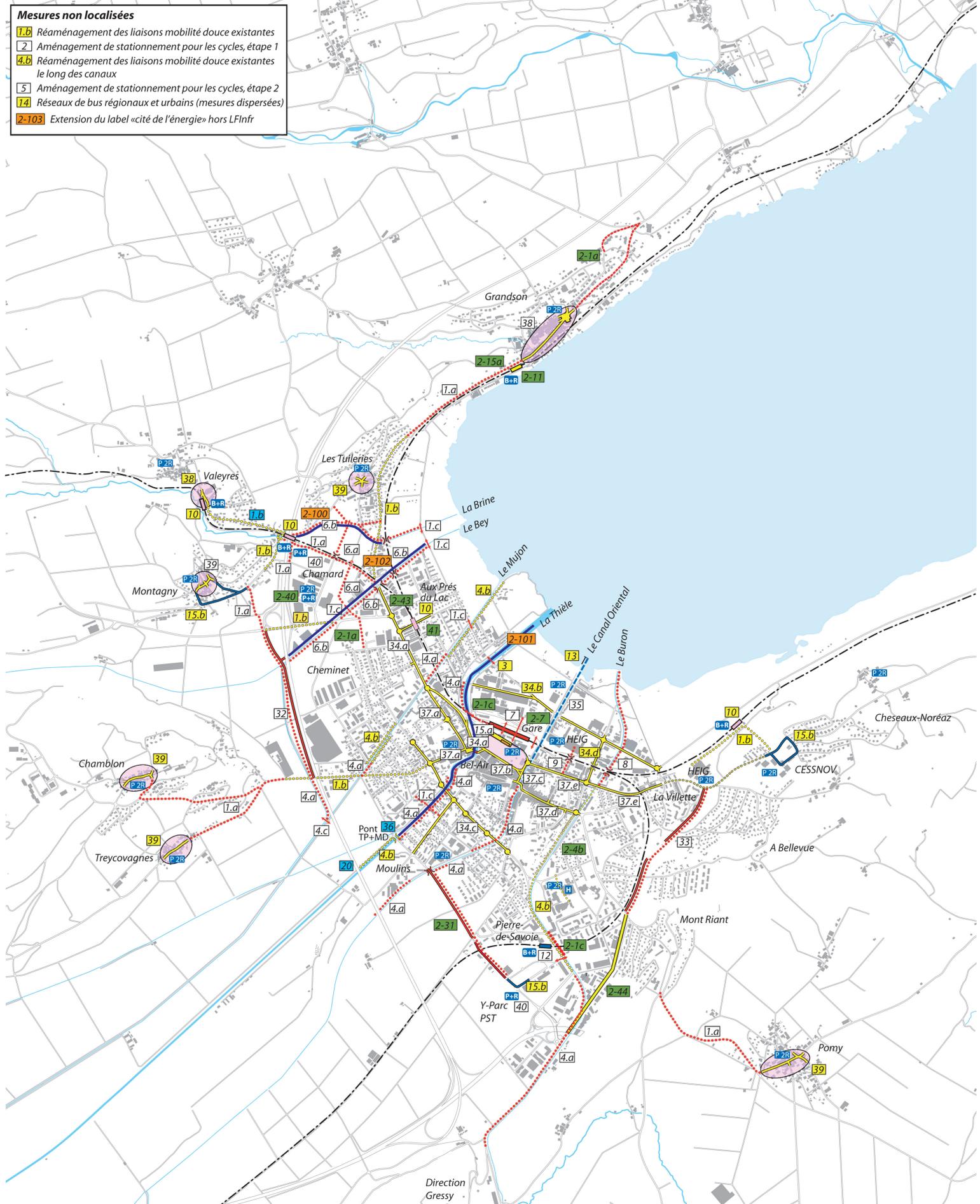
- 5-M83 Achat équipement roulant électrique / Renouvellement de la flotte de bus (horizon A)
- 5-M84 Réduction progressive de l'offre en stationnement public au centre de la ville d'Yverdon-les-Bains
- 5-M85 Etablissement d'une stratégie intercommunale de gestion du stationnement
- 5-M86 Espaces publics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

MESURES D'URBANISATION NON SPATIALISEES

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

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 LFIInfr

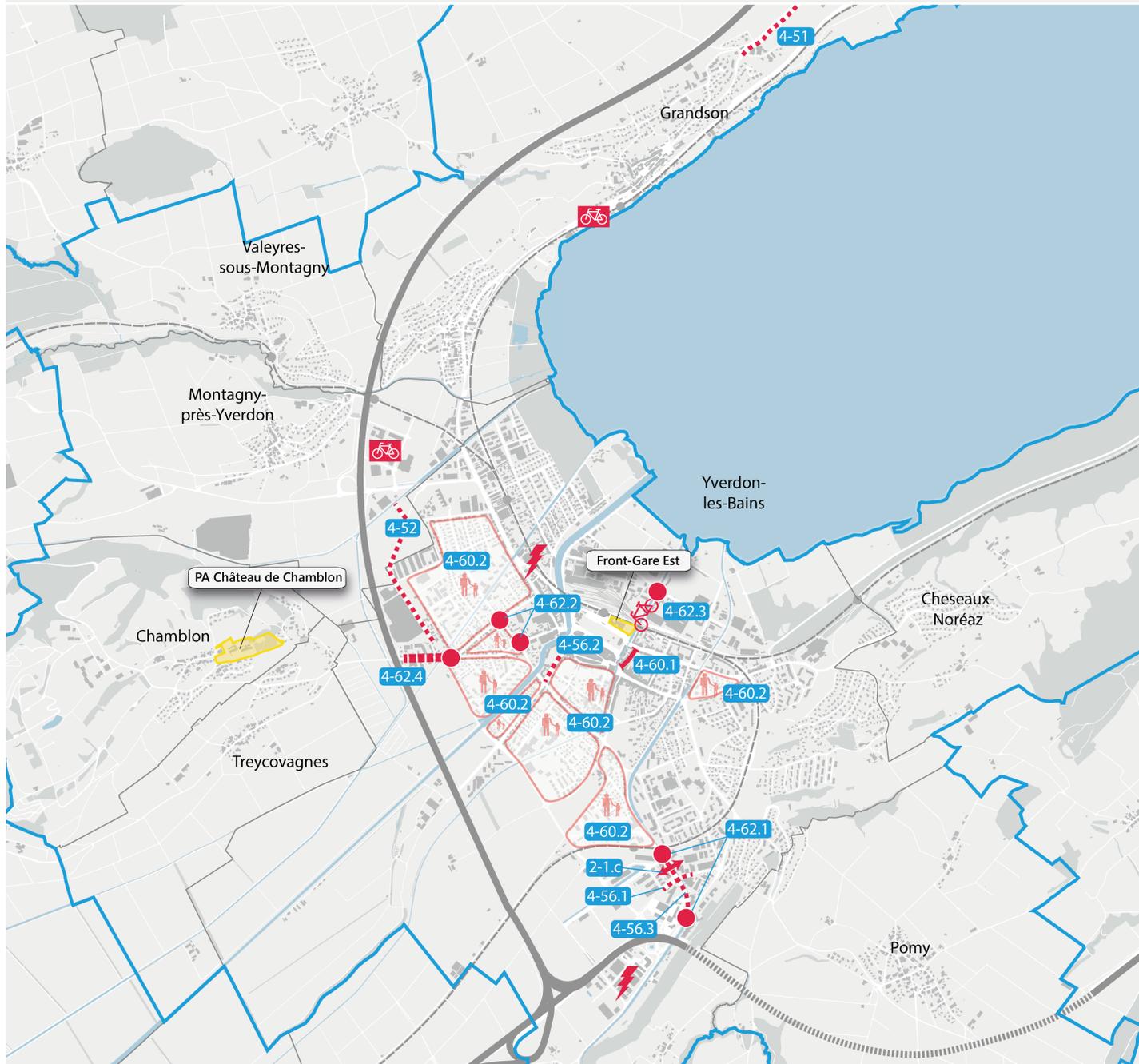


- | | | |
|---|--|--|
| Nouvel axe routier | Réaménagement axe routier | Nouveau débarcadère |
| Nouveau franchissement dénivelé | Réaménagement de franchissement dénivelé | Nouvelle liaison lacustre et réaménagement des bords du canal |
| Assainissement de franchissement à niveau de voie ferrée pour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

