



agglo **Y**

Rapport provisoire d'évaluation et fiches de mesures

Projet d'agglomération yverdonnoise | 21 décembre 2007

communes de
Chablon
Cheseaux-Noréaz
Grandson
Gressy
Montagny-près-Yverdon
Pomy
Treykovagnes
Valeyres-sous-Montagny
Yverdon-les-Bains
et
l'Etat de Vaud



Fischer & Montavon Architectes-urbanistes SA, Grandson
Müller, Roman et Schuppisser, Zürich
avec l'appui de Pierre Feddersen, Zürich



Partie A : Rapport provisoire d'évaluation

Projet d'agglomération yverdonnoise | 21 décembre 2007

A traiter par le COPIL dans sa prochaine séance du 28.01.2008

Müller, Romann & Schuppisser, Zürich

avec les apports de Fischer & Montavon, Grandson
et Christine Leu, ADNV, Yverdon-les-Bains

et avec les conseils de Samuel Waldvogel, Metron, Brugg

Table des matières

1. Introduction	1
2. Réponses aux Exigences de Base (EB)	2
2.1. Synthèse	2
2.2. EB 1 : Démarche participative	2
2.3. EB 2 : Définition d'une entité responsable.....	5
2.4. EB 3 : Analyse de l'état actuel et de l'état futur	6
2.5. EB 4 : Recherche dans tous les domaines concernés par les mesures	10
2.6. EB 5 : Exposé clair de l'impact et des coûts.....	13
2.7. EB 6 : Mise en œuvre et procédure de contrôle.....	14
3. Les états de références	18
3.1. Etat de référence (Etat 2020 sans PA).....	18
3.2. Etat 2020 avec PA.....	18
4. Evaluation du projet d'agglomération dans son ensemble	19
4.1. Introduction	19
4.2. CE 1 : Amélioration de la qualité des systèmes de transport.....	19
4.2.1. Effets majeurs du projet d'agglomération yverdonnoise	19
4.2.2. Effets détaillés par indicateur	24
4.3. CE 2 : Encouragement de la densification urbaine	34
4.3.1. Effets majeurs du projet d'agglomération yverdonnoise	34
4.3.2. Effets détaillés par indicateur	35
4.4. CE 3 : Augmentation de la sécurité du trafic	40
4.4.1. Effets majeurs du projet d'agglomération yverdonnoise	40
4.4.2. Effets détaillés par indicateur	40
4.5. CE 4 : Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources énergétiques	42
4.5.1. Effets majeurs du projet d'agglomération yverdonnoise	42
4.5.2. Effets détaillés par indicateur	44
4.6. CE 5 : Appréciation des coûts d'investissement et d'exploitation.....	48
4.6.1. Effets majeurs du projet d'agglomération yverdonnoise	48
4.6.2. Effets détaillés par indicateur	51
5. Evaluation des mesures infrastructurelles et priorisation des mesures	54
5.1. Constitution des paquets de mesures	54
5.2. Evaluation du rapport coût-utilité des (paquets de) mesures.....	55
5.2.1. Méthodologie	55

5.2.2. Résultats de l'évaluation du rapport coût-utilité.....	56
5.3. Priorisation des (paquets de) mesures.....	59
5.3.1. Méthodologie.....	59
5.3.2. Hiérarchisation des (paquets de) mesures	60
5.4. Cohérence	62
5.4.1. Cohérence entre les (paquets de) mesures.....	62
5.4.2. Cohérence avec les mesures de hiérarchie supérieure.....	62
6. Annexes	63
6.1. Annexe 1 - Valeurs examinées.....	63
6.2. Annexe 2 - Fiches d'évaluation par (paquets de) mesures	65

1. Introduction

Le présent dossier comprend le rapport d'évaluation (partie A) et les fiches de mesures (partie B ci-après). Ce dossier est une annexe du rapport principal et ils constituent ensemble le "rapport final" sur le projet d'agglomération demandé par la Confédération.

L'évaluation porte tout d'abord sur les exigences de bases (EB) et leur niveau de satisfaction. Les réponses aux six exigences de base constituent un complément d'information du rapport principal et une aide à la lecture du projet d'agglomération yverdonnoise. La structure donnée dans le Manuel d'utilisation (ARE 2004) est appliquée.

L'évaluation du projet dans son ensemble est la partie la plus importante de ce rapport, car se trouvent résumé dans ce chapitre les effets les plus significatifs du projet avec les arguments nécessaires pour en expliquer leur efficacité. Les cinq critères d'efficacité (CE) sont explicités en faisant ressortir les effets majeurs du projet d'agglomération yverdonnoise, ainsi que les effets détaillés par indicateurs. L'importance est donnée à l'appréciation qualitative avec les arguments nécessaires pour rendre l'appréciation plausible. En l'absence d'un modèle de trafic, l'évaluation quantitative s'est limitée à quelques analyses ciblées représentatives des actions du projet d'agglomération, basées sur des données connues.

L'évaluation des (paquets de) mesures a pour but de hiérarchiser les mesures dans les listes A, B et C. Pour y parvenir, il s'agit au préalable d'examiner leur pertinence et leur degré de maturité "fin 2007". Pour le projet d'agglomération, quelques mesures ont été étudiées dans le courant 2007 et jugées comme non pertinentes. Elles ne sont pas reprises. Les mesures du projet d'agglomération yverdonnoise ne satisfont pas le degré de maturité "fin 2007", mais la plupart peuvent entrer dans la catégorie "mesures à faible volume financier". Ces dernières peuvent alors faire l'objet d'une analyse coût - utilité qui permet de finaliser la hiérarchisation des (paquets de) mesures.

2. Réponses aux Exigences de Base (EB)

2.1. Synthèse

Le tableau de synthèse suivant résume brièvement dans quelle proportion les Exigences de Base (EB) de la Confédération sont remplies :

Exigence de base	Etat	Explication / Remarques / Bref résumé
EB 1 : Démarche participative	<input checked="" type="checkbox"/> rempli <input type="checkbox"/> partiellement rempli <input type="checkbox"/> pas encore rempli	Le travail de fond de participation s'est effectué surtout dans la première phase "Orientations directrices" (période 2006), avec la prise de conscience des communes de la valeur d'une action commune pour créer un projet d'agglomération.
EB 2 : Définition d'une entité responsable	<input checked="" type="checkbox"/> rempli <input type="checkbox"/> partiellement rempli <input type="checkbox"/> pas encore rempli	L'entité responsable unique est la Ville d'Yverdon-les-Bains, représentée par son Syndic, qui préside le Comité de pilotage. Ce dernier est constitué des représentants des exécutifs communaux et d'un représentant du Conseil d'Etat. L'entité responsable est garantie par une convention de droit administratif.
EB 3 : Analyse de l'état actuel et de l'état futur	<input checked="" type="checkbox"/> rempli <input type="checkbox"/> partiellement rempli <input type="checkbox"/> pas encore rempli	Analyse structurelle, qualitative et quantitative par domaine (paysage-urbanisme-mobilité-transports-sécurité-environnement). Analyse des interdépendances entre les domaines. Utilisation de modèles simples de trafic ciblé sur des mesures clés du projet d'agglomération.
EB 4 : Recherche dans tous les domaines concernés par les mesures	<input checked="" type="checkbox"/> rempli <input type="checkbox"/> partiellement rempli <input type="checkbox"/> pas encore rempli	Les mesures concernant l'urbanisation sont définies par commune. Les projets d'infrastructure sont détaillés dans les mesures infrastructurelles. Les mesures concernant la gestion de la demande sont traitées par thème. La planification des sites stratégiques est abordée par chantier. Toutes les mesures sont consignées dans des fiches de même structure.
EB 5 : Exposé clair de l'impact et des coûts	<input type="checkbox"/> rempli <input checked="" type="checkbox"/> partiellement rempli <input type="checkbox"/> pas encore rempli	L'analyse de l'efficacité se base sur des valeurs examinées et des arguments directement tirés de la conception. L'impact des coûts repose sur une acceptation tacite des communes de l'évaluation des coûts de l'ensemble des mesures A et B.
EB 6 : Mise en œuvre et procédure de contrôle	<input checked="" type="checkbox"/> rempli <input type="checkbox"/> partiellement rempli <input type="checkbox"/> pas encore rempli	Le projet s'inscrit dans le Plan directeur cantonal et a force obligatoire pour les autorités. Un programme-cadre pour les travaux futurs après le dépôt du projet d'agglomération est établi. Un bureau d'agglomération avec un chef de projet sera mis en place au premier semestre 2008. Le projet d'agglomération sera dirigé par un COPIL à qui incombera le controlling.

Tableau 1 : Synthèse de la réponse aux Exigences de Base (EB)

Le projet d'agglomération yverdonnoise remplit les exigences de base de la Confédération. L'impact financier est admis comme supportable, mais il devra être approfondi et documenté au début de l'année 2008.

2.2. EB 1 : Démarche participative

Participation

Le projet d'agglomération yverdonnoise aggroY a fait l'objet, dès 2004, de plusieurs séances préalables avant son élaboration pour bien connaître la pertinence et les principales étapes d'une telle démarche. Ces rencontres ont réuni des délégués ou les exécutifs des communes du périmètre compact ainsi que de Gressy et Pomy, du Service cantonal du développement territorial et l'Association pour le Développement du Nord vaudois. Dans le même temps, l'Association du

Nord Vaudois (ADNV) menait depuis 2003 des travaux de concertation pour l'établissement d'une Stratégie régionale d'aménagement couvrant l'ensemble des 83 communes du Nord vaudois. C'est là qu'une plate-forme de travail "entité urbaine", correspondant à un périmètre élargi d'agglomération, avait été instituée pour débattre des enjeux particuliers du territoire urbain.

Yverdon-les-Bains, en tant que ville-centre et première concernée par une telle démarche, a donné un signal clair pour le lancement d'une première étude en janvier 2006 et a invité quatre nouvelles communes – Essertines-sur-Yverdon, Ependes, Suscévaz et Yvonand – à participer aux réflexions préliminaires visant à poser les premières grandes lignes d'un projet d'agglomération, de vérifier la pertinence du périmètre et d'élaborer un cahier des charges pour la réalisation du projet d'agglomération lui-même. L'ARE a participé à la présentation et à la consultation de ce premier rapport.

Dans ces phases préliminaires, chaque étape a fait l'objet d'au minimum trois séances où les communes ont pu non seulement s'informer, mais faire part de leurs préoccupations, de leurs demandes spécifiques et indiquer la direction générale des travaux d'approfondissement.

La décision de participer ou non à la réalisation d'un projet d'agglomération et de le remettre à la Confédération à fin décembre 2007, a été prise à fin janvier par les exécutifs des 13 communes associées à la première phase. Le 14 février 2007, 9 communes ont confié le mandat de proposer et d'accompagner l'élaboration d'un projet d'agglomération au bureau Fischer & Montavon SA (Grandson), associé au bureau Müller, Roman et Schuppisser (Zürich) et appuyé par Pierre Feddersen (Zürich).

Un comité de pilotage (COFIL), formé d'un délégué par commune (2 pour Yverdon-les-Bains), sous la présidence de M. Rémy Jaquier, Syndic d'Yverdon-les-Bains, avec la participation de M. Mermoud, chef du département de l'Economie (DEC), d'un représentant de l'ARE, d'un représentant de l'ADNV, de deux représentants des services techniques communaux, de deux représentants des services techniques cantonaux et des mandataires, s'est réuni entre mars et décembre 2007 au cours de 10 séances. A cela s'ajoutent 2 séances plénières – invitation à l'ensemble des exécutifs des communes concernées - ainsi qu'une séance d'information publique, relayée dans la presse par des articles et des annonces payantes, qui a réuni plus de 150 personnes à Yverdon-les-Bains le 20 juin 2007.

Ces séances ont été à chaque fois consignées par un procès-verbal, adopté lors de la séance suivante. De nombreux contacts en bilatérales ont eu lieu, tant entre les mandataires et les communes, qu'entre le secrétariat, tenu par l'ADNV, et les membres du comité de pilotage. La diffusion d'informations complémentaires et de précisions par messagerie électronique a été très fréquente entre délégués des communes, services techniques, secrétariat et mandataires.

Enfin, relevons le bon climat de travail qui a prévalu au sein du comité de pilotage, malgré l'évidente pression du temps, et qui a permis aux délégués des communes d'exprimer leurs avis, questions ou doutes en tout temps et en toute franchise. A cela s'ajoutent non seulement le professionnalisme dont ont fait preuve les mandataires, mais aussi leur engagement sans relâche à faire le lien entre réalités du terrain, principes fondateurs de l'aménagement et exigences techniques liées aux projets d'agglomération.

Etendue de la participation

Dès la mi-juin 2007, un site Internet www.aggloy.ch a été ouvert pour permettre une meilleure participation des associations et de la population à la consultation du projet, réalisée entre mi-juillet et fin août 2007 (septembre pour les services cantonaux et fédéraux).

La consultation a été annoncée lors de la séance d'information publique du 20 juin 2007, puis par la presse locale. Des affichettes ont été placées dans chaque administration communale et les documents étaient consultables sur place dans ces mêmes lieux. Sur demande, le rapport de

consultation a été envoyé gratuitement sous forme papier ou CD-Rom. De plus, il était également directement consultable et téléchargeable via le site Internet.

Les exécutifs des communes concernées ont également eu la charge d'annoncer la consultation à leur législatif respectif, par communication électronique ou orale.

Enfin, le questionnaire de consultation et le rapport sur CD-Rom ont été adressés personnellement auprès des députés et des préfets du Nord vaudois, des présidents de partis, de nombreuses sociétés actives dans la région et en lien avec le territoire (transports, forêt, tourisme, agriculture, protection de la nature, développement économique, poste) et des membres de la commission "territoire" de l'ADNV.

Lors de la remise du projet à l'ARE, une conférence de presse a eu lieu le 21.12.2007 afin que la population soit informée des étapes importantes du projet.

Après le dépôt du rapport final, une deuxième séance d'information publique aura lieu le 19.2.2008. Des brochures présentant le projet de manière simple et résumée seront éditées début 2008.

Au fur et à mesure de l'avancement des études, des comptes-rendus seront publiés dans la presse, des séances d'information, voire des ateliers participatifs seront organisés.

Traitement des prises de position

Seize réponses ont été enregistrées suite à la consultation sur le projet d'agglomération yverdonnoise aggl^Y. Toutes les réponses ont souligné la grande qualité du rapport et la bonne adéquation entre les objectifs et les mesures proposées, notamment de la part des services fédéraux et cantonaux. Des demandes de précisions et de compléments ont été formulées notamment concernant la structure de pilotage pour assurer le suivi du projet. Des doutes ont été exprimés par rapport à l'adaptation des planifications communales en lien avec le projet d'agglomération et des craintes quant à une éventuelle perte d'autonomie communale.

Une plus forte intégration des mesures paysagères dans les concepts d'urbanisation a été proposée. La préoccupation de liaisons longues distances performantes (cadence supplémentaire) en transport public entre l'agglomération et le réseau national a été rappelée.

L'ARE a fait part de son avis sur le projet par écrit, mais aussi lors d'une séance avec les mandataires et quelques délégués du comité de pilotage le 24.9.07. Ainsi, les compléments à apporter au rapport final, du point de vue de l'ARE, ont pu être expliqués et coordonnés avec efficacité.

Le comité de pilotage a pris connaissance et traité les réponses à la consultation en séance du 5.9 et du 26.9.2007. Un classeur réunissant les prises de position définitive leur a été remis en séance du 29.10.07. Les prises de position sont également consultables sur le site internet.

Toutes les demandes de modifications et de corrections en cohérence avec le projet ont été intégrées dans le rapport final. D'autres demandes, en contradiction avec les grandes lignes du projet, ont fait l'objet de discussions en bilatérales, par exemple avec la société Travys, exploitante des lignes de bus urbaines.

Suite à la consultation, on constate que le projet d'agglomération demande un minimum de connaissances en matière de lectures de cartes, mais aussi d'intérêt pour se projeter dans une vision dans un avenir à moyen et long termes.

Le projet d'agglomération contient la promesse d'un projet de société, potentiellement fédérateur. Toutefois, il faut relever que le cadre fixé par les exigences techniques précises permettant éventuellement d'accéder au cofinancement fédéral via le fonds d'agglomération, ne facilite pas la communication et l'engouement d'une large part de la population.

2.3. EB 2 : Définition d'une entité responsable

Une seule entité responsable

Après consultation du projet de convention et une séance plénière avec les exécutifs des communes concernées qui a permis d'analyser toutes les formes de collaboration intercommunale existante dans la législation vaudoise, c'est finalement l'option du contrat de droit administration, soit une convention signée par les communes et l'Etat de Vaud, qui a été retenue.

Comme indiqué dans la convention, c'est la ville d'Yverdon-les-Bains, par son Syndic qui préside le COPIL, qui constitue l'entité unique responsable de la mise en œuvre du projet aggroY de l'agglomération yverdonnoise demandée par la Confédération. Le Président du COPIL agit au nom du COPIL et représente l'agglomération. Il est aussi l'interlocuteur du Canton de Vaud.

Dans la configuration particulière d'aggroY, où la ville-centre représente non seulement le 80 % de la population, mais également des études et mesures prévues dans le projet, cette désignation, cooptée par les délégués et les exécutifs des communes concernées, confirme la responsabilité majeure de cette entité pour la réussite du projet. Cet engagement d'Yverdon-les-Bains comme entité responsable est salué par le canton qui apprécie la détermination d'aggroY à assurer la conduite de ce projet moteur pour le développement de la région.

La convention décrit un cadre précis de collaboration, avec des responsabilités clairement énoncées pour le comité de pilotage et l'entité responsable, qui sont celles de :

- valider le projet d'agglomération;
- piloter les chantiers d'agglomération, notamment en approuvant les mesures, les objectifs, le budget et le plan de travail, allouant les ressources nécessaires, validant les résultats des différentes phases de travail en veillant à leur conformité avec le Projet d'agglomération yverdonnoise;
- garantir le suivi et la mise à jour régulière;
- assurer la politique de communication de l'agglomération.

Le comité de pilotage a donc la charge de déclencher les mesures et de s'assurer de leur mise en œuvre. L'aspect opérationnel de la mise en œuvre des mesures est assuré par le bureau d'agglomération, aidé par le groupe technique.

La convention contient également un chapitre concernant le financement des travaux d'agglomération et la signature de la convention est accompagnée de la signature d'une convention budgétaire pour le cofinancement du bureau d'agglomération. Ce dernier assure la conduite du projet aggroY de l'agglomération yverdonnoise en qualité d'appui au COPIL et au groupe technique. Le bureau d'agglomération est chargé de participer à l'élaboration du projet d'agglomération, puis de le mettre en œuvre. Il exerce le même rôle pour les chantiers spécifiques.

La présente convention est conclue au maximum pour la durée du projet d'agglomération, soit jusqu'en 2020. Elle peut être révisée pour autant que la majorité des membres du Comité de pilotage l'approuve, à la demande d'un des partenaires signataires. Sa force obligatoire est de nature contractuelle : la convention peut donc être dénoncée si une majorité de signataires en fait la demande, avec un préavis minimal de 6 mois pour la fin d'une année.

Les partenaires ont souligné lors du choix de la convention qu'ils étaient disposés, si des difficultés majeures de mise en œuvre ou des demandes explicites de la part des Conseils émergeaient, à étudier et mettre en place, le cas échéant, d'autres formes de collaboration intercommunale.

2.4. EB 3 : Analyse de l'état actuel et de l'état futur

Analyse large et interdisciplinaire

L'analyse de l'état actuel et de l'état futur a été faite en considérant les aspects suivants :

- L'organisation territoriale
Rôle de l'agglomération et de son centre au niveau national, corrélée avec la mobilité (mouvements pendulaires), et soutenue par les réseaux de transports.
- L'évolution spatiale
Le site dès son origine, l'évolution de l'urbanisation et du paysage, corrélée avec l'évolution des réseaux de transport.
- L'utilisation du territoire
L'utilisation du territoire est décrite au travers de cartes de densité humaine (habitants / emplois) d'une part, et des plans d'affectation du sol et des plans directeurs des communes d'autre part. Un entretien a été fait avec chaque commune pour préciser leurs intentions de développement (qualification et quantification des zones intermédiaires et nouvelles extensions prévues par plan partiel d'affectation). Une analyse approfondie pour les "sites moteurs" à été réalisée dans le cadre du "Rapport d'étude de phase 1" (Fischer & Montavon et alii, janvier 2007).

L'analyse s'est également préoccupée du profil des utilisations en relation avec les exigences de mobilité. A différents types d'habitat vont correspondre différents niveaux d'offre des transports publics. Pour les activités, la différenciation est encore plus accentuée, notamment en distinguant les activités lourdes et de logistique, l'artisanat local, les activités high-tech, les activités tertiaire et commerciales.

- L'utilisation des réseaux de transport
L'utilisation des réseaux de transport est décrite par mode au travers d'une analyse des dysfonctionnements actuels. Evolution des charges de circulation pour ces dernières années. Les planifications supérieures (canton, Confédération) ont été prises en compte pour l'état futur. En l'absence de modèle de trafic et des enjeux circonscrits à un territoire très petit, l'estimation de l'état futur se base sur des croissances globales plausibles (pas de corrélation directe avec les zones de développement).

L'analyse s'est occupée autant des aspects qualitatifs que quantitatifs pour "expliquer" le développement urbain, en corrélant dans la mesure du raisonnable urbanisation-mobilité-transports. Les explications ci-dessous se focalisent sur les aspects quantitatifs.

Structure de l'urbanisation – Etat actuel et développement

La structure actuelle de l'urbanisation est décrite en utilisant les cartes de densité humaine. Le développement prévisible à moyen terme (2020) et long terme (après 2020) est défini à partir des plans d'affectation actuels, des plans directeurs et des plans d'affectation partiels légalisés ou en cours, en distinguant :

- L'urbanisation, à court terme, des zones légalisées en 2007 ("Légalisé")
- La transformation, à court terme aussi, de friches dans les zones à bâtir actuelles, dont certaines doivent faire l'objet d'un changement légal de statut ("Requalifié")
- L'extension de zones à bâtir sur des terrains vierges, actuellement affectée en zone agricole ou zone intermédiaire et dont le besoin est explicité à l'horizon 2020 ("Extension 1")
- L'urbanisation du reste des zones à bâtir ci-dessus, dont le besoin n'est pas établi à moyen terme, est prévu à long terme (au-delà de 2020), comme réserve compatible avec le concept ("Différé")

- D'autres terrains actuellement en zone agricole ou zone intermédiaire, mais dont l'urbanisation est cohérente avec le concept, complètent le tableau pour obtenir la vision à long terme du projet d'agglomération yverdonnoise ("Extension 2")

Capacité d'accueil du projet d'agglomération pour les habitants

Les capacités d'accueil du projet d'agglomération yverdonnoise à l'horizon 2020 en termes d'habitants supplémentaires par rapport à 2005 sont :

Court terme	Légalisé 07	11%	3'200
Court terme	Requalifié	16%	4'800
Moyen terme	Extension 1	9%	2'600
Total court-moyen terme		35%	10'600
Long terme	Différé	3%	900
Long terme	Extension 2	8%	2'400
Total long terme		12%	3'300
Total général		46%	13'900

Base : env. 30'000 habitants en 2005 (100%)

Légende : 11% = part d'augmentation du nombre d'habitants entre 2005-2020 pour les terrains "Légalisé 07"

Tableau 2: Capacité d'accueil du PA yverdonnoise en habitants supplémentaires (2005-2020)

Actuellement les zones légalisées ont une capacité d'accueil d'environ 4'400 habitants (2005). Les prévisions du SCRIS prévoient +6'000 habitants à l'horizon 2020. La capacité est donc insuffisante et une augmentation s'impose. Elle est conçue par priorités et étapes de développement (voir les plans "Priorités pour l'urbanisation" et "Capacités et étapes" dans le rapport principal) dans le souci d'une utilisation rationnelle du territoire et du développement de l'offre des transports publics. Au final, la capacité à court-moyen terme (+10'600 / 35%) est plus élevée que la prévision du SCRIS (+ 6'000 / 20%), car un objectif ambitieux a été fixé pour le développement de l'agglomération.

La justification de l'extension 1, qui représente moins du quart de la capacité d'accueil du projet d'agglomération, est basée sur la volonté des communes d'avoir une offre diversifiée en forme d'habitat sur des sites privilégiés, en d'autres termes, d'attirer les ménages qui sans cette offre iraient s'établir dans les villages hors de l'agglomération. Pour Yverdon-les-Bains, il s'agit essentiellement de remplir un "trou" (Coteau Est). Pour les autres communes, l'extension 1 consiste à "arrondir" et remplir les "trous" dans les zones à bâtir, dans le rayon d'influence de la desserte TP urbaine.

Les mesures qui découlent de cette conception sont décrites dans les "Mesures d'urbanisation" établies pour chaque commune.

Capacité d'accueil du projet d'agglomération pour les emplois

La localisation et le profil des zones d'accueil des emplois priment sur les calculs de capacité d'accueil (les hypothèses sur les densités et le besoin spécifique de mètres carrés de surface de plancher par emploi laissent une fourchette très large pour l'évaluation). Ainsi, par rapport à l'état actuel, l'état futur apporte une précision spatiale sur le type d'activités envisageables, notamment en fonction du niveau de desserte multimodale attendu (voir plan "Affectations coordonnées avec l'accessibilité" du rapport principal).

L'estimation des capacités d'accueil indique que la capacité d'accueil actuelle est légèrement insuffisante. Le projet d'agglomération suffira cependant à couvrir les besoins (+ 6'000 emplois prévus entre 2005-2020, peut varier fortement selon les hypothèses de calcul). Le besoin en nouveaux terrains du projet d'agglomération (Extension 1) provient en majeure partie du site stratégique de la Poissine (activités logistiques et de construction). De nombreux terrains prévus

dans les planifications locales sont, dans le projet d'agglomération, reportés à plus long terme (urbanisation après 2020).

Transports – Etat actuel et développement

Mobilité douce (MD)

L'état actuel a été analysé sous un angle structurel pour mettre en valeur les types de liaison utiles dans l'agglomération, notamment les liaisons structurantes avec leurs qualités et leurs défauts et les accès aux transports publics. La relation avec la qualité des espaces publics a également été un aspect important de l'analyse. Une estimation de la situation actuelle en matière de stationnement deux-roues devrait encore être effectuée (hypothèse d'une situation à améliorer, sans analyse vraiment fondée). Les dysfonctionnements les plus importants sont représentés sur une carte (voir "Carte des points faibles urbanisation-transports" dans le rapport principal). Les itinéraires pédestres et cyclables de planification supérieure (canton, suisse) sont repris.

L'état futur est défini par le "Concept MD", sans considérations quantitatives de la demande. Cette hypothèse de travail ne s'applique pas au dimensionnement du stationnement deux-roues (voir plus haut). Un nombre plausible et grossier de cases a été évalué pour le chiffrage des coûts, impliquant une prudente réalisation par étapes. L'effet de l'amélioration du réseau sur la demande a été évalué très grossièrement à partir de la répartition modale estimée pouvoir s'appliquer à l'agglomération.

Transports publics (TP)

L'état actuel a été analysé pour le réseau régional (CFF, Travys, CarPostal) et urbain (Travys) pour l'offre. Pour le réseau urbain, la demande annuelle, les montées-descentes aux arrêts, les dysfonctionnements (voir "Carte des points faibles urbanisation-transports" dans le rapport principal), les coûts d'exploitation ont été analysés dans le détail. L'analyse a été effectuée en collaboration avec l'exploitant (Travys) et le Service de la mobilité du canton de Vaud ((SM). Le modèle ARE (2005) a été utilisé pour quantifier la demande actuelle entre la ville-centre et l'extérieur, plus particulièrement pour la relation Grandson – Yverdon-les-Bains (effet de l'augmentation de l'offre sur l'ensemble des déplacements) et la relation agglomération yverdonnoise – agglomération Lausanne-Morges (effet de l'augmentation de l'offre TP à Yverdon-les-Bains sur les pendulaires en correspondance à la gare).

Pour l'état futur, le développement de l'offre en chemin de fer nationale et régionale a été pris en compte. Toutefois, l'offre nationale à moyen terme n'est pas encore définie, si bien que l'offre régionale RER prévue est encore sujette à évolution. Pour assurer les correspondances à la gare principale en relation avec l'offre régionale bus (hors PA), différents scénarios doivent encore être envisagés. Pour le réseau urbain, la cadence de 10 minutes aux heures de pointe permet de se libérer de la contrainte de la correspondance avec le chemin de fer. Le modèle de l'ARE a été utilisé pour estimer le potentiel d'usagers d'un prolongement du RER jusqu'à Grandson (environ 30 personnes par jour, d'où l'abandon de la mesure).

L'état futur du réseau urbain est défini par le "Concept TP" qui a été élaboré sur la base de l'étude de faisabilité d'un axe fort bus entre Grandson et Y-Parc (Müller, Romann & Schuppisser; 2007), sur les lignes de désir actuelles (relations demandées) et sur une analyse des potentiels actuels et futurs (identification des grands générateurs, des principaux quartiers et des sites stratégiques de développement)

Transports individuels motorisés (TIM)

L'état actuel (2005) est donné par le plan des charges des réseaux national et cantonal ainsi que par un plan de charge (2005) du réseau de la ville-centre constitué de comptages récents et d'extrapolations de valeurs antérieurs (CERT-Aragao, janvier 2006). L'état actuel a été déterminé de

manière déterministe sur la base d'une enquête origine-destination (voir chapitre 7 "Explication du modèle de trafic").

Le but de l'analyse pour l'état futur est de donner les bases pour l'évaluation des effets, sachant que les problèmes de capacité routière ne sont pas déterminants dans l'agglomération yverdonnoise. Cependant, une analyse plus fine des flux sera indispensable pour l'étude des concepts d'exploitation routière (phase d'étude ultérieure à mener dès 2008).

L'état de référence (Etat REF 2020) est estimé très grossièrement en appliquant des taux de croissance annuels différenciés selon le type de route. L'évolution des charges entre 1993-2001 (Etude de circulation pour l'Expo 02; Transitec; 2001) est à la base de cette estimation.

L'état futur avec projet (Etat 2020 avec PA) est estimé sur un écran central uniquement (lac-centre-A1), en tenant compte de l'effet du nouveau réseau (nouvelle affectation des charges estimées sur le nouveau réseau à partir du modèle O-D) et de l'effet du report modal sur les TP et la mobilité douce (hypothèse : une diminution de 15% sur les axes centraux à l'écran central; voir chapitre 4.2.1 pour les détails). Le modèle de l'ARE n'a que été utilisé que pour analyser la relation Yverdon-les-Bains – Grandson.

Le nouvel accès d'agglomération Sud (voir fiche mesure n°31) est prévu en priorité A pour desservir des secteurs à urbaniser (en partie) en principe seulement après 2020. Cette mesure est néanmoins considérée comme prioritaire car elle permettra l'accès direct à la jonction Sud à partir des importants quartiers situés au Sud-ouest de la ville. Ce report de charges est nécessaire pour réduire de manière importante le trafic au centre (Rue des Remparts) sans augmentation de charge sur les routes actuelles (Rue du Midi).

Offre de référence

Les états de références sont décrits et définis au chapitre 3.

Comportement en matière de mobilité

Il n'y pas de données sur le comportement en matière de mobilité pour une petite agglomération comme Yverdon-les-Bains. Par conséquent, la répartition modale actuelle dans l'agglomération yverdonnoise a été estimée équivalente à celle définie dans le Microrecensement Vaud 2000 (suréchantillonnage), en prenant le cas de la "Ville-centre" d'une agglomération vaudoise moyenne (le poids des 25'000 habitants de la ville-centre est prépondérant par rapport aux 5'000 habitants de la périphérie).

Le changement dans la répartition modale provient des mesures d'urbanisation et des actions conjointes sur les trois modes. Une estimation grossière, effectuée à partir de l'évolution des charges de TIM à l'écran "Centre-ville", montre que des modifications significatives du nombre de déplacements par mode ne se traduisent que par une variation tout juste perceptible de la répartition modale.

Analyse des inconvénients de l'absence d'un projet d'agglomération

L'analyse de l'état actuel traite systématiquement des points faibles et formule un enjeu (défi pour le futur). Il est donc aisé de déduire les inconvénients posés en l'absence de projet d'agglomération : les points faibles deviennent encore plus faibles, et les enjeux restent lettre morte.

Le projet d'agglomération a surtout permis d'éviter l'inconvénient majeur d'un développement pris commune par commune. Il a doté la région d'une vision partagée et d'organes compétents, notamment au niveau de la gestion du projet (mise en place d'un bureau d'agglomération doté de nouvelles ressources humaines).

De manière résumée, l'absence d'un projet d'agglomération pour une petite agglomération comme Yverdon-les-Bains ne conduit pas à hypothéquer son développement quantitatif, car il n'y

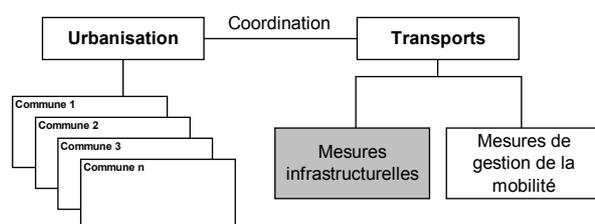
a pas de grands projets d'infrastructures lourds et chers, ni de problèmes insolubles de capacité. L'absence d'un projet d'agglomération n'aurait surtout pas permis une coordination entre l'urbanisation et les transports, indispensable pour favoriser la densité favorable aux TP et la qualité urbaine. Cette coordination a nécessité la formulation d'une stratégie qui vise à concentrer les "forces" du développement sur des sites stratégiques, au lieu de les disperser dans les franges. Sans projet d'agglomération, l'effort considérable pour les mesures en faveur de la mobilité douce associées à la revitalisation de l'espace public n'aurait probablement pas été fait (les mesures MD sont parfois "trop chères" par rapport à la simple construction routière).

Le projet d'agglomération donne les bases pour lutter contre la périurbanisation à plus long terme (étalement urbain et dispersion dans les villages). Ce phénomène, bien connu des grandes agglomérations, est peu présent dans la région actuellement, car la pression du développement est faible, et la ville centre dispose de suffisamment de terrains à bâtir. Mais il est fort probable qu'en l'absence de projet d'agglomération, ce phénomène de périurbanisation apparaisse ces prochaines années.

2.5. EB 4 : Recherche dans tous les domaines concernés par les mesures

Ensemble de mesures coordonnées

La conception transversale traite des domaines de l'urbanisation et du paysage, de la mobilité et des transports. Pour chacun de ces domaines, des cartes et des dispositions particulières sont énoncées. Ces éléments de conception se traduisent ensuite par un ensemble de mesures coordonnées selon le schéma suivant :



La recherche sur les mesures s'est donc effectuée dans tous les domaines concernés. Les mesures concernant l'urbanisation sont consignées par commune tandis que celles concernant les transports par fiches de mesure infrastructurelle ou fiche de gestion de la mobilité.

Mesures concernant l'aménagement du territoire

Plan "Affectations coordonnées à l'accessibilité"

Ce plan du rapport principal définit les différentes affectations, densités et mixité en fonction de l'accessibilité multimodale, dont notamment le niveau de desserte en transports publics. Il traite de manière différenciée les centralités, les quartiers d'habitat et les secteurs d'activités. Il traite également des activités liées aux espaces libres (maraîchage, loisirs) en cohérence avec le concept paysager.

Plan "Priorités pour l'urbanisation"

Ce plan du rapport principal définit les priorités d'urbanisation en fonction de la desserte en transports publics, mais également et surtout en fonction d'un développement urbain privilégiant les centralités et les polarités.

Plan "Capacités et étapes"

Ce plan du rapport principal fixe les étapes de développement urbain et indique les capacités prévues. Il définit également les densités minimales nécessaires à un urbanisme de qualité et à une rentabilité suffisante pour les transports publics.

Chapitre "Grands générateurs et installations commerciales à forte fréquentation"

Ce chapitre du rapport principal définit les règles du jeu pour la localisation des commerces selon leur type. Seulement deux sites pour les commerces qui dépassent l'approvisionnement de quartier sont identifiés.

Chapitre "Catalyseurs urbains"

Ce chapitre, du rapport principal, définit les secteurs prioritaires du développement urbain : les secteurs stratégiques, les sites moteurs et les sites de prestige. La mise en œuvre de ces secteurs est essentiellement assurée par le biais de chantiers géographiques.

Finalement, chaque secteur de développement du projet d'agglomération est identifié sur les plans en relation avec la desserte en transports publics. Les mesures applicables aux secteurs se trouvent consignées dans les fiches d'urbanisation par commune. Les changements d'affectations d'un secteur ou l'urbanisation différée au-delà de 2020 d'un secteur n'ont pas été décrits dans le détail dans ces fiches, mais été traduit sous la forme de mesure globale comme par exemple la "Mise à jour du PGA en conformité avec aggroY".

Pour les grands générateurs et les installations commerciales à fortes fréquentations, une fiche spécifique "Maîtrise du trafic lié aux installations commerciales à forte fréquentation (ICFF)" traite de la question de la localisation de ce type d'installation.

Pour le développement complexe dans des sites prioritaires d'urbanisation, quatre chantiers géographiques ont été introduits pour assurer un développement coordonné.

Mesures concernant les infrastructures routières et leur équipement

L'extension du réseau routier principal dans l'Ouest et le Sud de l'agglomération assure un nouvel accès depuis la périphérie vers le cœur de l'agglomération, en particulier pour les quartiers Ouest de l'agglomération. L'extension du réseau de desserte ne fait pas l'objet de mesures.