AggloY 2012 - Carte 10
Plan des mesures



MESURES INFRASTRUCTURELLES ET D'URBANISATION - PA4 - HORIZON A



LÉGENDE

GENERALITES

- ▭ Limites communales
- ▭ Périmètre d'agglomération

MESURES PA4

Mesures urbanisation

- ▭ Mesures d'urbanisation horizon A

Mesures infrastructurelles - Horizon A

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

Sources géodonnées

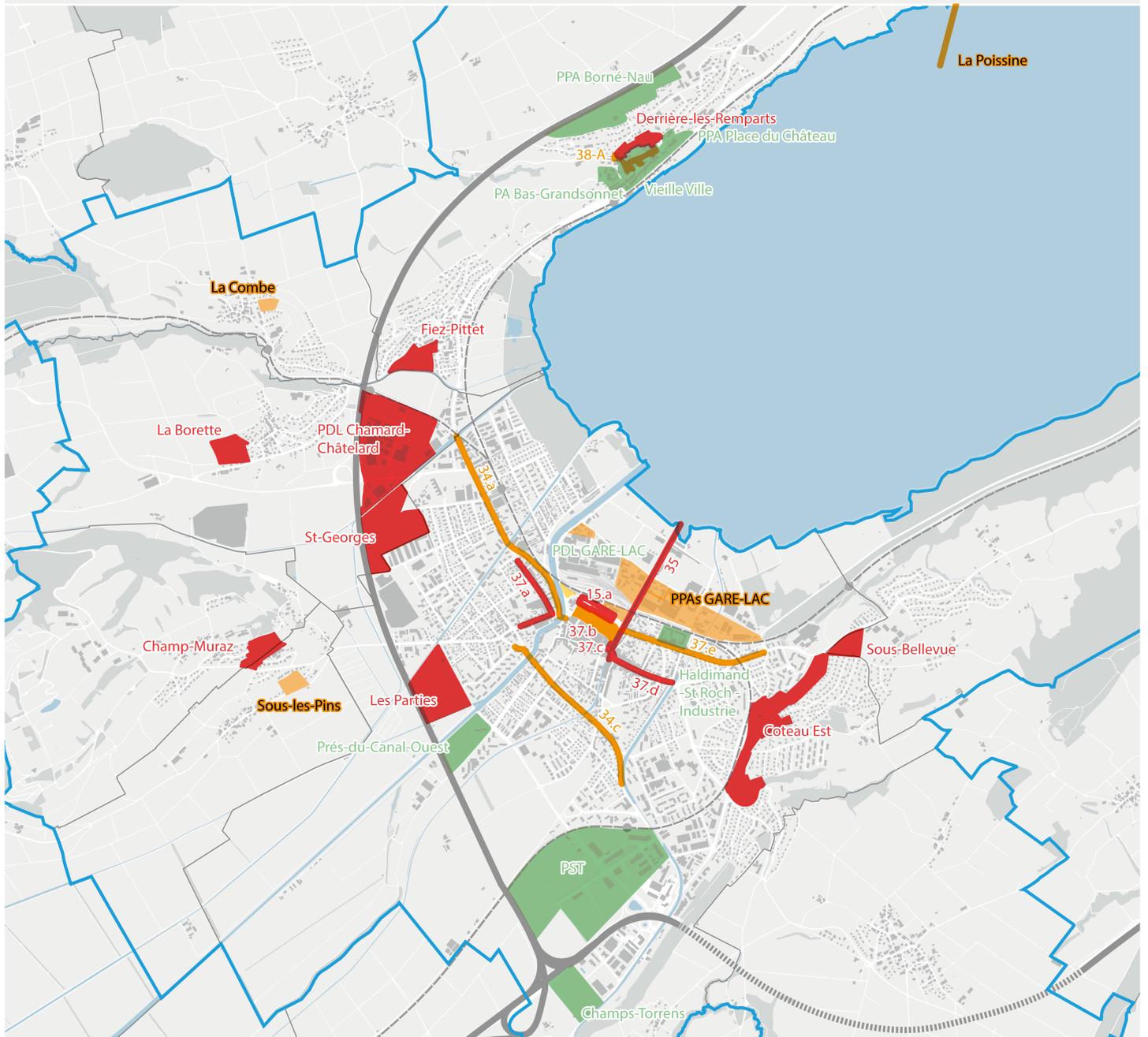
Géodonnées Etat de Vaud: MO et NPCS, limites administratives

0 500 1'000 2'000 m



Selon Rapport d'examen de la confédération
Version du 22.02.2023

MESURES DU PA1 - RAPPORT DE MISE EN OEUVRE



Sources géodonnées

Géodonnées Etat de Vaud: MO et NPCS, limites administratives



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

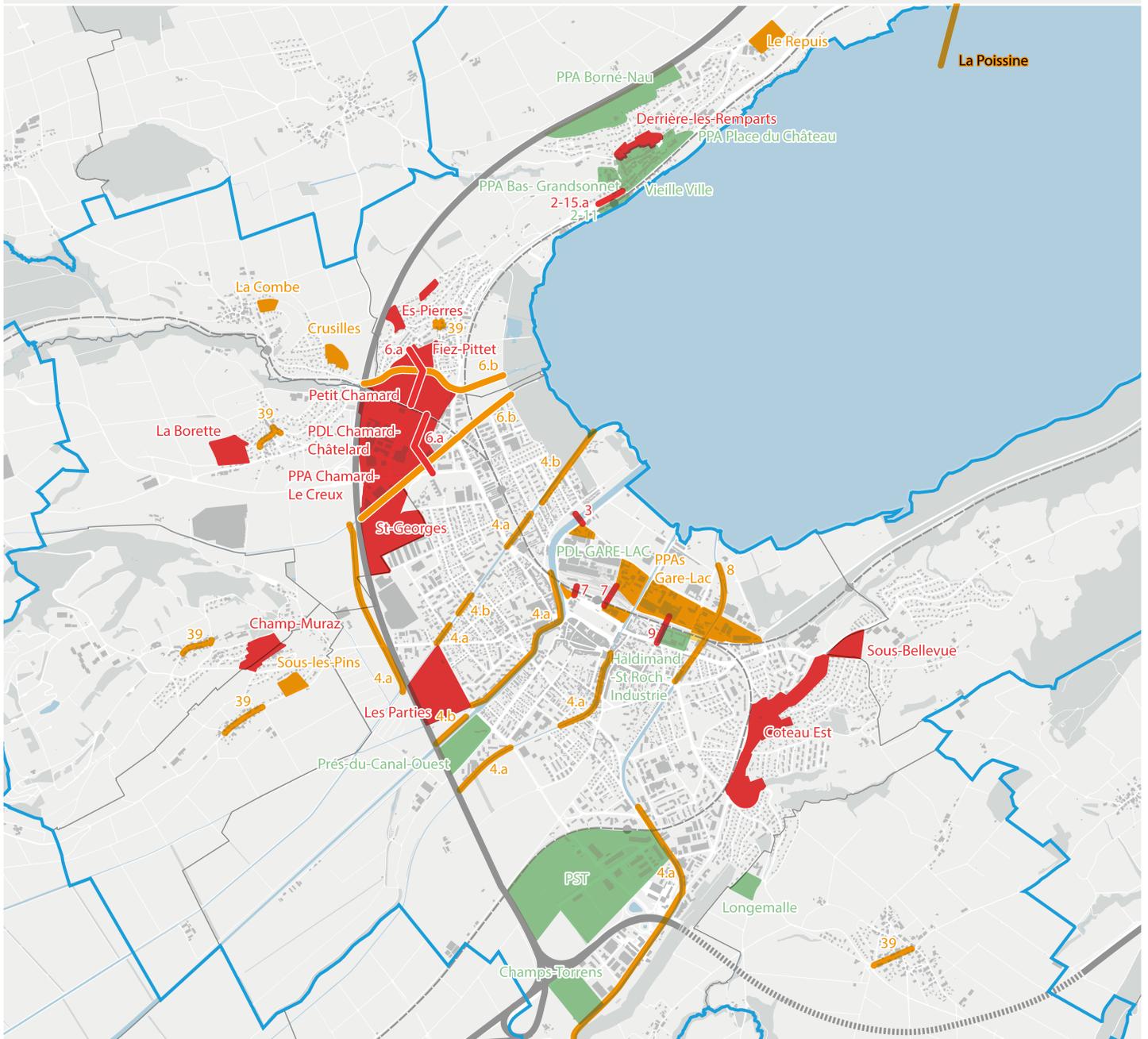
* Conformément aux accords sur les prestations de 1e et 2e génération

** 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.

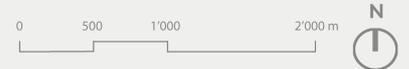
**** Il convient de noter qu'une mesure d'horizon B a également été abandonnée, il s'agit de la mesure 13.

MESURES DU PA2 - RAPPORT DE MISE EN OEUVRE



Sources géodonnées

Géodonnées Etat de Vaud: MO et NPCS, limites administratives



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

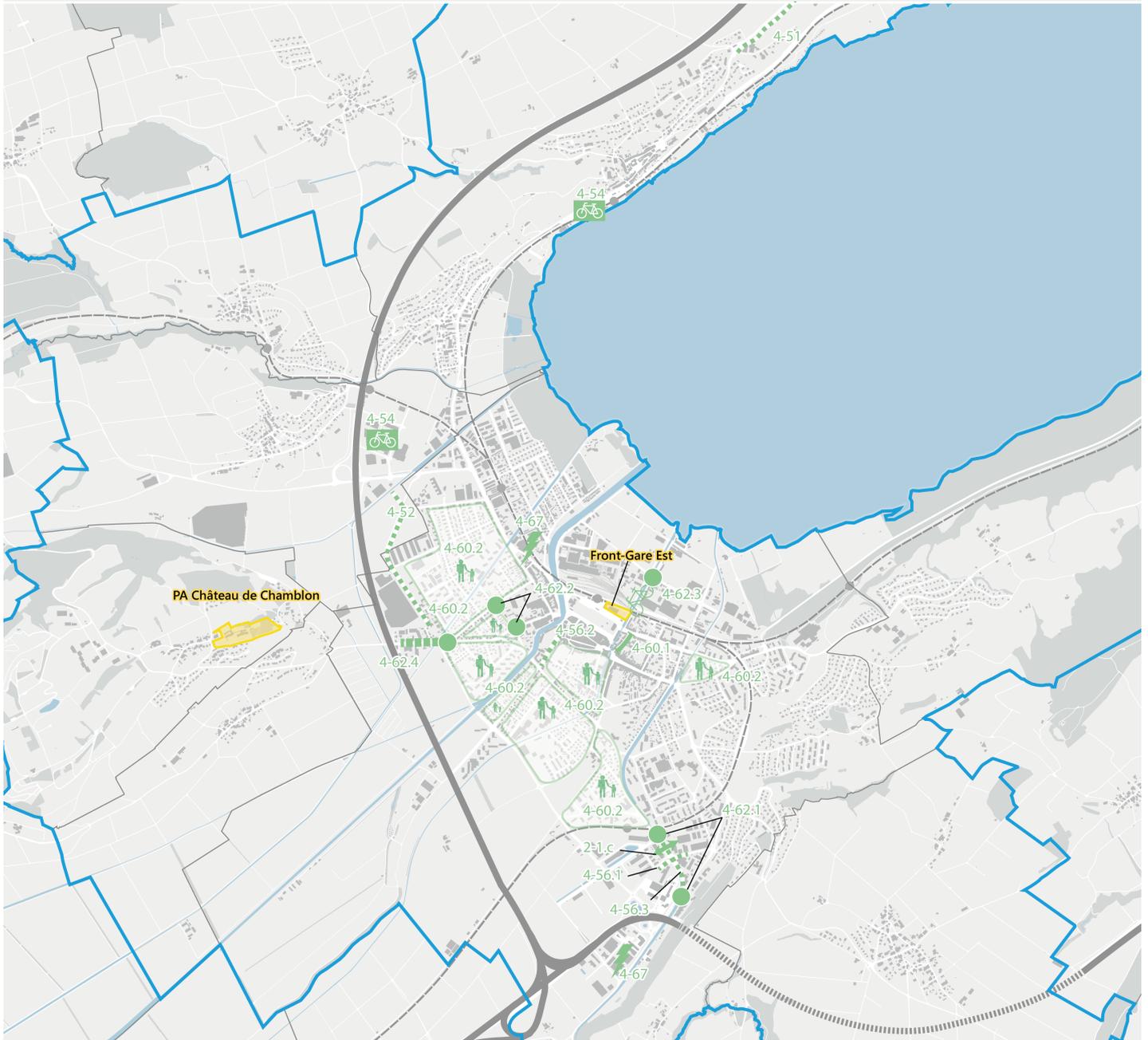
* Conformément aux accords sur les prestations de 1e et 2e génération