De nombreux réaménagement de routes urbaines structurantes et de routes urbaines de desserte principale, qui intègrent les transports publics et la mobilité douce, sont compris dans les "mesures de mobilité intégrée". Ils contribuent également à l'amélioration de la qualité des espaces publics.

Les éléments pour l'exploitation des routes sont décrits dans les fiches de mesures infrastructurales, alors que les principes généraux pour l'exploitation sont décrits dans la fiche mesure A "Stratégie d'exploitation du réseau routier d'agglomération". Le plan du "Concept TIM" définit la hiérarchie du réseau et les mesures importantes de gestion (traversée limitée du centre, fermeture au TIM), comme bases pour les futures mesures d'exploitation.

Mesures concernant les transports publics

Des projets ferroviaires, notamment le prolongement de l'YStec jusqu'au Sud de l'agglomération et la réalisation d'un axe fort d'agglomération desservi par tramway, ont été étudiés puis abandonnés (ces études ont par contre démontré la faisabilité d'un axe fort transport publics bus à haute fréquence entre Grandson et Y-Parc). Le prolongement du RER vers Grandson avec aménagement de la gare a fait l'objet d'une évaluation de la demande, mais étant donné la très faible demande, cette mesure est devenue une option pour le très long terme (horizon au-delà du PA). La nouvelle halte Yverdon-PST doit encore faire l'objet d'étude de faisabilité et sa réalisation est

prévue pour la tranche 2019-2022 (mesure C). La transformation de la gare CFF d'Yverdon-les-Bains est nécessaire pour toute l'amélioration de l'offre nationale (Grandes Lignes) et régionale (RER) (en cours d'étude, mesure B).

Les transports lacustres ont été pris compte, comme le montre le nouveau débarcadère en relation avec l'amélioration de la liaison Gare-Lac pour la mobilité.

Une vision à long terme pour les transports publics urbains a été développée avec l'augmentation des fréquences aux heures de pointes, l'extension de l'offre jusqu'à Grandson et l'amélioration de la couverture horaire (extension de l'offre en soirée et le weekend). Les mesures infrastructurelles importantes en faveur des bus font partie des "mesures de mobilité intégrée", alors que les mesures dispersées prévues sur le reste du réseau font l'objet d'une fiche spécifique.

Mesures concernant la mobilité douce

Un projet global visant à encourager le trafic piétonnier et cycliste en relation avec les autres modes (TP et TIM) a été développé, notamment dans le cadre de la requalification et mise en valeur des espaces publics. De nombreuses mesures spécifiques en faveur de la mobilité douce ont été réalisées : suppression des barrières (voies ferrées, canaux) par la réalisation de nouveaux franchissements et le réaménagement de certains franchissements peu attractifs, création de cheminement continu le long des canaux pour les liaisons plaine-lac, augmentation et amélioration du stationnement pour les deux-roues, etc.

De plus, de nombreuses mesures en faveur de la mobilité douce comprises dans les "mesures de mobilité intégrée" traitent du réaménagement et de la requalification des axes urbains.

En résumé, un grand nombre des mesures en faveur de la mobilité douce sont prévues dans le but de supprimer les points faibles actuels.

Mesures concernant la mobilité combinée

La réorganisation de la Place de la Gare, principale interface de l'agglomération, le réaménagement de la Place Bel-Air, arrêt de bus le plus fréquenté du centre-ville, et l'aménagement des terminus des lignes principales du réseau urbain contribuent au développement de l'intermodalité TP-MD.

La création et l'extension des installations de B+R à la gare d'Yverdon-les-Bains (avec station-vélo) et aux haltes du chemin de fer (haltes e l'YSteC et halte de Champ Pittet), de même que la valorisation des interfaces de ces mêmes haltes de chemin de fer contribuent également au développement de l'intermodalité TP-MD.

La création de P+R aux interfaces d'Y-Parc, de La Brinaz (Chamard) et de Grandson (terminus bus) contribue à développer l'intermodalité TP-TIM.

Les mesures pour une meilleure information et utilisation des chaînes de déplacements prévues dans les "fiches de gestion de la mobilité" G "Prestation de service" (centrale de mobilité, jalonnement piéton, signalisation, etc.) et H "Marketing pour la mobilité durable" contribuent également au développement de la mobilité combinée.

Mesures visant à agir sur la demande

Outre la mesure "Stratégie d'exploitation du réseau routier", les mesures prévues pour influencer la demande sont comprises dans les "fiches de gestion de la mobilité" suivantes :

- Maîtrise du stationnement privé et public
- Plan de mobilité pour les entreprises et les institutions publiques et privées
- Maîtrise du trafic lié aux installations commerciales à forte fréquentation (ICFF)

- Instauration d'une politique tarifaire simple favorable aux transports publics
- Prestations de service pour la mobilité

2.6. EB 5 : Exposé clair de l'impact et des coûts

Analyse de l'efficacité

L'effet global du projet d'agglomération yverdonnoise et les effets des (paquets de) mesures sont évalués en fonction des critères d'efficacité définis par la Confédération. Dans les deux cas ces effets sont déduits de la comparaison d'un état de référence sans projet (évolution tendancielle) avec un état qui comprend le projet d'agglomération.

L'évaluation du projet d'agglomération dans son ensemble permet d'évaluer l'impact global du projet d'agglomération. La mise en relation de cet impact avec le coût total du projet servira de base pour la comparaison des projets d'agglomération au niveau suisse et l'évaluation de l'efficacité du projet d'agglomération yverdonnoise.

L'évaluation des (paquets de) mesures permet d'évaluer l'efficacité des différentes (paquets de) mesures et de hiérarchiser les (paquets de) mesures.

Coûts

Les coûts d'investissement des mesures proposées dans le projet d'agglomération sont grossièrement évalués. L'impact des coûts pour les collectivités repose uniquement sur une acceptation tacite des communes de l'estimation des coûts de l'ensemble des mesures et des mesures les concernant.

Les coûts d'exploitation des mesures infrastructurelles ne sont pas évalués. En revanche une première estimation du coût d'exploitation des TP a été réalisée pour montrer que l'augmentation du coût d'exploitation liée à la nouvelle offre TP est supportable pour les collectivités. Une étude du concept d'exploitation du réseau TP défini dans le cadre du projet est prévue pour l'année prochaine (2008).

Choix de la meilleure stratégie

Le choix des mesures prioritaires tient compte des mesures d'urbanisation et des priorités de développement urbain définies dans le cadre du projet d'agglomération. En revanche, le choix des mesures à prendre en priorité ne suit pas rigoureusement le schéma de hiérarchisation défini par l'ARE, bien qu'il soit tenu compte des effets et des coûts des mesures. Cette démarche de hiérarchisation un peu particulière à l'agglomération yverdonnoise provient de la non-maturité de la grande majorité des mesures proposées et également du faible volume financier de ces mêmes mesures.

Le chapitre "Mise en œuvre" du rapport principal définit un programme de travail pour les deux années à venir afin de combler le retard de maturité des mesures classées dans la catégorie A. Ce programme prévoit un montant global d'études de l'ordre de 1 millions de francs suisses sur deux ans pour toute l'agglomération. La commune d'Yverdon-les-Bains, ville centre de l'agglomération, a prévu à elle seule des études pour 1 millions de francs suisses.

2.7. EB 6 : Mise en œuvre et procédure de contrôle

Intégration de la planification cantonale

Le Plan directeur cantonal (PDCn) vaudois a été révisé au cours d'un long processus participatif et adopté par le Grand Conseil en juin 2007. La procédure d'approbation par le Conseil fédéral est en cours.

Le canton, en priorité par son Service du développement territorial, a été associé dès le départ aux travaux menés dans le cadre de la Charte et de la Stratégie régionale d'aménagement du territoire de l'Association du Nord Vaudois (ADNV). Cette démarche fait d'ailleurs l'objet d'une fiche d'action (RO3) dans le Plan directeur cantonal. La stratégie avait identifié une entité urbaine qui correspond dans les grandes lignes au périmètre du projet d'agglomération et qui recommandait des projets de territoire selon les plates-formes de concertation identifiées.

Les lignes adoptées par le PDCn sont en parfaite cohérence avec le projet aggroY, notamment le premier chapitre "Travailler autrement", en particulier la ligne d'action 1.3 "adapter le périmètre aux enjeux à traiter" et la mesure 1.3.1 "Périmètres fonctionnels".

Le Plan directeur cantonal (PDCn) fixe trois lignes d'actions prioritaires qui sont pleinement en accord avec le projet d'agglomération :

- A1 Localiser l'urbanisation dans les centres
- A2 Développer une mobilité multimodale
- A3 Protéger l'homme et l'environnement contre les risques liés aux activités humaines

A11 Légalisation des zones à bâtir

Pour pouvoir accueillir un développement plus grand que la moyenne cantonale (14%), il est nécessaire d'avoir une base de planification supérieure au niveau communal, par exemple le projet d'agglomération yverdonnoise aggroY.

Force obligatoire

La force obligatoire est de nature contractuelle : la convention, signée par tous les partenaires concernés, soit les exécutifs des communes et l'Etat de Vaud, peut être dénoncée si une majorité de signataires en fait la demande, avec un préavis minimal de 6 mois pour la fin d'une année.

Les partenaires ont souligné lors du choix de la convention qu'ils étaient disposés, si des difficultés majeures de mise en œuvre ou des demandes explicites de la part des Conseils émergeaient, à étudier et mettre en place, le cas échéant, d'autres formes de collaboration intercommunale.

Mesures complémentaires

La stratégie régionale d'aménagement du territoire établit des correspondances entre les différentes plates-formes de concertation et les différents types de projets de territoire, dont celui de l'agglomération.

Une coordination, sur la base d'informations régulières, est faite au travers de ces plates-formes, notamment aux communes proches de celles formant le périmètre aggroY.

Des mesures complémentaires dans le domaine de la mobilité notamment et des mesures de sensibilisation et d'accompagnement sont inscrites dans le programme d'actions régional 2008-2011. Les bases légales existantes en matière de répartition des frais de transport sont suffisantes pour assurer le cofinancement de l'offre. Par contre, dans le secteur de la sensibilisation, l'ADNV recherche d'autres partenariats et des moyens supplémentaires (p.ex. au sens des pro-

jets-pilotes de l'Office fédéral de la santé publique, plan d'action santé/environnement). A ce stade, les mesures proposées ne posent pas de questions juridiques particulières.

Coordination avec les mesures de la Confédération et des cantons voisins

Le projet d'agglomération a fait l'objet d'une présentation auprès des services cantonaux dans la première phase du projet où il s'agissait de poser les grands principes et domaines d'action. Puis, lors de la consultation, ces derniers se sont prononcés de manière détaillée. Les services cantonaux du développement territorial et de la mobilité ont eu des délégués au sein du Comité de pilotage et seront actifs dans la mise en œuvre du projet dans le Groupe technique.

La conformité du projet aggroY avec les objectifs et principes de la LAT, les "Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse" et les plans sectoriels de la Confédération, a été vérifiée.

Le projet intègre les principes de la législation sur la protection de l'environnement et les directives et projets qui en découlent. Les inventaires en la matière tant fédéraux que cantonaux ont été relevés et respectés. La démarche paysagère proposée dans le projet concrétise ces grands principes afin de valoriser - par une meilleure mise en réseau - et préserver l'environnement de grande qualité que présente l'agglomération.

La coordination avec la planification des entités territoriales est assurée à deux niveaux : sur le plan régional, au travers de la Stratégie régionale d'aménagement, sur le plan suprarégional et cantonal par la coordination et le suivi du Plan directeur cantonal, assurés par le Service du développement territorial.

Le chef du projet aggroY aura également pour mission de respecter ces principes et les législations existantes.

Travaux futurs

Un programme-cadre pour les travaux futurs suivant le dépôt du projet d'agglomération est établi. Un bureau d'agglomération avec un chef de projet sera mis en place au premier semestre 2008.

Exemple de travail en cours à finaliser en 2008:

Réaménagement du Chemin de la Sallaz (opportunité d'un abaissement du passage inférieur des CFF)

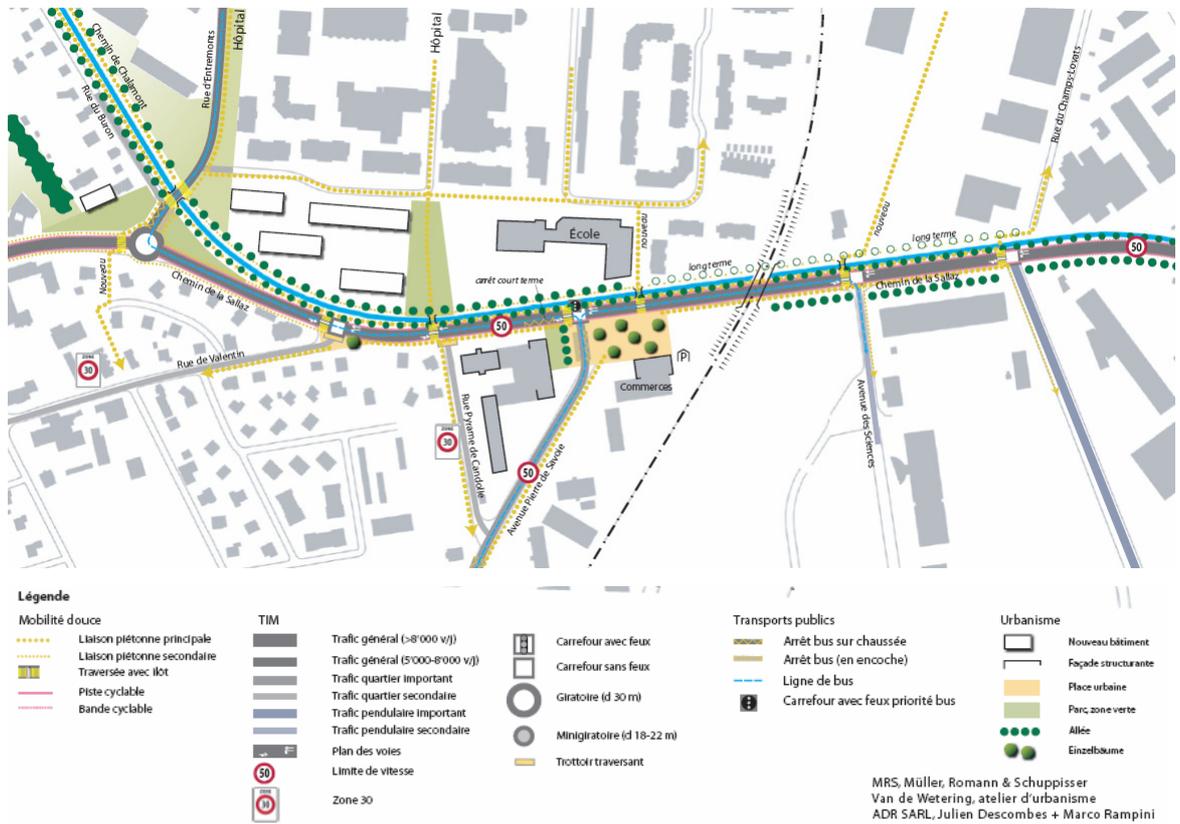


Figure 1: Concept d'aménagement et d'exploitation

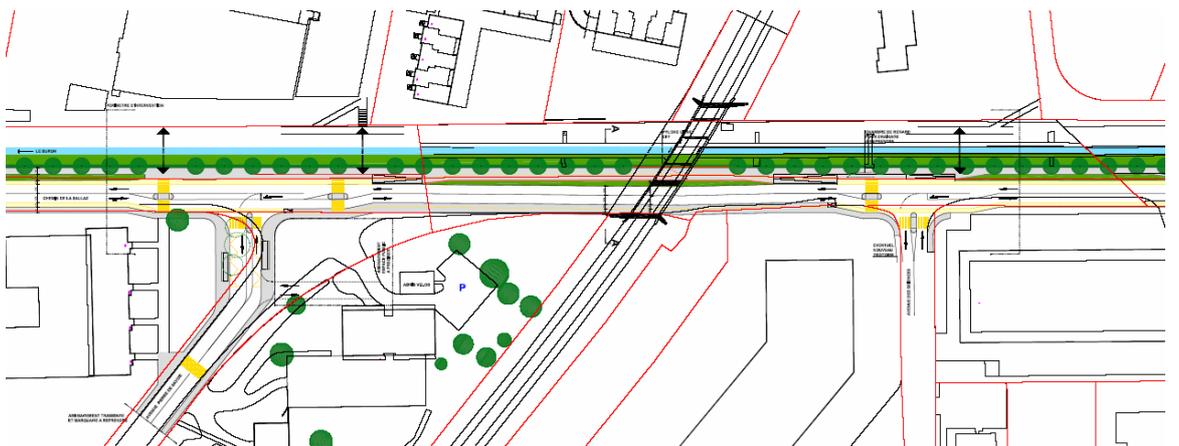


Figure 2: Avant-projet (en cours)

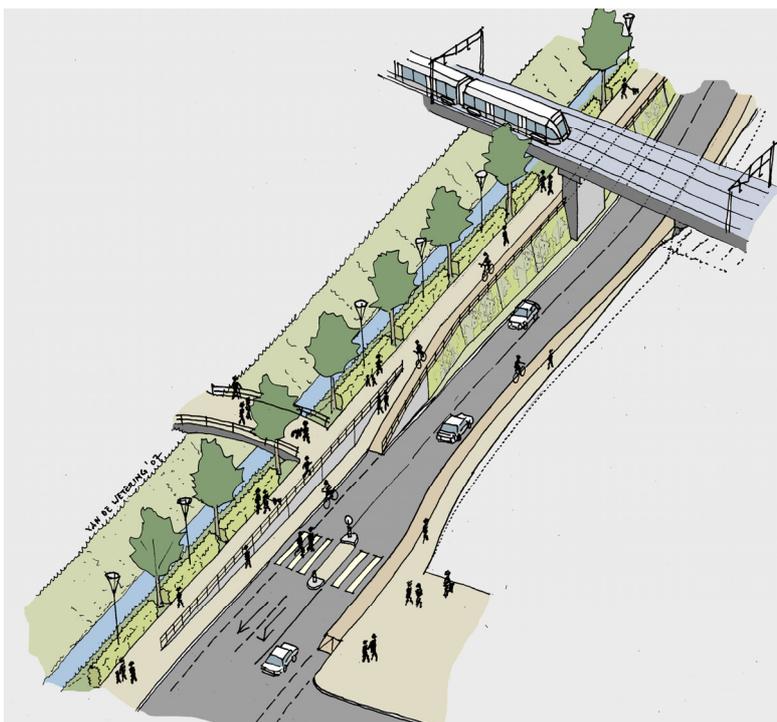


Figure 3: Passage inférieure de la Sallaz, isométrie

Procédure de contrôle

Le controlling du développement de l'agglomération consiste à vérifier si :

1. Les objectifs fixés sont encore valables (validation des objectifs)
2. Les objectifs ont été atteints (satisfaction des objectifs)
3. Les mesures ont réellement été prises (validité des mesures)
4. Les mesures ont eu les effets escomptés (évaluation des effets avec les indicateurs)

Le COPIL, qui fait rapport à l'entité responsable, est chargée du controlling (points 1 à 3). Cette tâche est effectuée annuellement avec un travail préparatoire du bureau d'agglomération. Le bureau se dote des moyens de rassembler les informations permettant de mesurer les effets (point 4).

3. Les états de références

Les deux états de références "Etat de référence" et "Etat 2020 avec PA" sont à la base du processus d'évaluation. L'évaluation de l'impact du projet d'agglomération consiste en effet à comparer un état avec le projet d'agglomération avec une évolution qui se produirait vraisemblablement sans le projet d'agglomération (évolution tendancielle). En d'autres termes, l'impact d'un projet d'agglomération est mesuré par la différence entre l'état 2020 avec projet (Etat 2020 avec PA) et l'état 2020 sans projet (Etat de référence).

3.1. Etat de référence (Etat 2020 sans PA)

L'"Etat de référence" correspond à l'état de l'agglomération en 2020 sans le projet d'agglomération. Il correspond donc à l'évolution vraisemblable qu'aurait l'agglomération dans le cas où aucun projet d'agglomération n'était élaboré et réalisé (évolution tendancielle).

Dans l'état de référence sont normalement incluses les mesures de hiérarchie supérieure (financées par le biais d'instruments ad hoc de la Confédération) et les projets urgents (cofinancés dès 2008). Dans le cas de l'agglomération yverdonnoise, il est admis qu'il existe une seule mesure de ce type, la mesure "Transformation de la gare CFF d'Yverdon-les-Bains". Aucune autres mesures concernant le réseau des routes nationales (OFROU) et le trafic ferroviaire longue distance (OFT) ne sont prévues dans l'agglomération yverdonnoise.

A noter que bien que ne faisant pas encore partie du programme ZEB, la mesure "Transformation de la gare CFF d'Yverdon-les-Bains" est considérée comme une mesure de hiérarchie supérieure. Non seulement car elle concerne principalement le développement de l'offre ferroviaire nationale mais également car sa probabilité d'être réalisé est jugée réaliste.

Dans l'état de référence sont encore comprises les mesures réalisées avant 2011. Ces mesures sont les suivantes :

9. Réouverture du passage St-Roch (Avant 2011)
33. Nouvelles routes d'accès au Coteau Est et nouvel itinéraire mobilité douce associé (Avant 2011)
36. Reconstruction du Pont Kiener sur la Thièle (Avant 2011)

3.2. Etat 2020 avec PA

L'"Etat 2020 avec PA" correspond à l'état de l'agglomération en 2020 avec le projet d'agglomération réalisé. Il correspond à l'état de l'agglomération en 2020 lorsque les concepts ont été mis en place et sont opérationnels et que les mesures ont été réalisés, aussi bien les mesures infrastructurelles (uniquement les mesures des Listes A et B) que les mesures dans les domaines de l'urbanisation et la gestion de la mobilité.

4. Evaluation du projet d'agglomération dans son ensemble

4.1. Introduction

Le degré d'efficacité du projet d'agglomération dans son ensemble est déterminant pour fixer le montant des contributions fédérales accordées aux (paquets de) mesures du projet d'agglomération. La procédure d'évaluation de l'efficacité du projet d'agglomération s'effectue par la mise en parallèle de l'utilité du projet d'agglomération (critères d'efficacité CE1 à CE4) et de son coût (critères d'efficacité CE5). Le rapport coût-utilité qui en résulte constitue la base de calcul des contributions fédérales (entre 30 et 50%).

L'évaluation de l'impact du projet d'agglomération est mesurée sur la comparaison de deux états à l'horizon 2020 (voir définitions au chapitre 3) :

- Etat de référence : Etat sans projet d'agglomération à l'horizon 2020
- Etat 2020 avec PA : Etat à l'horizon 2020 avec projet d'agglomération, à savoir lorsque les mesures de priorité A et B, les mesures de gestion de la mobilité et les mesures d'urbanisation sont réalisées sur la base des différents concepts.

Le présent chapitre a pour objectif de décrire les effets du projet d'agglomérations yverdonnoise par critère d'efficacité et par indicateurs. C'est-à-dire d'évaluer l'impact du projet d'agglomération en examinant dans le détail chacun des critères d'efficacité CE1 à CE5. Il n'a cependant pas pour objectif d'évaluer l'efficacité du projet d'agglomération yverdonnoise (rapport coût-utilité). Les chapitres 4.2 à 4.6 suivant sont organisés de la manière suivante :

- I. Une description et illustration des effets majeurs du projet d'agglomération yverdonnoise
- II. Une "fiche indicateur" pour chaque indicateur

4.2. CE 1 : Amélioration de la qualité des systèmes de transport

4.2.1. Effets majeurs du projet d'agglomération yverdonnoise

Effet de l'amélioration du réseau des transports publics

Le "Concept TP" prévu offre une desserte urbaine avec des fréquences élevées aux heures de pointes, un service en soirée et le week-end, des lignes directes et performantes, ainsi qu'un rabattement sur la gare CFF. Cette offre est concentrée sur des corridors préférentiels et dessert directement les grands générateurs et les grands quartiers périphériques. Cette offre de qualité, prévue dans le projet d'agglomération yverdonnoise, permet d'offrir une alternative au trafic individuel motorisé, en particulier pour les quartiers et activités en périphérie du centre (distance trop longue la mobilité douce. La mise en place du "Concept TP" a pour effet d'augmenter la demande en transports publics en général, en particulier pour les pendulaires de/vers les grandes agglomérations.

L'effet d'augmentation de la demande n'est toutefois pas quantifiable de manière directe, une approximation est effectuée à partir de l'évolution des charges à l'écran "Centre ville" (voir ci-dessous).

Effet du développement du réseau mobilité douce

La création d'un réseau maillé continu structurant à l'échelle de l'agglomération, notamment par la réalisation de nombreuses liaisons et de nombreux franchissements, avec en parallèle la dissuasion de la traversée du centre par le trafic individuel motorisé, a pour effet d'augmenter sensiblement la demande mobilité douce.

L'effet d'augmentation de la demande n'est toutefois pas quantifiable de manière directe, une approximation est effectuée à partir de l'évolution des charges à l'écran "Centre ville" (voir ci-dessous).

Effet de tous les modes à l'écran "Centre-ville" (effet interne)

Un modèle de trafic n'est pas disponible. Sur la base d'enquête "Origine-Destination" (CERT-Aragao, 2005), un modèle de trafic déterministe a été développé en reconstituant le trafic 2005. Sur cette base, le trafic O-D et de transit a été réaffecté sur le nouveau réseau 2020 comptés aux écrans. Sur la base de ce modèle, les charges de trafic individuel motorisé futur à l'écran "Centre ville" ont été obtenues en trois étapes :

1. L'application d'un taux de croissance annuel de 1% aux axes urbains (Avenue des Sports, Rue des Remparts et Rue du Midi) et de 2.5% à l'autoroute donne les charges pour l'état de référence.
2. La réaffectation du trafic O-D et de transit sur le nouveau réseau 2020 (uniquement aux écrans) fourni les charges TIM 2020 réaffectée sur le réseau (étape de travail intermédiaire)
3. La diminution du trafic individuel motorisé pour simuler le report modal des transports individuel motorisé vers les transports publics et la mobilité douce (voir hypothèses ci-dessous) donne l'état 2020 avec projet d'agglomération.

Le taux croissance annuel de 1% appliquée aux axes urbains englobe autant la croissance démographique que la croissance tendancielle du trafic individuel motorisé. Cette hypothèse de croissance relativement faible se base sur les croissances mesurées des axes urbains entre 1993 et 2001 (Etude de circulation pour l'Expo 02; Transitec; 2001).

Le report modal (étape 3 ci-dessus) a été simulé sur la base des hypothèses suivantes :

- La répartition modale actuelle dans l'agglomération yverdonnoise est admise équivalente à celle mesurée dans les villes-centres des agglomérations vaudoises moyennes (MRT 2005).
- Le taux de remplissage des véhicules est de 1.5 (MRT 2005)
- Le nombre de déplacements par mode est été déduit à partir des charges de trafic individuel motorisé à l'écran "Centre ville", la répartition modale dans les centres-villes des agglomérations vaudoises moyennes et le taux de remplissage des véhicules.
- Le trafic individuel motorisé diminue par hypothèse de **15%** sur les axes urbains (Avenue des Sports, Rue des Remparts, Rue du Midi et Collectrice Sud) grâce à la mise en place du projet d'agglomération (aucune diminution sur l'autoroute). L'hypothèse d'une diminution de 15% du trafic individuel motorisé est composée d'une diminution de **10%** due à la mise en place du "Concept MD" et d'une diminution de **5%** due à la mise en place du "Concept TP".

L'évolution des charges de trafic individuel motorisé à l'écran "Centre-ville" illustrée par le tableau de la page suivante montre donc l'effet du projet d'agglomération yverdonnoise, notamment les effets des réaménagements des axes principaux, de la réalisation du "Nouvel accès d'agglomération Sud", de la réorientation du trafic sur les traversées Nord-est et Sud-ouest, ainsi que sur l'autoroute. Les effets de report modal du trafic individuel motorisé vers les transports publics et la mobilité douce sont également inclus dans ce résultat.

TJM 2005



Etapes de calcul

1. **TJM 2005**
→ reconstitué à partir de l'enquête "Origine-Destination" de CERT-Aragao (2006)
2. **TJM 2020 REF**
→ application de taux de croissance de 1% sur les axes urbains et de 2.5% sur l'autoroute
3. **TJM 2020 PA**
→ réaffectation du trafic sur le nouveau réseau (étape intermédiaire non illustrée)
→ report modal par diminution de 15% du TIM sur les axes urbains

TJM 2020 REF



TJM 2020 PA



Axe routier	TJM 2005	TJM 2020 REF	TJM 2020 PA	Δ avec 2005	Δ avec REF	Δ avec REF
Avenue des Sports, Ouest	7'600	8'800	9'200	+ 1'600	+ 300	+ 4.5%
Rue des Remparts	19'000	22'100	14'300	- 4'700	- 7'800	-35.3%
Rue du Midi	13'300	15'400	9'500	- 3'800	- 6'000	-38.3%
Collectrice Sud	0	0	2'500	+ 2'500	+ 2'500	-
Autoroute	19'700	28'500	31'600	+ 11'900	+ 3'100	+ 10.9%
Total sur l'écran	59'600	74'900	67'100	+ 7'500	- 7'800	-10.4%

Tableau 3 : Evolution des charges de trafic individuel motorisé à l'écran "Centre-ville"

Le projet d'agglomération yverdonnoise conduit donc à une réduction des charges du trafic individuel motorisé par rapport à l'état de référence, sur la Rue des Remparts et la Rue du Midi et une augmentation sur l'Avenue des Sports et l'autoroute, ainsi que sur le "Nouvel accès d'agglomération Sud". Un autre effet est également une répartition plus équilibrée des charges du trafic individuel motorisé sur les trois traversées, à savoir l'Avenue des Sports, la Rue des Remparts et la Rue du Midi.

La diminution de l'ordre de **10%** des charges de trafic individuel motorisé à l'écran "Centre-ville" est plus faible que la diminution de **15%** appliquées aux charges sur les axes urbains, car cette diminution de 15% a uniquement été appliquée aux axes urbains, à savoir tous les axes hormis l'autoroute. L'impact de cette diminution des charges à l'écran "Centre-ville" a ensuite été utilisé pour évaluer l'impact du projet sur la répartition modale dans l'agglomération yverdonnoise. Il est donc considéré que l'écran "Centre-ville" est représentatif de toute l'agglomération. En effet, l'écran comprend les différents types de route de l'agglomération (route principale du centre, route principale et route collectrice hors centre, autoroute) et il est donc bien représentatif. Par contre, la réduction du TIM est certainement surévaluée par rapport à d'autres écrans sur l'agglomération. C'est donc une hypothèse optimiste.

Le tableau ci-dessous montre l'influence d'une diminution de 15% des charges de trafic individuel motorisé (axes urbains sur écran central) sur les parts modales exprimées en nombre de déplacements de personnes. L'augmentation de la part de déplacements en mode TP est plus élevée que la diminution de la part TIM. En effet, le nombre de déplacements TIM en valeur absolue est très élevé, celui des TP très bas. En d'autres termes, une diminution du nombre de déplacements TIM de 14% se traduit par une forte variation du nombre de déplacements TP (+ 24.8%) et en modes doux (+10.9%). Le report modal s'effectue par hypothèse pour l'agglomération yverdonnoise pour un tiers vers les transports publics et pour deux tiers vers la mobilité douce.

Mode	Part modale		Variation du nombre de déplacements par mode
	Dans une agglomération moyenne vaudoise	Après mise en place du PA	
Mobilité douce	41.0%	45.5%	+ 10.9%
Transports individuels motorisés	48.0%	41.3%	-14.0%
Transports publics	9.0%	11.2%	+ 24.8%
Autre Total	2.0%	2.0%	0.0%
Total	100.0%	100.0%	

Tableau 4 : Effet du projet d'agglomération sur la répartition modale (déplacements)

Effet de tous les modes à l'écran "Grandson" (effet de l'extension du réseau TP urbain vers Grandson)

L'évolution tendancielle des déplacements entre Yverdon-les-Bains et Grandson, mesurée à l'écran "Grandson" sur la Route de Lausanne, est obtenue à partir des mouvements tous motifs actuels entre Yverdon-les-Bains et Grandson (modèle de l'ARE) et des hypothèses suivantes :

- Croissance annuelle du trafic individuel motorisé entre Yverdon-les-Bains et Grandson de 1.5% (croissance plus élevée que les axes urbains), soit une croissance **25%** sur 15 ans.
- Croissance des déplacements en transports publics proportionnelle à l'évolution de la population dans l'agglomération yverdonnoise, à savoir une croissance "prudente" de **19.5%** sur 15 ans (Source : SCRIS; + 6'000 habitants pour l'agglomération, croissance inférieure à la croissance voulue par le PA)).

L'évaluation de l'effet du prolongement du réseau de transports publics urbains jusqu'à Grandson est basée sur et les hypothèses suivantes :

- Elasticité de la demande égale à 0.4
- Augmentation de la demande due pour moitié au transfert modal TIM → TP et pour moitié à la nouvelle demande générée par la mise en place d'une nouvelle offre.

Ainsi, en considérant que l'offre en transports publics va être multipliée par six (+ 500%; actuellement 1 bus/h et dans le futur 6 bus/h aux HP) entre Yverdon-les-Bains et Grandson, la demande en transports publics devrait tripler (+ 200%) si l'on considère une élasticité de 0.4. Cette augmentation de la demande est due au transfert modal du trafic individuel motorisé vers les transports publics et à la nouvelle demande générée par la mise en place d'une nouvelle offre.

Ces résultats sont résumés dans le tableau suivant :

Scénario	TIM		TP		TIM + TP		Rapport modal [TP/TIM+TP]
2005	4'106		416		4'522		9.2%
2020 REF	5'133	+ 25.0%	497	+ 19.5%	5'631	+ 24.5%	8.8%
2020 avec PA	4'671	- 9.0%	1'423	+ 186.2%	6'094	+ 8.2%	23.4%

1'423 = déplacements actuels + effet démographique + report modal TIM vers TP + nouvelle demande

L'augmentation du nombre de déplacements TIM+TP entre les états 2020 REF et 2020 avec PA s'explique par la nouvelle demande générée par la mise en place d'une nouvelle offre. Le détail des calculs pour l'estimation de l'état 2020 avec PA ne figure pas dans ce rapport.

Tableau 5 : Evolution des déplacements entre Yverdon-les-Bains et Grandson et du rapport modal

Ces résultats se traduisent par une stabilisation des charges de trafic actuelles (2005) et par une diminution significative des charges de trafic à l'écran "Grandson" (Route de Lausanne, Nord) par rapport à l'état de référence :

Axe routier	TJM 2005	TJM 2020 REF	TJM 2020 PA	Δ avec 2005	Δ avec REF	Δ avec REF
Route de Lausanne	10'100	12'627	11'489	+ 1'389	- 1'139	-9.0%

Tableau 6 : Evolution des charges de trafic individuel motorisé à l'écran "Grandson"

En conclusion, l'effet de la prolongation du réseau transports publics urbains jusqu'à Grandson se traduit par une augmentation de l'ordre de **180 à 190%** (par rapport à l'état de référence) de l'utilisation des transports publics entre la ville-centre d'Yverdon-les-Bains et le centre secondaire de Grandson et une diminution de l'ordre de **9%** du trafic individuel motorisé (par rapport à l'état de référence) sur la Route de Lausanne, pénétrante Nord d'Yverdon-les-Bains. Finalement, pour Grandson avec la mise en place du projet d'agglomération, le nombre de déplacements en transports publics par an et par habitant passe de **53** en 2005 à **152** en 2020. Cette forte augmentation est plausible pour un tel corridor (valeur probable environ 130 à 140 dépl. par an par hab.).

Effet de la création du "Nouvel accès d'agglomération Ouest"

Le "Nouvel accès d'agglomération Ouest" a pour effet de réduire le transit à travers les quartiers résidentiels au Sud-est de la jonction Ouest. La charge de trafic individuel motorisé diminue sur la Route de St-Croix et l'Avenue de Grandson (pénétrante Ouest de l'agglomération).

L'effet de la création de cette nouvelle infrastructure routière n'a pas été quantifié pour tous les flux dans le cadre de ce rapport d'évaluation. Néanmoins, en considérant les relations les plus importantes (source : matrice O-D, CERT-Aragao, 2006), on constate que plus de **10'000** véhicules par jours circulent entre l'entrée de l'agglomération située sur la Route de St-Croix (P2) et les quartiers résidentiels au Sud-est de la jonction (3) et le centre-ville (1). L'hypothèse que près de deux tiers des usagers (environ 6'000 à 7'000 véh/j) emprunteront le "Nouvel accès d'agglomération Ouest" en lieu et place de la Route de St-Croix et l'Avenue de Grandson est raisonnable.

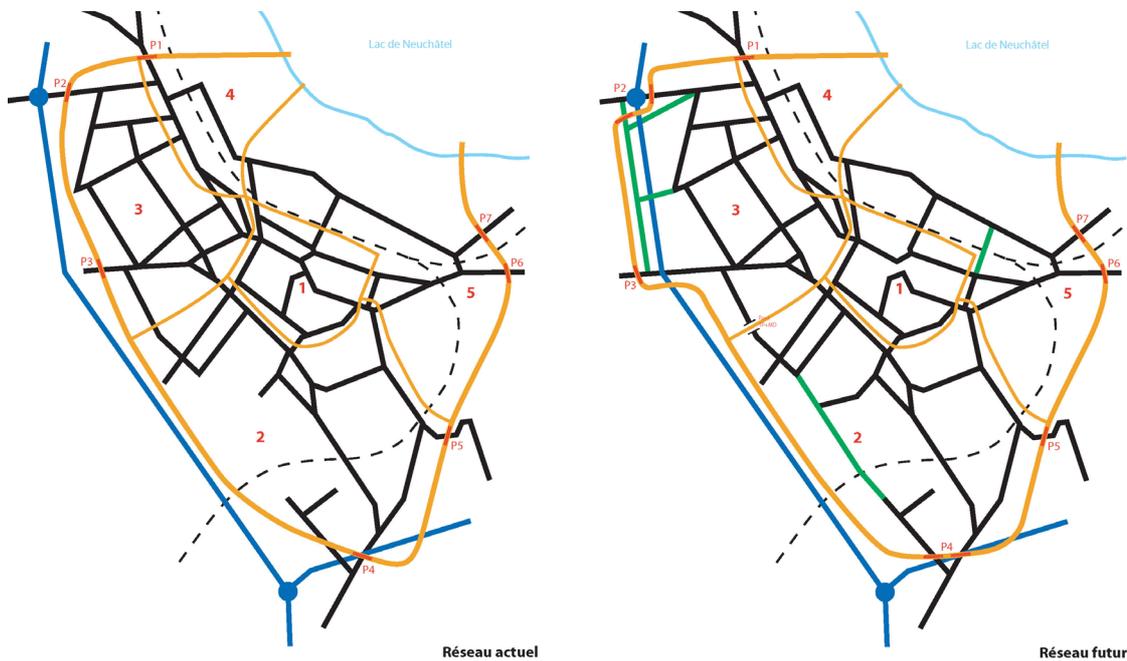


Tableau 7 : Définition des portes et des secteurs du modèle CERT-Aragao (base de la matrice O-D) ainsi que du nouveau modèle déterministe

4.2.2. Effets détaillés par indicateur

Les "fiches indicateurs" pour chacun des indicateurs du critère d'efficacité CE1 se trouvent dans les pages suivantes.

CE 1 : Indicateur 1 : Temps de déplacement transports publics

Valeur(s) examinée(s)	Etat actuel	Etat de référence → Tendance	Etat 2020 avec PA	Effets du PA	Remarques / Sources des résultats
Fréquence des TP Durée totale du trajet	Un service identique aux heures de pointes et aux heures creuses : $f = 20'$ Le temps d'attente moyen est de 10 min	Idem	Une fréquence de circulation des TP plus élevées aux heures de pointes : HP : $f = 10'$ Temps d'attente moyen : 5' HC : $f = 20'$ Temps d'attente moyen : 10'	Diminution de la durée des déplacements grâce à une diminution du temps d'attente moyen aux arrêts. Cette dernière est due à l'augmentation de la fréquence de circulation des TP aux heures de pointes. Augmentation de la demande TP.	Le temps d'attente moyen évalué à 50% de la fréquence
Durée de déplacements : Réseau de bus urbain	Les temps de parcours sont relativement élevés à cause de lignes pas assez directes et parfois en boucles, de mauvaises correspondances à la gare, et par manque de priorité pour les TP.	Aucune amélioration des temps de parcours. Au contraire une probable dégradation due à la croissance du TIM sur les pénétrantes et au centre	Des temps de parcours plus courts grâce à des lignes plus directes, grâce à des liaisons diamétrales avec nœud de correspondances à la gare, grâce à la création de couloirs réservés aux bus dans le centre et grâce aux priorités accordées aux TP en général.	Nette amélioration des temps de parcours en particulier sur les liaisons diamétrales	La diminution des temps de parcours due aux priorités accordées au TP (création de couloirs réservés, priorité aux carrefours, arrêts sur chaussée) n'a pas encore été évaluée. Elle est prévue dans les études des projets (2008-2009)
Durée de déplacements : Ligne principale : Montagny – Yverdon-Gare – CESSNOV	Travys : $tp = 10+10+10 = 30'$ dont 10' d'attente à la gare d'Yverdon-les-Bains	Idem	Bus urbain (ligne principale) : $tp = 10+10 = 20'$ Le temps de transbordement est déjà inclus dans le temps de parcours, puisque les bus circulent avec une $f = 10'$	Nette amélioration de la durée des déplacements grâce à des temps de transbordement faible à la gare d'Yverdon-les-Bains (mise en place d'un nœud de correspondances).	Les gains de temps de parcours dus aux priorités accordées aux TP ne sont pas encore intégrés dans l'estimation des temps de parcours pour l'état 2020 avec PA. Les gains de temps seront donc plus élevés que ceux présentés ci-contre.

Tableau 8 : Indicateur 1.1 Temps de déplacement transports publics

CE 1 : Indicateur 2 : Qualité des transports publics

Valeur(s) examinée(s)	Etat actuel	Etat de référence → Tendance	Etat 2020 avec PA	Effets du PA	Remarques / Sources des résultats
Couverture territoriale : Réseau de bus urbain	Un réseau de bus urbain avec une bonne couverture du territoire grâce des parcours indirects et des boucles satisfaisant essentiellement les clients captifs.	Pas d'évolution significative.	Des lignes de bus plus directes et plus performantes (aucune boucle sur l'axe fort et les lignes principales).	Amélioration globale du réseau de bus urbain grâce à des trajets plus directs. Augmentation de la demande TP due à une meilleure attractivité pour les usagers non-captifs.	
Couverture horaire : Réseau de bus urbain	Une couverture horaire faible avec des bus à la demande "Allo?Bus" le soir et le week-end.	Pas d'évolution significative.	Une meilleure couverture horaire grâce à une extension de l'offre de base au soir et au week-end.	Amélioration globale de l'offre TP urbaine. Augmentation de la demande TP.	
Fréquence : Axe fort et lignes principales	Lignes de bus : $f = 20'$ Nécessité de consulter l'horaire	Idem	Ligne de bus urbaine : $f = 10'$ aux HP $f = 20'$ aux HC Avec un temps d'attente de 5' aux HP, les usagers n'ont plus besoin de consulter l'horaire. Les correspondances sont assurées.	Très nette amélioration de l'offre grâce à l'augmentation de fréquence aux HP.	
Fréquence : Axe fort Yverdon Gare – Grand-son Place du Château	Ligne de bus régionale : CarPostal : $f = 1h$	Idem	Ligne de bus urbaine : (nouvel Axe fort) : $f = 10'$ aux HP $f = 20'$ aux HC	Très nette amélioration de l'offre grâce au passage d'une ligne régionale à une ligne urbaine (fréquence urbaine).	
Interconnexions Nœud de correspondances Liaisons directes (lignes diamétrales)	Il n'existe pas de nœud de correspondance à la gare et les temps de transbordement sont parfois élevés (jusqu'à 10'). Il existe encore des lignes non diamétrales.	Pas d'amélioration significative. La mise en place d'un nœud de correspondance à la gare n'est pas prévue.	Un réseau de bus urbain avec un nœud de correspondance à la gare et des lignes diamétrales.	Réduction des temps de transbordements grâce à la mise en place d'un nœud de correspondance à la gare. Réduction du nombre de transbordements grâce à une augmentation du nombre de lignes diamétrales.	La mesure 15.a "Réorganisation et réaménagement de l'interface bus de la Place de la Gare" permet la mise en place d'un nœud de correspondance à la gare.

Valeur(s) examinée(s)	Etat actuel	Etat de référence → Tendances	Etat 2020 avec PA	Effets du PA	Remarques / Sources des résultats
Vitesse, ponctualité	Aucune voie réservée aux TP et aucune priorité pour les TP.	Pas d'amélioration prévue, dégradation avec l'augmentation du trafic TIM, en particulier aux heures de pointe	Des couloirs réservés aux TP sur les axes principaux réaménagés du centre-ville. Des priorités en faveur des TP aux carrefours principaux. Des arrêts TP sur chaussée diminuant les pertes de temps dues à la réinsertion dans le trafic.	Augmentation de l'attractivité des TP grâce à l'amélioration de leur vitesse commerciale, en particulier aux heures de pointes. Ponctualité garantie, transports assurés.	La diminution des temps de parcours due aux priorités accordées au TP n'a pas encore été évaluée. Les mesures 14 et 37 prévoient de nombreux aménagements en faveur des TP. Evaluation avec ces projets.
Attractivité des arrêts et des interfaces	Des arrêts peu attractifs, la plupart du temps sans couvert. Dysfonctionnement important de l'interface de la gare aux heures de pointe Une accessibilité piétonne et cycliste de moyenne voire mauvaise qualité.	Pas d'évolution significative.	Des arrêts de transports publics plus attractifs, notamment en tête de ligne. Des interfaces plus fonctionnelles améliorant les transports (Gare et Bel-Air) Des arrêts TP sur chaussée meilleurs pour accès et sécurité. Une accessibilité piétonne et cycliste des arrêts améliorée.	Augmentation de l'attractivité du réseau (bus-bus), de la chaîne des transports publics (bus-train) de l'intermodalité transports publics – mobilité douce.	Les mesures de mobilité douce 1 à 9, ainsi que les mesures 10, 15.b, 34, 37, 38 et 39 contribuent toute à l'amélioration de l'attractivité des arrêts et interfaces TP.
Prix Communauté tarifaire	Il n'existe pas de communauté tarifaire.	Une politique tarifaire attractive pour le Nord Vaudois, par l'extension de Mobilis.	Idem	Pas d'effet dû au PA	La fiche de gestion de la mobilité F traite de l'instauration du politique tarifaire simple et favorable aux TP à réaliser avant 2011.

Tableau 9 : Indicateur 1.2 Qualité des transports publics

CE 1 : Indicateur 3 : Engorgement du trafic routier

Valeur(s) examinée(s)	Etat actuel	Etat de référence → Tendance	Etat 2020 avec PA	Effets du PA	Remarques / Sources des résultats
Evolution du risque d'engorgement	Saturation sur les pénétrantes nord et sud de la ville d'Yverdon-les-Bains aux heures de pointes, ainsi que sur la traversée historique (Av. Grandson, Rue des Remparts, Av. des Bains).	Risque de saturation accru dû à la croissance du TIM.	Un risque d'engorgement diminué grâce à la création de nouveaux accès d'agglomération (nouvel accès Sud et nouvel accès Ouest) et grâce aux mesures prises pour décourager le trafic de passer par le centre. Contrôle d'accès sur les pénétrantes Nord et Sud.	Diminution du risque de saturation dans l'Ouest de l'agglomération grâce aux nouveaux accès d'agglomération et à un transfert de charge sur l'autoroute. Diminution du risque de saturation dans le centre grâce à la gestion des flux (contrôle d'accès, itinéraires de contournement) Diminution du risque de saturation dans toute l'agglomération grâce aux reports modaux du TIM vers les TP et la MD (effet des concepts TP et MD).	Les mesures 31 et 32 (nouveaux accès Sud et Ouest) et les mesures 34 et 37 (réaménagement de la traversée du centre) contribuent à réduire le risque d'engorgement.
Evolution de la vitesse de circulation	Des vitesses de circulation moyenne au centre et sur les pénétrantes de l'agglomération.	Une diminution des vitesses de circulations entraînant avec l'allongement des heures de pointes chargées	Un maintien des vitesses de circulations par une répartition plus équilibrée des charges de TIM sur les traversées du centre. Une diminution des vitesses maximales par des aménagements de chaussées et des mesures d'exploitation.	Diminution de l'engorgement au centre.	

Tableau 10 : Indicateur 1.3 Engorgement du trafic routier

CE 1 : Indicateur 4 : Accessibilité

Valeur(s) examinée(s)	Etat actuel	Etat de référence → Tendance	Etat 2020 avec PA	Effets du PA	Remarques / Sources des résultats
Qualité de desserte par les transports publics : Couverture du territoire	Une bonne couverture du territoire, notamment réalisée avec des lignes indirectes et quelques parcours en boucle. Un réseau uniquement attractif pour les clients captifs.	Une dégradation de la couverture du territoire par les TP due à une urbanisation diffuse (tendance) ne favorisant pas la desserte par les TP.	Une bonne couverture du territoire grâce à une concentration de l'urbanisation, malgré que les lignes soient plus directes et les circuits en boucles soient supprimés. Un réseau également attractif pour les personnes non-captives.	Augmentation de l'utilisation des TP car les fortes densités sont concentrées le long des axes TP.	L'éventuelle légère diminution de la couverture du territoire est compensée par des temps de parcours réduits (trajets plus directs), une plus haute fréquence de circulation des bus et une amélioration de l'accessibilité des arrêts TP pour les modes doux.
Qualité de desserte par les transports publics : Ratio "Habitants et emplois qui sont actuellement bien desservis par les transports publics"	Les lignes TP actuelles desservent déjà les grands générateurs de l'agglomération.	Une urbanisation mal structurée par rapport à un réseau urbain TP (tendance) diminue le nombre d'habitants et emplois qui sont bien desservis par les TP.	Une urbanisation concentrée autour des axes TP. Un renforcement des lignes de désir actuelles avec les nouveaux développements (ex : nouveaux générateurs). Une augmentation du nombre d'habitants et emplois bien desservis par les TP.	Structuration du développement urbain par l'intermédiaire d'un réseau TP structurant.	
Accessibilité TP des sites stratégiques	Les sites de l'Y-Parc et Chamard sont actuellement desservis par des bus urbains avec une fréquence de 20 minutes. Le site de Chamard est également desservi par l'YSteC.	Idem	Les sites stratégiques de l'Y-Parc et Chamard sont desservis par des bus urbains avec une fréquence de 10 minutes aux heures de pointes. Le site de Chamard est toujours desservi par l'YSteC Le site stratégique central Gare-Lac est à proximité immédiate de la Gare d'Yverdon-les-Bains est desservi en plus par une ligne de bus urbaine avec une fréquence de 10 minutes aux HP.	Augmentation de l'utilisation des TP grâce à une desserte de qualité des sites stratégiques. Encouragement à la densification des secteurs stratégiques et à la concentration des développements dans les secteurs bien desservis par les TP.	

Valeur(s) examinée(s)	Etat actuel	Etat de référence → Tendance	Etat 2020 avec PA	Effets du PA	Remarques / Sources des résultats
Accessibilité TP du centre-ville	De lignes de bus avec un parcours indirect et une fréquence de 20 min Ville de Grandson avec desserte régionale horaire vers le centre	Idem	Des lignes de bus avec un parcours direct vers le centre, y compris depuis Grandson. Fréquence élevée aux HP pour toutes les lignes et cadence sur toute la journée. Offre le samedi comme pour la semaine. Offre adéquate cadencée le soir et le dimanche	Amélioration de l'accessibilité du centre ville grâce au cadencement et aux fréquences élevées du lundi au samedi, et grâce aux offres du soir et du dimanche.	

Tableau 11 :Indicateur 1.4 Accessibilité

CE 1 : Indicateur 5 : Intermodalité des moyens de transports

Valeur(s) examinée(s)	Etat actuel	Etat de référence → Tendance	Etat 2020 avec PA	Effets du PA	Remarques / Sources des résultats
P+R Nombre de places de parcs situées en limite de l'agglomération compacte	Il n'existe aucune offre P+R dans l'agglomération Yverdonnoise, hormis le P+R-Rail de la gare CFF	Idem Risque de P+R "sauvages" en cas de restriction du stationnement au centre sur des sites mal adaptés (habitat)	Trois nouveaux P+R aux limites de l'agglomération : Y-Parc : 100 places La Brinaz : 50 places Grandson : 50 places Réserves pour agrandissement.	Diminuer le stationnement des pendulaires et des usagers occasionnels "longue durée" dans le centre-ville. Diminuer le trafic au centre ville Augmenter le recours aux transports publics	La mesure 40 " Création de P+R aux interfaces de Y-Parc et de la Brinaz ainsi qu'au terminus bus à Grandson" décrit la nouvelle offre P+R.
B+R Nombre de places de stationnement deux-roues situées aux interfaces de transports de l'agglomération	Il n'existe aucune réelle offre B+R dans l'agglomération, hormis les stationnements deux-roues sur la Place de la Gare d'Yverdon-les-Bains, sans services.	Idem	Une station vélo de 150 places à la Gare d'Yverdon-les-Bains. Des B+R aux haltes de l'YStac et aux haltes CFF : La Brinaz : 40 places Valeyres : 40 places Champ Pittet : 40 places Un B+R à la nouvelle halte RER Y-Parc : 50 places	Développer à l'aide d'une offre en stationnement adéquate pour les cycles aux arrêts de transports publics une synergie entre le vélo et les transports publics ferroviaires et ainsi augmenter la part modale de chacun des deux modes.	Les mesures " Aménagements de stationnement pour les cycles en lien avec les transports publics, les écoles supérieures, les centres commerciaux et le centre-ville" traitent de l'extension de l'offre en B+R. Mesure 2 = étape 1 Mesure 5 = étape 2

Valeur(s) examinée(s)	Etat actuel	Etat de référence → Tendance	Etat 2020 avec PA	Effets du PA	Remarques / Sources des résultats
Amélioration de l'accessibilité piétonne et cycliste aux arrêts TP	L'accès aux TP n'est pas optimal. Il subsiste encore un certain nombre de cédures dans le réseau mobilité douce (barrières, traversées non sécurisées).	Une urbanisation diffuse selon la tendance ne favorise pas l'accès aux arrêts TP.	Une urbanisation plus compacte avec une concentration des fortes densités (habitants et emplois) le long des axes de TP rapprochent les usagers des arrêts avec des parcours piétons attractifs Des nouveaux cheminements vers les arrêts TP (par ex. nouveaux franchissements des voies ferrées et canaux) et un réseau maillé améliorent l'accessibilité aux TP.	Concentration des développements le long des corridors desservis par les TP. Augmentation de l'attractivité de l'intermodalité transports publics – mobilité douce. Augmentation de la part modale des transports publics et de la mobilité douce grâce à des rabattements attractifs vers les TP.	Les mesures de mobilité douce 1 à 9, ainsi que les mesures 10, 15.b, 34, 37, 38 et 39 contribuent toute à l'amélioration de l'accessibilité des arrêts TP.
Informations aux usagers	Les informations sur le réseau urbain et le réseau régional (terre et lac) sont réunies dans horaire condensé Travys. Informations supplémentaires pour les loisirs Horaire CFF gare d'Yverdon (sans YSteC!)	Idem	Des services d'information plus complets aux usagers sont disponibles. Nouvelle carte vélo ville-région Des campagnes de promotion de la mobilité douce et des TP sont organisées. Les informations multimodales sont la règle.	Augmentation de la part modale des transports publics et de la mobilité douce.	Les fiches de gestion de la mobilité G et H traitent respectivement des prestations de services et du marketing pour la mobilité durable.

Tableau 12 : Indicateur 1.5 Intermodalité des moyens de transport

CE 1 : Indicateur 6 : Qualité des déplacements non-motorisé (piétons et cyclistes)

Valeur(s) examinée(s)	Etat actuel	Etat de référence → Tendance	Etat 2020 avec PA	Effets du PA	Remarques / Sources des résultats
Part modale de la mobilité douce	La part modale de la mobilité douce à Yverdon-les-Bains est importante, car l'agglomération est petite et la ville centre est très importante et déjà compacte. Topographie très favorable. Contexte paysager très favorable. Il existe un fort potentiel qui n'est pas encore pleinement exploité.	L'étalement urbain et l'allongement des déplacements pendulaires ne plaident pas en faveur de la mobilité douce.	Le projet d'agglomération stimule une dynamique sans précédent pour la mobilité douce. Non seulement, il relève le grand potentiel de l'agglomération yverdonnoise pour la mobilité douce, mais il met aussi en place les conditions cadres nécessaires : densification de l'urbanisation, mise en place d'un réseau structurant, réaménagements de voiries, maîtrise du TIM, etc.	Augmentation de la part modale de la mobilité douce.	Les mesures de mobilité douce 1 à 9 contribuent toutes à l'augmentation de la part modale de la mobilité douce.
Qualité des réseaux piétonnier et cyclable Maillage et attractivité	Le nombre et la qualité des aménagements piétonnier et cycliste sont insuffisants.	Le développement des modes doux se heurte à la pression accrue exercée par le trafic individuel motorisé.	Un réseau mobilité douce structurant et attractif, ainsi que des aménagements de voirie donnant la priorité aux modes doux créent un environnement favorable au développement de la mobilité douce.	La qualité du réseau mobilité douce contribue à améliorer la qualité des espaces publics et la qualité de vie.	Les mesures de mobilité douce 1 et 4 visent la création d'un réseau maillé structurant d'agglomération.
Effets de césure dans les réseaux	Il existe de nombreux effets de césure créés par les voies ferrées et les canaux.	Idem	De nouveaux franchissements et une amélioration de certains franchissements existants améliorent le franchissement des barrières (Voies ferrées et canaux). Nouveaux franchissements - 8 pour les canaux - 8 pour les voies ferrées Franchissements réaménagés - 5 pour les voies ferrées	Augmentation de la part modale de la mobilité douce par des liaisons plus directes et plus attractives. Amélioration de l'accès aux arrêts des TTP	Les mesures 1, c, 3, 4, c, 6, a, 7, 8, 9, 31 et 34, d prévoient des nouveaux franchissements et/ou des réaménagements de franchissements.

Valeur(s) examinée(s)	Etat actuel	Etat de référence → Tendance	Etat 2020 avec PA	Effets du PA	Remarques / Sources des résultats
Sécurité Elimination des points noirs	L'usage de la mobilité douce manque de sécurité due à une prédominance du TIM dans les aménagements routiers. Vitesse de circulation parfois trop élevée du TIM.	Aggravation de la tendance due à la croissance constante du TIM. Réaménagement des axes routiers avec pas assez de prise en compte de la mobilité douce.	De nombreux axes réaménagés offrent une meilleure sécurité aux usagers des modes doux. Projets pilotes avec participation de la population et des usagers.	Augmentation de la part modale de la mobilité douce grâce à des liaisons et des espaces publics offrant une meilleure sécurité aux usagers (augmentation du sentiment de sécurité).	
Stationnement	Une offre en stationnement deux-roues insuffisante et/ou de qualité médiocre.	Idem	Une offre en stationnement deux-roues suffisante et de qualité (abris couverts, dispositifs anti-vols), en particulier aux interfaces de transports (B+R).	Augmentation de la part modale de la mobilité douce grâce à des infrastructures de stationnements deux-roues attractives et en suffisances. Augmentation de l'intermodalité TP-MD.	Les mesures " Aménagements de stationnement pour les cycles en lien avec les transports publics, les écoles supérieures, les centres commerciaux et le centre-ville" traitent de l'extension de l'offre en stationnement deux-roues. Mesure 2 = étape 1 Mesure 5 = étape 2

Tableau 13 : Indicateur 1.6 Qualité des déplacements non-motorisés (piétons et cyclistes)

4.3. CE 2 : Encouragement de la densification urbaine

4.3.1. Effets majeurs du projet d'agglomération yverdonnoise

Répartition de la croissance démographique entre les différents types de communes de l'agglomération

La croissance démographique dans l'agglomération yverdonnoise s'effectue uniquement à l'intérieur du périmètre compact pour lequel une desserte par les transports publics est envisageable. C'est-à-dire qu'aucun développement urbain quantitatif et significatif n'est prévu à l'extérieur de ce périmètre (hormis le site de la Poissine), ni dans les villages de Pomy et Gressy.

La croissance démographique prévue d'ici à l'horizon 2020 se concentre principalement dans la commune-centre (Yverdon-les-Bains) et sa périphérie immédiate (Montagny – Chamard), ainsi que dans le centre secondaire de Grandson. L'agglomération yverdonnoise s'est fixé un objectif ambitieux pour que l'agglomération puisse accueillir près de 10'000 nouveaux habitants d'ici 2020 (SCRIS seulement + 6'000) :

COMMUNE	Habitants			Emplois		
	Etat fin 05	Total nouveau à l'horizon 2020	%	Etat fin 00	Total nouveau à l'horizon 2020	%
Chamblon	554	87	1%	198	-	0%
Cheseaux-Noréaz	489	140	1%	212	50	1%
Grandson	2'855	1'363	13%	1'184	770	12%
Gressy			0%	28	160	3%
Montagny	625	500	5%	930	240	4%
Treycovagnes	475	227	2%	82	30	0%
Valeyres-S/M	581	130	1%	125	40	1%
Yverdon-les-Bains	24'415	8'140	77%	11'167	4'890	79%
Total	29'994	10'587	100%	13'926	6'180	100%

Tableau 14 : Résumé des nouveaux habitants et emplois par communes

Ce tableau montre que **95%** des nouveaux habitants et **95%** des nouveaux emplois sont attendus dans la ville-centre et dans le centre secondaire de Grandson. Un signe fort est donc donné par le projet d'agglomération yverdonnoise quant à la volonté d'encourager la densification urbaine et à la valorisation des centres (voir plan "Coordination urbanisation et transport : priorités de développement" du rapport principal).

Répartition de la croissance démographique selon la qualité de l'offre en transports publics

La croissance démographique dans l'agglomération yverdonnoise se concentre principalement dans les trois sites stratégiques "Y-Parc/PST", "Gare-Lac" et "Chamard-Avenue de Grandson". Ces trois sites stratégiques bénéficie tous d'une desserte optimale en transports publics (axe fort ou ligne principale) :

Sites stratégiques	Habitants			Total Emplois		
	Légalisé 2007	Requalification	Extension 1	Légalisé 2007	Requalification	Extension 1
Y-Parc / PST	0	0	0	2'200	0	160
Gare-Lac	0	3'840	0	0	2'000	0
Chamard - Av. Grandson	0	1'080	593	160	970	80
Total	0	4'920	593	2'360	2'970	240
	5'513			5'570		

Tableau 15 : Concentration des nouveaux habitants et emplois dans les pôles (sites stratégiques)

Ce tableau montre que 5'513 des 10'587 (**52%**) nouveaux habitants s'installent dans ces trois sites et que 5'570 des 6'180 (**90%**) nouveaux emplois se développent dans ces trois mêmes sites. Un signe fort est donné par le projet d'agglomération yverdonnoise pour encourager la densification urbaine et en particulier densifier les terrains situés le long des axes de transports publics principaux (axe fort ou ligne principale).

Ce tableau montre également que le développement des sites stratégiques s'effectue en majeure partie sur des terrains déjà légalisé et sur des terrains à requalifier (friches). Les sites stratégiques ne contiennent que très peu d'extensions de la zone à bâtir.

Amélioration de la qualité de vie et requalification de l'espace public

- Réaménagements des axes urbains centraux en faveur des TP et de la MD
Les axes urbains centraux représentent l'ossature des espaces publics urbains. De nombreux axes sont prévus d'être réaménagés, ce qui aura pour effet d'améliorer considérablement la qualité de vie en ville.
- Aménagement de zones à régime spécial
Pour favoriser l'usage multiple de l'espace public, un régime spécial de circulation (zone 30 ou zone de rencontre) permet de soutenir l'aménagement des places et des rues. Il s'agit notamment des espaces du centre ville, liés à des rues traversantes. Il s'agit aussi des centres de tous les villages de l'agglomération.
- Réaménagements des canaux
Des mesures spécialement conçues pour favoriser la mobilité douce et l'aménagement des canaux du point de vue de la qualité spatiale et de la qualité écologique.
- Création d'un réseau mobilité douce structurant
La création d'un réseau mobilité douce est l'occasion de requalifier l'espace public et d'assurer un meilleur accès aux espaces de détente.
- Parcs et espaces verts
Les espaces vers de loisirs sont concentrés le long du lac et au bord de la plaine, en contact direct avec les zones urbanisées, bien connectées entre elles par le réseau de mobilité douce.

4.3.2. Effets détaillés par indicateur

Les "fiches indicateurs" pour chacun des indicateurs du critère d'efficacité CE2 se trouvent dans les pages suivantes.

CE 2 : Indicateur 1 : Concentration d'activités dans les pôles urbanisés

Valeur(s) examinée(s)	Etat actuel	Etat de référence → Tendance	Etat 2020 avec PA	Effets du PA	Remarques / Sources des résultats
Localisation des nouveaux habitants	Dispersion de l'habitat avec de nouvelle zone à bâtir étendues en périphérie, densités plutôt faibles (ex : nouveaux quartiers de villas),	Urbanisation diffuse, croissante et peu structurée, pas assez dense, ne favorisant pas l'utilisation des TP et le recours à la MD.	Concentration des nouveaux habitants dans les quartiers bien desservis par les TP, les quartiers centraux et le site stratégique "Gare-Lac".	Densification urbaine à l'intérieur du périmètre compact. (frein à l'étalement urbain). Priorité donnée aux secteurs bien desservis par les TP Augmentation du nombre d'habitants bien desservis par les TP.	
Localisation des nouveaux emplois Concentration des activités dans les sites stratégiques de développement	Les nouveaux emplois se concentrent principalement sur des sites à proximité des jonctions autoroutières dépendant d'une accessibilité TM, en particulier dans les secteurs d'Y-Parc et Chamard.	Idem	Au centre ville un effort particulier est fait pour créer un pôle d'emploi en densifiant le secteur Gare-Lac et les axes historiques de la ville desservis par les TP. Toutefois, la plupart des nouveaux emplois se concentrent toujours sur les sites à proximité des jonctions autoroutières, cependant ces derniers sont desservis par des lignes TP urbaines à haute fréquence.	Densification des trois pôles stratégiques (Gare-Lac, Y-Parc/PST et Chamard) bien desservis par les TP urbains et régionaux. Renforcement des pôles existants (Y-Parc et Chamard) Développement d'un nouveau pôle dans le secteur Gare-Lac (reconversion de friche). Augmentation du nombre d'emplois bien desservis par les TP.	
Installations commerciales à forte fréquentation (ICFF)	Pas de stratégie détaillée pour l'implantation des ICFF. Des ICFF mal desservies par les TP, sauf au centre ville.	Idem	Un outil d'aide à la planification pour les ICFF. Une concentration des ICFF dans le centre-ville et dans le site stratégique de Chamard bien desservis par les TP. Seules les commerces de quartier sont ailleurs autorisés.	Maintient des commerces de proximités dans les centralités et les quartiers. Meilleure intégration du site de Chamard dans l'urbanisation générale (développement des emplois, de l'habitat, des équipements publics), donc augmentation de la fréquentation piétonne.	La fiche de gestion de la mobilité E traite de la maîtrise du trafic lié aux installations commerciales à forte fréquentation (ICFF).

Tableau 16 : Indicateur 2.1 Concentration d'activités dans les pôles urbanisés

CE 2 : Indicateur 2 : Urbanisme et qualité de vie

Valeur(s) examinée(s)	Etat actuel	Etat de référence → Tendance	Etat 2020 avec PA	Effets du PA	Remarques / Sources des résultats
Espaces publics Surfaces requalifiées	Prédominance du trafic individuel motorisé sur la voirie. Espace public envahit par le stationnement.	Poursuite et aggravation des phénomènes acc- tuels.	Revalorisation des espaces publics (axes principaux et places) en accordant la priorité aux modes doux et aux transports publics, ainsi qu'aux fonctions sociales.	Amélioration de la qualité de l'espace public et de la qualité de vie.	
Zones à régime spécial aménagées Nombre	Nombre très limité de zone à régime spécial (vieille ville, Avenue de la Gare)	Augmentation des mesures de modération dans les quartiers proche des axes à fort trafic (lutte contre le trafic parasite) et dans les zones résidentielles périphériques de haut standing	Le réseau des routes de desserte est géré dans les quartiers d'habitat ou dans les centralités en grande partie par des zones 30 ou des zones de rencontre. Besoin d'un minimum d'aménagement de modération sur la desserte des quartiers.	Amélioration de la qualité de l'espace public et de la qualité de vie.	Le réseau des routes de desserte correspond au reste du réseau (sans couleur) sur le plan "Concept TIM". Les zones 30 et zones de rencontre ne sont pas localisées sur le plan du "Concept TIM".
Axes principaux réaménagés Nombre	Peu de mesures de modération du trafic.	Idem	Des axes urbains centraux réaménagés, revalorisés et donnant la priorité aux modes doux et aux transports publics.	Amélioration de la qualité de l'espace public et de la qualité de vie. Diminution des charges de trafic et des vitesses de circulation.	Les mesures 34 et 37 traitent dans le détail des réaménagements d'axes principaux prévus dans le projet d'agglomération.
Armature verte structurante	Armature verte présente mais pas mise en valeur et sous-pression. Des modestes surfaces donnant accès au lac. Des canaux peu aménagés, peu accessibles et peu attractif.	Dégradation de l'armature verte sous la pression d'un développement urbain non contrôlé. Fermeture et perte d'accessibilité par projets privés.	Une armature verte structurante qui s'appuie sur de larges espaces verts pénétrants l'agglomération, ainsi que sur des liaisons plaine-lac le long des canaux.	Amélioration de la qualité de l'espace public et de la qualité de vie (valorisation du "vivre en ville"). Renforcement de l'offre en loisirs de proximité et de l'attractivité des modes doux. Connexion de la ville et des quartiers avec le grand paysage.	

Valeur(s) examinée(s)	Etat actuel	Etat de référence → Tendance	Etat 2020 avec PA	Effets du PA	Remarques / Sources des résultats
 Patrimoine et paysage urbain 	Politique plutôt conservatrice de protection ponctuelle du patrimoine et du paysage. Mise en valeur limitée des centres historiques et parcs d'anciennes propriétés.	Valorisation modérée du patrimoine et banalisation du paysage urbain sous la pression d'un développement non contrôlé.	Aménagement des centres anciens. Qualification et mise en réseau des espaces publics. Valorisation du patrimoine industriel et contemporain par la reconversion des friches et les nouveaux équipements. Paysage urbain qualifié par les parcs habités, les éco-quartiers et l'armature verte.	Attractivité renouvelée de l'habitat urbain. Contexte favorable à l'implantation d'emplois dans les centres ou dans les quartiers mixtes à forte densité. Nouvelle dynamique de vie sociale et d'activités de loisirs à proximité des lieux de résidence et de travail.	

Tableau 17 : Indicateur 2.2 Urbanisme et qualité de vie

CE 2 : Indicateur 3 : Effet de césure des infrastructures de transport dans les zones bâties

Valeur(s) examinée(s)	Etat actuel	Etat de référence → Tendance	Etat 2020 avec PA	Effets du PA	Remarques / Sources des résultats
 Diminution, en section, des charges de TIM 	Charges de TIM : Rue des Remparts : 19'000 vhc/j Rue du Midi : 13'300 vhc/j	Charges de TIM : Rue des Remparts : 22'100 vhc/j Rue du Midi : 15'400 vhc/j	Charges de TIM : Rue des Remparts : 14'300 vhc/j (- 35,3%) Rue du Midi : 9'500 vhc/j (- 38,3%)	Réduction de l'effet de césure grâce à la diminution des charges de TIM sur les axes centraux.	Voir chapitre 4.2.1 "Effet de tous les modes à l'écran Centre-ville" pour les détails.
 Axes principaux réaménagés Nombre	Un effet de césure sur certains axes principaux avec des charges de TIM élevées et avec peu de mesures pour les modes doux 3 axes dans ville centre	Une dégradation de la situation due à la croissances du TIM. Une longueur plus grande des axes à effet de césure	Des axes principaux réaménagés qui favorisent les traversées de chaussée. Des traversées confortables et sécurisée (flot central) et en plus grand nombre	Réduction de l'effet de césure grâce à des aménagements de chaussées favorisant les traversées pour la mobilité douce.	Les mesures 34 et 37 traitent dans le détail des réaménagements d'axes principaux prévus dans le projet d'agglomération.

Valeur(s) examinée(s)	Etat actuel	Etat de référence → Tendances	Etat 2020 avec PA	Effets du PA	Remarques / Sources des résultats
Gains de surfaces pour le trafic piétonnier et cycliste dans l'espace public.	Un espace public aménagé en faveur du TIM hors de la vieille ville. Chaussée avec importante surface attribuée à la circulation du TIM. Occupation importante des surfaces pour le stationnement.	Idem	Des axes urbains centraux réaménagés sur lesquels l'espace dévolu au TIM est réduit au profit de la mobilité douce et des transports publics, ainsi que pour l'aménagement urbain Au centre-ville, une diminution de l'offre en stationnement sur l'espace public afin d'attribuer plus de surface à la circulation des piétons et des cyclistes.	Réduction de l'effet de césure sur l'espace public grâce à une diminution de l'emprise de la voirie attribuée au TIM et une diminution des surfaces dévolues au stationnement.	
Franchissements de barrières 1) Nombre de franchissements des voies ferrées 2) Nombre de franchissement des canaux	Il existe déjà un nombre suffisant de franchissements de ces barrières. Certains secteurs sont encore enclavés par des infrastructures ferroviaires (Chamard Nord) De nombreux franchissements de canaux manquent. L'autoroute sur pilotis ne constitue pas une barrière.	Idem	Des nouveaux franchissements permettent de traverser les voies de l'YSteC et les voies CFF, notamment à Chamard et au Bey. De nombreux nouveaux franchissements de canaux contribuent à la réalisation d'un réseau mobilité douce maillé structurant. Nouveaux franchissements _ 8 de canaux _ 8 de voies ferrées Franchissements réaménagés _ 5 de voies ferrées	Diminution de l'effet de césure pour la mobilité douce grâce à la suppression de nombreuses barrières. Coûts très élevés des franchissements de la ligne de l'YStC à cause des exigences de l'OFT (dénivelés); des passages à niveau pour la mobilité douce seraient souhaitables du point de vue des coûts, du confort, de l'intégration urbaine et de l'acceptabilité de la mesure	A Yverdon-les-Bains, réduire l'effet de césure uniquement aux infrastructures de transport serait faux. C'est pourquoi nous avons pris l'initiative de compléter ce chapitre avec l'effet de césure provoqué par les nombreux canaux traversant l'agglomération. Les mesures 1.c, 3, 4.c, 6.a, 7, 8, 9, 31 et 34.d prévoient des nouveaux franchissements et/ou des réaménagements de franchissements.