** 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 NPC5, limites administratives



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

Tableau A1 : Mesures priorité A (liste A) de la 1^{ère} génération

Tableau A2 : Mesures priorité A (liste A) de la 2^e génération

Tableau A4 : Mesures priorité A (liste A) de la 4^e génération

Tableau Av4 : Mesures de la 4^e génération non imputables - transports

Tableau As4 : Mesures de la 4^e génération non imputables - urbanisation

Tableau : 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

Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (1re g)	Mesure - N° (Agglo) (1re g)	Mesure	Coûts d'investissement						Etat des coûts lors du cofinancement		Compte rendu de mise en oeuvre				
					Indications lors de la remise par l'agglomération		Evaluation Confédération et Accord sur les prestations		Etat actuel		Accord sur les prestations						
					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 Thière 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 Thière). Il n'est pas prévu de réaménager le pont. Le projet de l'avenue de Grandson sera repensé au-delà de 2027	
K	5938 Yverdon	5938,005	34.c	Réaménagement de la Rue du Mid, 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	arrêté / 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	arrêté / suspension de la planification	Financement non garanti – Référendum	Vote populaire concernant le redimensionnement du projet prévu 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	arrêté / 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	13,090	2020	0,70	2028	2027	arrêté / 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	5938,026	V1_39	Espaces publics dans les centres secondaires et villages: étape 1 (Grandson) aménagements	17,40	A	5,92	A	5,602	2019	2,08	2015	2024	Retard relativement important (> 4 ans)	Recluse en suspens	Réalisé : 2,703 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
	remplir par l'ARE

Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (2e g)	Mesure -N° (Agglo) (2e g)	Mesure	Coûts d'investissement						Etat des coûts lors du cofinancement		Compte rendu de mise en oeuvre				
					Indications lors de la remise par l'agglomération		Evaluation Confédération et Accord sur les prestations		Etat actuel		Accord sur les prestations						
					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 oeuvre 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	9.202	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 réalisées d'ici 2027. Les aménagements le long du Bey sont reportés au-delà de 2032 car liés au projet d'ECF.	
K	5938 Yverdon	5938.2.016	7	Aménagement mobilité douce à la Gare – Secteur Oueset	9.00	A	8.46	A	15	2020	2.96	2030	2039	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 dérivé 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 en service	
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			
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

Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (4e g)	Mesure - N° (Agglo) (4e g)	Mesure	Coûts d'investissement					Contribution		mise en oeuvre					
					Indications lors de la remise par		Evaluation Confédération et		Etat actuel		Accord sur les prestations		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)
					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)						
	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	2028	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 oeuvre	
	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 réévaluer quelques mesures et manque de ressources humaines pour mise en oeuvre	
	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	Mesures d'accompagnement de l'APA doivent attendre la mise en oeuvre 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	2028	2030	état théorique à atteindre	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	réévaluation de la mesure modulation	
	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	absence d'état		

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

Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (3e g)	Mesure - N° (Agglo) (3e g)	Mesure	Indications lors de la remise par l'agglomération		Evaluation Confédération et Accord sur les prestations		Coûts d'investissement		mise en oeuvre				
					Coût d'investissement	Priorité ABC	Horizon temporel (selon Accords sur les prestations)	Etat actuel		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)	
								Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)						
	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 débuts fin 2023 par la réflexion des collecteurs. 2024 état consacré à la pose des revêtements bitumeux, enrobés et tapis. La fin des tapis bitumeux et les aménagements 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				
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)	Weiterentwicklung/ Konkretisierung
										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	5938.4.025	40	Château de Chambion	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'agglomération, le cas échéant

Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code	Mesure - N° (Agglo)	Mesure	Coûts d'investissement				Cofinancement	Compte rendu de mise en oeuvre
					Indications lors de la remise par l'agglomération		Evaluation Confédération et Accord sur les prestations		Accord sur les prestations	
					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. 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

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 4^{ème} 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 débiteront 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 soir¹ et les week-ends, notamment vers les villages et entre ceux-ci²,
- **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.

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

² Exemple Grandson-Montagny

La poursuite du développement des aménagements cyclables (notamment pistes cyclables et stationnement couvert³) dans l'ensemble de l'agglomération, en vue d'une augmentation de la sécurité, est fortement attendue (18 points au total).

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 choix⁴, 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 engorgements⁵). 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).

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

⁴ Crainte de la perte exprimée par 2 personnes

⁵ Crainte exprimée par 2 personnes

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

- 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 lac⁶ et de la présence de la nature en ville⁷.

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.

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.

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 ».

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 proximité⁸) 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

Les efforts des collectivités pour conserver et valoriser⁹ 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

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

⁹ Renaturation rivière

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.

4. Annexes : résultats bruts

4.1. Fiertés et regrets

Qualité de vie

Fiertés	Regrets
<ul style="list-style-type: none">• 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	<ul style="list-style-type: none">• 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
<ul style="list-style-type: none"> • 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 • 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 	<ul style="list-style-type: none"> • 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 (* 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'agglomération. 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'agglomération. 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
<ul style="list-style-type: none"> • Patrimoine naturel, paysages, vues sur le lac et les plaines agricoles • Renaturation rivière • 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 	<ul style="list-style-type: none"> • 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 • Relation ville-lac (Yverdon) • Nature : peu de sauvage • Corridors écologiques (en ville d'Yverdon) • Paysage : pas de grands arbres (canopée)

Economie

Fiertés	Regrets
<ul style="list-style-type: none"> • Y-Parc (son développement et son dynamisme) – <i>point relevé le plus souvent</i> • 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 	<ul style="list-style-type: none"> • 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
<ul style="list-style-type: none"> • 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 – <i>point relevé souvent</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • 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 – <i>point relevé très souvent</i> • 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
<ul style="list-style-type: none"> • 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 efficaces (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 	<ul style="list-style-type: none"> • 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
<ul style="list-style-type: none"> • 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) • Chamard : en intégrant plus de mixité et en travaillant des espaces de qualité (végétalisation) > amélioration du 1er contact avec l'agglomération par cet axe 	<ul style="list-style-type: none"> • Peur du trop grand regroupement de mêmes types d'activités sur des pôles uniques (industriels, culture, commerces) > il faut mélanger ! (4 pts) • Valoriser espaces ouverts : projets dogmatiques et mal acceptés (3 pts) • Crainte d'une accessibilité unimodale

Environnement et énergie

Espoirs	Craintes
<ul style="list-style-type: none"> • Subventions au niveau agglo (et pas seulement communal) (4 points) • Respect des objectifs de la COP (2 points) 	

Autres

Espoirs	Craintes
<ul style="list-style-type: none"> • 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) 	<ul style="list-style-type: none"> • 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 <ul style="list-style-type: none"> - Manque de compétences - Pression sur l'individu augmente



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, Christie & Gygax Ingénieurs Conseils SA

1. Contexte

Pour compléter et renforcer les effets de son projet d'agglomération de 4^{ème} 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.

2. 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.

3. « Perles » de l'agglomération yverdonnoise

3.1 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.

3.2 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.

4. Priorisation des besoins d'action

4.1 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.

4.2 Résultats du travail de priorisation

4.2.1 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 taille¹).

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.
- 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.

¹ Part modale exprimée en distance journalière des habitants

4.2.2 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 canaux², 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...
 - En matière de **stationnement** (lutte contre le vol) ;
 - Et dans une logique d'intermodalité vélo-TP (accès aux hubs).

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

5.1 Contextualisation de la tâche effectuée par les participants

² 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

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.

5.2 Résultats

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

Eléments plutôt consensuels	Eléments plus clivants
<ul style="list-style-type: none"> - Zones à libérer du stationnement en surface - Zones à protéger du trafic - Zones de stationnement public en périphérie 	<ul style="list-style-type: none"> - 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 Yvonand³, et qui se dédouble dans sa partie centrale :
 - Prés-au-Lac – Arsenal – Sports d'une part,
 - 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).