Tableau 18 : Indicateur 2.3 Effet de césure des infrastructures de transport dans les zones bâties

4.4. CE 3 : Augmentation de la sécurité du trafic

4.4.1. Effets majeurs du projet d'agglomération yverdonnoise

Effet global

L'effet du projet d'agglomération sur la sécurité du trafic est évalué de manière globale. Il est en principe mesuré à partir des prestations de transports (véh x km). Pour l'agglomération yverdonnoise de telles données ne sont pas disponibles. Une approximation est donc réalisée à partir des charges de trafic individuel motorisé à l'écran "Centre-ville", toutefois sans tenir compte des charges de trafic de l'autoroute (une diminution des charges de TIM sur l'autoroute ne contribuant pas à une augmentation de la sécurité du trafic dans l'agglomération yverdonnoise).

Il est pris pour hypothèse que la variation des prestations de transports est proportionnelle (effet linéaire 1:1) à la variation des charges de trafic individuel motorisé à l'écran "Centre-ville" (sans l'autoroute). De même, il est considéré que le nombre accidents est proportionnel à la variation des prestations de transports (effet linéaire 1:1).

L'évolution des charges de trafic individuel motorisé à l'écran "Centre-ville" (sans l'autoroute), résumé dans le tableau ci-dessous, montre qu'une diminution de l'ordre de 23% est attendue :

Axe routier	TJM 2005	TJM 2020 REF	TJM 2020 PA	Δ avec 2005	Δ avec REF	Δ avec REF
Avenue des Sports, Ouest	7'600	8'800	9'200	+ 1'600	+ 300	+ 4.5%
Rue des Remparts	19'000	22'100	14'300	- 4'700	- 7'800	-35.3%
Rue du Midi	13'300	15'400	9'500	- 3'800	- 6'000	-38.3%
Collectrice Sud	0	0	2'500	+ 2'500	+ 2'500	-
Total sur l'écran	39'900	46'300	35'500	- 4'400	- 11'000	-23.3%

Tableau 19 : Evolution des charges de trafic individuel motorisé à l'écran "Centre-ville" (sans l'autoroute)

En conclusion selon nos hypothèses, le nombre d'accidents diminuent d'environ **20 à 25%** par rapport à l'état de référence avec la réalisation du projet d'agglomération (Résultat optimiste: l'écran du centre ville est représentatif pour les différents types de route, mais la diminution du trafic est plutôt surévalué par rapport à l'agglomération).

4.4.2. Effets détaillés par indicateur

Les "fiches indicateurs" pour chacun des indicateurs du critère d'efficacité CE3 se trouvent dans les pages suivantes.

CE 3 : Indicateur 1 à 4 : Accidents, nombre de blessés et de morts et dégâts matériels

Valeur(s) examinée(s)	Etat actuel	Etat de référence → Tendance	Etat 2020 avec PA	Effets du PA	Remarques / Sources des résultats
Zones à régime spécial et axes principaux réaménagés Nombre	Peu de zones et d'axes	Augmentation disparate des zones. Pas d'augmentation des axes fortement requalifiés	Couverture de tous les quartiers sensibles (habitat, centralités). Réaménagement important des axes principaux.	Augmentation de la sécurité pour les piétons et les cyclistes.	
Evolution de la fréquence des accidents Nombre de morts et blessés par année	Environ un accident par jour sur le réseau routier de la commune d'Yverdon-les-Bains. Accidents et blessés en 2007 : 350 accidents 57 blessés	Dégradation de la situation due à la croissance du TIM.	Une diminution d'environ 20 à 25% du nombre d'accidents et de blessés par rapport à la tendance (voir chap. 4.4.1 "Effet global").	Amélioration de la sécurité du trafic routier, piétonnier et cycliste grâce à une réduction des charges de TIM et des réaménagements de la voirie. Diminution de la gravité des accidents, notamment grâce à des vitesses de circulations réduites dans l'agglomération.	Le Corps de Police yverdonnois a vécu une expérience de "zone pilote" durant ces cinq dernières années et aucune statistique n'a été tenue. Le nombre d'accidents et blessés sur les 11 premiers mois de 2007 a été extrapolé pour obtenir une base annuelle. Aucune statistique n'a été trouvée pour les autres communes de l'agglomération (?).
Coûts supplémentaires occasionnés par les accidents	néant	néant	néant	néant	Pas de données suffisamment complètes à disposition pour évaluer les coûts supplémentaires occasionnés par les accidents
Diminution du nombre de points noirs	Aucun réel point noir (carrefour), mais un certain nombre d'axes routiers avec une fréquence d'accidents plus élevée que la moyenne communale, dénommées "sections noires".	Dégradation de la situation due à la croissance du TIM.	Les nombreux réaménagements de voirie contribuent à améliorer la situation sur certaines des "sections noires" identifiées.	Diminution du nombre de "sections noires" et du nombre d'accidents.	Un certain nombre de "sections noires" ont été relevées lors de l'analyse de la répartition des accidents sur le réseau routier yverdonnois. Aucune donnée n'a été trouvée pour les autres communes de l'agglomération (?).

Tableau 20 : Indicateur 3 Accidents, nombre de blessés et de morts et dégâts matériel

4.5. CE 4 : Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources énergétiques

4.5.1. Effets majeurs du projet d'agglomération yverdonnoise

Nuisances sonores et pollution de l'air

Les effets du projet d'agglomération sur les nuisances sonores (bruit) et la pollution de l'air (NO_x et PM₁₀) sont de caractère local. Ils dépendent principalement des aménagements sur les axes routiers qui concrétisent les différents concepts (MD, TP et TIM). Il n'est pas tenu compte des effets de l'évolution du parc des véhicules qui est indépendante des mesures du projet d'agglomération.

Au centre-ville, les nombreux réaménagements de la voirie et la dissuasion de la traversée du centre par le trafic individuel motorisé conduit à une diminution significative des charges de trafic et à une homogénéisation de la circulation. Ces mesures ont pour effet direct une réduction des nuisances sonores et de la pollution de l'air. Cet effet n'est pas quantifié dans le cadre de ce rapport d'évaluation, mais une amélioration sensible par rapport à l'évolution tendancielle est admise.

En dehors du centre-ville, les aménagements locaux contrebalancent la croissance du trafic (tendance + report sur les traversées périphériques). Une stabilisation des nuisances (bruit et air) avec ces mesures d'aménagement est attendue. Cet effet n'est de nouveau pas quantifié dans le cadre de ce rapport d'évaluation, mais il est admis que le projet d'agglomération yverdonnoise avec ses mesures ne pèjore pas les nuisances actuelles (bruit et air).

Climat et émissions de CO₂

L'effet du projet d'agglomération sur le climat et les émissions de CO₂ est évalué de manière globale. Il se mesure en principe à partir des prestations de transports (véh x km). Pour l'agglomération yverdonnoise de telles données ne sont pas disponibles et une approximation est donc réalisée à partir des charges de trafic individuel motorisé à l'écran "Centre-ville".

Il est pris pour hypothèse que la variation des prestations de transports est proportionnelle à la variation des charges de trafic individuel motorisé à l'écran "Centre-ville" (effet linéaire 1:1). De même, il est considéré que la variation des émissions de CO₂ est proportionnelle à la variation des prestations de transports (effet linéaire 1:1).

L'évolution des charges de trafic individuel motorisé à l'écran "Centre-ville", résumé dans le tableau ci-dessous, montre qu'une diminution de l'ordre de 10% est attendue :

Axe routier	TJM 2005	TJM 2020 REF	TJM 2020 PA	Δ avec 2005	Δ avec REF	Δ avec REF
Avenue des Sports, Ouest	7'600	8'800	9'200	+ 1'600	+ 300	+ 4.5%
Rue des Remparts	19'000	22'100	14'300	- 4'700	- 7'800	-35.3%
Rue du Midi	13'300	15'400	9'500	- 3'800	- 6'000	-38.3%
Collectrice Sud	0	0	2'500	+ 2'500	+ 2'500	-
Autoroute	19'700	28'500	31'600	+ 11'900	+ 3'100	+ 10.9%
Total sur l'écran	59'600	74'900	67'100	+ 7'500	- 7'800	-10.4%

Tableau 21 : Evolution des charges de trafic individuel motorisé à l'écran "Centre-ville"

Ainsi, les émissions de CO₂ et les atteintes au climat en général diminuent d'environ **10%** par rapport à l'état de référence avec la réalisation du projet d'agglomération (Résultat optimiste: l'écran du centre ville est représentatif pour les différents types de route, mais la diminution du trafic est plutôt surévaluée par rapport à l'agglomération).

Consommation de surfaces – Développement de l'habitat et des activités

La consommation de surfaces pour le développement de l'habitat et des activités est fortement contrainte par une concentration des nouveaux développements dans les pôles en évitant toute forme de périurbanisation (pas de développement quantitatif et significatif hors du périmètre compact). Le besoin en surface pour les nouveaux habitants et emplois est également limité grâce à la requalification de friche industrielle (Avenue de Grandson) et d'important secteur "intra muros" (Gare-Lac).

Le tableau ci-dessous résume le besoin de surface à bâtir pour les nouveaux habitants et emplois, en distinguant les surfaces légalisées, les surfaces requalifiées (friches) et les extensions (mise en zone), nécessaire à accueillir le développement prévu à l'horizon 2020 :

Commune	Légalisé 07	Requalifié	Extension 1	Total
Chablom	-	-	16'100	16'100
Cheseaux-Noréaz	63'000	-	-	63'000
Grandson	-	18'200	119'000	137'200
Gressy	-	-	40'000	40'000
Montagny	58'900	-	43'200	102'100
Treycovagnes	-	-	16'200	16'200
Valeyres-S/M	-	-	4'700	4'700
Yverdon-les-Bains	363'000	371'900	204'000	938'900
Total	484'900	390'100	443'200	1'318'200
%	37%	30%	34%	100%

Ce tableau ne recense que les terrains illustrés sur le plan "Capacités et étapes" du rapport final, c'est-à-dire uniquement les grands potentiels. Les petits potentiels en zones légalisées n'y figurent pas.

Tableau 22 : Besoin en surfaces pour les nouveaux habitants et emplois [m²]

Ce tableau montre que le deux-tiers (**67%**) du développement peut être accueilli sur les terrains déjà urbanisés et légalisés. Par contre une surface de **44 hectares** est prévue pour l'extension des zones à bâtir. A noter qu'en contrepartie le développement de plusieurs terrains est gelé et différé au-delà de 2020 (jaune foncé sur le plan "Capacité et étapes" du rapport principal) et que d'autres terrains sont à réaffecter, voire à restituer à la zone agricole (voir le plan "Affectations coordonnées à l'accessibilité" dans le rapport principal).

Sur le territoire de Grandson, à l'"Extension 1" s'ajoute encore **27 hectares** pour le site de la Poissine, pôle de développement économique du Canton de Vaud (pôle n°14). Ce site détaché des zones urbanisées et à l'écart des zones résidentielles est prévu pour l'implantation d'activités gênantes (ex : activité logistique et de construction) qui n'ont pas leur place dans les zones mixtes ou attenantes à la ville.

Le projet d'agglomération permet de passer grossièrement de la faible-moyenne densité (indice d'utilisation du sol 0.4 à 0.6) à la moyenne-forte densité (indice 0.6 à 0.8, exceptionnellement 1.5). Cette densification permet d'économiser 30% à 50% de surface de terrain par rapport à la tendance.

Consommation de surfaces – Nouvelles infrastructures de transports

La consommation de surface par les nouvelles infrastructures de transports du réseau de base (route principale et route collectrice) est très faible. Les seules mesures d'infrastructures prévues impliquant une consommation de surface significative sont les deux nouveaux d'accès d'agglomération Sud et Ouest, la nouvelle infrastructure pour les transports publics au Cheminet et les parkings d'échanges d'Y-Parc, de La Brinaz et de Grandson.

La consommation de surface occasionnée par les nouvelles liaisons mobilité douce et le réseau de détail (route de desserte, stationnement privé et accès privé) n'est pas évaluée dans le cadre de ce rapport d'évaluation.

Le tableau suivant donne une estimation des surfaces nécessaires pour les nouvelles infrastructures de transports du réseau de base :

n°	Mesure	Longueur [m]	Largeur [m]	Surface [m ²]
30	Nouvel infra TP+MD	210.0	6.5	1'365
31	Nouvel accès d'agglo. Sud	980.0	12.5	12'250
32	Nouvel accès d'agglo. Ouest	1'150.0	7.0	8'050
n°	Mesure	Nbr Places	Place [m ²]	Surface [m ²]
40	P+R Y-Parc	100	20	2'000
	P+R La Brinaz	50	20	1'000
	P+R Grandson	50	20	1'000
Total				25'665

Tableau 23 : Besoin en surfaces pour les nouvelles infrastructures de transports du réseau de base

Ce tableau montre que le besoin pour le nouveau réseau de base est très faible (**2.6 ha**). L'enjeu par rapport à la consommation de surface se situe donc au niveau du réseau de détail des nouveaux quartiers d'habitations et des nouvelles zones d'activités. A noter que la consommation de surface par le nouveau réseau de détail est en majeure partie déjà incluse dans la consommation de surface pour le développement de l'habitat et des activités (voir paragraphe précédent).

4.5.2. Effets détaillés par indicateur

Les "fiches indicateurs" pour chacun des indicateurs du critère d'efficacité CE4 se trouvent dans les pages suivantes.

CE 4 : Indicateur 1 : Exposition aux nuisances sonores du rail et de la route

Valeur(s) examinée(s)	Etat actuel	Etat de référence → Tendance	Etat 2020 avec PA	Effets du PA	Remarques / Sources des résultats
Expositions aux nuisances sonores	Charges de TIM : Rue des Remparts : 19'000 vhc/j Rue du Midi : 13'300 vhc/j	Charges de TIM : Rue des Remparts : 22'100 vhc/j Rue du Midi : 15'400 vhc/j	Charges de TIM : Rue des Remparts : 14'300 vhc/j (- 35%) environ - 2 dB Rue du Midi : 9'500 vhc/j (- 38%) environ - 2 dB	Réduction des nuisances sonores due au TIM grâce à la diminution des charges de TIM et le réaménagement des axes principaux. Amélioration de la qualité de vie.	L'estimation de la réduction des nuisances sonores est basé sur l'évolution des charges de TIM à l'écran "Centre-ville" et est évaluée à l'aide de la formule suivante : $+/- \text{ dB} = \log(TJM_{2020PA} / TJM_{REF})$
Le nombre d'axes principaux réaménagés et le nombre de zones à régime spécial	Des vitesses de circulation inhomogènes (fortes variations) et par endroit élevées qui provoquent des nuisances élevées.	Une dégradation de la situation due à la coexistence du TIM.	Des axes principaux réaménagés et des zones à régime spécial qui favorisent une homogénéisation des vitesses de circulation et qui diminuent les vitesses élevées.	Réduction des nuisances sonores sur les axes centraux réaménagés et les quartiers résidentiels aménagés avec des zones à régime spécial.	

Tableau 24 : Indicateur 4.1 Exposition aux nuisances sonores du rail et de la route

CE 4 : Indicateur 2 : Pollution de l'air

Valeur(s) examinée(s)	Etat actuel	Etat de référence → Tendance	Etat 2020 avec PA	Effets du PA	Remarques / Sources des résultats
Pollution de l'air NO _x et PM ₁₀	Charges de TIM : Rue des Remparts : 19'000 vhc/j Rue du Midi : 13'300 vhc/j	Charges de TIM : Rue des Remparts : 22'100 vhc/j Rue du Midi : 15'400 vhc/j	Charges de TIM : Rue des Remparts : 14'300 vhc/j (- 35%) Rue du Midi : 9'500 vhc/j (- 38%)	Des réductions locales de la pollution de l'air due à la diminution des charges de TIM et le réaménagement des axes principaux.	Sans modèle de trafic avec prestations kilométriques (véhicules x km), il n'est pas possible de quantifier les effets sur la pollution de l'air.

Tableau 25 : Indicateur 4.2 Pollution de l'air

CE 4 : Indicateur 3 : Climat / émissions de CO₂

Valeur(s) examinée(s)	Etat actuel	Etat de référence → Tendance	Etat 2020 avec PA	Effets du PA	Remarques / Sources des résultats
Climat / émissions de CO ₂	Charges de TIM à l'écran "Centre-ville" : 59'600 vhc/j	Charges de TIM à l'écran "Centre-ville" : 74'900 vhc/j	Charges de TIM à l'écran "Centre-ville" : 67'100 vhc/j (- 10%)	Réduction d'environ 10% des émissions de CO ₂ et des atteintes au climat grâce au report modal du TIM vers les TP et la MD.	Voir chapitre 4.5.1 "Climat et émissions de CO ₂ " pour les détails. L'effet en termes de tonnes par an n'est pas quantifiable.

Tableau 26 : Indicateur 4.3

CE 4 : Indicateur 4 : Consommation de surfaces

Valeur(s) examinée(s)	Etat actuel	Etat de référence → Tendance	Etat 2020 avec PA	Effets du PA	Remarques / Sources des résultats
Surfaces nécessaires pour accueillir les nouveaux habitants et emplois Besoins en zone à bâtir	Une capacité d'accueil trop élevée, en particulier lorsqu'on tient compte des zones intermédiaires. Pas d'étape pour le développement de l'urbanisation. Des CUS trop bas, en particulier pour les secteurs biens desservis par les TP. Secteurs fortement monofonctionnels.	Dispersion de l'habitat et des activités. Poursuite du zoning (zones monofonctionnelles)	Développement urbain par étapes. Le développement de certaines zones est différé après 2020. Des projets urbains (chantier géographique) favorisant la densité et la qualité. Augmentation du CUS, notamment dans les secteurs bien desservis par les TP. Réduction des zones intermédiaires, avec toutefois quelques emprises sur la zone agricole.	Réduction du besoin en zones à bâtir au travers d'une densification du milieu bâti, notamment par la concentration des activités dans les sites stratégiques (Requalification du secteur Gare-Lac et densification de Y-Parc et Chamard) bien desservis par les TP urbains et régionaux.	Voir chapitre 4.5.1 " Consommation de surfaces – Développement de l'habitat et des activités " pour les détails.

Tableau 27 : Indicateur 4.4

CE 4 : Indicateur 5 : Effets de morcellement des paysages

Valeur(s) examinée(s)	Etat actuel	Etat de référence → Tendance	Etat 2020 avec PA	Effets du PA	Remarques / Sources des résultats
Préservation des espaces agricoles, des espaces verts (parcs urbanisés, espaces de loisirs), des couloirs biologiques (corridor à faune) ainsi que des cours d'eau (canaux, ruisseaux)	Les espaces agricoles, les espaces verts et les couloirs biologiques sont menacés par l'étalement urbain. Forte pression dans la frange lacustre sur des milieux naturels de très grande importance.	Aggravation de l'effet de morcellement à cause d'un développement urbain non contrôlé.	Les espaces agricoles sont préservés par le périmètre compact d'urbanisation. Les parcs habités et les espaces de loisirs sont maintenus comme poumons dans les centres. Les couloirs biologiques à travers le milieu urbain sont renforcés, notamment entre la frange riveraine, la plaine et les coteaux. Les cours d'eau sont renaturés	Préservation des milieux naturels par une maîtrise du développement urbain et la préservation des biotopes. Renforcement de la biodiversité par la mise en réseau des milieux naturels et la création de nouveaux espaces verts à valeur biologique différenciée.	
Le nombre de canaux réaménagés	Aucune mesure de réaménagement de canal prévue.	Banalisation et perte de qualité par la pression urbaine sur les berges.	Renaturation et mise en valeur des canaux et cours d'eau.	Dito ci-dessus. Amélioration de la valeur biologique des cours d'eau.	

Tableau 28 : Indicateur 4.5 Effets de morcellement des paysages

4.6. CE 5 : Appréciation des coûts d'investissement et d'exploitation

4.6.1. Effets majeurs du projet d'agglomération yverdonnoise

Les coûts d'investissements liés aux mesures infrastructurelles

Les coûts d'investissements liés aux mesures infrastructurelles du projet d'agglomération yverdonnoise sont donnés par le tableau suivant :

n°	Mesure	Coût [CHF]
1.a	Nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce	3'506'000
1.b	Réaménagements des liaisons mobilité douce existantes	3'086'000
1.c	Franchissements de canaux à créer ou à réaménager (6)	1'758'000
2	Aménagements de stationnement pour les cycles en lien avec les transports publics, les écoles supérieures, les centres commerciaux et le centre-ville, étape 1	2'650'000
3	Construction d'une passerelle sur la Thièle dans la zone de détente du bord du lac	900'000
4.a	Nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce le long des canaux	4'414'000
4.a	Partie "Réaménagement profil canal" de la mesure n°4.a	12'027'000
4.b	Réaménagements des liaisons mobilité douce existantes le long des canaux	444'000
4.b	Partie "Réaménagement profil canal" de la mesure n°4.b	6'014'000
4.c	Franchissements de canaux à créer ou à réaménager (1)	480'000
5	Aménagements de stationnement pour les cycles en lien avec les transports publics, les écoles supérieures, les centres commerciaux et le centre-ville, étape 2	850'000
6.a	Réseau mobilité douce à Chamard et franchissements de l'YSteC	2'259'000
6.b	Aménagements de mobilité douce le long des canaux du Bey et de la Brinaz	5'373'000
6.b	Partie "Réaménagement profil canal" de la mesure n°6.b	10'516'000
7	Aménagement mobilité douce à la Gare (nouveau passage inférieur Nord et passerelle Sud)	9'000'000
8	Aménagement du passage dénivelé du Buron et des liaisons correspondantes	2'301'000
8	Partie "Réaménagement profil canal" de la mesure n°8	4'050'000
9	Réouverture du passage St-Roch	1'000'000
10	Valorisation des interfaces des haltes de l'YSteC et de la halte de Champ Pittet	540'000
11	Transformation de la gare CFF d'Yverdon-les-Bains	100'000'000
12	Future halte du RER Vaudois et P+R à l'interface Y-Parc (PST)	20'000'000
13	Nouveau débarcadère à l'extrémité du Canal Oriental	200'000
14	Mesures d'aménagement dispersées pour les réseaux de bus régionaux et urbains en zone urbaine	2'000'000
15.a	Réorganisation et réaménagement de l'interface bus de la Place de la Gare	2'287'000
15.b	Aménagement des terminus de lignes principales et des arrêts de bus du réseau	2'750'000
20	Assainissement phonique du viaduc autoroutier	1'501'000
30	Nouvelle infrastructure routière pour les transports publics au Pré-Neuf combinée avec la création de la continuité du réseau mobilité douce	837'000
31	Nouvel accès d'agglomération Sud (avec nouveau sous-voies CFF, nouveau pont sur le Canal Oriental et réaménagement de la Rue des Moulins)	20'964'000
32	Nouvel accès d'agglomération Ouest	6'886'000
33	Nouvelles routes d'accès au Coteau Est et nouvel itinéraire mobilité douce associé	6'598'000
34.a	Réaménagement du Pont Bel-Air, du Quai de la Thièle et de l'Avenue de Grandson	8'407'000
34.b	Réaménagement de l'Avenue des Sports et de la Rue de l'Arsenal	3'714'000
34.c	Réaménagement de la Rue du Midi, de la Rue du Curtail-Maillet et du Sud de la Rue du Cheminet	3'750'000
34.d	Réaménagement de la Rue de l'Industrie (y.c. franchissement des voies CFF)	477'000
35	Réaménagement de l'axe Gare-Lac le long du Canal Oriental	8'166'000
36	Reconstruction du Pont Kiener sur la Thièle (Pont TP+MD)	3'000'000
37.a	Réaménagement de la Place Bel-Air, de la Rue d'Orbe et de la Rue de Neuchâtel	2'556'000
37.b	Réaménagement de la Rue des Remparts et de la Place d'Armes	13'851'000
37.c	Réaménagement du goulet de la Rue du Casino	72'000
37.d	Réaménagement de la Rue de la Plaine	2'079'000
37.e	Réaménagement de l'Avenue Haldimand	515'000
38	Amélioration des espaces publics dans les centres secondaires et villages, étape 1 (Grandson et Valeyres)	17'400'000
39	Amélioration des espaces publics dans les centres secondaires et villages, étape 2 (Tuileries, Montagny, Chamblon, Treycovagnes et Pomy)	7'000'000
40	Création de P+R aux interfaces de Y-Parc et de la Brinaz ainsi qu'au terminus bus à Grandson	2'000'000
50	Desserte ferroviaire du site de la Poissine	5'380'000
	Total	313'558'000

Tableau 29 : Coûts d'investissement des mesures infrastructurelles

Pour la mesure n°11 "Transformation de la gare CFF d'Yverdon-les-Bains", 20 millions de francs suisses sont attribués à la "Liste B" et les 80 millions restants sont attribués à des financements fédéraux ad hoc¹.

Le coût d'investissement total pour le projet d'agglomération yverdonnoise

Le coût d'investissement total pour le projet d'agglomération yverdonnoise est donné par le tableau suivant :

	Coût [CHF]
Total	313'558'000
Total Avant 2011	10'598'000
Total Hors LFIInfr	39'488'000
Total mesures de la Liste A	103'725'000
Total mesures de la Liste B	57'446'000
Total mesures de la Liste C	22'301'000
Total PA (Liste A + B)	161'171'000

Note : le total de la "Liste B" inclus les 20 millions de CHF de la mesure n°11.

Tableau 30 : Coût d'investissement total du projet d'agglomération yverdonnoise

Le coût d'investissement total du projet d'agglomération yverdonnoise est de l'ordre de 314 millions de francs suisses, toutefois le coût d'investissement total du projet au sens de la loi sur le fonds d'infrastructure (LFIInfr) se monte à **161 millions** de francs suisses. En effet, seul le coût des mesures prises en compte lors de l'évaluation de l'efficacité du projet d'agglomération doivent être pris en compte pour la détermination du coût du projet d'agglomération (éventuellement 141 millions de CHF; les 20 millions de CHF de la mesure n°11 peuvent être déduit, car cette dernière n'a pas vraiment été prise en compte lors de l'évaluation de l'impact du projet).

Pour la phase A (2011-2014), l'agglomération yverdonnoise sollicite un cofinancement de la Confédération, au travers de la loi sur le fonds d'infrastructure, qui s'élève à 30 à 50% de 104 millions de francs suisses.

Le tableau suivant montre encore une répartition des coûts d'investissements par mode :

Mode		Coût [CHF]	Coût [CHF]
MD	Réseaux, franchissements et stationnement	34'720'000	34'720'000
TP	Transports ferroviaires	20'540'000	27'777'000
	Transports lacustres	200'000	
	Transports publics routiers	7'037'000	
TIM avec Mobilité intégrée	Nouvelle infrastructure	28'687'000	98'674'000
	Réaménagement et requalification d'axes routiers existants	24'514'000	
	Aménagement de zones à régime spécial	43'473'000	
	Complémentarités entre les modes	2'000'000	
		Total	161'171'000

Tableau 31 : Coût d'investissement par mode

Ce tableau montre que dans le projet d'agglomération yverdonnoise, l'effort principal porte sur les mesures de "mobilité intégrée" (99 millions), ainsi que sur le développement de la mobilité douce (35 millions) et des transports publics (28 millions). En fait aucune mesure prévue dans le projet d'agglomération ne bénéficie uniquement au trafic individuel motorisé. Même de nouvelles infrastructures comme les accès Sud et Ouest contribuent également au développement de la mobilité douce et des transports publics.

¹ Information provisoire du Service de la mobilité du Canton de Vaud

Les coûts d'exploitation liés aux mesures infrastructurelles n'ont pas encore été évalués. Toutefois, il est admis que les coûts d'entretien et de maintenance de la voirie et de l'espace public ne devraient pas trop évoluer puisque le projet d'agglomération yverdonnoise prévoit un grand nombre de réaménagements et très peu de nouvelles infrastructures (les coûts d'exploitation d'un axe réaménagé ne sont pas très différents de ceux de l'axe dans son état actuel). En effet, l'augmentation de la longueur du réseau à entretenir est très faible en valeur relative (de l'ordre de quelques pourcent seulement).

Coût d'exploitation des transports publics

Le coût d'exploitation futur des transports publics est basé sur le "Concept TP" décrit dans le rapport principal et quelques hypothèses supplémentaires. Il a été obtenu en estimant les coûts horaires (CHF/an) et les coûts kilométriques (CHF/an) pour chacune des lignes du réseau.

L'augmentation du coût d'exploitation des transports publics urbain donnée dans le tableau ci-dessous, en valeur absolue et par habitants, est principalement due aux améliorations suivantes de l'offre :

- Introduction d'une heure de pointe (HPM et HPS) avec une fréquence élevée (10 minutes)
- Extension de l'offre en soirée et au week-end
- Extension du réseau urbain jusqu'à Grandson

	Coût total		Coût par habitant	
	Coût annuel	[%]	Coût annuel	[%]
2006	4'072'000	-	133	-
2020	6'174'000	+ 52%	168	+ 26%

Tableau 32 : Coût d'exploitation des transports publics

Ce tableau montre que grâce à l'augmentation du nombre d'habitants (SCRIS : + 6'000) dans l'agglomération d'ici à 2020, le coût par habitant n'augmente que sensiblement (+ 26%) comparé au coût total (+ 52%). Cette différence pourrait être encore plus élevée puisque le projet d'agglomération prévoit une croissance démographique encore supérieure à celle du SCRIS (+ 10'600 habitants). Cette augmentation de **26%** du coût par habitant est donc prudente. Au final, l'augmentation des coûts d'exploitation paraît supportable bien qu'aucune analyse plus détaillée n'ait encore été faite à ce jour.

Une estimation du coût d'exploitation à la charge des collectivités publiques (communes + canton) et du taux de couverture a néanmoins été réalisée sur la base de deux hypothèses simplificatrices et d'une hypothèse sur l'élasticité de la demande :

- L'augmentation des recettes est proportionnelle à l'augmentation du nombre de passagers
- L'élasticité de la demande est estimée à 0.4
- Le coût d'exploitation est un indicateur pour estimer l'augmentation de l'offre

Ainsi dans le cadre de cette évaluation, l'augmentation des recettes est estimée à partir de l'augmentation du coût d'exploitation et de l'élasticité (+ 52% de coût donne plus 21% de recette si $e = 0.4$) alors qu'en principe l'augmentation de la demande est estimée à partir de l'augmentation de l'offre (donnée non disponible) et de l'élasticité.

Le tableau ci-dessous donne les résultats de cette estimation du coût d'exploitation à la charge des collectivités publiques :

	Coût brute d'exploitation	Recette	Coût à la charges collectivités publiques	Taux de couverture	Coût par habitant à charge des coll. publi.
2006	4'072'000	1'374'000	2'698'000	-	88
2020	6'174'000	1'657'708	4'516'292	+ 67%	123

Tableau 33 : Coût à la charge de collectivités publiques

Cette estimation met en évidence l'augmentation relativement élevée des indemnités à la charge des collectivités publiques (+ 1.8 millions de CHF ; + 67%) et la dégradation du taux de couverture. L'augmentation du coût par habitant est logiquement aussi plus élevée (+ 40% contre + 26% dans le tableau précédant) puisque que l'élasticité de la demande est inférieure à un.

Ce résultat plutôt pessimiste n'est pas alarmant car les hypothèses prises sont très simplificatrices et la réalité est bien plus complexe. De nombreux paramètres tels que l'augmentation du prix des billets et des abonnements (pour un service meilleur), la nouvelle répartition de la billetterie (nombre de billets, nombre d'abonnement), la réduction des coûts d'exploitation (meilleure utilisation du parc des véhicules), n'ont par exemple pas été pris en compte. De plus, les nombreuses mesures de gestion de la mobilité prévue dans le cadre du projet d'agglomération pour augmenter l'usage des TP devraient permettre de maintenir le taux de couverture actuel, voire de l'améliorer.

4.6.2. Effets détaillés par indicateur

Les "fiches indicateurs" pour chacun des indicateurs du critère d'efficacité CE5 se trouvent dans les pages suivantes.

CE 5 : Indicateur 1 : Coûts d'investissement

Valeur(s) examinée(s)	Etat actuel	Etat de référence → Tendance	Etat 2020 avec PA	Effets du PA	Remarques / Sources des résultats
Investissement selon le financier	XX CHF/an		YY CHF/an	+ ZZ %	Voir remarque ci-dessous
Investissement selon le mode	XX CHF/an		YYCHF/an	+ ZZ %	Voir remarque ci-dessous

Tableau 34 : Indicateur 5.1 Coûts d'investissement

Pour juger la proportionnalité des coûts d'investissement du projet d'agglomération yverdonnoise avec la taille de l'agglomération, il aurait été nécessaire de évaluer l'effort financier supplémentaire que ce projet induit pour les collectivités en estimant la proportion de ces coûts d'investissements par rapport aux dépenses annuelles des pouvoirs publics. L'objectif de démontrer la supportabilité des coûts, en comparant les coûts d'investissements supplémentaires/futurs avec les coûts actuels d'investissement des infrastructures, n'a pas pu être réalisé car les données nécessaires n'ont pas pu être encore obtenues.

CE 5 : Indicateur 2 : Coûts d'exploitation et d'entretien

Valeur(s) examinée(s)	Etat actuel	Etat de référence → Tendance	Etat 2020 avec PA	Effets du PA	Remarques / Sources des résultats
Coûts d'exploitation des transports publics Total	4.072 millions de CHF en 2006		6.174 millions de CHF (+ 52%)		Voir chapitre 4.6.1 "Coût d'exploitation des transports publics" pour plus de détails.
Par habitants	133 CHF / habitant		168 CHF / habitant (+ 26%)		
Coûts d'exploitation des routes			Un coût d'exploitation plus ou moins identique étant donné que l'augmentation de la longueur du réseau à entretenir est très faible en valeur relative (quelques pourcent dus aux nouveaux accès et Sud et Ouest et à la route pour les TP au Cheminét).		Voir chapitre 4.6.1 "Coût d'exploitation des transports publics" pour plus de détails.

Tableau 35 : Indicateur 5.2 Coûts d'exploitation et d'entretien

CE 5 : Indicateur 3 : Indemnités supplémentaires

Valeur(s) examinée(s)	Etat actuel	Etat de référence → Tendence	Etat 2020 avec PA	Effets du PA	Remarques / Sources des résultats
Prestations (millions de km/an)	565'000 km/an en 2006		806'000 km/an dont lundi au vendredi : 597'000 samedi : 64'000 dimanche : 68'000 soir (dès 20h lu-sa) : 78'000		
Montant des indemnités	2.698 millions de CHF en 2006		4.516 millions de CHF	Nette augmentation du montant des indemnités à la charge du canton et des communes de l'agglomération.	Voir chapitre 4.6.1 "Coût d'exploitation des transports publics" pour plus de détails.
Taux de couverture	34%		(27%) estimation pessimiste	Dégradation du taux de couverture sans mesures d'accompagnement → le PA prévoit des mesures de gestion pour favoriser l'usage des TP	Voir chapitre 4.6.1 "Coût d'exploitation des transports publics" pour plus de détails. Nécessité d'approfondir les mesures permettant d'améliorer le taux de couverture
Part CH	Le canton de Vaud a déjà épuisé sa part cantonale d'indemnités versées par la Confédération aux transports régionaux.		Aucune augmentation ou amélioration de l'offre régionale dans le cadre du projet d'agglomération yverdonnoise.		L'agglomération yverdonnoise n'est pas concernée par ce critère.

Tableau 36 : Indicateur 5.3 Indemnités supplémentaires

CE 5 : Indicateur 4 : Utilisation des capacités et rentabilité

Valeur(s) examinée(s)	Etat actuel	Etat de référence → Tendence	Etat 2020 avec PA	Effets du PA	Remarques / Sources des résultats
Taux de couverture des charges globales des transports publics dans l'agglomération	/	/	/	/	/

Tableau 37 : Indicateur 5.4 Utilisation des capacités et rentabilité

5. Evaluation des mesures infrastructurelles et priorisation des mesures

5.1. Constitution des paquets de mesures

Avant de réaliser l'évaluation du rapport coût-utilité, il est nécessaire d'effectuer un regroupement judicieux des mesures isolées en paquets de mesures. D'une manière générale, la constitution de ces paquets de mesures découle d'un processus itératif mené par les instances responsables du projet et les mandataires. Elle se base sur la définition de l'ARE (chap. 6.4)² : *"un paquet de mesures est un ensemble de mesures isolées liées entre elles au plan du contenu et/ou au plan spatial et parvenues à un même degré de maturité"*.

Les paquets de mesures sont nécessaires dans le cadre de l'évaluation du projet d'agglomération car les mesures ne sont pas évaluées (rapport coût-utilité) individuellement mais par paquet de mesures. Ils sont également nécessaires pour la Confédération car celle-ci établira des priorités parmi l'ensemble (niveau Suisse) des (paquets de) mesures et débloquera les moyens financiers fédéraux par (paquet de) mesures au début de chaque nouvelle période de financement. Il est par conséquent primordial que les mesures d'un même paquet aient le même niveau de maturité. Il existe néanmoins une certaine flexibilité à ce sujet car il est envisageable de constituer des paquets de mesures avec des degrés de maturité différents pour autant qu'il soit possible de justifier la réalisation par étape du paquet de mesures.

Dans le projet d'agglomération yverdonnoise, il a par exemple été décidé de former un paquet de mesures "Réseau mobilité douce" contenant toutes les mesures de mobilité douce, autant celle classée dans la "Liste A" que celle classée dans la "Liste B". Ce choix logique découle de la difficulté d'évaluer séparément l'effet des étapes une (2011-2014) et deux (2015-2018) du "Réseau mobilité douce". Des raisons similaires ont motivé la constitution des paquets de mesures "Axe Gare-Lac par le Canal Oriental" et "Espaces publics dans les centres secondaires et villages".