³ Rte de Lausanne – av. de Grandson – William-Barbey – Prés-au-Lac – Arsenal – Sports – Grève

- 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

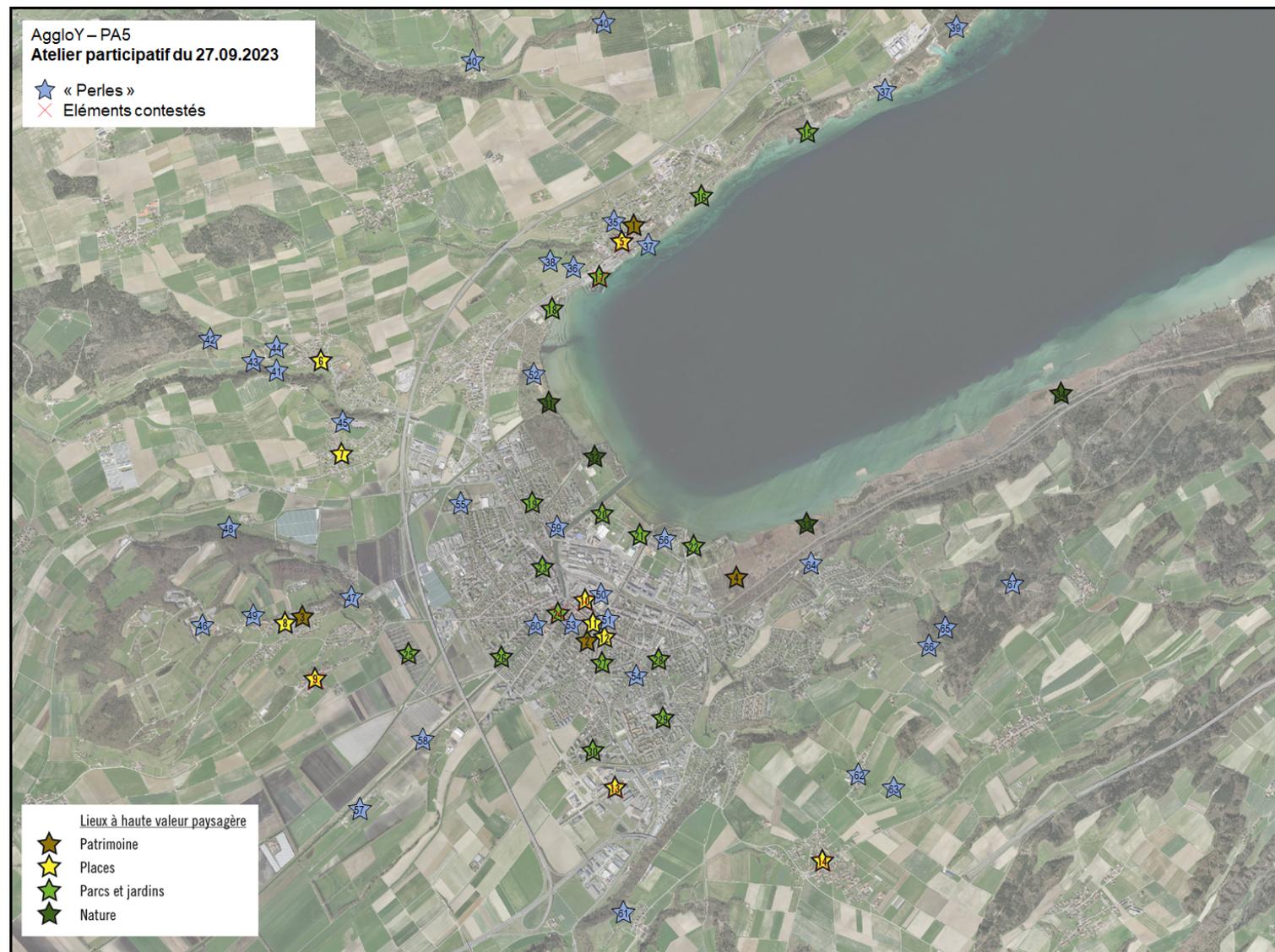
- Les zones les plus mentionnées pour concentrer le stationnement public sont la Place d'Armes (parking en sous-sol) et, à chaque extrémité de l'APA, les zones d'Y-Parc et En Chamard.
Deux autres zones de stationnement sont représentées pour capter le trafic avant son entrée dans la ville-centre : Grandson 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.

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 Treykovagnes	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-Marronniers	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

63 Réservoir de Pomy

Cheseaux-Noréaz

64 Château de Champ-Pittet

65 Les bois de Cheseaux

66 Montélaz et son point de vue (2x)

67 Parcours Forêvasion

Places

Nature

Patrimoine

Nature

Nature

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
 -  Limitation du trafic de transit par le centre
- Largeur proportionnelle au nombre de mentions