Le tableau suivant donne les sept paquets de mesures (I à VII) évalués:

n°	Paquet de mesures à évaluer	N° des mesures du
I	Limiter le trafic au centre	31, 34 et 37
II	Aménagements du réseau TP	10, 14, 15 et 30
III	Création de P+R	40
IV	Réseau mobilité douce	1, 2, 3, 4, 5, 6 et 7
V	Axe Gare-Lac par le Canal Oriental	13 et 35
VI	Espaces publics dans les centres secondaires et villages	38 et 39
VII	Nouvel accès d'agglomération Ouest	32

Tableau 38 : Paquets de mesures évalués

² Guide pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération (Août 2007)

5.2. Evaluation du rapport coût-utilité des (paquets de) mesures

5.2.1. Méthodologie

La méthodologie adoptée pour l'évaluation des critères d'efficacité est basée sur la définition de valeurs examinées pour chacun des indicateurs définis par l'ARE. Ces valeurs examinées sont décrites dans l'annexe 1 (voir chapitre 6). L'évaluation de l'utilité découle finalement de la comparaison entre les valeurs examinées à l'"Etat de références" et les valeurs examinées à l'"Etat 2020 avec projet". Les évaluations détaillées pour chaque indicateur sont données dans l'annexe 2 (voir chapitre 6) sous la forme de "fiches d'évaluation" par paquets de mesures.

La définition des seuils du rapport coût-utilité, c'est-à-dire la définition des limites entre "bon à très bon", "suffisant" et "insuffisant", n'a actuellement pas encore été effectuée par l'ARE. Dans le cadre de cette évaluation, la définition des seuils ainsi que l'illustration et l'interprétation du rapport coût-utilité sont donc par défaut basées sur l'illustration de l'ARE (chap. 4.4.3, figure n°6)³, en particulier pour la définition de l'échelle de l'utilité. C'est-à-dire que les seuils ont été mesurés sur la figure de l'ARE. Une utilité d'au moins +1.5 points, sur une échelle de -4 à +12, est par exemple nécessaire pour qu'une mesure soit classée dans la catégorie "suffisant". D'une manière plus globale, l'évaluation de l'utilité est néanmoins basée sur une comparaison relative de l'utilité de chaque paquet de mesures.

L'évaluation des coûts est également basée sur une comparaison relative des coûts entre les différents paquets de mesures. Le calibrage de l'échelle des coûts a été effectué en plaçant le paquet de mesures le plus coûteux à environ 90% du maximum de l'échelle des coûts. Les autres paquets de mesures sont ensuite placés de manière linéaire en fonction de leur coût sur l'abscisse X. Les coûts considérés dans le cadre de cette évaluation des paquets de mesures ne sont que les coûts d'investissements car les coûts d'exploitation n'ont pas encore été évalués.

A noter finalement que les mesures figurant dans le tableau suivant ne sont pas évaluées selon le critère "Rapport coût-utilité". Il s'agit des mesures réalisées avant 2011, de celles pas financées par le fond d'infrastructure (hors LFIInfr), de celles classées dans la catégorie C dès le départ (horizon de réalisation à long terme et/ou pertinence encore à démontrer) et celles de hiérarchie supérieur (mesure n° 11 "Transformation de la gare d'Yverdon-les-Bains") :

Hiérarchisation	n°	Mesures non-évaluées
B	11	Transformation de la gare CFF d'Yverdon-les-Bains
C	8	Aménagements le long du Buron
C	12	Future halte du RER Vaudois et P+R à l'interface Y-Parc
Avant 2011	9	Réouverture du passage St-Roch
hors LFIInfr	20	Assainissement phonique du viaduc autoroutier
Avant 2011	33	Nouvelles routes d'accès au Coteau Est et nouvel itinéraire mobilité douce associé
Avant 2011	36	Reconstruction du Pont Kiener sur la Thièle
hors LFIInfr	50	Desserte ferroviaire du site de la Poissine

Tableau 39 : Mesures isolées non-évaluées

³ Guide pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération (Août 2007)

5.2.2. Résultats de l'évaluation du rapport coût-utilité

Ce chapitre présente les résultats de l'évaluation du rapport coût-utilité. Les figures ci-dessous montrent respectivement l'utilité de chacun des paquets de mesures et le rapport coût-utilité :

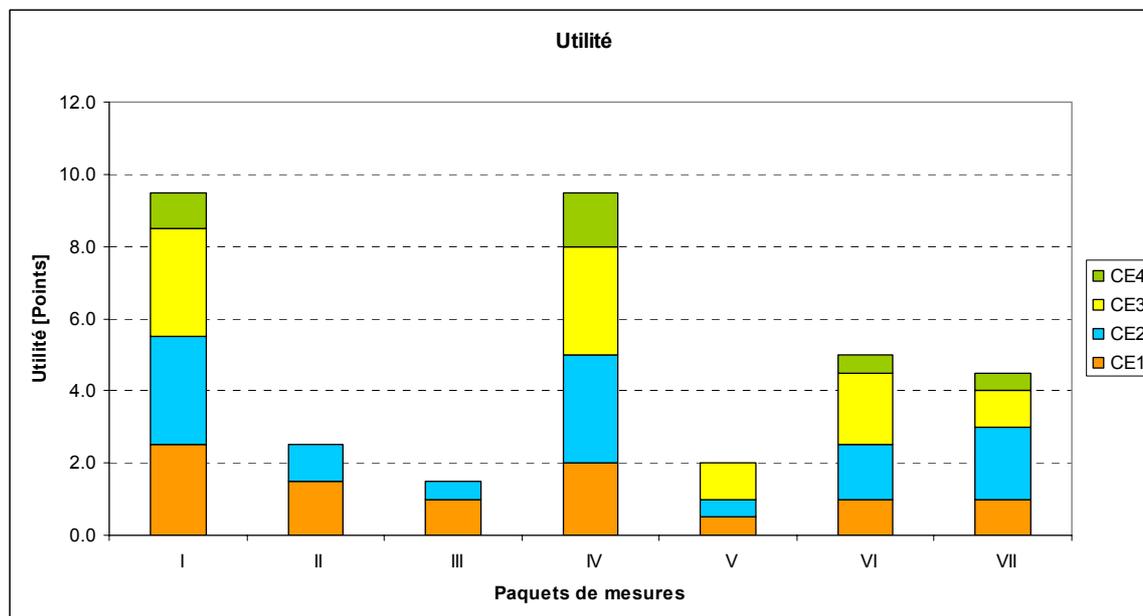


Tableau 40 : Utilité des (paquets de) mesures

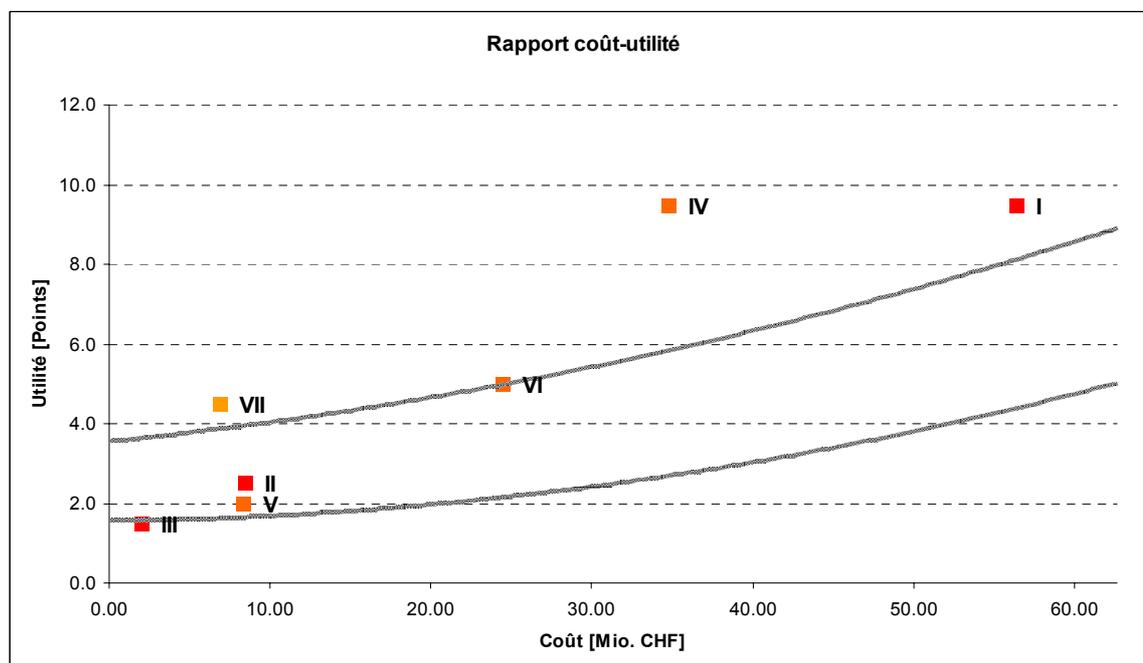


Tableau 41 : Rapport coût-utilité des (paquets de) mesures

Pour chaque paquet de mesures évalué et chaque mesure isolée évaluée, une brève description des conclusions sur le rapport coût-utilité est encore présentée. Une description est également fournie pour certaines "mesures non-évaluées", dont la mesure de hiérarchie supérieure (n°11) et celles classées dans la liste C (n°8 et 12).

I. Limiter le trafic au centre

Ce paquet de mesures a une utilité très élevée et un rapport coût-utilité "bon à très bon".

Ce résultat est tout à fait plausible car ce paquet de mesures comprend tous les réaménagements d'axes principaux du centre de l'agglomération. Il est par conséquent au cœur de la mise en place du nouveau concept de la traversée du centre pour le trafic individuel et à l'origine de l'amélioration de la qualité du réseau transports publics.

II. Aménagements du réseau TP

Ce paquet de mesures a une utilité faible à moyenne et un rapport coût-utilité "suffisant".

Ce résultat s'explique notamment par la faible importance des aménagements prévus à l'échelle de toute l'agglomération. Les principales améliorations du réseau transports publics comme l'augmentation de la fréquence aux heures de pointes ou l'aménagement de priorité pour les transports publics à l'approche du centre ne font pas partie de ce paquet de mesures, mais du "Concept TP" ou du paquet de mesures I "Limiter le trafic au centre".

III. Création de P+R

Ce paquet de mesure a une utilité faible et un rapport coût-utilité à la limite entre "insuffisant" et "suffisant". Ce résultat n'est pourtant pas mauvais dans le sens que la création de trois P+R en périphérie de l'agglomération ne peut pas avoir un impact significatif sur la mobilité en générale dans l'agglomération yverdonnoise. De plus, en comparaison avec d'autres paquets de mesures du projet, il paraît tout à fait normal que l'utilité de ce paquet soit faible.

IV. Réseau mobilité douce

Ce paquet de mesures a une utilité très élevée et un rapport coût-utilité "bon à très bon".

Comme pour le paquet de mesures I, ce résultat est plausible puisque ce paquet contient toutes les mesures de mobilité douce qui fondent en grande partie le projet d'agglomération yverdonnoise.

V. Axe Gare-Lac par le Canal Oriental

Ce paquet de mesures a une utilité faible et un rapport coût-utilité tout juste "suffisant". Ce résultat s'explique par le fait que l'effet du réaménagement de l'axe Gare-Lac est ponctuel et non pas global. Sa valeur d'utilité pour toute l'agglomération est faible. Cependant en termes d'image, ce projet est très "utile".

VI. Espaces publics dans les centres secondaires et villages

Ce paquet de mesures a une utilité moyenne à bonne et un rapport coût-utilité à la frontière entre "suffisant" et "bon à très bon". A l'échelle locale, ce sont des projets importants mais qui ramenés à l'échelle de l'agglomération l'utilité n'est plus que moyenne. Cela montre cependant le rôle non négligeable de ce paquet pour l'ensemble du projet. Les coûts estimés apparaissent comme raisonnables, des coûts plus élevés feraient tout de suite baisser le rapport coût-utilité.

VII. Nouvel accès d'agglomération Ouest

Ce paquet de mesures a une utilité moyenne et un rapport coût-utilité "bon à très bon". Ce résultat confirme l'importance de la mesure pour la partie Nord-ouest de l'agglomération. Mais à l'échelle de l'agglomération, l'utilité est modeste. Son coût est aussi très raisonnable, si bien que le rapport coût utilité est bon.



Figure 4: Idée pour le réaménagement du Canal Oriental (MEP Gare-Lac, Bauart, 2007)

En termes de valeurs d'utilité, ce type de projet est "faible". En terme d'image de ville et de cou-
ture de tissus urbains séparés, ce type de projet est "très fort".

5.3. Priorisation des (paquets de) mesures

5.3.1. Méthodologie

A Yverdon-les-Bains, hormis une mesure, toutes les mesures prévues en priorité A (2011-2014) dans le projet d'agglomération n'auront pas le degré de maturité 2 requis par la Confédération au 31.12.2007. Une application stricte du processus de hiérarchisation des (paquets de) mesures telle que décrit dans le "Guide pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération" conduirait à reporter la réalisation de la quasi totalité des mesures en deuxième étape (2015-2018). Or ceci ne correspond pas avec les volontés politiques dans l'agglomération yverdonnoise.

Il existe néanmoins une note de bas de page (chap. 4.4.2)⁴ qui stipule que *"les projets à faible volume financier peuvent faire l'objet d'une procédure simplifiée"*. Dans le cas d'une petite agglomération comme celle d'Yverdon-les-Bains, il existe peu de projet d'envergure et cette note s'applique donc à un certain nombre de paquets de mesures.

Ainsi pour l'agglomération yverdonnoise, la méthodologie appliquée pour la hiérarchisation des (paquets de) mesures est basée sur les critères suivants :

1. La **maturité** des projets composants le paquet de mesure ou la mesure isolée.
2. L'**horizon de réalisation** souhaité par les politiques et la nécessité du paquet de mesure pour le développement de l'agglomération.
3. Le **rapport coût-utilité** du paquet de mesure ou de la mesure isolée.

En résumé, la hiérarchisation des (paquets de) mesure est tout d'abord établie sur la base de la maturité des (paquets de) mesures. Ensuite cette hiérarchisation fait l'objet de rectification en fonction de la période de réalisation souhaitée par les politiques de l'agglomération yverdonnoise. C'est-à-dire que les (paquets de) mesures pour lesquels il est estimé qu'il sera possible de combler le retard actuel sont reclassés ("Liste B" vers "Liste A"). Enfin, lorsque le rapport coût-utilité d'un paquet de mesures ou d'une mesure isolée est jugé "suffisant" ou "insuffisant", ce paquets de mesure ou cette mesure isolée est en principe déclassée (Liste A vers Liste B ou C).

Le critère "**pertinence**" n'est pas apprécié de manière individuelle dans le cadre de ce rapport d'évaluation. Nous sommes en effet parti du principe que si une mesure faisait partie du projet d'agglomération, c'est quelle était pertinente. Toutefois, un contrôle de ce postulat est effectué à posteriori, dans le sens qu'un paquet de mesures ou une mesure isolée ayant un rapport coût-utilité "insuffisant" est déclassé vers la "Liste C". De nouveau, cette procédure n'est pas strictement conforme à la procédure préconisée par l'ARE (chap. 4.4, figure n°5), car le critère "pertinence" devrait être évalué séparément, c'est-à-dire pas sur la base du résultat du rapport coût-utilité.

⁴ Guide pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération (Août 2007)

5.3.2. Hiérarchisation des (paquets de) mesures

La hiérarchisation définitives des (paquets de) mesures du Projet d'agglomération yverdonnoise, à savoir la classification dans les Listes A, B et C, est donnée par le tableau suivant :

Paquets de mesures et mesures isolées	Hiérarchisation souhaitée par agglôY	Pertinence	Degré de maturité à fin 2007	Rapport coût-utilité		Prêt à être réalisé et financement garanti (1)		Début réalisation		Résultat de la hiérarchisation	
				Résultat	=> Liste	Oui	Non	2011 à 2014	2015 à 2027	Liste	Coût [Millions CHF]
I Limiter le trafic au centre	A	Oui	1 - 2	Bon à très bon	A	?		X		A	56.39
II Aménagements du réseau TP	A	Oui	1	Suffisant	B	X*		X		A	8.41
III Création de P+R	A	Oui	1	Insuffisant	C	X*		X		A	2.00
IV Réseau mobilité douce	A B	Oui	1	Bon à très bon	A	X*		X	X	A	11.00
V Axe Gare-Lac par le Canal Oriental	A B	Oui	1	Suffisant	B	X*		X		A	8.17
VI Espaces publics dans les centres secondaires et villages	A B	Oui	1 - 2	Bon à très bon Suffisant	A	X*		X	X	A	17.40
VII Nouvel accès d'agglomération Ouest	A	Oui	1	Bon à très bon	A			X	X	B	7.00
11 Transformation gare Yverdon-les-Bains	B	Oui	1	/	/			X	X	B	100.00
8 Aménagements le long du Buron	C	Oui	1	/	/			X	X	C	2.30
12 Future halte RER Vaudois à Y-Parc	C	?	1	/	/			X	X	C	20.00

(1)= durant les 4 ans à venir, de manière que la mesure soit réalisable dans la première tranche 2011-2014

* = projet à faible volume financier

Tableau 42 : Hiérarchisation des (paquets de) mesures

Remarques sur la hiérarchisation des (paquets de) mesures :

- Le paquet de mesure I "limiter le trafic au centre" est maintenu en "Liste A". Cependant, le degré de maturité 2 n'est pas atteint pour fin décembre 2007, il n'est pas certain que le critère "Prêt à être réalisé et financement garanti" puisse être satisfait dans les délais et le paquet de mesure a priori pas dans la catégorie "projet à faible volume financier". Des mesures exceptionnelles devront donc être prises dans l'agglomération yverdonnoise pour que la réalisation de ce paquet de mesures puisse débuter dans la première tranche de financement 2011 à 2014.
- Le paquet de mesure II "Aménagement du réseau TP" est maintenu en "Liste A" bien que son degré de maturité actuel ne soit que de 1 et que son rapport coût-utilité ne soit que "suffisant". Ce paquet de mesures rentre toutefois dans la catégorie "projet à faible volume financier" et il est estimé que le retard actuel peut être rattrapé.
- Le paquet de mesure III "Création de P+R" est maintenu en "Liste A" bien que son degré de maturité actuel ne soit que de 1 et que son rapport coût-utilité ne soit que "insuffisant" (à la limite inférieure de la frontière avec "suffisant"). Ce paquet de mesures rentre toutefois dans la catégorie "projet à faible volume financier" et il est estimé que le retard actuel peut être rattrapé. De plus, comme expliqué ci-dessus, le rapport coût-utilité de ce paquet de mesures est uniquement "insuffisant" car sa portée est très faible à l'échelle de l'agglomération.
- Le paquet de mesure IV "Réseau mobilité douce" est maintenu en "Liste A" et en "Liste B" bien que le degré de maturité actuel de la partie en priorité A ne soit que de 1. Ce paquet de mesures rentre toutefois dans la catégorie "projet à faible volume financier" et il est estimé que le retard actuel peut être rattrapé.
- Le paquet de mesure V "Axe Gare-Lac par le Canal Oriental" est maintenu en "Liste A" et en "Liste B" bien que le degré de maturité actuel de la partie en priorité A ne soit que de 1 et que le rapport coût-utilité ne soit que "suffisant". Ce paquet de mesures rentre toutefois dans la catégorie "projet à faible volume financier" et il est estimé que le retard actuel peut être rattrapé. De plus, comme expliqué ci-dessus, le rapport coût-utilité de ce paquet de mesures est uniquement "suffisant" car sa portée est très faible à l'échelle de l'agglomération.
- Le paquet de mesure VI "Espaces publics dans les centres secondaires et villages" est maintenu en "Liste A" et en "Liste B" bien que le degré de maturité actuel de la partie en priorité A ne soit que de 1 à 2. Ce paquet de mesures rentre toutefois dans la catégorie "projet à faible volume financier" et il est estimé que le retard actuel peut être rattrapé.
- Le paquet de mesure VII "Nouvel accès d'agglomération Ouest" est déclassé de la "Liste A" vers la "Liste B" car le degré de maturité 2 n'est pas atteint à fin 2007 et que la réalisation de cette nouvelle infrastructure dépend de paramètres externes immaîtrisables comme par exemple la réalisation du "Canal de contournement".
- La mesure 11 "Transformation de la gare CFF d'Yverdon-les-Bains" est classée dans la "Liste B" suite à une décision des services du canton de Vaud.
- La mesure 8 "Aménagements du passage dénivelé du Buron et liaisons correspondantes" est classée dans la "Liste C" en raison de sa faible priorité pour le développement de l'agglomération, de la complexité de ses aménagements et de son manque de maturité.
- La mesure 12 "Future halte du RER Vaudois et P+R à l'interface Y-Parc" est classée dans la "Liste C" en raison de son manque de maturité et de la non démonstration de l'opportunité de sa réalisation.

5.4. Cohérence

5.4.1. Cohérence entre les (paquets de) mesures

D'une manière générale, la réalisation d'un paquet de mesure ne dépend pas de la réalisation d'un autre paquet de mesures. Néanmoins la réalisation des paquets de mesures I et IV est fortement liée et dans une moindre mesure également la réalisation des paquets I et III.

A l'intérieur des paquets de mesures, il existe par contre de très fortes dépendances et la non-réalisation d'une mesure pourrait remettre en question l'efficacité de tout un paquet. C'est par exemple le cas du nouvel accès d'agglomération Sud qui permet un report des charges de trafic individuel motorisé du centre vers l'extérieur de l'agglomération.

Le projet d'agglomération dépend essentiellement des paquets de mesures I et IV. La non réalisation de l'un des ces deux paquets de mesures, ou des deux, mettrait en péril la totalité du projet d'agglomération.

5.4.2. Cohérence avec les mesures de hiérarchie supérieure

Les mesures du projet d'agglomération yverdonnoise ne dépendent pas de la réalisation de la mesure de hiérarchie supérieure "Transformation de la gare d'Yverdon-les-Bains".

Le projet d'agglomération yverdonnoise n'est pas mis en péril si la mesure de hiérarchie supérieure "Transformation de la gare d'Yverdon-les-Bains" n'est pas réalisée.

6. Annexes

6.1. Annexe 1 - Valeurs examinées

CE	Indicateur	Valeurs examinées
1.1	Temps de déplacement en TP	Valeur examinée : la variation des temps de parcours (y.c du temps moyen d'attente) Indications : Les temps de parcours dépendent principalement du nombre de couloirs bus, des priorités en faveur des TP aux carrefours, des arrêts sur chaussé, etc. Différencier les améliorations valables en tout temps de celle valable aux HP.
1.2	Qualité des TP	Valeurs examinées : la ponctualité et la garantie de la cadence de circulation; l'existence de lignes directes (sans détour dû au TIM); l'attractivité des arrêts et des interfaces (amélioration des transbordements).
1.3	Engorgement du trafic routier	Valeurs examinées : la saturation du réseau; le risque de saturation du réseau. Indications : Plus le réseau est saturé à l'état de référence, plus le potentiel de réduction est élevé.
1.4	Accessibilité	Valeur examinée : l'amélioration de l'accessibilité (TIM, TP et MD) des centres et des sites stratégiques de développement; l'amélioration des relations déterminantes.
1.5	Intermodalité des moyens de transports	Valeurs examinées : l'amélioration de l'accessibilité piétonne et cycliste des arrêts TP; le nombre de places de P+R et B+R;
1.6	Qualité des déplacements non-motorisés (piétons et cyclistes)	Valeurs examinées : l'amélioration du réseau MD existant; la densification du réseau MD; la prolongation du réseau MD; l'amélioration de la sécurité des liaisons MD (réduction du nombre de point noir et augmentation du sentiment de sécurité); l'amélioration de la qualité spatiale des espaces publics et de l'orientation; l'aménagement de places de stationnement sécurisées et couvertes pour les cycles. Indications : La qualité des déplacements MD dépend fortement de l'intégration du réseau MD dans l'espace public et donc de sa requalification. Des réaménagements complets des liaisons MD sont nécessaires (un seul problème ponctuelle péjore la totalité d'une liaison).
2.1	Concentration d'activités dans les pôles urbanisés	Valeur examinée : l'amélioration de l'accessibilité (TIM, TP et MD) des centres et des sites stratégiques de développement; l'amélioration des relations déterminantes. → Valeurs examinées identiques à celle de l'indicateur "1.4 Accessibilité"
2.2	Urbanisme et qualité de vie	Valeurs examinées : le nombre de zones à régime spécial aménagées (zone 30 et zone de rencontre); le nombre d'axes principaux réaménagés; les charges de trafic dans les zones sensibles; la surface des espaces publics requalifié. Indications : L'urbanisme et la qualité de vie dépendent souvent de l'aménagement de l'espace rue et des régimes de circulation.
2.3	Effet de césure des infrastructures de transport dans les zones bâties	Valeurs examinées : les charges de TIM selon le contexte urbain; le nombre d'axes principaux réaménagés; le nombre et la qualité de franchissements des infrastructures ferroviaires. Indications : L'effet de césure des infrastructures de transport dépend souvent du régime de circulation.
3	Accidents, nombre de blessés et de morts et dégâts matériels	Valeurs examinées : le nombre de zones à régime spécial aménagées (zone 30 et zone de rencontre); le nombre d'axes principaux réaménagés; les charges de trafic; la diminution du nombre de point noir. Indications : Les accidents, le nombre de blessés et de morts et les dégâts matériels sont en principe évalués en fonction des prestations de transports (véh-km). Pour aggroY, une approximation a été effectuée avec les charges de trafic aux écrans.
4.1	Exposition aux nuisances sonores du rail et de la route	Valeurs examinées : les charges de TIM; le nombre d'axes principaux réaménagés; le nombre de zones à régime spécial aménagées (zone 30 et zone de rencontre). Indications : Les nuisances dépendent souvent des régimes de circulation (réduction significative et homogénéisation des vitesses de circulation).
4.2	Pollution de l'air	Valeurs examinées : les charges relatives de TIM en section. Indications : Les émissions et immisions "locales" de polluants tels que le NO _x et les PM ₁₀ dépendent des prestations de transport (véh-km). Pour aggroY, une approximation a été effectuée avec les charges de trafic aux écrans.

CE	Indicateur	Valeurs examinées
4.3	Climat / émissions de CO ₂	Valeurs examinées : les charges de TIM à l'écran. Indications : Les émissions "globales" de CO ₂ dépendent des prestations de transports (TIM et TP) (véh-km). Pour aggroY, une approximation a été effectuée avec les charges de trafic aux écrans.
4.4	Consommation de surface	Valeurs examinées : les besoins directs en surface pour les nouvelles infrastructures de transports.
4.5	Effet de morcellement des paysages	Valeurs examinées : préservation des espaces agricoles, des espaces verts (parcs urbanisés, espaces de loisirs), des couloirs biologiques (corridors à faune), ainsi que des cours d'eau (canaux, ruisseaux); le nombre de canaux réaménagé; le nombre d'axes principaux réaménagé (alignements d'arbres, passage à faune).

6.2. Annexe 2 - Fiches d'évaluation par (paquets de) mesures

I Limiter le trafic au centre																
Mesures du pa- quet	31	Nouvel accès d'agglomération Sud														
	34.a	Réaménagement du Pont Bel-Air, du Quai de la Thièle et de l'Avenue de Grandson														
	34.b	Réaménagement de l'Avenue des Sports et de la Rue de l'Arsenal														
	34.c	Réaménagement de la Rue du Midi, de la Rue du Curtil-Maillet et du Sud de la Rue du Cheminet														
	34.d	Réaménagement de la Rue de l'Industrie														
	37.a	Réaménagement de la Place Bel-Air, de la Rue d'Orbe et de la Rue de Neuchâtel														
	37.b	Réaménagement de la Rue des Remparts et de la Place d'Armes														
	37.c	Réaménagement du goulet de la Rue du Casino														
	37.d	Réaménagement de la Rue de la Plaine														
	37.e	Réaménagement de l'Avenue Haldimand														
Coût		Investissement de 56'385'000 CHF										Priorité : A				
Utilité		Utilité 9.5														
	CE1						CE2			CE3	CE4					
	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	4.4	4.5	
Points	3	3	2	3	2	3	3	3	3	3	2	1	2	0	0	
CE	Indicateur	Effet									Evaluation qualitative de l'utilité					
1.1	Temps de déplacement en TP	<p>Amélioration des temps de parcours grâce aux priorités accordées aux TP sur les axes principaux réaménagés (couloirs réservés, priorités aux carrefours, arrêts sur chaussée, etc.).</p> <p>Améliorations des temps de parcours grâce à la fermeture partielle au TIM de la Rue d'Orbe et totale du goulet de la Rue du Casino.</p> <p>Améliorations des temps de parcours grâce à une meilleure accessibilité de l'interface principale de la gare et une meilleure circulation des TP sur la Place d'Armes (plus de transit sur l'Avenue de la gare).</p>									<p>Très nette amélioration des temps de parcours pour les TP en valeur relative de plusieurs dizaines de pourcent (en valeur absolue seulement quelques minutes)</p> <p>L'amélioration est très importante aux heures de pointes.</p>					

CE	Indicateur	Effet	Evaluation qualitative de l'utilité
1.2	Qualité des TP	<p>Amélioration de la ponctualité des TP (cadence garantie) grâce aux priorités accordées aux TP sur les axes principaux réaménagés et à la fermeture de certains axes au TIM.</p> <p>Les réaménagements au centre, la fermeture de certains axes au TIM et le nouvel accès d'agglomération sud permettent d'assurer des lignes plus directes au TP (suppression de détours dus au TIM).</p> <p>Améliorations de l'attractivité des arrêts grâce à une valorisation des espaces publics et des axes principaux en priorisant les TP et la MD.</p> <p>Amélioration de l'attractivité de l'interface de Bel-Air, transbordements facilités.</p>	<p>Très nette amélioration de la qualité des TP dans le centre de l'agglomération grâce à des espaces publics et des axes principaux favorables aux déplacements en TP et MD.</p> <p>L'attractivité des arrêts et des interfaces TP est fortement augmentée par ces réaménagements.</p>
1.3	Engorgement du trafic routier	<p>Réduction du risque de saturation du réseau avec la réorganisation complète de la traversée du centre et le rééquilibrage des charges TIM entre l'Avenue des Sports, la Rue des Remparts, la Rue du Midi et la nouvelle Collectrice Sud. Report maximal de charges sur l'autoroute.</p> <p>Amélioration de la vitesse de circulation par les réaménagements d'axes principaux (diminution des vitesses de circulation à cause de la congestion en cas d'évolution tendancielle).</p>	<p>La forte diminution des charges TIM sur les axes principaux centraux par le report de ces charges sur les traversées Nord-est et Sud-ouest ainsi que sur le nouvel accès d'agglomération Sud permet d'obtenir une répartition plus équilibrée des charges de TIM. Il en découle une nette diminution du risque d'engorgement aux heures de pointes.</p>
1.4	Accessibilité	<p>La limitation du trafic TIM au centre ne pèjore pas son accessibilité pour les visiteurs TIM (le transit et les pendulaires sont visés). L'accessibilité pour les TP et la MD est nettement améliorée</p>	<p>Globalement une nette augmentation de l'accessibilité du centre pour les visiteurs TIM et les usagers TP et MD. Le centre est le lieu de destination avec le potentiel le plus élevé pour l'usage des TP.</p>
1.5	Intermodalité des moyens de transports	<p>Améliorations de l'accessibilité piétonne et cycliste des arrêts et des interfaces TP (gare et Bel-Air) par le réaménagement des axes principaux du centre de l'agglomération en faveur de la mobilité douce.</p>	<p>Nette amélioration de l'accessibilité des arrêts et des interfaces TP grâce aux nombreux aménagements en faveur de la mobilité douce prévu au centre-ville. Il en résulte une nette amélioration de l'intermodalité TP-MD.</p>
1.6	Qualité des déplacements non-motorisés (piétons et cyclistes)	<p>Amélioration des déplacements pour la mobilité douce grâce à une amélioration de la qualité et de l'attractivité des itinéraires MD, et de la sécurité des déplacements.</p> <p>Amélioration de l'orientation par une revalorisation générale de l'espace public du centre-ville.</p>	<p>Très nette amélioration de la qualité des déplacements mobilité douce dans le centre de l'agglomération.</p>
2.1	Concentration d'activités dans les pôles urbanisés	<p>Voir 1.4 "Accessibilité"</p>	<p>Voir 1.4 "Accessibilité"</p>
2.2	Urbanisme et qualité de vie	<p>Amélioration de l'urbanisme et de la qualité de vie dans le centre-ville de l'agglomération grâce à la requalification des axes principaux et à la valorisation de l'espace public.</p> <p>Diminution des charges de TIM dans le centre-ville de l'agglomération due à la réorganisation de la traversée du centre-ville.</p>	<p>Amélioration significative des qualités urbaines et de la qualité de vie avec les nombreux réaménagements d'axes principaux et places (surface des espaces publics requalifiée).</p> <p>Amélioration sensible de la qualité de vie due à la diminution des charges de TIM.</p>

CE	Indicateur	Effet	Evaluation qualitative de l'utilité
2.3	Effet de césure des infrastructures de transport dans les zones bâties	<p>Diminution des charges de TIM dans le centre-ville de l'agglomération due à la réorganisation de la traversée du centre-ville.</p> <p>Amélioration de la qualité et de la quantité des traversées piétonnes grâce aux réaménagements d'axes principaux.</p> <p>Suppression de l'effet de césure de la voie ferroviaire dans le quartier Pierre-de-Savoie – Y-Parc grâce la réalisation du nouvel accès d'agglomération Sud.</p>	<p>Diminution de l'effet de césure des axes principaux grâce à la diminution des charges TIM, et à l'amélioration et l'augmentation du nombre de traversées piétonnes.</p> <p>Diminution de l'effet de césure de la voie ferroviaire suite à la réalisation du nouvel accès d'agglomération Sud.</p>
3	Accidents, nombre de blessés et de morts et dégâts matériels	<p>Diminution du nombre d'accidents grâce à des réaménagements d'axes principaux qui sécurisent l'espace public, en particulier pour les "sections noires" sur la Rue de Neuchâtel, la Rue des Remparts, l'Avenue de la Gare, la Rue du Casino et l'Avenue des Sports</p> <p>Diminution du nombre d'accidents au centre-ville grâce à un report des charges TIM vers l'extérieur.</p> <p>Amélioration de la "section noire" sur la Route de Lausanne grâce à la réalisation de l'accès d'agglomération Sud qui permet une décharge de TIM sur la Route de Lausanne</p>	<p>Forte diminution du nombre d'accidents dans l'agglomération due à une forte diminution des charges TIM au centre-ville et un rééquilibrage des charges TIM sur l'écran "Centre-ville".</p> <p>Forte améliorations des "sections noires" grâce aux diminutions de charges de TIM engendrées par le réaménagement de la traversée du centre dans son ensemble et la réalisation du nouvel accès d'agglomération Sud.</p>
4.1	Exposition aux nuisances sonores du rail et de la route	<p>Réduction des charges de TIM sur la Rue des Remparts et la Rue du Midi grâce à la réorganisation de la traversée de l'agglomération.</p> <p>Réduction des nuisances sonores sur les axes fermés en partie ou complètement au TIM (Rue d'Orbe, Goulet de la Rue du Casino et Avenue de la Gare).</p> <p>Malgré une augmentation du trafic, stabilisation des nuisances sonores sur la Rue de l'Arsenal, l'Avenue des Sports et la Rue de l'Industrie grâce aux aménagements réalisés (homogénéisation des vitesses de circulation, réduction des vitesses maximales, etc.).</p> <p>Diminution des charges de TIM dans le quartier résidentiel Aux Prés du Lac grâce à la réorientation du trafic sur la nouvelle traversée Nord-est (mesure de dissuasion sur la Rue des Prés du Lac).</p> <p>Augmentation des charges de TIM sur le Quai de la Thièle avec la mise en place de la nouvelle traversée Nord-est.</p>	<p>Diminution sensible des nuisances sonores (quelques dB) sur les axes centraux grâce à la diminution des charges de TIM.</p> <p>Diminution sensible des nuisances sonores (quelques dB) dans le quartier Aux Prés du Lac grâce à la nette diminution des charges de TIM.</p> <p>Stabilisation des nuisances sur la nouvelle traversée Nord-est.</p> <p>Augmentation des nuisances sonores sur le Quai de la Thièle</p> <p>Production de nuisances sonores le long du nouvel accès d'agglomération Sud.</p>
4.2	Pollution de l'air	<p>Diminution des charges de TIM dans le centre-ville de l'agglomération due à la réorganisation des traversées de l'agglomération et aux fermetures partielles de tronçons routiers au TIM.</p> <p>Augmentation des charges de TIM le long du nouvel accès d'agglomération Sud et du Quai de la Thièle, ainsi que dans le secteur Gare-Lac.</p> <p>Diminution des charges de TIM dans le quartier résidentiel Aux Prés du Lac grâce à la réorientation du TIM sur la nouvelle traversée Nord-est.</p>	<p>Effet peu significatif sur la pollution de l'air, puisque la diminution des charges TIM dans le centre-ville est contrebalancée par des augmentations des charges TIM sur d'autres axes et dans les quartiers périphériques.</p>
4.3	Climat / émissions de CO ₂	<p>Report modal du TIM vers les TP et la mobilité douce grâce à la dissuasion de la traversée du centre-ville. Il en résulte une diminution globale des charges de TIM dans l'agglomération.</p>	<p>Diminution sensible des atteintes au climat et des émissions de CO₂ à la suite de la diminution globale des charges TIM dans l'agglomération.</p>
4.4	Consommation de surface	<p>Consommation de surface pour la réalisation du nouvel accès d'agglomération Sud.</p>	<p>A l'échelle de l'agglomération, l'effet sur la consommation de surface est peu important.</p>