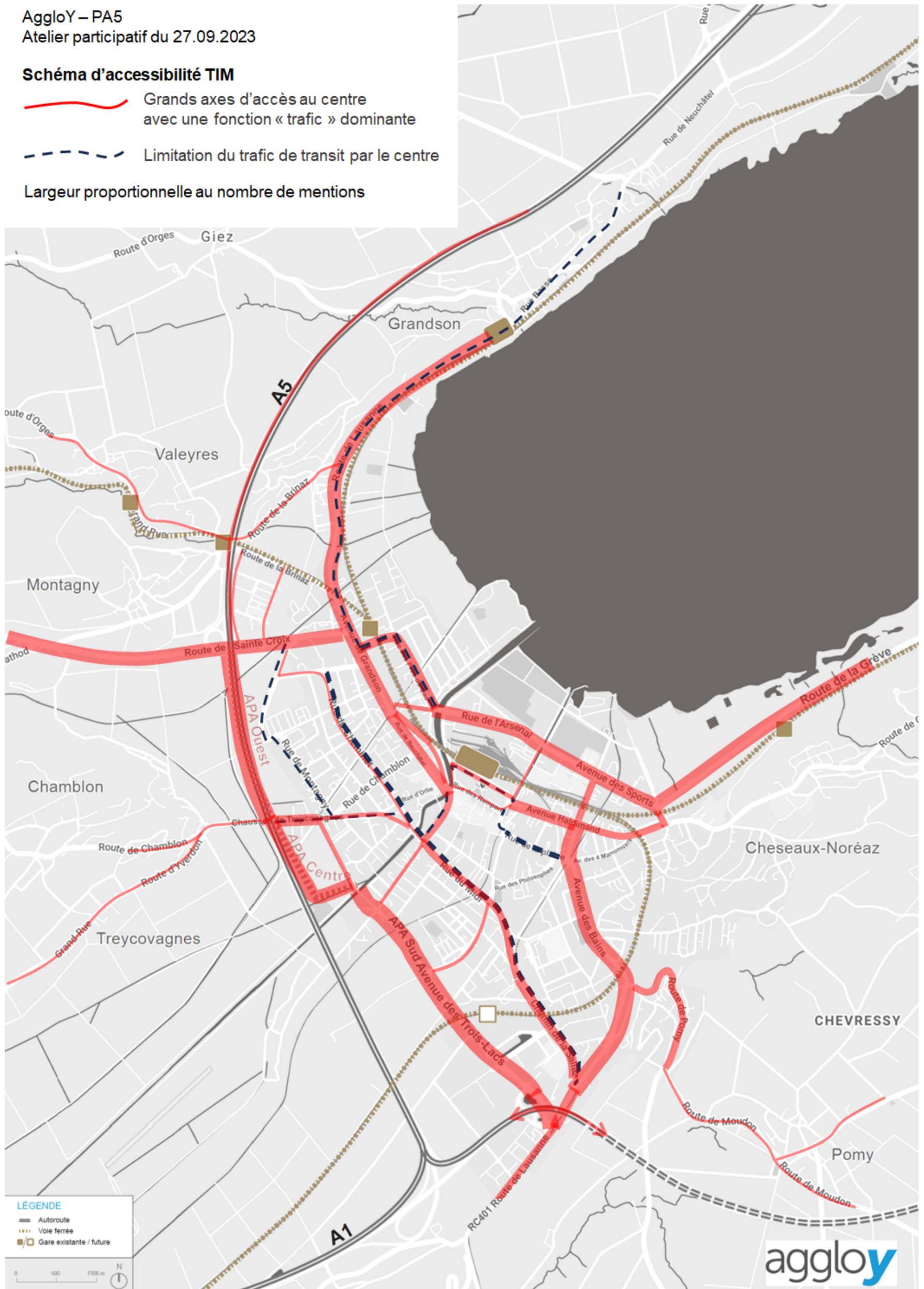


Schéma d'accessibilité TIM

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



Schéma d'accessibilité TIM

 Offre en stationnement public

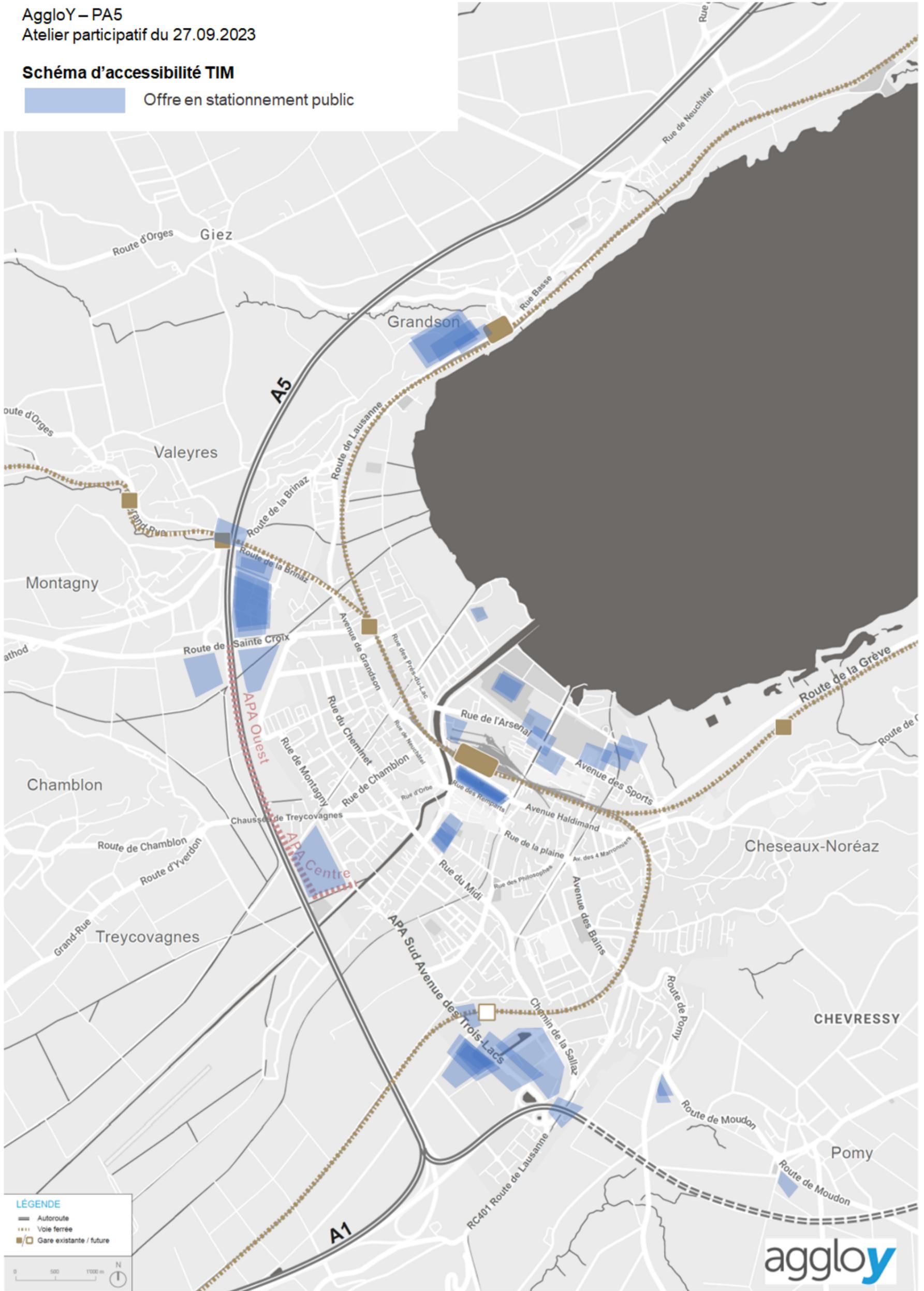
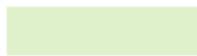