CE	Indicateur	Effet	Evaluation qualitative de l'utilité
4.5	Effet de morcellement des paysages	<p>Morcellement du territoire du à la réalisation du nouvel accès d'agglomération Sud dans le secteur Aux Iles.</p> <p>Préservation et amélioration des réseaux écologiques (arborisation, passage à faune, etc.)</p>	<p>A l'échelle de l'agglomération, l'effet sur le morcellement du paysage est peu important.</p> <p>L'effet de préservation des réseaux écologiques est jugé faible car aucune mesure importante n'est prévue.</p>

II Aménagements du réseau TP

Mesures du paquet	10	Valorisation des interfaces des haltes de l'YStec et de la halte de Champ Pittet
	14	Mesures d'aménagement dispersées pour les réseaux de bus régionaux et urbains en zone urbaine
	15.a	Réorganisation et réaménagement de l'interface bus de la Place de la Gare
	15.b	Aménagement des terminus de lignes principales et des arrêts de bus du réseau
	30	Nouvelle infrastructure routière pour les transports publics au Pré-Neuf combinée avec la création de la continuité du réseau mobilité douce

Coût	Investissement de 8'414'000 CHF	Priorité : A
Utilité	Utilité 2.5	

	CE1						CE2			CE3	CE4				
	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	4.4	4.5
Points	2	3	0	1	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0

CE	Indicateur	Effet	Evaluation qualitative de l'utilité
1.1	Temps de déplacement en TP	<p>Amélioration des temps de parcours grâce aux mesures d'aménagement dispersées pour les bus (réaménagements de carrefours du réseau en faveur des TP, priorités aux carrefours pour les TP, arrêts sur chaussée, etc.).</p> <p>Amélioration des temps de parcours sur le tronçon Montagny – Gare d'Yverdon-les-Bains de la ligne principale bleue avec la réalisation de la nouvelle infrastructure routière au Pré-Neuf.</p>	<p>Amélioration sensible, en valeur relative, des temps de parcours pour les TP.</p> <p>Nette amélioration des temps de parcours sur le tronçon Montagny – Gare d'Yverdon-les-Bains permettant de d'assurer un temps de parcours gare – terminus en moins de 10 minutes (nécessaire au fonctionnement du réseau TP).</p>
1.2	Qualité des TP	<p>Amélioration de la qualité et de l'attractivité des arrêts TP du réseau urbain, des terminus de lignes TP et de l'interface principale de la gare.</p> <p>Amélioration des interfaces ferroviaires de l'YStec (en particulier La Brinaz) et de la halte de Champ-Pittet.</p> <p>Amélioration de la qualité des transbordements à l'interface de la Gare d'Yverdon-les-Bains et à la halte de la Brinaz.</p> <p>Ligne principale bleue plus directe entre Montagny et la Gare d'Yverdon-les-Bains avec la réalisation de la nouvelle infrastructure routière au Pré-Neuf.</p>	<p>Très nette amélioration de la qualité et de l'attractivité des arrêts et des interfaces TP en général.</p> <p>Très nette amélioration de l'interface principale la gare d'Yverdon-les-Bains, notamment de la qualité des transbordements.</p>
1.3	Engorgement du trafic routier	Aucun effet sur l'engorgement du trafic routier.	/
1.4	Accessibilité	<p>Amélioration générale de l'accessibilité TP des centres et des sites stratégiques grâce l'amélioration systématique du réseau TP.</p> <p>Amélioration de l'accessibilité TP du site stratégique de Chamard grâce à la nouvelle infrastructure routière TP au Pré-Neuf.</p>	Amélioration sensible de l'accessibilité TP des centres et des sites stratégiques, très importante pour l'image des TP vis-à-vis d'une clientèle potentielle exigeante (performance des TP)

CE	Indicateur	Effet	Evaluation qualitative de l'utilité
1.5	Intermodalité des moyens de transports	Amélioration de l'intermodalité TP-MD avec l'amélioration de la qualité et de l'attractivité des arrêts TP du réseau urbain, des terminus de lignes TP, de l'interface principale de la gare et des interfaces ferroviaires.	Nette amélioration de l'intermodalité TP-MD grâce à des arrêts TP et des interfaces TP valorisés.
1.6	Qualité des déplacements non-motorisés (piétons et cyclistes)	Amélioration de la qualité et de la sécurité des déplacements piétonniers sur les interfaces TP, en particulier sur l'interface principale de la Gare d'Yverdon-les-Bains et sur l'interface de la Brinaz. Amélioration de l'orientation pour les usagers des transports publics grâce à des interfaces TP et des terminus de lignes TP structurant pour l'espace public.	Forte amélioration de la qualité et de la sécurité des déplacements mobilité douce sur les interfaces TP. Nette mise en valeur des arrêts et des interfaces TP en général.
2.1	Concentration d'activités dans les pôles urbanisés	Voir 1.4 "Accessibilité"	Voir 1.4 "Accessibilité"
2.2	Urbanisme et qualité de vie	Amélioration des qualités urbaines avec la valorisation des terminus des lignes de bus et des interfaces TP, en particulier les interfaces secondaires de l'YStC et de la halte de Champ-Pittet (le réaménagement de l'interface principale de la gare ne concerne pas sa qualité urbanistique, mais sa fonctionnalité).	Amélioration sensible des qualités urbaines avec l'amélioration de lieux fréquentés quotidiennement.
2.3	Effet de césure des infrastructures de transport dans les zones bâties	Aucun effet sur l'effet de césure des infrastructures de transports dans les zones bâties.	/
3	Accidents, nombre de blessés et de morts et dégâts matériels	Aucun effet sur les accidents	/
4.1	Exposition aux nuisances sonores du rail et de la route	Aucun effet sur l'exposition aux nuisances sonores du rail et de la route.	/
4.2	Pollution de l'air	Aucun effet sur la pollution de l'air.	/
4.3	Climat / émissions de CO ₂	Aucun effet sur le climat et les émissions de CO ₂ .	/
4.4	Consommation de surface	Consommation de surface pour la réalisation de la nouvelle infrastructure routière TP au Pré-Neuf et dans une moindre mesure pour la réalisation des aménagements des terminus de bus.	A l'échelle de l'agglomération, l'effet sur la consommation de surface insignifiant.
4.5	Effet de morcellement des paysages	Morcellement du territoire du à la réalisation de la nouvelle infrastructure routière TP au Pré-Neuf.	A l'échelle de l'agglomération, l'effet sur le morcellement du paysage est insignifiant.

III Création de P+R

Mesures 40 Création de P+R aux interfaces de Y-Parc et de la Brinaz ainsi qu'au terminus bus à Grandson du paquet

Coût Investissement de 2'000'000 CHF

Priorité : A

Utilité Utilité 1.5

	CE1						CE2			CE3	CE4				
	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	4.4	4.5
Points	0	0	0	2	3	0	2	0	0	0	0	0	0	-1	0

CE	Indicateur	Effet	Evaluation qualitative de l'utilité
1.1	Temps de déplacement en TP	Aucun effet sur les temps de déplacement en TP.	/
1.2	Qualité des TP	Aucun effet sur la qualité des TP.	/
1.3	Engorgement du trafic routier	Effet minime sur l'engorgement du trafic routier (trop peu de véhicules concernés).	/
1.4	Accessibilité	Amélioration de l'accessibilité du centre-ville grâce au développement d'une offre combinée TIM-TP en relation avec les nouveaux P+R à proximité des jonctions autoroutières.	Amélioration sensible de l'accessibilité du centre-ville pour les pendulaires et les visiteurs de longue durée grâce au développement d'une offre en stationnement alternative au centre.
1.5	Intermodalité des moyens de transports	Mise en place de trois P+R à proximité des jonctions autoroutières qui permet de développer l'intermodalité TIM-TP.	Forte amélioration de l'intermodalité TIM-TP grâce à la création de 200 places P+R dans l'agglomération (pas d'offre actuellement).
1.6	Qualité des déplacements non-motorisés (piétons et cyclistes)	Aucun effet sur la qualité des déplacements non-motorisés.	/
2.1	Concentration d'activités dans les pôles urbanisés	Voir 1.4 "Accessibilité"	Voir 1.4 "Accessibilité"
2.2	Urbanisme et qualité de vie	Risque de péjoration de la qualité urbanistique par la réalisation de P+R.	Effet insignifiant sur l'urbanisme et sur la qualité de vie.
2.3	Effet de césure des infrastructures de transport dans les zones bâties	Aucun effet sur l'effet de césure des infrastructures de transports dans les zones bâties.	/
3	Accidents, nombre de blessés et de morts et dégâts matériels	Aucun effet sur les accidents	/
4.1	Exposition aux nuisances sonores du rail et de la route	Diminution des charges de TIM dans l'agglomération grâce à l'utilisation des P+R par les pendulaires.	Effet très faible sur les nuisances sonores, car la diminution des charges de TIM avec la mise en place des P+R est minime.
4.2	Pollution de l'air	Diminution des charges de TIM dans l'agglomération grâce à l'utilisation des P+R par les pendulaires.	Effet très faible sur la pollution de l'air car la diminution des charges de TIM avec la mise en place des P+R est minime.

CE	Indicateur	Effet	Evaluation qualitative de l'utilité
4.3	Climat / émissions de CO ₂	Diminution des charges de TIM dans l'agglomération grâce à l'utilisation des P+R par les pendulaires.	Effet très faible le climat et les émissions de CO ₂ , car la diminution des charges de TIM avec la mise en place des P+R est minime.
4.4	Consommation de surface	Consommation de surface pour la réalisation des trois P+R.	Effet sensible sur la consommation de surface.
4.5	Effet de morcellement des paysages	La réalisation de P+R porte atteinte à la préservation des espaces agricoles et des espaces verts.	A l'échelle de l'agglomération, l'effet sur la préservation des espaces agricoles et des espaces verts est minime (pas de grandes installations).

IV Réseau mobilité douce

Mesures du paquet	1.a	Nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce
	1.b	Réaménagements des liaisons mobilité douce existantes
	1.c	Franchissements de canaux à créer ou à réaménager (6)
	2	Aménagements de stationnement pour les cycles en lien avec les transports publics, les écoles supérieures, les centres commerciaux et le centre-ville, étape 1
	3	Construction d'une passerelle sur la Thièle dans la zone de détente du bord du lac
	4.a	Nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce le long des canaux
	4.b	Réaménagements des liaisons mobilité douce existantes le long des canaux
	4.c	Franchissements de canaux à créer ou à réaménager (1)
	5	Aménagements de stationnement pour les cycles en lien avec les transports publics, les écoles supérieures, les centres commerciaux et le centre-ville, étape 2
	6.a	Réseau mobilité douce à Chamard et franchissements de l'YSteC
	6.b	Aménagements de mobilité douce le long des canaux du Bey et de la Brinaz
	7	Aménagement mobilité douce à la Gare

Coût	Investissement de 34'720'000 CHF	Priorité : A / B
Utilité	Utilité 9.5	

	CE1						CE2			CE3	CE4				
	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	4.4	4.5
Points	2	0	1	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	0	1

CE	Indicateur	Effet	Evaluation qualitative de l'utilité
1.1	Temps de déplacement en TP	Effet important si l'on considère la durée totale du déplacement avec l'accès piéton ou cycliste	Amélioration très importante de la durée du déplacement intermodal MD+TP+MD avec l'amélioration des trajets MD
1.2	Qualité des TP	Aucun effet sur la qualité des TP.	/
1.3	Engorgement du trafic routier	Diminution des charges de TIM sur l'ensemble du réseau routier de l'agglomération grâce à une augmentation de la part modale de la mobilité douce (report modal TIM → MD). Il en résulte une réduction du risque de saturation sur le réseau routier de l'agglomération aux heures de pointes.	Diminution faible du risque de saturation du à la croissance de la part modale de la mobilité douce

CE	Indicateur	Effet	Evaluation qualitative de l'utilité
1.4	Accessibilité	<p>Réalisation d'un réseau maillé structurant et continu à l'échelle de l'agglomération pour la mobilité douce. Il en résulte une amélioration générale de l'accessibilité des centres, des sites stratégiques et des divers quartiers.</p> <p>Amélioration de l'accessibilité mobilité douce de certains secteurs, aujourd'hui quasi inaccessible en mode doux, comme Y-Parc et Chamard.</p>	<p>Très nette densification du réseau mobilité douce améliorant l'accessibilité de toutes les parties de l'agglomération.</p> <p>Très nette amélioration de l'accessibilité mobilité douce des secteurs actuellement difficiles d'accès (suppression des détours par la création de nouveaux itinéraires et franchissements).</p>
1.5	Intermodalité des moyens de transports	<p>Amélioration de l'intermodalité TP-MD grâce à la réalisation d'une station-vélo à la gare d'Yverdon-les-Bains et d'un B+R dans chacune haltes ferroviaires de l'agglomération</p> <p>Amélioration de l'accessibilité piétonne et cycliste des arrêts TP et gares grâce à la création d'un réseau maillé continu, à la suppression de barrières (canaux et voies ferrées) et au développement de l'offre en stationnement.</p> <p>Amélioration de l'accessibilité des quais de la gare d'Yverdon-les-Bains.</p>	<p>Très nette amélioration de l'intermodalité TPraïl-MD grâce à un fort développement de l'offre B+R.</p> <p>Très nette amélioration de l'intermodalité TPbus-MD grâce au réaménagement et à la création de nombreux nouveaux itinéraires.</p> <p>Très nette amélioration des accès aux quais de la gare d'Yverdon-les-Bains à partir des quartiers situés au nord des voies ferrées.</p>
1.6	Qualité des déplacements non-motorisés (piétons et cyclistes)	<p>Amélioration de la qualité des déplacements piétons et cycliste grâce à la création d'un réseau maillé structurant et continu à l'échelle de l'agglomération.</p> <p>Amélioration de la qualité des aménagements, de l'orientation des usagers sur le réseau et de la sécurité.</p>	<p>Très nette amélioration de la qualité des déplacements</p> <p>Très nette amélioration de l'orientation pour les usagers grâce à un réseau structuré et pourvu d'une signalisation adéquate.</p> <p>Très nette amélioration de la sécurité des déplacements induisant une forte augmentation du sentiment de sécurité pour les usagers (déterminant pour l'augmentation de la part de la mobilité douce dans les déplacements).</p>
2.1	Concentration d'activités dans les pôles urbanisés	Voir 1.4 "Accessibilité"	Voir 1.4 "Accessibilité"
2.2	Urbanisme et qualité de vie	<p>Amélioration de l'urbanisme grâce à la réalisation de nombreux aménagements en faveur de la mobilité douce dans l'agglomération et le long des canaux.</p> <p>Amélioration de la qualité grâce à la promotion de la mobilité douce au travers de la réalisation d'un réseau mobilité douce attractif et de qualité.</p>	<p>Nette amélioration de l'urbanisme et de la qualité de vie étant donné le nombre d'aménagements en faveur de la mobilité douce et de la surface des espaces publics requalifiés.</p>
2.3	Effet de césure des infrastructures de transport dans les zones bâties	<p>Diminution de l'effet de césure des infrastructures ferroviaires grâce à la réalisation de nouveaux franchissements et le réaménagement de franchissements existants, en particulier pour les sites stratégiques de Chamard et Gare-Lac.</p> <p>Diminution de l'effet de césure du faisceau de voies de la gare principale grâce à la réalisation d'une passerelle reliant la Place de la Gare – la gare – le secteur Gare-Lac.</p>	<p>Forte diminution de l'effet de césure des infrastructures ferroviaire grâce à la réalisation et aux réaménagements de nombreux franchissements.</p> <p>Très forte diminution de l'effet de césure dans les sites stratégiques de Chamard et Gare-Lac.</p>

CE	Indicateur	Effet	Evaluation qualitative de l'utilité
3	Accidents, nombre de blessés et de morts et dégâts matériels	Diminution du nombre d'accidents grâce à l'amélioration du réseau mobilité douce existant et à la création des maillons manquants. Les améliorations du réseau portent notamment sur l'augmentation de la sécurité du trafic piétonnier et vélo. Les créations de maillons manquants portent notamment sur la réalisation d'itinéraires piétons, de bandes cyclables et de pistes cyclables en site propre. L'effet principal de ces réaménagements et de ces nouveaux tronçons se mesure sur les liaisons intercommunales où la vitesse de circulation est plus élevée qu'au centre-ville, et sur les axes à fort trafic en général.	Très nette diminution du nombre d'accidents, et en particulier de la gravité des accidents, avec la réalisation d'un réseau mobilité douce offrant une meilleure sécurité aux usagers dans toute l'agglomération
4.1	Exposition aux nuisances sonores du rail et de la route	Diminution des charges de TIM grâce au report modal du TIM vers la mobilité douce suite à la réalisation du réseau de mobilité douce d'agglomération.	Diminution des nuisances sonores suite à la diminution des charges de TIM.
4.2	Pollution de l'air	Diminution des charges de TIM grâce au report modal du TIM vers la mobilité douce suite à la réalisation du réseau de mobilité douce d'agglomération.	Diminution de la pollution de l'air suite à la diminution des charges de TIM.
4.3	Climat / émissions de CO ₂	Diminution des charges de TIM grâce au report modal du TIM vers la mobilité douce suite à la réalisation du réseau de mobilité douce d'agglomération.	Diminution des atteintes au climat et des émissions de CO ₂ suite à la diminution des charges de TIM.
4.4	Consommation de surface	Consommation de surface pour la réalisation des nouveaux itinéraires de mobilité douce.	A l'échelle de l'agglomération, l'effet sur la consommation de surface est minime.
4.5	Effet de morcellement des paysages	Morcellement du territoire du à la réalisation des nouveaux itinéraires de mobilité douce. Préservation des espaces verts grâce à la réalisation et au réaménagement d'itinéraire mobilité douce le long des canaux.	A l'échelle de l'agglomération, l'effet sur le morcellement du paysage est insignifiant. Effet sensible du développement du réseau mobilité douce sur la préservation des espaces verts.

V Axe Gare-Lac par le Canal Oriental

Mesures du paquet	13	Nouveau débarcadère à l'extrémité du Canal Oriental
	35	Réaménagement de l'axe Gare-Lac le long du Canal Oriental

Coût	Investissement de 8'366'000 CHF	Priorité : A / B
Utilité	Utilité 2	

	CE1						CE2			CE3	CE4				
	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	4.4	4.5
Points	1	0	0	1	1	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0

CE	Indicateur	Effet	Evaluation qualitative de l'utilité
1.1	Temps de déplacement en TP	Effet minime si l'on considère la durée totale du déplacement avec l'accès piéton ou cycliste, effet très important sur la qualité du parcours et de son acceptation par les usagers	Amélioration très importante de la durée du déplacement intermodal MD+TP+MD avec l'amélioration des trajets MD
1.2	Qualité des TP	Améliorations de la qualité des transports lacustres par la création d'un nouveau débarcadère plus accessible en TP et en mode doux.	Effet peu mesurable à l'échelle de l'agglomération en terme de mobilité globale, mais très important en terme touristique
1.3	Engorgement du trafic routier	Aucun effet sur l'engorgement du trafic routier.	/
1.4	Accessibilité	Amélioration de l'accessibilité mobilité douce du site stratégique Gare-Lac et des rives du lac et de ces espaces de loisirs.	Nette améliorations de l'accessibilité mobilité douce de tout le secteur au Nord-est des voies ferroviaires. L'effet reste cependant très ponctuel au niveau de l'agglomération.
1.5	Intermodalité des moyens de transports	Amélioration de l'intermodalité entre la mobilité douce et les transports publics urbains et les transports lacustres.	Effet peu mesurable à l'échelle de l'agglomération en terme de mobilité globale, mais très important en terme touristique et de mobilité de loisirs
1.6	Qualité des déplacements non-motorisés (piétons et cyclistes)	Amélioration la qualité et de l'attractivité des déplacements mobilité douce entre le centre-ville, la gare et le secteur au Nord-est des voies ferroviaires.	Nette améliorations de la qualité et de l'attractivité des déplacements entre le centre-ville, la gare, le site stratégique Gare-Lac et le lac. L'effet reste cependant très ponctuel au niveau de l'agglomération.
2.1	Concentration d'activités dans les pôles urbanisés	Voir 1.4 "Accessibilité"	Voir 1.4 "Accessibilité"
2.2	Urbanisme et qualité de vie	Amélioration de l'urbanisme au travers de l'aménagement d'un axe mobilité douce entre la gare et le lac.	Amélioration sensible de l'urbanisme étant donné la surface de l'espace public requalifié.
2.3	Effet de césure des infrastructures de transport dans les zones bâties	Amélioration des traversées piétonnes sur les axes routiers longeant le Canal oriental.	A l'échelle de l'agglomération, l'effet de l'amélioration des traversées piétonne est insignifiant.
3	Accidents, nombre de blessés et de morts et dégâts matériels	Diminution du nombre d'accidents grâce à un réaménagement favorable à la mobilité douce et aux transports publics des berges du Canal Oriental.	Très faible diminution du nombre d'accidents car l'effet reste très ponctuel.
4.1	Exposition aux nuisances sonores du rail	Aucun effet sur l'exposition aux nuisances sonores du rail et de la route.	/

CE	Indicateur	Effet	Evaluation qualitative de l'utilité
	et de la route		
4.2	Pollution de l'air	Aucun effet sur la pollution de l'air.	/
4.3	Climat / émissions de CO ₂	Aucun effet sur le climat et les émissions de CO ₂ .	/
4.4	Consommation de surface	Aucun effet sur la consommation de surface.	/
4.5	Effet de morcellement des paysages	Préservation et amélioration des réseaux écologiques (arborisation, passage à faune, etc.)	L'effet de préservation des réseaux écologiques est jugé faible car aucune mesure importante n'est prévue.

VI Espaces publics dans les centres secondaires et villages

Mesures du paquet	38	Amélioration des espaces publics dans les centres secondaires et villages, étape 1
	39	Amélioration des espaces publics dans les centres secondaires et villages, étape 2

Coût	Investissement de 24'400'000 CHF	Priorité : A / B
Utilité	Utilité 5	

	CE1						CE2			CE3	CE4				
	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	4.4	4.5
Points	0	1	0	0	2	2	0	2	2	2	2	0	0	0	0

CE	Indicateur	Effet	Evaluation qualitative de l'utilité
1.1	Temps de déplacement en TP	Aucun effet sur les temps de déplacements en TP.	/
1.2	Qualité des TP	Amélioration de la qualité des TP au travers d'une augmentation de l'attractivité des environs des arrêts TP ("place du village").	Très légère amélioration de la qualité des TP grâce à des aménagements attractifs aux environs des arrêts TP.
1.3	Engorgement du trafic routier	Aucun effet sur l'engorgement du trafic routier.	/
1.4	Accessibilité	Aucun effet sur l'accessibilité.	/
1.5	Intermodalité des moyens de transports	Amélioration de l'intermodalité TP-MD grâce à la réalisation d'aménagement attractif et fonctionnel de l'espace public.	Légère amélioration de l'accessibilité piétonne et cycliste des arrêts TP.
1.6	Qualité des déplacements non-motorisés (piétons et cyclistes)	Améliorations de la qualité et de l'attractivité des déplacements non-motorisés grâce à la réalisation d'aménagements attractif et fonctionnel dans les centres de villages. Améliorations de la sécurité des déplacements grâce à des aménagements favorisant les déplacements en mode doux. Améliorations de la qualité spatiale des espaces publics et de l'orientation grâce à des espaces publics structurés.	Nette amélioration des déplacements piétonniers et cyclistes. Nette améliorations de la sécurité des déplacements. Nette améliorations de la qualité spatiale des espaces publics et de l'orientation.
2.1	Concentration d'activités dans les pôles urbanisés	Voir 1.4 "Accessibilité"	Voir 1.4 "Accessibilité"
2.2	Urbanisme et qualité de vie	Amélioration des qualités urbaines au travers de la valorisation de l'espace public dans les centres de villages. Améliorations de la qualité de vie grâce à la modération du TIM et grâce à la réalisation d'espace public attractif et fonctionnel.	Nette amélioration des qualités urbaines et de la qualité de vie avec le réaménagement des espaces publics
2.3	Effet de césure des infrastructures de transport dans les zones bâties	Amélioration de la qualité et du nombre des traversées piétonnes grâce aux réaménagements des centres des villages. Amélioration de l'usage mixte des espaces publics	Diminution de l'effet de césure des axes traversant les villages grâce à des mesures de modération du TIM et à l'amélioration des traversées piétonnes.

CE	Indicateur	Effet	Evaluation qualitative de l'utilité
3	Accidents, nombre de blessés et de morts et dégâts matériels	Diminution du nombre d'accidents grâce des mesures de modération du trafic sur les axes principaux traversant les centres de villages.	Nette diminution du nombre d'accidents dans les centres de villages grâce aux réaménagements de l'espace public (modération du trafic et sécurisation des itinéraires piétonniers).
4.1	Exposition aux nuisances sonores du rail et de la route	Modération du TIM (homogénéisation des vitesses et réductions des vitesses maximales) sur les axes principaux traversant les centres de villages.	Diminution significative des nuisances le long des axes principaux grâce à des mesures de modération du TIM.
4.2	Pollution de l'air	Aucun effet sur la pollution de l'air.	/
4.3	Climat / émissions de CO ₂	Aucun effet sur le climat et les émissions de CO ₂ .	/
4.4	Consommation de surface	Aucun effet sur la consommation de surface.	/
4.5	Effet de morcellement des paysages	Aucun effet sur la préservation et l'amélioration des réseaux écologiques	/

VII Nouvel accès d'agglomération Ouest

Mesures 32 Nouvel accès d'agglomération Ouest
du pa-
quet

Coût Investissement de 6'886'000 CHF

Priorité : B

Utilité Utilité 4

	CE1						CE2			CE3	CE4				
	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	4.4	4.5
Points	1	0	3	3	0	0	3	1	1	1	1	1	0	0	0

CE	Indicateur	Effet	Evaluation qualitative de l'utilité
1.1	Temps de déplacement en TP	Amélioration de la circulation des TP sur l'Avenue de Grandson, la Route de Neuchâtel et la Rue du Cheminet grâce au report de TIM sur le nouvel accès d'agglomération Ouest.	Léger gain de temps pour les TP avec l'amélioration des conditions de circulation des TP, en particulier sur l'Avenue de Grandson.
1.2	Qualité des TP	Aucun effet sur la qualité des TP.	/
1.3	Engorgement du trafic routier	Réduction du risque de saturation du réseau à proximité de la jonction autoroutière Ouest, ainsi que sur les pénétrantes actuelles (Route de Ste-Croix, Avenue de Grandson et Rue de Neuchâtel).	Forte diminution du risque de saturation dans le Nord-ouest de l'agglomération grâce à une meilleure distribution des charges de TIM sur le réseau dans ce secteur.
1.4	Accessibilité	Amélioration de l'accessibilité des quartiers au Sud-est de la jonction autoroutière, ainsi que des activités et centres commerciaux à proximité de la jonction. Amélioration de l'accessibilité aux villages de Chamblon et Treycovagnes à partir de la jonction Ouest.	Nette amélioration de l'accessibilité en général puisque le transit par les axes centraux n'est plus indispensable pour les quartiers au Sud-est de la jonction autoroutière, le centre-ville et les villages de Chamblon et Treycovagnes.
1.5	Intermodalité des moyens de transports	Aucun effet sur l'intermodalité des moyens de transports.	/
1.6	Qualité des déplacements non-motorisés (piétons et cyclistes)	Aucun effet sur la qualité des déplacements non-motorisés.	/
2.1	Concentration d'activités dans les pôles urbanisés	Voir 1.4 "Accessibilité"	Voir 1.4 "Accessibilité"
2.2	Urbanisme et qualité de vie	Diminution des charges TIM sur les pénétrantes surchargées au nord de l'agglomération (Route de Ste-Croix et Avenue de Grandson) et dans les quartiers au Sud-est de la jonction Ouest.	Amélioration sensible de la qualité de vie dans le Nord-ouest de l'agglomération grâce à la réduction des charges de TIM.
2.3	Effet de césure des infrastructures de transport dans les zones bâties	Diminution des charges TIM sur les pénétrantes surchargées au nord de l'agglomération (Route de Ste-Croix et Avenue de Grandson) et dans les quartiers au Sud-est de la jonction Ouest.	Diminution sensible des effets de césure des infrastructures de transport dans le Nord-ouest de l'agglomération grâce à la réduction des charges de TIM.

CE	Indicateur	Effet	Evaluation qualitative de l'utilité
3	Accidents, nombre de blessés et de morts et dégâts matériels	Réduction du nombre d'accidents grâce à une diminution des charges TIM sur les pénétrantes surchargées au nord de l'agglomération (Route de Ste-Croix et Avenue de Grandson) et dans les quartiers au Sud-est de la jonction Ouest.	Légère diminution du nombre d'accidents dans le nord de l'agglomération due à une forte diminution des charges TIM.
4.1	Exposition aux nuisances sonores du rail et de la route	Création de nuisances sonores le long de la nouvelle infrastructure routière, mais sans effet car pas d'utilisation sensible Diminution des charges de TIM dans les quartiers résidentiels au Sud-est de la jonction Ouest et sur les pénétrantes actuelles (Route de Ste-Croix et Avenue de Grandson et Neuchâtel).	Légère amélioration de la situation puisque les nuisances sonores dues aux charges de TIM sont déplacées de zones sensibles centrales vers la périphérie sans zone sensible. Effet localisé sur une partie de ville importante
4.2	Pollution de l'air	Création de la pollution de l'air le long de la nouvelle infrastructure routière. Diminution des charges de TIM dans les quartiers résidentiels au Sud-est de la jonction Ouest et sur les pénétrantes actuelles (Route de Ste-Croix et Avenue de Grandson et Neuchâtel).	Légère amélioration de la situation puisque la pollution de l'air dues aux charges TIM est déplacées des zones sensibles centrales vers la périphérie.
4.3	Climat / émissions de CO ₂	Aucun effet sur le climat et les émissions de CO ₂ .	/
4.4	Consommation de surface	Consommation de surface pour la réalisation du nouvel accès d'agglomération Ouest.	A l'échelle de l'agglomération, l'effet sur la consommation de surface est minime.
4.5	Effet de morcellement des paysages	Morcellement du territoire du à la réalisation du nouvel accès d'agglomération Ouest.	A l'échelle de l'agglomération, l'effet sur le morcellement du paysage est minime, l'accès d'agglomération Ouest étant réalisé à proximité immédiate et en parallèle au viaduc autoroutier.



Partie B : Fiches de mesures

Projet d'agglomération yverdonnoise | 21 décembre 2007

Fischer & Montavon, Grandson
Müller, Romann & Schuppisser, Zürich

Chantiers géographiques

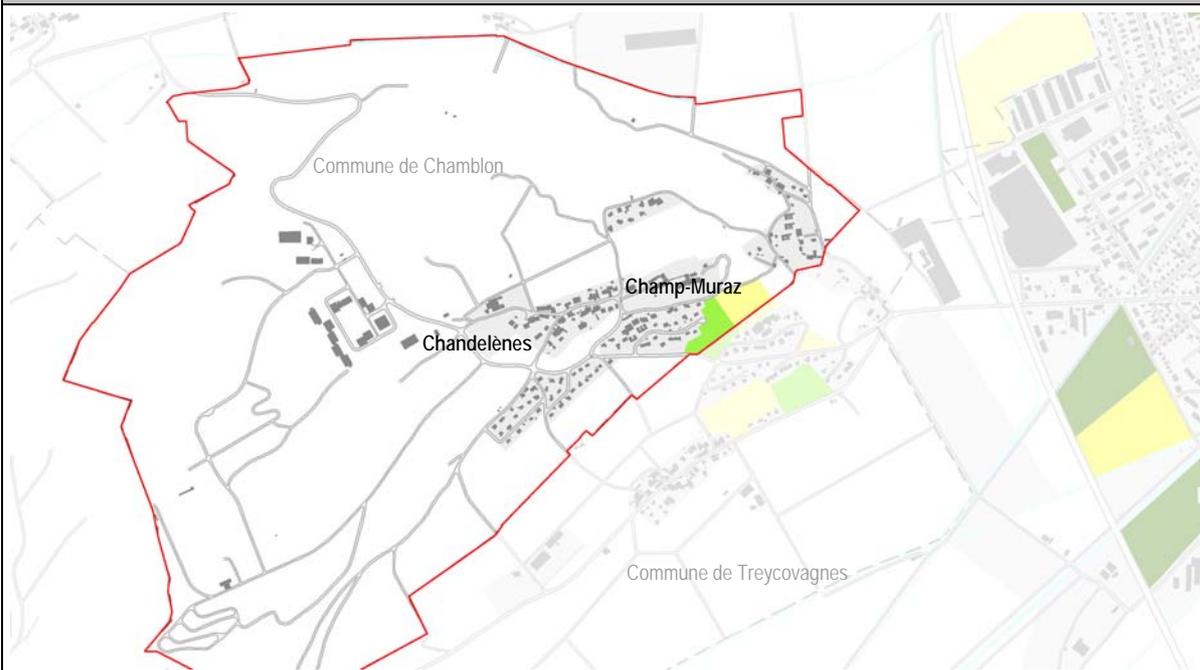
Chantier géographique		GARE-LAC	
Constat critique : Le long des voies CFF, ce secteur post-industriel est en grande partie en état de friche alors qu'il occupe une situation privilégiée proche de la gare. Ce quartier se présente comme une barrière physique entre la ville et le lac.		Objectifs généraux : Ouvrir la ville sur le lac et créer un pôle d'habitat-emploi dense proche de la gare, y compris le long de l'av. Haldimand et de la rue de l'Industrie. Valoriser les cours d'eau, notamment le canal oriental comme axe de mobilité douce majeur entre le noyau historique et le lac. Structurer et qualifier les aires de sport et loisir au bord du lac.	
Etat de la planification, données de base :			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ MEP "Valorisation du secteur gare-lac", juillet 2007 ▪ PPA Aux Entrepôts, 1990 ▪ PPA Rives du Lac, 1993 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ PPA Pêcheurs-Sports-Industrie, 1993 ▪ PPA Ancien Stand, 1995 ▪ PPA Champs-Torrens, en cours ▪ Etudes sur besoins STE/SEY, en cours 	
Principes d'aménagement :			
Urbanisation :			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Densification et reconversion des friches industrielles autour de la gare ▪ Offrir des conditions attractives pour l'habitat et les emplois tertiaires ▪ Aménagement d'espaces publics majeurs entre la ville nouvelle et les zones de loisirs ▪ Lancer la dynamique de reconversion par éléments déclencheurs (administration communale, canal oriental...) 			
Paysage :			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réaménagement des canaux et des liaisons piétonnes concernées ▪ Valorisation des rives et des ouvertures sur le lac ▪ Concept paysager global, arborisations structurantes, cohérence des essences et des ambiances 			
Mobilité :			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Favoriser les modes doux entre la ville et le lac, augmenter l'accessibilité en proposant divers franchissements des voies ▪ Réseau TP en direction du CESSNOV, du PST et de Montagny ▪ Réaménagement des routes de traversée du centre priorisant les transports publics et les modes doux et dissuadant le transit 			
Affectation, densité			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Quartier mixte d'habitat à forte densité (CUS 1,5) et d'emplois tertiaires ▪ Selon MEP : 3000 habitants et 1500 emplois prévus entre gare et lac ▪ Secteur Haldimand : potentiel d'env. 850 habitants et 520 emplois 			
Actions / Démarches		Délai	Responsable / Acteurs concernés
Planification directrice et stratégie opérationnelle (suite MEP)		2008-2009	Yverdon-les-Bains, GOP
Stratégie communale de localisation des services et de politique foncière (libération de terrains et projets d'équipements déclencheurs)		2008	Yverdon-les-Bains
Approche des acteurs fonciers et investisseurs pour montage opérationnel		2008-2010	Yverdon-les-Bains, privés, tiers
Acquisitions foncières et adaptation des affectations pour délocalisations		2008-2010	Yverdon-les-Bains, privés, communes
Avant-projet et devis de qualification du canal Oriental et espaces publics		2009	Yverdon-les-Bains
Plan de mobilité de site et outils de gestion de la mobilité		2009-2012	Yverdon-les-Bains, privés
Adaptation des PPA et démarches foncières, selon priorités stratégiques		2009-2012	Yverdon-les-Bains
Projets d'équipements communaux transférés sur et hors du site		2009-2010	Yverdon-les-Bains
Projet, crédit et réalisation du canal Oriental et espaces publics		2010-2014	Yverdon-les-Bains
Réalisation d'équipements publics et d'opérations PPP		2011-2014	Yverdon-les-Bains, privés, tiers
Coordination :			
Lien avec les mesures 2, 3, 4a, 7, 8, 9, 10, 13, 15a, 15b, 34b, 34d, 35, 37b et 37e			
Affectation et équipement de sites destinés à accueillir des fonctions à délocaliser du périmètre			
Réaménagement de la Place d'Armes et mesures de dissuasion du trafic à travers le centre			

Chantier géographique		YVERDON SUD	
Constat critique : Divers quartiers disparates, monofonctionnels et mal reliés entre eux. Infrastructures à effet de coupure (rail, route, Buron). Equipements à fort potentiel structurant (hôpital, bains, école, cimetière) mais sans lien avec l'espace public. Entrée de ville à caractère de banlieue et à fort déficit d'image alors que le PST se veut une vitrine du développement économique.		Objectifs généraux : Valoriser la présence du PST et des équipements pour forger un pôle urbain porteur d'une image forte. Qualifier l'image des entrées de ville et l'interpénétration ville-campagne. Renforcer les liens fonctionnels et spatiaux entre quartiers ainsi qu'avec le centre, favoriser l'émergence de franges mixtes et de polarités locales.	
Etat de la planification, données de base : <ul style="list-style-type: none"> ▪ PQ Champs Lovats, Aux Isles, Aux Bains, ▪ PPA PST, 2000, lancement de révision en cours ▪ PPA Champs-Torrens, en cours ▪ Etudes préliminaires av. des Trois-Lacs 			
Principes d'aménagement : Urbanisation : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Maîtriser l'extension urbaine en densifiant l'existant et en réservant les extensions vers le sud pour des étapes ultérieures. ▪ Qualifier les quartiers par une densification adaptée et une gestion coordonnée des espaces publics et dégagements privés. ▪ Améliorer et harmoniser le traitement des espaces publics par des chantiers coordonnés. Paysage : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Réserver et aménager des langues paysagères structurant l'interpénétration ville-campagne vers la plaine, les associer à l'équipement des zones à bâtir attenantes. ▪ Réaliser un aménagement paysager fort le long des cours d'eau, comme cordons verts articulés aux langues paysagères. ▪ Développer des concepts de parcs urbanisés pour tous les quartiers au sud-ouest de la ville, favoriser la fluidité des espaces au sol et une large accessibilité publique. Mobilité : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Réaliser l'Av. des Trois-Lacs (Accès d'agglomération Ouest) pour raccorder directement le sud-ouest de la ville au réseau routier national et cantonal. ▪ Relier efficacement ce secteur au centre par les transports publics urbains. ▪ Créer un réseau dense de liaisons piétonnières et cyclables entre les quartiers ainsi qu'avec le centre et la campagne, exploitant notamment les langues paysagères, les rives des cours d'eau et les parcs urbanisés. ▪ Réserver la possibilité de créer une halte ferroviaire (RER Vaudois) avec interface modale au PST. Affectation, densité <ul style="list-style-type: none"> ▪ Réserver au PST sa destination spécifique mais renforcer ses liens avec les quartiers voisins pour créer une mixité globale. ▪ Limiter les équipements commerciaux aux besoins de quartier (centres commerciaux regroupés au centre et en Chamard). ▪ Favoriser la mixité des activités le long des axes urbains et autour des équipements pour constituer des pôles locaux. ▪ Donner une forte densité aux secteurs à bâtir, justifiée par la préservation d'espaces verts généreux aux abords. 			
Actions / Démarches		Délai	Responsable / Acteurs concernés
Concept urbanistique global et révision du PPA PST		2008-2009	Yverdon-les-Bains, GOP, PST
Etude et devis général de l'Av. des Trois-Lacs et structures paysagères		2008-2010	Yverdon-les-Bains
Etude et réalisation du centre sportif Aux Isles, coordination avec Gare-Lac (transferts)		2008-2010	Yverdon-les-Bains, sociétés
Projets et PPP pour qualification urbaine du secteur cimetière-hôpital-bains		2008-2012	Yverdon-les-Bains, tiers
Etude de qualification du Buron et du canal Oriental, coord. avec Gare-Lac		2008-2010	Yverdon-les-Bains, SESA
Réalisation de l'Av. des Trois-Lacs, structures paysagères et parc PST		2011-2014	Yverdon-les-Bains, GOP, PST
Coordination : Lien avec les mesures 1c, 2, 4a, 4b, 11, 15b, 31, 34c et 40 Mise en place du nouveau réseau de bus urbain (Concept TP) Chantier Gare-Lac (aménagement des cours d'eau et transferts de fonctions) Chantier Chamard-Châtelard (traitement paysager de l'arc plaine)			

Chantier géographique		AV. DE GRANDSON
<p>Constat critique : Axe urbain majeur hétéroclite souffrant d'un fort déficit d'image malgré une arborisation majestueuse et une typologie spécifique. Sous-utilisation d'un grand potentiel d'accueil bénéficiant d'une excellente accessibilité routière et de possibilités de dessertes attractives en transports publics. Fortes nuisances de bruit (route et rail) et pollution de l'air.</p>	<p>Objectifs généraux : Densifier et diversifier l'occupation du sol tout en constituant un axe urbain structurant et de qualité sur l'Av. de Grandson. Assainir le quartier des nuisances.</p>	
<p>Etat de la planification, données de base :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vente et reconversion des terrains Leclanché, en cours ▪ Cadastre du bruit (route et rail) 		
<p>Principes d'aménagement :</p> <p>Urbanisation :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Reconversion progressive des terrains des usines Leclanché en créant de mixité de fonction, y compris à l'échelle du bâti. ▪ Densification des terrains le long de l'Av. de Grandson en vue de constituer progressivement un front urbain affirmé. ▪ Assainir le quartier des nuisances de bruit et de l'air par des mesures de planification et de construction. <p>Paysage :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Affirmation de l'Avenue de Grandson comme axe majeur avec des fronts bâtis marqués et une arborisation haute continue. ▪ Traitement de la Route de Sainte-Croix comme structure paysagère en liaison avec les parcs à aménager en Chamard. ▪ Mise en évidence spatiale des traversées de cours d'eau. <p>Mobilité :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Axe fort de transports publics Grandson-Gare-Y-Parc et ligne principale Montagny-Gare-CESSNOV avec mesures pour la fluidité des bus. ▪ Valorisation de la halte William-Barbey (équipement, accessibilité, visibilité). ▪ Renforcement des parcours de mobilité douce le long des avenues, avec qualification spatiale. <p>Affectation, densité</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Forte densité (CUS min. 1) et diversification soutenant la vie sociale, env. 1300 habitants ▪ 50% des surfaces dédiées aux activités tertiaires et en partie secondaires, env. 1200 emplois 		
Actions / Démarches	Délai	Responsable / Acteurs concernés
Maintenir le contact avec l'entreprise Leclanché pour coordonner les actions	en continu	Yverdon-les-Bains, Leclanché
Nouer contact avec les propriétaires des principales réserves foncières	2008	Yverdon-les-Bains
Etudier les mesures d'assainissement des nuisances de bruit et de l'air	2008-2009	Yverdon-les-Bains, SEVEN
Approcher les propriétaires et mener une étude préliminaire AT-AF	2008-2009	Yverdon-les-Bains, prop.
Modifier l'affectation des terrains (PPA) et adapter le parcellaire	2009-2011	Yverdon-les-Bains, prop.
Etude et devis de réaménagement de l'Av. de Grandson	2009-2010	Yverdon-les-Bains
Travaux de réaménagement de l'Av. de Grandson	2011-2013	Yverdon-les-Bains
<p>Coordination : Lien avec les mesures 4a, 5, 6b, 30 et 34a Mise en place du nouveau réseau de bus urbain (Concept TP) Chantier Chamard-Châtelard (Route de Sainte-Croix, Bey, canal de contournement, parcs urbanisés)</p>		

Fiches d'urbanisation

Fiche d'urbanisation Commune de Chamblon



Planification générale : Mise à jour du PGA en conformité avec aggloY

Enjeux : Densification qualitative des différentes zones à bâtir

Modifications selon projet aggloY :

- Extension de la zone à bâtir à Champ-Muraz Ouest à traiter par PPA intercommunal (voir ci-dessous)
- Extension de la zone intermédiaire de Champ-Muraz Est
- Zone intermédiaire sous les Chandelènes à reconsidérer

Avancement : A initier

Coordination : Projet d'espace public au centre du village (38)	Délai	Acteurs concernés
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adaptation ou toilettage du RPGA, voire du plan 	2008-2010	Chamblon

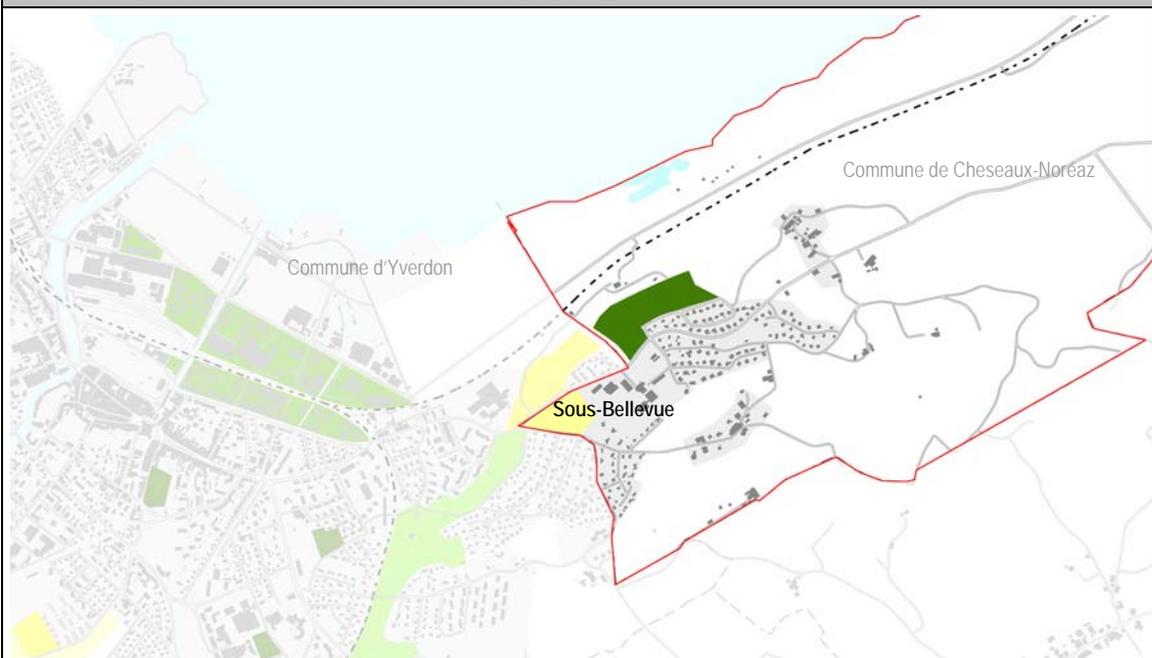
Planification intercommunale en Champ-Muraz : Approche globale urbanisation-paysage-nature et affectation par étapes.

Enjeux : Utiliser rationnellement le périmètre compact tout en préservant une césure paysagère et naturelle de qualité.

Avancement : Refus d'entrée en matière du conseil général sur étude de PPA (env. 2004)

Coordination : Chantier Chamard-Châtelard, remise en état et affectation de la carrière	Délai	Acteurs concernés
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Concept directeur intercommunal pour l'aménagement du coteau 	2008-2010	Chamblon, Treycovagnes, SESA (carrière)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Planification PPA intercommunal 1^{ère} étape avec démarches foncières 	2010-2012	Chamblon, Treycovagnes et prop.

Fiche d'urbanisation Commune de Cheseaux-Noréaz



Planification générale : mise à jour du PGA en conformité avec aggroY

Enjeux : Densification qualitative des différentes zones à bâtir, notamment dans les zones de faible densité proches des TP

Modifications selon projet aggroY : Néant

Avancement : Néant

Coordination : Néant

Délai	Acteurs concernés
2008-2011	Municipalité

- Révision du PGA-RPGA : densifications, ajustements éventuels de zones

PPA Sous-Bellevue : planification à coordonner avec Yverdon-les-Bains (terrains en aval)

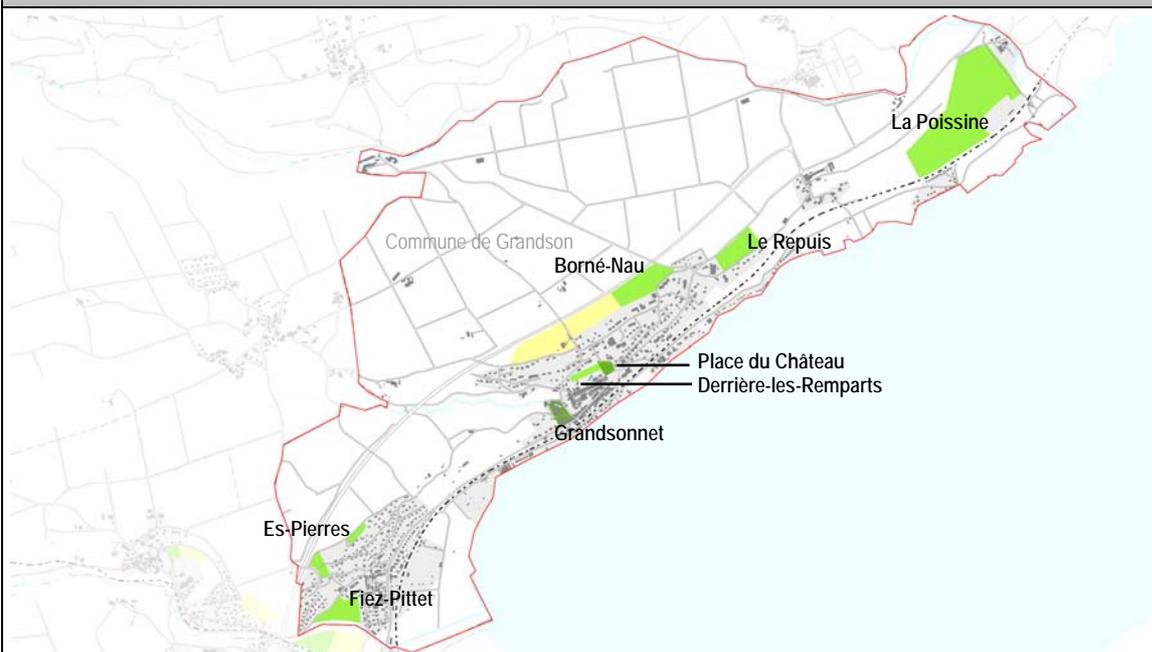
Enjeux : approche urbanistique en adéquation avec une forte structure paysagère

Coordination : mesures n° 2, 15b, destination des terrains voisins de l'Heig-VD

Délai	Acteurs concernés
selon besoin	Municipalité

- Planification en fonction de besoins particuliers exploitant une synergie avec les Ecoles voisines.

Fiche d'urbanisation Commune de Grandson



Planification générale : Mise à jour du PDCOM et du PGA en conformité avec aggroY

Enjeux : Densification qualitative des différentes zones à bâtir et nouvelle définition des zones d'affection

Modifications selon projet aggroY :

- Zone artisanale de la Perraudette et zones intermédiaires du Coteau des Combes à reconsidérer
- Extension de la zone à bâtir Derrière-les-Remparts, en Borné-Nau, à Fiez-Pittet et au Repuis par PPA
- Extension de la zone intermédiaire en Borné-Nau - Bellevue

Avancement : Projet de PDCOM effectué avant aggroY (préavis des services)

Coordination : Planifications de détail (ci-dessous)	Délai	Acteurs concernés
▪ Adaptation du projet de PDCOM à l'étude	2008	Grandson
▪ Procédure d'adoption du PDCOM	2008-2009	Grandson
▪ Révision du PGA : modifications de zones à bâtir et intermédiaires, densifications	2009-2012	Grandson
▪ PPA Vieille-ville : adaptation du dossier à révision PGA et légalisation	2009-2010	Grandson

PPA La Poissine : Planification et remaniement parcellaire coordonnés

Enjeux : Déplacement d'activités gênantes du centre d'agglomération et accueil activités exploitant une bonne interface rail-route.

Avancement : Etudes préalables et offre pour étude préliminaire

Coordination : Mesure n° 50, chantier Gare-Lac (délocalisations)	Délai	Acteurs concernés
▪ Clarification de la position du comité du pôle sur les démarches de planification	2008	Comité pôle
▪ Etude préliminaire AT-AF sur site Poissine, détermination sur projet Avantibois	2008-2009	Comité pôle, Grandson
▪ PPA et démarche foncière coordonnée	2008-2010	Grandson, prop.
▪ Charte d'aménagement et de gestion de la mobilité (pour le site ou par entreprise)	2009-2011	Comité pôle, Grandson
▪ Réalisation des équipements, y c. raccordement rail et mesures d'accompagnement	2010-2012	Grandson, prop.

NB : en fonction de l'impulsion d'un projet fort (type Avantibois) le calendrier pourrait être accéléré

PPA Place du Château : Recherche d'investisseur et mise en oeuvre

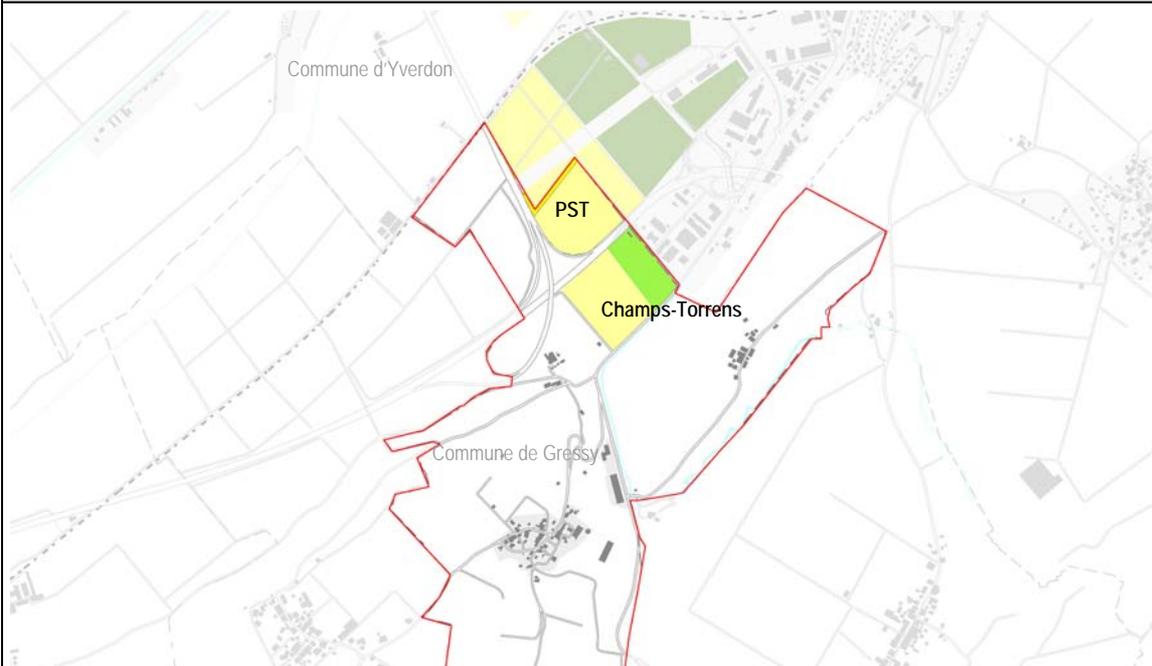
Enjeux : Densification du centre du bourg avec renforcement des équipements, mise en valeur du patrimoine et de l'espace public

Avancement : PPA adopté, concours de projet pour la place du Château, contacts en cours avec investisseurs potentiels

Coordination : Planification du coteau Derrière-les-Remparts (accès + urb.), mesure n°38	Délai	Acteurs concernés
▪ Choix d'investisseur et montage opérationnel	2008	Grandson
▪ Projet de la place et équipements : mandats et études	2008-2009	Grandson et invest.
▪ Réalisation des constructions et aménagement de l'espace public	2009-2010	Grandson et invest.

PPA Derrière-les-Remparts : Nouvelles possibilités de bâtir sur un site sensible en coteau à l'arrière de la Vieille-ville.		
Enjeux : Densification urbaine au centre du bourg, proche des services et des TP, préservation paysagère et patrimoniale		
Avancement : A initier (esquisses dans le cadre du PDCom)		
Coordination : Réalisation de la Place du Château, mesure n°30	Délai	Acteurs concernés
▪ Pré-étude, faisabilité et concertation avec population et voisinage sur objectifs d'aménagement	2008-2009	Grandson
▪ Etude et légalisation de PPA avec démarche foncière et étude d'équipements	dès 2010	Grandson, prop.
PPA Le Repuis : Extension de zone à bâtir pour regroupement d'activités d'une institution d'éducation spécialisée		
Enjeux : Regroupement d'emplois et services en tête d'axe fort de transports publics.		
Avancement : Avant-projet de PPA		
Coordination : Mesures n° 15b, 40, charte RC 401	Délai	Acteurs concernés
▪ Précision sur besoins et objectifs de l'institution	2008	Repuis, Grandson
▪ Etude de plan de mobilité d'entreprise, coordination avec mesures aggroY	2008-2009	Repuis, Grandson
▪ Mise au point du PPA, concertation avec les voisins, légalisation	2008-2010	Grandson, Repuis
▪ Etude et devis des équipements, notamment carrefour sur RC 401 et demi-tour bus	2009-2010	Grandson
▪ Réalisation des équipements et mise en oeuvre du quartier	2010-2015	Grandson, Repuis
PPA Borné-Nau : Extension de zone à bâtir pour équipement scolaire, habitat et activités		
Enjeux : Urbanisation de moyenne densité et avec mixité, proche de l'axe fort TP, réponse à besoins d'équipements publics		
Avancement : A initier		
Coordination : PPA Repuis, charte RC 401, planification scolaire	Délai	Acteurs concernés
▪ Planification des besoins scolaires et anticipation de la maîtrise foncière	2008-2009	Grandson
▪ Lancement des études de planification	selon besoins	Grandson
PPA Grandsonnet : Reconversion de zone industrielle dans site sensible, attenante au bourg historique		
Enjeux : Réaffectation d'un secteur dense, proche de l'axe fort TP et du centre du bourg, en entrée de vallon naturel		
Avancement : projet de PPA en cours sur parcelle Sbarro		
Coordination : PGA	Délai	Acteurs concernés
▪ Elaboration et adoption du PPA partiel (parcelle Sbarro)	2008-2009	Grandson et prop.
▪ Maintien du contact avec autres propriétaires en vue de reconversion du site	suivi	Grandson
PPA Es-Pierres ouest : Achèvement d'urbanisation du coteau des Tuileries		
Enjeux : Achèvement du quartier et création d'une liaison de desserte entre les secteurs urbanisés		
Avancement : A initier		
Coordination : néant	Délai	Acteurs concernés
▪ Etude de PPA et légalisation	2008-2010	Grandson et prop.
▪ Réalisation des équipements et mesures d'accompagnement	simultané	Grandson et prop.
PPA Fiez-Pittet : Planification de nouvelle zone à bâtir pour logement et équipement public		
Enjeux : Urbanisation proche de l'axe fort de transports publics, revitalisation de la Brine et valorisation de Chamard		
Avancement : Avant-projet		
Coordination : chantier Chamard-Châtelard, mesure n° 6b, axe fort TP Grandson-PST	Délai	Acteurs concernés
▪ Poursuite du PPA et légalisation	2008-2009	Grandson
▪ Stratégie foncière et de mise en oeuvre	2008-2009	Grandson et prop.
▪ Recherche de partenaires et investisseurs pour terrains communaux	2008-2010	Grandson
▪ Etude et devis pour équipements	2009-2010	Grandson et prop.
▪ Réalisation des équipements et mesures d'accompagnement	2010-2012	Grandson et prop.
▪ Etude et réalisation de la revitalisation de la Brine	dès 2009	SESA, Grandson

Fiche d'urbanisation Commune de Gressy



Planification générale : Mise à jour du PGA en conformité avec aggroY

Enjeux : Densification qualitative du village et adaptation des zones à bâtir.

Modifications selon projet aggroY : Néant

Avancement : Retour d'examen préalable (PPA Le Clos avec adaptation du PGA)

Coordination : Néant

	Délai	Acteurs concernés
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Acheter procédure d'affectation du PPA Le Clos et de modification du PGA 	2008	Gressy
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adaptation du RPGA pour densifier la zone de village 	2008-2010	Gressy

PPA Champs-Torrrens : Extension de zone industrielle à bon accès TIM depuis l'autoroute

Enjeux : Extension d'entreprises en place et transfert d'activités de la rue Haldimand

Avancement : Examen préalable en cours

Coordination : mesure n° 4a, synergie avec Gare-Lac

	Délai	Acteurs concernés
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Légalisation du PPA et mesures de compensation sur Pomy (zone intermédiaire) 	2008	Gressy, Pomy
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mise en œuvre foncière et réalisation de l'équipement 	2008-2009	Gressy et tiers

PPA PST : Révision du périmètre élargi englobant Yverdon et Gressy

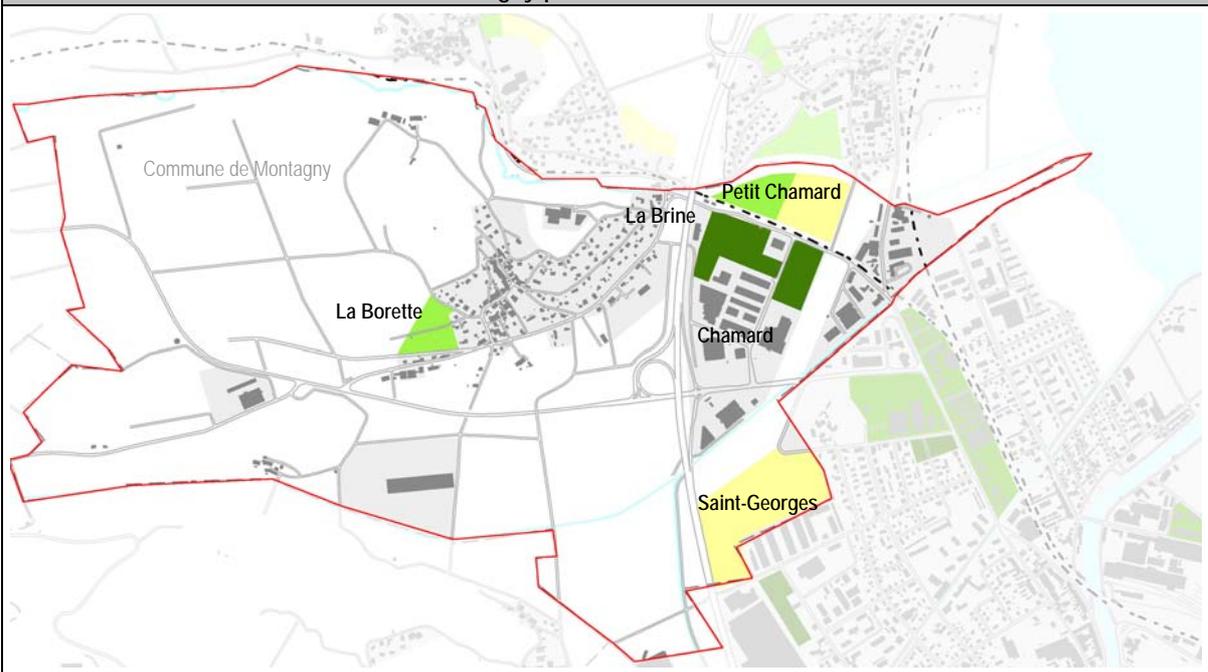
Enjeux : Adaptation du PPA aux nouvelles contraintes urbanistiques et paysagères avec anticipation de l'extension sur Gressy

Avancement : Lancement d'études-test en décembre 2007

Coordination : chantier Yverdon-Sud, mesure n° 11, 15b, 31, 40

	Délai	Acteurs concernés
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Planification générale, concept urbanistique et paysager (l'affectation des terrains sur Gressy n'est prévue qu'en extension 2, soit pour 2020) 	2008	Yverdon-les-Bains, Gressy

Fiche d'urbanisation Commune de Montagny-près-Yverdon



Planification générale : Mise à jour du RPGA en conformité avec aggroY

Enjeux : Densification qualitative des différentes zones à bâtir et ajustement des délimitations de zones, traitement des vides, aménagements – intégrations des itinéraires de mobilité douce.

Modifications selon projet aggroY :

- Affectation de la zone intermédiaire de La Borette à reconsidérer, avec zone à bâtir partielle à traiter par PPA
- Adaptation de la zone intermédiaire et éventuelle affectation partielle à Saint-Georges
- Extension de la zone à bâtir au Petit Chamard à traiter par PPA
- Détermination de l'affectation des terrains à La Brine

Avancement : Bases d'études déterminées en concordance avec celles de l' aggroY, conclusions partagées par le conseil communal

Coordination : Planifications de détail (ci-dessous), chantier Chamard-Châtelard	Délai	Acteurs concernés
▪ Adaptations du PGA et RPGA	2008-2010	Montagny
▪ Réflexions sur la destination des terrains de St-Georges, contacts avec les propriétaires et coordination avec l'étude Chamard-Châtelard	2008-2010	Montagny

PPA Petit Chamard : Planification générale et légalisation par étapes

Enjeux : Requalification de Chamard par une nouvelle urbanisation dense et mixte proche de l'axe fort des transports publics, réflexions sur l'aménagement de la halte YvSteC et P+R+Cov. à **La Brine**

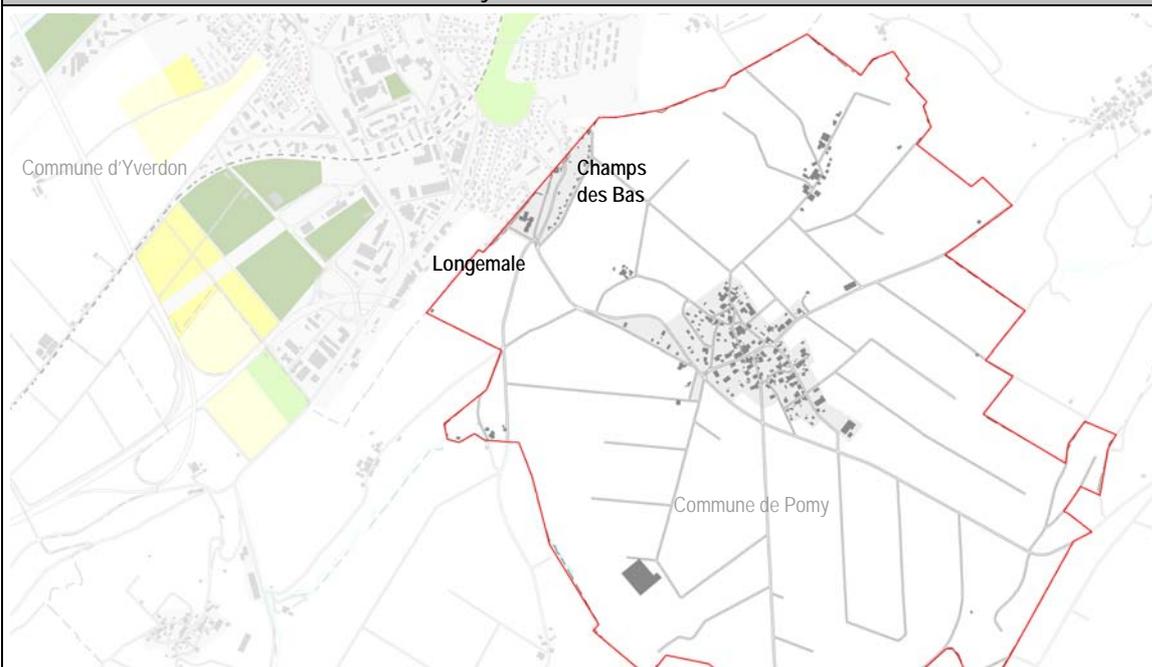
Avancement : Bases d'études déterminées en concordance avec celles de l' aggroY, conclusions partagées par le conseil communal

Coordination : PPA Fiez-Pittet, chantier Chamard-Châtelard, canal de contournement, mesures n° 2, 6a, 6b, 40	Délai	Acteurs concernés
▪ Contacts avec les propriétaires du Petit Chamard	2008	Montagny, propr.
▪ Suivi de l'étude Chamard-Châtelard et coordination avec stratégie communale	2008-2009	Montagny
▪ Pré-études des équipements liés aux mesures aggroY, estimation des coûts	2008-2009	Montagny
▪ Planification directrice et PPA 1 ^{ère} étape	2010-2012	Montagny
▪ Etude et devis pour équipements et mesures cours d'eau et paysagères	2010-2012	Montagny, Grandson, SESA, Travys
▪ Réalisation des équipements 1 ^{ère} étape	2012-2014	Propriétaire, Montagny

Fiche d'urbanisation - Montagny-sur-Yverdon | 2

PPA La Borette : Planification locale de nouvelle zone à bâtir sur une zone intermédiaire existante		
Enjeux : Urbanisation du village, proche du centre et de la tête de ligne TP, traitement de limite ville-campagne		
Avancement : à initier		
Coordination : desserte TP de qualité, mesure n° 39	Délai	Acteurs concernés
▪ Etude préliminaire AT-AF, choix du périmètre et de la démarche foncière	2008-2009	Montagny, prop.
▪ Etablissement et adoption du PPA, étude et devis des équipements	2009-2012	Montagny, prop.
▪ Réalisation des équipements et mesures d'accompagnement éventuelles	2011-2015	Propriétaires, Montagny
Chamard (existant) : Mesures opérationnelles en partenariat avec les propriétaires et entreprises.		
Enjeux : Requalification paysagère, valorisation de l'image du quartier en cohérence avec le secteur élargi, réorganisation des circulations, notamment pour cycles et piétons.		
Avancement : A initier		
Coordination : chantier Chamard-Châtelard, projet paysager	Délai	Acteurs concernés
▪ Suivi des études du chantier géographique jusqu'au concept paysager et urbain	2008-2009	
▪ Concertation avec propriétaires et entreprises pour cerner les mesures possibles	2009	Montagny, prop, entrepr.
▪ Modification éventuelle des documents d'affectation	2009-2011	Montagny
▪ Charte d'aménagement et de gestion de la mobilité (pour le site ou par entreprise)	2009-2011	Montagny, prop, entrepr.
▪ Etude et devis de mesures paysagères et d'espaces publics	2010-2012	Montagny, prop, entrepr.
▪ Réalisation des mesures	2011-2015	Montagny, prop, entrepr.

Fiche d'urbanisation Commune de Pomy



Planification générale : mise à jour du PGA en conformité avec aggroY

Enjeux : Densification du village et limitation de l'étalement urbain sur le coteau

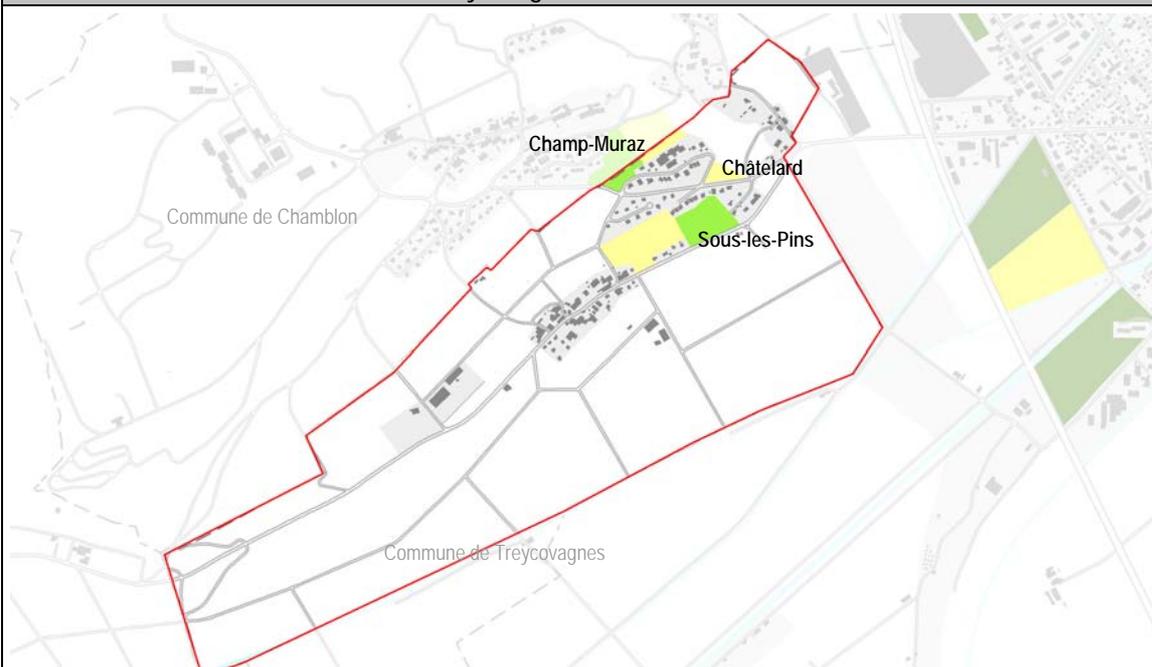
Modifications selon projet aggroY :

- Zones intermédiaires aux Champs des Bas et à Longemale à reconsidérer
- Création de liaisons de mobilité douce en site propre entre le village et Yverdon

Avancement : Discussions préliminaires

Coordination :	Délai	Acteurs concernés
▪ Schéma directeur	2008-2009	Municipalité
▪ Révision du PGA-RPGA	2008-2011	Municipalité

Fiche d'urbanisation Commune de Treycovagnes



Planification générale : Révision complète du PGA

Enjeux : Densification qualitative des différentes zones à bâtir et recalibrage de la zone à bâtir et des zones intermédiaires

Modifications selon projet aggroY :

- Extension de la zone à bâtir Sous-les-Pins à traiter par PPA
- Extension de zone intermédiaire au Châtelard et en Champ Muraz
- Zone intermédiaire des Uttins à restituer à la zone agricole

Avancement : Projet en phase avancée (traitement des oppositions)

Coordination : Planification de Chamblon et de la plaine au Châtelard	Délai	Acteurs concernés
▪ Traitement des oppositions et adaptation du dossier pour adoption	2008	Treycovagnes, conseil, DEC
▪ Traitement des recours et mise en vigueur	2008-2010	Treycovagnes, DEC

PPA Sous-les-Pins : Planification de nouvelle zone à bâtir coordonnée avec la révision du PGA

Enjeux : Urbanisation de moyenne densité à l'entrée du village avec de bonnes connections mobilité douce sur Yverdon

Avancement : Projet en cours (préavis des services)

Coordination : PGA communal	Délai	Acteurs concernés
▪ Poursuite du PPA et législation	2008	Treycovagnes
▪ Traitement des recours éventuels	2008-2009	Treycovagnes, DEC
▪ Réalisation du quartier en deux phases	2010-2018	Treycovagnes, tiers

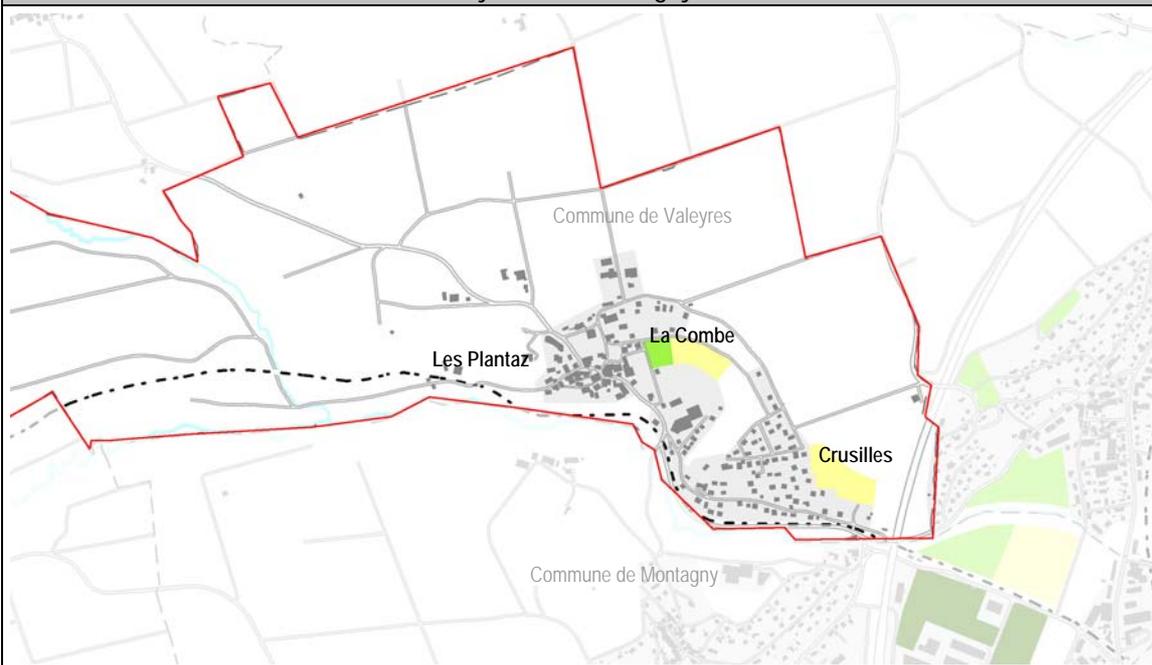
Planification intercommunale en Champ-Muraz : Approche globale urbanisation-paysage-nature et affectation par étapes.