Schéma d'accessibilité TIM

 Quartiers à protéger du trafic

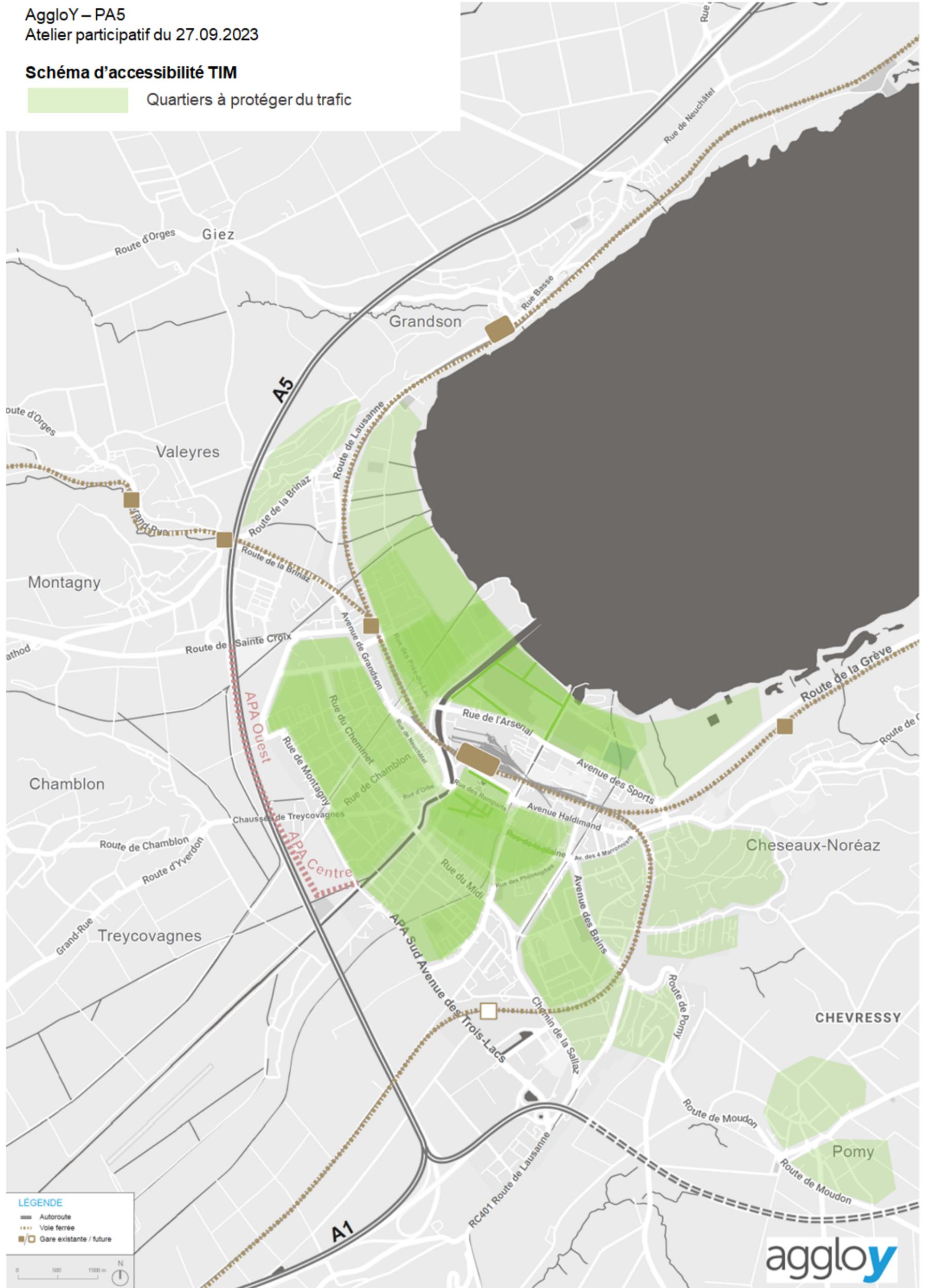


Schéma d'accessibilité TIM

 Zones à libérer du stationnement en surface

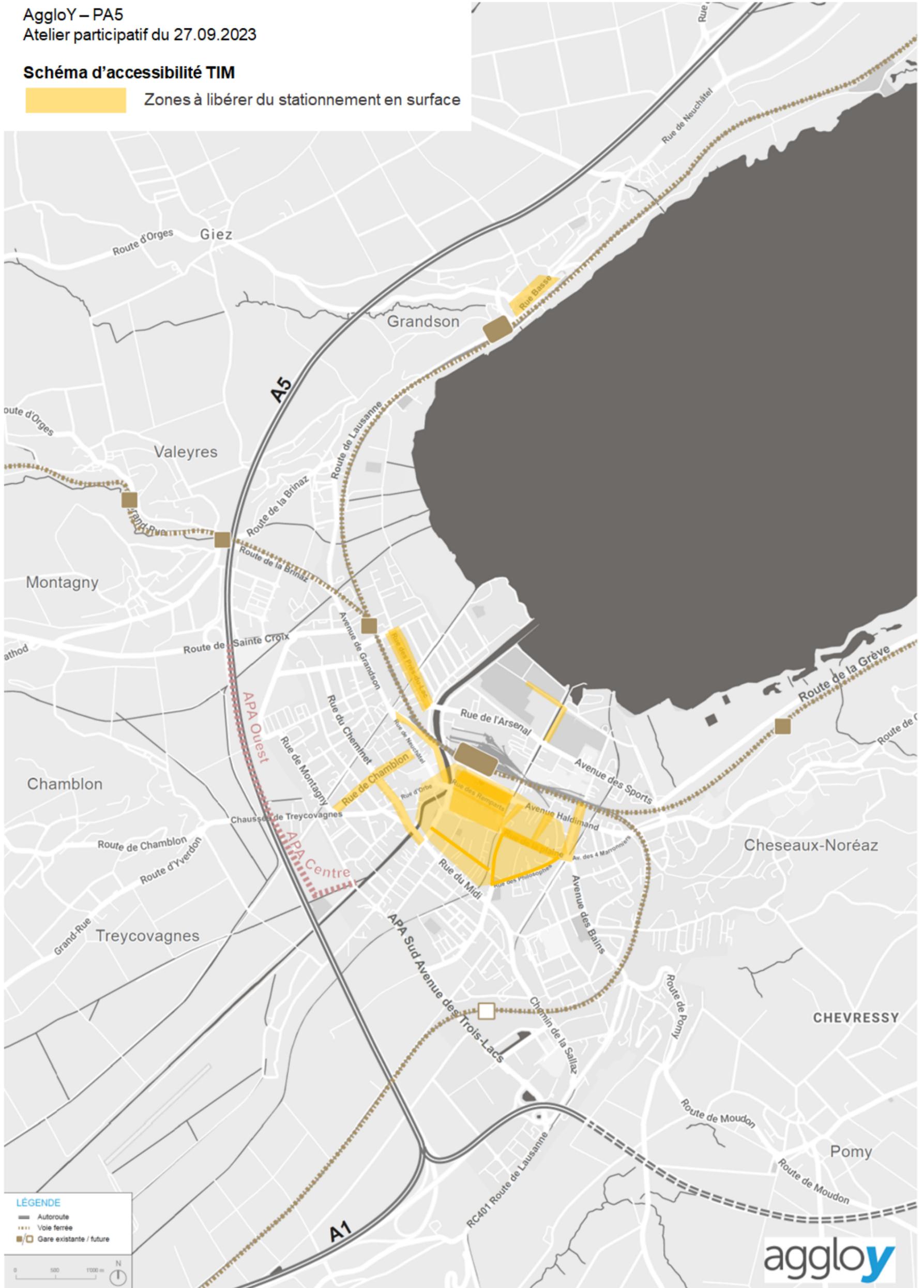


Schéma d'accessibilité TIM

-  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

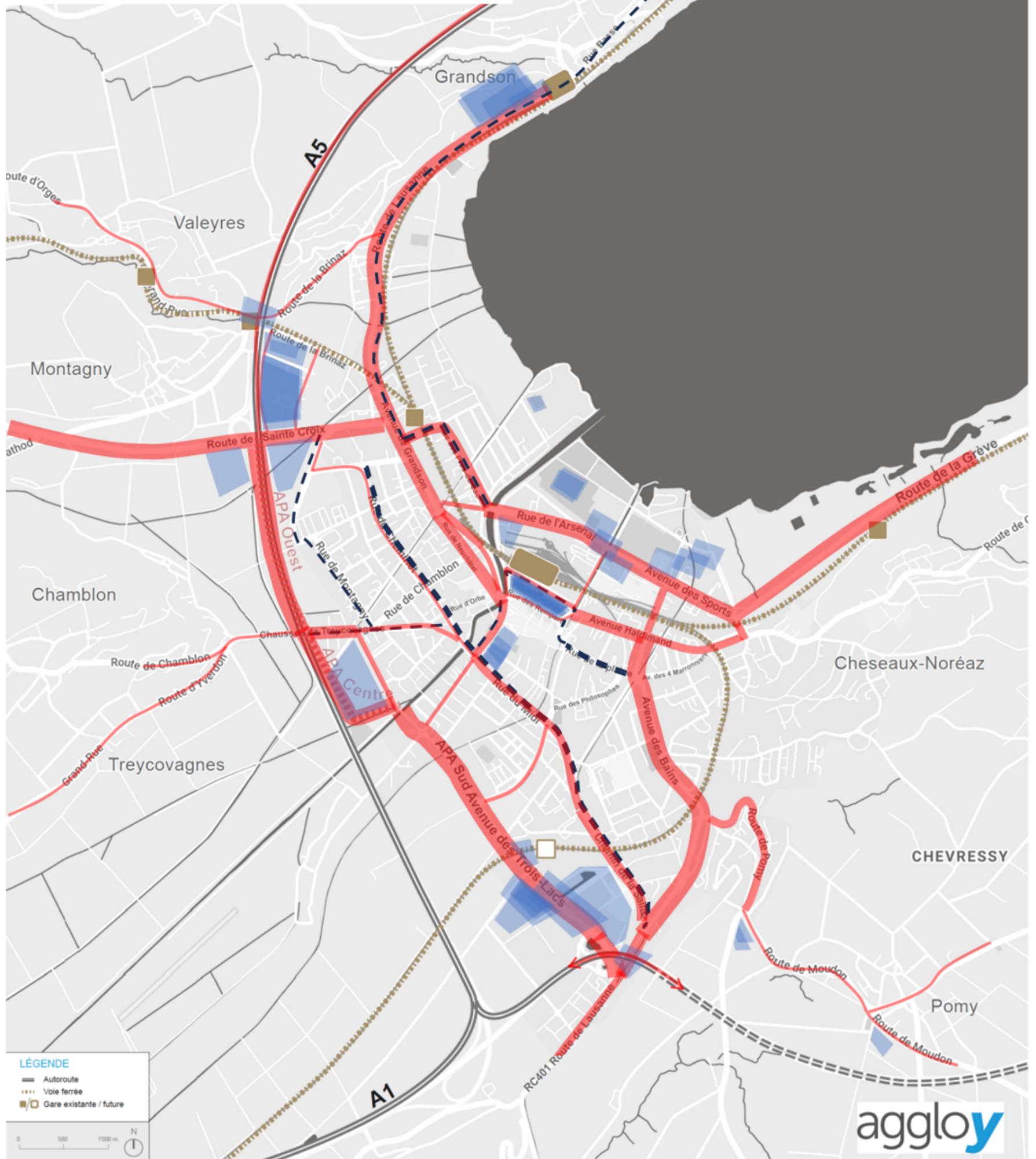
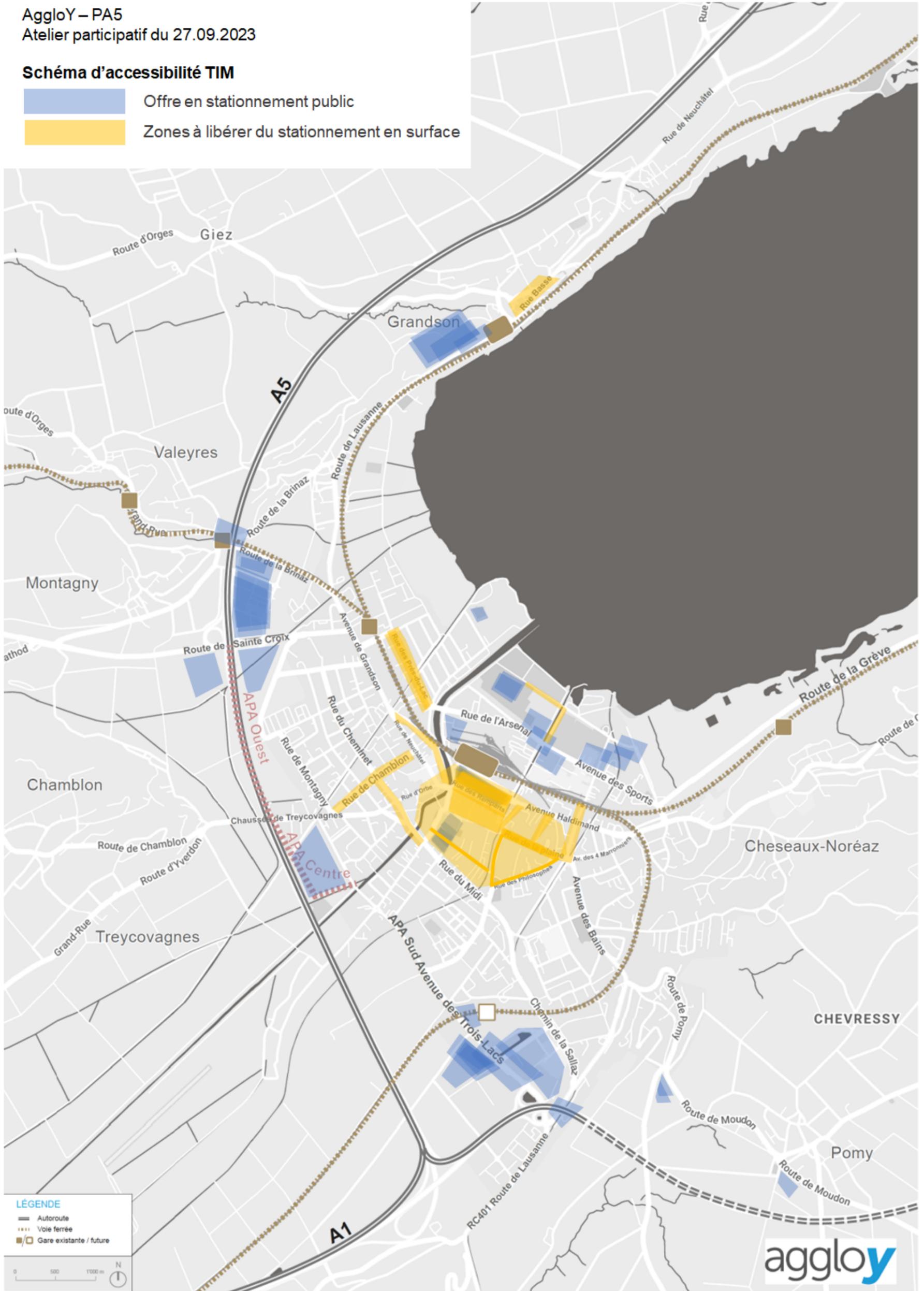


Schéma d'accessibilité TIM

- Offre en stationnement public
- Zones à libérer du stationnement en surface



8. Rapport de la consultation publique

Ce chapitre sera complété après la consultation publique

9. Table des abréviations

ACS	Association des communes suisses
ADNV	Association pour le développement du Nord Vaudois
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
CH	Suisse (pays)
COFIL	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 temps plein
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
MEP	Mandat d'étude parallèle
MOB	Filière Mobilité, ville d'Yverdon-les-Bains
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 1 ^{ère} génération
PA2	Projet d'agglomération de 2 ^e génération
PA3	Projet d'agglomération de 3 ^e génération
PA4	Projet d'agglomération de 4 ^e génération
PA5	Projet d'agglomération de 5 ^e génération
PA6	Projet d'agglomération de 6 ^e 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
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 assesement (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)
STE	Service des travaux et environnement, ville d'Yverdon-les-Bains
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 1^{ère} 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 2^{ème} 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, 2018.
- Plan directeur cantonal (PDCn) 4^e adaptation bis. Etat 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.
- 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.
- Plan directeur de mobilité douce, Yverdon-les-Bains, 2018
- 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 fédérale 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)
- 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 directeur régional du Nord Vaudois
- PCir YLB
- PDMD YLB
- PDTP YLB
- 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- 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
- 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
- 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