Enjeux : Utiliser rationnellement le périmètre compact tout en préservant une césure paysagère et naturelle de qualité.

Avancement : Contacts préliminaires avec SESA, Chamblon et propriétaire de la carrière (exploitation achevée)

Coordination : Chantier Chamard-Châtelard, PGA communal	Délai	Acteurs concernés
▪ Concept directeur intercommunal pour l'aménagement du coteau	2008-2010	Treycovagnes, Chamblon, SESA (carrière)
▪ Planification PPA intercommunal 1 ^{ère} étape avec démarches foncières	2010-2012	Treycovagnes, Chamblon, prop.
▪ Affectation de la carrière et des terrains environnants sur territoire communal	à définir	Treycovagnes

Fiche d'urbanisation Commune de Valeyres-sous-Montagny



Planification générale : Révision des plans d'affectation en conformité avec agglôY

Enjeux : Densification qualitative des différentes zones à bâtir, déblocage de terrains libres et adaptation d'affectations

Modifications selon projet agglôY :

- Affectation de la zone intermédiaire des Plantaz à reconsidérer
- Extension de zone intermédiaire et zone à traiter par PPA à la Combe
- Zone intermédiaire en Crusilles à proximité de la halte YSteC la Brinaz à traiter par PPA
- Ajustement de zones et d'affectations aux environs de la halte ferroviaire YSteC de Valeyres
- Création de liaisons de mobilité douce en site propre entre le village et la halte ferroviaire YSteC de Valeyres

Avancement : Etudes de modifications du PGA et RPGA en cours en concordance avec celles de l'agglôY

Coordination : mesures n° 1b et 38

	Délai	Acteurs concernés
▪ Précision au niveau communal du concept d'urbanisation et d'aménagement	2008	Valeyres
▪ Adaptation générale du PGA (zones) et du RPGA (densification, qualité)	2008-2010	Valeyres
▪ Examen particulier, éventuel PPA avec démarche foncière dans la zone à bâtir bloquée à l'est du village	2008-2010	Valeyres et prop.

PPA La Combe : Planification d'un nouveau quartier de faible densité

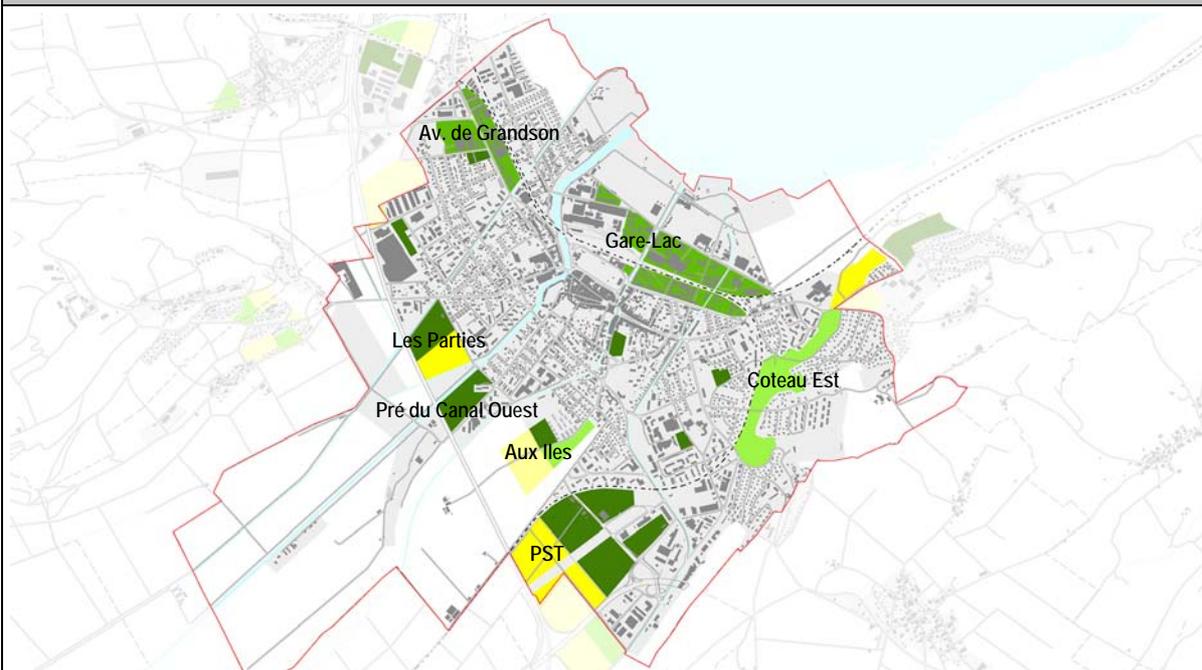
Enjeux : Urbanisation proche de la gare de l'YSteC, développement éventuel par étapes

Avancement : Néant

Coordination : révision du PGA

	Délai	Acteurs concernés
▪ Planification par PPA, coordonnée à démarche foncière	2008-2010	Valeyres et prop.

Fiche d'urbanisation Commune d'Yverdon-les-Bains



Planification générale : Révision du plan directeur communal (PDCom volet mobilité) et de la classification des routes (Règlement cantonal sur la classification des routes cantonales) en conformité avec aggroY

Enjeux : Disposer d'un instrument communal de planification, d'exploitation et de conception des réseaux TIM, TP et MD à l'échelle du périmètre compact de l'agglomération

Avancement : Concept global projet d'agglomération yverdonnoise aggroY (volet mobilité) vaut étude préliminaire

	Délai	Acteurs concernés
Approfondissement des concepts structurants (volet mobilité)	2008	Communes aggroY, Canton, Confédération
Adaptation du PDCom et de la classification des routes	2008-2009	YIB, Canton

Chantier géographique Gare-Lac : Révision des planifications existantes sur le site Gare-Lac, voir sur l'Arc Lac, selon le périmètre d'étude retenu

Enjeux : Etendre le centre de gravité de la ville vers le lac, attirer emplois et population en :

- valorisant un potentiel urbain et paysager unique en Suisse,
- favorisant la reconversion des friches industrielles et urbaines,
- révélant les espaces de nature sur l'Arc Lac.

Avancement : Mandat d'étude parallèle (MEP) Gare-Lac vaut étude préliminaire

Coordination :	Délai	Acteurs concernés
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Plan directeur localisé (PDL) ou PPA «Arc Lac» : <ul style="list-style-type: none"> projet d'urbanisme et planification (approfondissement du concept lauréat du MEP) accord des propriétaires ou étude préliminaire AT-AF avant-projet et projet d'équipement (y c. espaces publics / paysagement) réalisation équipement (y c. espaces publics / paysagement) 	2008	YIB, Canton, propriétaires
	2008-2009 à définir à définir	YIB, Canton, propriétaires, développeurs
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Axe Gare-Lac le long du Canal Oriental (à coupler avec projet de port ?) : <ul style="list-style-type: none"> avant-projet et projet étude d'impact réalisation 	2008-2010	YIB, Canton, Confédération
<u>Enjeux</u> : voir mesure 35	2010-2014	

Plan directeur localisé (PDL) Coteau Est : Modification du PGA et planification locale de nouvelle zone à bâtir sur une zone intermédiaire existante (voir aussi mesure 33 aggroY)		
Enjeux : Créer un quartier exemplaire du point de vue urbanistique, paysager, architectural et énergétique sur la dernière portion du coteau Est encore vierge de construction.		
Avancement : Dépôt pour examen préalable du Canton en décembre 2007		
Coordination :	Délai	Acteurs concernés
projet d'urbanisme	2007	YIB, Canton, propriétaires, développeurs
planification et légalisation	2008	
avant-projet et projet d'équipement (y c. espaces publics et prépaysagement)	2009- ?	
réalisation équipement (y c. espaces publics et prépaysagement)	2009- ?	

Chantier géographique Yverdon Sud et Ouest : Modification du PGA sur la périphérie yverdonnoise sud et ouest, voir sur l'Arc Plaine (nouvelles zones à bâtir et création de zones spéciales ou d'autres zones)		
Enjeux : Organiser l'extension de la ville en direction de la plaine grâce <ul style="list-style-type: none"> - à l'insertion de l'avenue des Trois-Lacs, structurante et déterminante pour l'urbanisation de tout l'Arc plaine ; - à la préservation et qualification de respirations paysagères qui «entrent» dans la ville, greffées au réseau de mobilité douce ; - à la qualification de l'entrée Sud de l'agglomération grâce à un Parc scientifique « carte de visite » pour la région. 		
Avancement : pour l'instant pas de vision globale actualisée (seulement le PDCom), mais des études préliminaires et des planifications distinctes		
Coordination :	Délai	Acteurs concernés
Projets liés à l'Avenue des Trois-Lacs :		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nouvel accès d'agglomération ouest (mesure 32 aggroY) : avant-projet, projet et planification spéciale (infrastructure et paysage) accord des propriétaires ou étude préliminaire AT-AF ou expropriation réalisation 	2008-2014	YIB, Montagny, Canton, propriétaires
	<ul style="list-style-type: none"> <ul style="list-style-type: none"> <u>Enjeux</u> : voir mesure 32 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nouvel accès d'agglomération sud (mesure 31 aggroY) avant-projet, projet et planification spéciale (infrastructure et paysage) accord des propriétaires ou étude préliminaire AT-AF ou expropriation réalisation au plus tard 	2008-2010	YIB, propriétaires, développeurs
	<ul style="list-style-type: none"> <ul style="list-style-type: none"> <u>Enjeux</u> : voir mesure 31 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ PQ Au Pré du Canal ouest : avant-projet et projet d'équipement (y c. espaces publics / paysage) réalisation équipement (achèvement dépend de la réalisation du nouvel accès sud) 	2008-2009	YIB, Canton, propriétaires, développeurs
	<ul style="list-style-type: none"> <ul style="list-style-type: none"> <u>Enjeux</u> : planification en vigueur depuis 2001 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Secteur Les Parties : arrêt du TF projet d'urbanisme et planification avant-projet et projet d'équipement (y c. espaces publics / paysage) réalisation équipement 	été 2008	YIB, Canton, propriétaires, développeurs
	<ul style="list-style-type: none"> <ul style="list-style-type: none"> <u>Enjeux</u> : PGA contesté devant TF, affectation acceptée par Canton en 2003 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Secteur Aux Iles – Gravelines (révision du PPA Rue de Graveline et modif. PGA) : « Secteur lac » du projet d'accès sud (mesure 32) : avant-projet et projet d'équipement (y c. espaces publics / paysage) réalisation équipement 	2009-2010	YIB, Canton, propriétaires, associations sportives
	<ul style="list-style-type: none"> <ul style="list-style-type: none"> <u>Enjeux</u> : compléter les « vides structurants » au sud de l'agglomération 	

<p>« Secteur Plaine » du projet d'accès sud (mesure 32)</p> <p><u>Enjeux</u> : pour l'instant pas d'enjeu majeur</p> <ul style="list-style-type: none"> Parc sportif Aux Iles (révision du PPA Rue de Graveline et modification du PGA) : <ul style="list-style-type: none"> avant-projet et planification projet et réalisation <p><u>Enjeux</u> : une des respirations paysagères à constituer</p>	<p>2025</p> <p>2009-2010</p> <p>2010- ?</p>	
<p>PPA Parc scientifique et technologique (PST) :</p> <ul style="list-style-type: none"> mandat d'étude-test et révision de la planification avant-projet et projet d'équipement (y c. espaces publics / prépayagement) réalisation équipement (y c. espaces publics / prépayagement) <p><u>Enjeux</u> : produire un urbanisme de qualité en écho à la vocation technologique du secteur</p>	<p>2008</p> <p>2009- ?</p> <p>2009- ?</p>	YIB, Canton, Gressy, copropriété, développeurs
<p>Aménagement des liaisons de mobilité douce le long des canaux et de la Thièle</p> <ul style="list-style-type: none"> approfondissement des concepts structurants (Concepts MD et paysagers) avant-projet, planification et projet réalisation <p><u>Enjeux</u> : greffer les respirations paysagères sur le réseau MD et les canaux (mesures 4a et 4b agglôY)</p>	<p>2008</p> <p>2008-2010</p> <p>2011-2014</p>	YIB, Canton, propriétaires, associations diverses

<p>Chantier géographique Chamard-Châtelard : Modification du PGA, révision du Plan directeur intercommunal « Chamard, St-George, av. de Grandson » et révision de diverses planifications</p>		
<p>Enjeux : Profiter de l'emprise réservée du canal Rhin-Rhône abandonné, <u>avec ou sans canal de contournement</u>, pour valoriser le foncier proche grâce à un aménagement de qualité sur cet espace préservé, définir une vision intercommunale pour la requalification des espaces proches de part et d'autre de la zone réservée, offrir aux habitants de l'agglomération un exceptionnel «espace nature et loisirs» d'un seul tenant entre la plaine et le lac.</p>		
<p>Avancement : pour l'instant pas de vision globale intercommunale, mais des études préliminaires notamment sur la faisabilité du canal de contournement et des planifications distinctes</p>		
Coordination :	Délai	Acteurs concernés
<ul style="list-style-type: none"> étude préliminaire concours urbanisme-mobilité-paysage-hydrologie 	2008-2009	YIB, Montagny, Grandson, Canton, Confédération, propriétaires
<p>projet d'urbanisme et planification</p> <ul style="list-style-type: none"> avant-projet et projet d'équipement (y c. espaces publics / prépayagement) réalisation équipement (y c. espaces publics / prépayagement) 	2009-2010 à définir à définir	YIB, Montagny, Grandson, Canton, propriétaires
<p>projet de nouveau cours d'eau (canal de contournement)</p> <ul style="list-style-type: none"> démarches foncières réalisation 	2008-2009 dès 2009 à définir	YIB, Montagny, Grandson, Treycovagnes, Canton, Confédération, propriétaires
<p>projet de nouvel accès d'agglomération ouest (mesure 32 agglôY)</p> <ul style="list-style-type: none"> planification spéciale (infrastructure et paysage) réalisation 	2008-2014 2015-2018	YIB, Montagny, Canton, propriétaires
<p>PPA Les Quatre-Vingt :</p> <ul style="list-style-type: none"> approbation Conseil communal et entrée en vigueur avant-projet et projet (bassins, architecture et paysage) réalisation <p><u>Enjeux</u> : profiter de la réalisation d'une installation sportive d'importance nationale pour créer un nouveau paysage multifonctionnel</p>	print. 2008 2008-2009 2009-2010	YIB, Fédération suisse de ski nautique et de wakeboard (FSSW), Canton

Chantier géographique Av. de Grandson : Modification du PGA		
Enjeux : Profiter du réaménagement des espaces publics de l'avenue de Grandson et de la rue de Neuchâtel (mesures 34a et 37a aggroY) pour engager la requalification et la densification d'YIB nord		
Avancement : pour l'instant pas de vision globale actualisée (seulement le PDCom)		
Coordination :	Délai	Acteurs concernés
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Planification Yverdon nord : <ul style="list-style-type: none"> approfondissement des concepts structurants (Concept urbanistique) projet d'urbanisme et planification accord des propriétaires ou étude préliminaire AT-AF avant-projet et projet d'équipement (y c. espaces publics / paysagement) réalisation équipement (y c. espaces publics / paysagement) 	2008 2008-2009 2009 à définir à définir	YIB, Canton, propriétaires YIB, Canton, propriétaires, développeurs
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réaménagement des espaces publics de l'avenue de Grandson et de Neuchâtel : <ul style="list-style-type: none"> avant-projet et projet réalisation <p><u>Enjeux</u> : voir mesures 34a et 37a</p>	2008-2010 2011-2014	YIB, Canton, Confédération

Fiches de mesures infrastructurelles

Mesure 1.a		Nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce				
Priorité : A		Financement : LFIInfr				
Description :						
Le réseau de mobilité douce se pratique à l'échelle du quartier, mais aussi de l'agglomération étant donnée la taille relativement faible d'Yverdon-les-Bains. Le réseau sert autant les déplacements quotidiens, que ceux liés aux loisirs. Un réseau de qualité doit quadriller l'ensemble du territoire et assurer des continuités entre les différents quartiers et les différentes parties de l'agglomération. Il sert aussi de lien entre les milieux urbanisés et les espaces naturels. Les mesures concernent la création de nouveaux itinéraires, la réalisation de nouvelles liaisons intercommunales, la construction de maillons manquants, l'amélioration de l'accessibilité aux arrêts de transports publics et la signalisation. La réalisation de nouvelles liaisons le long des canaux fait cependant l'objet d'une autre mesure (voir fiche mesure n°4.a).						
Etat actuel :						
Actuellement, font surtout défaut les liaisons le long des canaux (voir fiche mesure n°4). Toutefois, d'autres liaisons manquent pour avoir un réseau continu de mobilité douce, essentiellement en périphérie de l'agglomération dans des quartiers non bâtis ou actuellement en développement, ainsi qu'entre les communes (liaisons intercommunales). Un problème majeur est également le manque de franchissements des infrastructures ferroviaires et des nombreux canaux (voir fiche mesure n°1.c, 3, 4.c, 6, 8 et 9).						
Objectifs à atteindre :						
Assurer les continuités fonctionnelles et améliorer les qualités spatiales des itinéraires de mobilité douce à travers l'agglomération, pour l'usage quotidiens et les loisirs. Ainsi, valoriser les parcours pour la mobilité douce.						
Etat final :						
Une offre attractive pour la marche-à-pied et le vélo grâce à une continuité du réseau à travers toute l'agglomération, ainsi qu'entre les milieux urbains et les espaces naturels.						
Effets escomptés :						
Faciliter l'usage des modes doux et ainsi augmenter la part de la mobilité douce dans le trafic interne à l'agglomération.						
Instances concernées :						
Instance pilote		Partenaires		Instance décisionnelle		
Communes d'Yverdon-les-Bains, de Grandson, de Montagny, de Chamblon, de Treycovagnes et de Pomy				Communes d'Yverdon-les-Bains, de Grandson, de Montagny, de Chamblon, de Treycovagnes et de Pomy		
Etat de la coordination (2007) :						
X	Planification		Projet		Réalisation	
Echéancier de réalisation :						
X	Court terme (2011-2014)		Moyen terme (2015-2018)		Long terme (2019-2022)	
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	1.753	0.000	1.753	0.000	0.000	3.506
Coûts d'exploitation :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Total		
00.00 (xx%)	00.00 (xx%)	00.00 (xx%)	00.00 (xx%)	00.00	à compléter	
Priorités :						
X	Priorité A		Priorité B		Priorité C	
Justification : La continuité des réseaux est essentielle pour la promotion de la mobilité douce						
Données de base, études réalisées :						
Aucunes études récentes réalisées hors du cadre du Projet d'agglomération yverdonnoise						

Mesure 1.b Réaménagements des liaisons mobilité douce existantes						
Priorité : A	Financement : LFIInfr					
Description : Le réseau de mobilité douce se pratique à l'échelle du quartier, mais aussi de l'agglomération étant donnée la faible taille d'Yverdon-les-Bains. Le réseau sert autant les déplacements quotidiens, que ceux liés aux loisirs. Les mesures sont étroitement liées aux structures urbaines et à la qualité des espaces publics et elles concernent l'amélioration des itinéraires existants, mais également l'augmentation de la sécurité des usagers du réseau mobilité douce et l'amélioration de la signalisation. L'amélioration de certaines liaisons intercommunales entre les communes périphériques et la ville-centre fait également l'objet de cette mesure.						
Etat actuel : Actuellement, le réseau mobilité douce existant est par endroits peu fonctionnel et peu attractif. Il n'est surtout pas suffisamment sécurisé et lisible. La qualité des aménagements cyclistes (bandes, pistes cyclable) est notamment insuffisante : interruptions brusques de bande cyclable, différences de niveaux, passages trop étroits, etc.						
Objectifs à atteindre : Valoriser les liaisons existantes en les rendant plus attractives, notamment en améliorant la qualité des espaces publics et des aménagements cyclistes, en sécurisant les itinéraires, en augmentant l'évidence et la lisibilité des parcours et en complétant la signalisation.						
Etat final : Un réseau mobilité douce attractif, sécurisé, lisible et bien intégré à l'urbanisation existante et future. Une orientation facile soutenue par une signalisation de qualité.						
Effets escomptés : Augmenter la part de la mobilité douce en facilitant et en sécurisant l'usage des modes doux. Améliorer l'identité et la facilité d'appropriation des sites par les usagers. Augmenter la qualité des espaces publics en général.						
Instances concernées :						
Instance pilote Les 9 communes de l'agglomération yverdonnoise	Partenaires Instance décisionnelle Les 9 communes de l'agglomération d'Yverdon-les-Bains					
Etat de la coordination (2007) :						
X	Planification		Projet		Réalisation	
Echéancier de réalisation :						
X	Court terme (2011-2014)		Moyen terme (2015-2018)		Long terme (2019-2022)	
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national 0.000	CH aggro 1.543	Canton VD 0.000	Communes 1.543	Emprunt 0.000	Tiers 0.000	Total 3.086
Coûts d'exploitation :						
CH national 00.00 (xx%)	CH aggro 00.00 (xx%)	Canton VD 00.00 (xx%)	Communes 00.00 (xx%)	Total 00.00	à compléter	
Priorités :						
X	Priorité A		Priorité B		Priorité C	
Justification : La qualité, la lisibilité et la sécurité du réseau mobilité douce sont essentielles à la promotion des modes doux						
Données de base, études réalisées : Plan des aménagements cyclistes (projets), Avril 2003 Plan du niveau de réalisation des aménagements cyclistes, 2005						

Mesure 1.c Franchisements de canaux à créer ou à réaménager (6)						
Priorité : A		Financement : LFIInfr				
Description : Les franchisements de canaux en faveur de la mobilité douce jouent un rôle important dans le fonctionnement et la lisibilité de l'agglomération d'Yverdon-les-Bains. Les six nouveaux franchisements prévus dans l'agglomération permettent d'assurer la continuité des itinéraires de la mobilité douce. Les franchisements de "Chamard-Sud", "Curtill-Maillet – Moulin" et "Champ-Lovats" renforcent les liaisons inter-quartiers et améliorent l'accessibilité aux arrêts de transports publics, alors que les trois franchisements "Aux Prés du Lac" valorisent la "Promenade du littoral".						
Etat actuel : Les franchisements de canaux sont déjà nombreux dans l'agglomération. Cependant, un certain nombre doit encore être réalisé, en particulier dans les nouveaux quartiers et dans les zones encore non bâties. D'autres sont réaménager ou à remettre en état.						
Objectifs à atteindre : Etablir la continuité fonctionnelle et spatiale des cheminements mobilité douce et recoudre les tissus urbains par la construction de nouveaux franchisements. Valoriser les itinéraires de la mobilité douce. Améliorer l'accessibilité des arrêts de transports publics.						
Etat final : Une offre attrayante pour les modes doux et de meilleures connexions inter-quartiers.						
Effets escomptés : Un usage facilité des modes doux et par conséquent une augmentation de leur part modale.						
Instances concernées :						
Instance pilote Communes d'Yverdon-les-Bains, de Montagny et de Grandson		Partenaires		Instance décisionnelle Communes d'Yverdon-les-Bains, de Montagny et de Grandson		
Etat de la coordination (2007) :						
X	Planification			Projet		Réalisation
Echéancier de réalisation :						
X	Court terme (2011-2014)		Moyen terme (2015-2018)		Long terme (2019-2022)	
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	0.879	0.000	0.879	0.000	0.000	1.758
Coûts d'exploitation :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Total		
00.00	00.00	00.00	00.00	00.00	à compléter	
(xx%)	(xx%)	(xx%)	(xx%)			
Priorités :						
X	Priorité A			Priorité B		Priorité C
Justification : La continuité des réseaux est essentielle pour la promotion de la mobilité douce						
Données de base, études réalisées : Aucunes études récentes réalisées hors du cadre du Projet d'agglomération yverdonnoise						

Mesure 2		Aménagements de stationnement pour les cycles en lien avec les transports publics, les écoles supérieures, les centres commerciaux et le centre-ville, étape 1				
Priorité : A	Financement : LFIInfr					
Description :						
<p>Les aménagements de stationnement pour les cycles aux arrêts de transports publics dépendent du type d'arrêt. Pour la gare d'Yverdon-les-Bains, l'offre visée comporte plusieurs abris à vélos et cyclomoteurs de grande capacité, un service de mobilité du type "station-vélos" (construction couverte pour un stationnement payant, gardé et avec services) et un stationnement séparé pour les deux-roues motorisés. Pour les haltes de l'YStC de la Brinaz et de Valeyres et pour la halte CFF de Champ Pittet, l'offre est directement intégrée à la station ou tout proche de celle-ci sous la forme d'abri-vélos "Bike & Ride". Pour les lignes de bus, seuls certains arrêts accueillent des abris-vélos (fin de ligne, quartier éloignés). D'autre part, il s'agit également d'améliorer l'offre en stationnement pour les cycles, sur les sites du CESSNOV et des hautes écoles (HEIG), à l'hôpital, près des équipements sportifs, aux centres commerciaux situés en périphérie et au centre-ville ainsi qu'au centre-ville en général, en améliorant la qualité des installations de stationnement (abris couverts et dispositifs antivol) et en augmentant leur capacité.</p>						
Etat actuel :						
<p>A la gare d'Yverdon-les-Bains, les places aménagées sont insuffisantes (saturation des parkings). Le besoin complémentaire est estimé à 350 places (1^{ère} étape). Pas de station-vélo avec services à la gare. De même aux écoles supérieures, où la qualité de l'offre est à améliorer (peu d'abris, pas de dispositif antivol). Pour les centres commerciaux, l'hôpital et les équipements sportifs, l'offre est généralement faible, sommaire et peu attractive (pas d'abris, pas de dispositif antivol).</p>						
Objectifs à atteindre :						
<p>Dans la perspective d'exploiter pleinement le potentiel de développement du vélo à Yverdon-les-Bains (topographie favorable et distance de parcours courte), l'objectif est d'augmenter significativement l'usage du vélo à Yverdon-les-Bains. De plus, en améliorant quantitativement et qualitativement l'offre en stationnement aux arrêts de transports publics, l'objectif est également d'augmenter la part modale des transports publics.</p>						
Etat final :						
<p>Une offre importante et attractive pour la gare d'Yverdon-les-Bains avec une station-vélo (350 places, dont 150 dans la station vélo). Une offre attrayante aux haltes de l'YStC (20 places à Valeyres et 20 places à la Brinaz) et à la halte CFF de Champ Pittet (20 places), ainsi qu'à certaines haltes du réseau de bus urbain, avec un nombre de places limité au départ (5 à 10) mais qui peu facilement être adaptée à la demande par la suite. Une offre attractive (abris, dispositif antivol) pour les centres commerciaux, l'hôpital, les équipements sportifs et les écoles.</p>						
Effets escomptés :						
<p>Grâce à une offre en stationnement adéquate pour les cycles aux arrêts de transports publics, développer une synergie entre le vélo et les transports publics et ainsi augmenter la part modale de chacun des deux modes.</p>						
Instances concernées :						
Instances pilotes		Partenaires		Instances décisionnelles		
Communes d'Yverdon-les-Bains, de Grandson, de Montagny, de Valeyres et de Cheseaux-Noréaz		Direction des écoles, de l'Hôpital, des équipements sportifs et des centres commerciaux, ainsi que Travys et CFF		Communes d'Yverdon-les-Bains, de Grandson, de Montagny, de Valeyres et de Cheseaux-Noréaz		
Etat de la coordination (2007) :						
X	Planification		Projet		Réalisation	
Echéancier de réalisation :						
X	Court terme (2011-2014)		Moyen terme (2015-2018)		Long terme (2019-2022)	
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	1.325	0.000	1.325	0.000	0.000	2.650
Coûts d'exploitation :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Total		
00.00 (xx%)	00.00 (xx%)	00.00 (xx%)	00.00 (xx%)	00.00	à compléter	
Priorités :						
X	Priorité A		Priorité B		Priorité C	
Justification : La qualité et la quantité des stationnements pour cycles sont essentielles à la promotion des modes doux						

Données de base, études réalisées :

Aucunes études récentes réalisées hors du cadre du Projet d'agglomération yverdonnoise

Mesure 3		Construction d'une passerelle sur la Thièle dans la zone de détente du bord du lac				
Priorité : B	Financement : LFIInfr					
Description :						
Le réseau défini dans le "Concept mobilité douce" établit une typologie des cheminements, dont un type est la "Promenade du littoral". Cette promenade longe le lac à travers toute l'agglomération et se prolonge au-delà de celle-ci par des itinéraires pédestres et cyclistes régionaux ou nationaux. Cependant, en ville d'Yverdon-les-Bains à la hauteur du Parc des Rives, de manière à ce que la promenade puisse rester en bordure du lac, un seul maillon manquant de la Promenade doit être réalisé avec une nouvelle passerelle sur la Thièle.						
Etat actuel :						
Au centre d'Yverdon-les-Bains, la "Promenade du littoral" ne peut pas s'effectuer complètement au bord du lac, puisqu'il manque un franchissement sur la Thièle. L'itinéraire pédestre actuel passe par la Place d'Armes, alors que l'itinéraire cycliste emprunte le pont reliant la Rue de l'Arsenal à la Rue des Prés-des-Lacs.						
Objectifs à atteindre :						
Valoriser la "Promenade du littoral" en assurant sa continuité, entre le tronçon au nord de la Thièle et le tronçon au sud, par un nouveau pont sur la Thièle. Créer une "Promenade du littoral" continue au bord du lac et qui évite tout détour par le centre d'Yverdon-les-Bains.						
Etat final :						
Un itinéraire attractif en faveur de la mobilité douce le long du lac (ou des zones protégées) à travers toute l'agglomération.						
Effets escomptés :						
Rendre la "Promenade du littoral" plus attractive, agréable et sécurisée grâce à un cheminement entièrement en site propre tout au long du lac.						
Instances concernées :						
Instance pilote		Partenaires		Instance décisionnelle		
Commune d'Yverdon-les-Bains				Commune d'Yverdon-les-Bains		
Etat de la coordination (2007) :						
Planification		X Projet		Réalisation		
Echéancier de réalisation :						
Court terme (2011-2014)		X Moyen terme (2015-2018)		Long terme (2019-2022)		
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	0.450	0.000	0.450	0.000	0.000	0.900
Coûts d'exploitation :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Total		
00.00	00.00	00.00	00.00	00.00	à compléter	
(xx%)	(xx%)	(xx%)	(xx%)			
Priorités :						
Priorité A		X Priorité B		Priorité C		
Justification : Elément essentiel de la "Promenade du littoral" du réseau mobilité douce						
Données de base, études réalisées :						
Aucunes études récentes réalisées hors du cadre du Projet d'agglomération yverdonnoise						

Mesure 4.a Nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce le long des canaux						
Priorité : B		Financement : LFIInfr				
Description :						
Le réseau de mobilité douce se pratique à l'échelle du quartier, mais aussi de l'agglomération vu la taille relativement faible d'Yverdon-les-Bains. Un réseau de qualité doit quadriller l'ensemble du territoire et assurer des continuités entre les différents quartiers et les différentes parties de l'agglomération. Il relie ainsi les milieux urbanisés aux espaces cultivés ou naturels. La présence de cours d'eau et de canaux à Yverdon-les-Bains est un atout à valoriser pour améliorer l'identité de la ville. La réalisation de nouvelles liaisons le long des canaux implique toutefois des constructions parfois complexes et nécessite du temps pour la mise en œuvre. C'est pourquoi une fiche mesure spécifique décrit les enjeux liés à ces nouvelles liaisons. La mesure concerne la création de nouveaux itinéraires en faveur de la mobilité douce le long des canaux, notamment la création de nouveaux tronçons, la construction de maillons manquants et la signalisation. En parallèle, la mesure peut impliquer le réaménagement du canal pour améliorer son écologie et son attrait spatial (hors fond d'infrastructure).						
Etat actuel :						
Actuellement, les liaisons le long des canaux sont incomplètes, par endroits peu attractives et l'évidence et la visibilité des itinéraires trop souvent insuffisante.						
Objectifs à atteindre :						
Assurer la continuité des itinéraires de mobilité douce le long des canaux (Buron, Canal Oriental, Thièle et Mujon) et ainsi établir des liaisons plaine-lac continues à travers l'agglomération et valoriser les "Promenades des canaux".						
Etat final :						
Une offre attractive pour la marche-à-pied et le vélo grâce à une continuité du réseau le long des canaux, et cela autant pour les déplacements quotidiens, que pour ceux liés aux loisirs.						
Effets escomptés :						
Augmenter l'attractivité des "Promenade des canaux" et faciliter l'usage des modes doux. Ainsi augmenter la part de la mobilité douce dans le trafic interne à l'agglomération. Faire des "Promenades des canaux" des itinéraires alliant l'utile (se rendre au travail) à l'agréable (loisirs). Améliorer l'identité et la facilité d'appropriation des sites par les usagers. Augmenter la qualité des espaces publics en général.						
Instances concernées :						
Instance pilote		Partenaires			Instance décisionnelle	
Communes d'Yverdon-les-Bains et de Gressy					Communes d'Yverdon-les-Bains et de Gressy	
Etat de la coordination (2007) :						
X	Planification		Projet		Réalisation	
Echéancier de réalisation :						
	Court terme (2011-2014)	X	Moyen terme (2015-2018)		Long terme (2019-2022)	
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF, LFIInfr) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	2.207	0.000	2.207	0.000	0.000	4.414
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF, hors LFIInfr) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	0.000	0.000	12.027	0.000	0.000	12.027
Coûts d'exploitation :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Total		
00.00 (xx%)	00.00 (xx%)	00.00 (xx%)	00.00 (xx%)	00.00	à compléter	
Priorités :						
	Priorité A	X	Priorité B		Priorité C	
Justification : La continuité des "Promenades des canaux" est essentielle pour la promotion de la mobilité douce						
Données de base, études réalisées :						
Aucunes études récentes réalisées hors du cadre du Projet d'agglomération yverdonnoise						

Mesure 4.b Réaménagements des liaisons mobilité douce existantes le long des canaux						
Priorité : B		Financement : LFIInfr				
Description : Le réseau de mobilité douce se pratique à l'échelle du quartier, mais aussi de l'agglomération vu la taille relativement faible d'Yverdon-les-Bains. Le réseau sert autant les déplacements quotidiens, que ceux liés aux loisirs. La présence de cours d'eau et de canaux à Yverdon-les-Bains est un atout à valoriser pour améliorer l'identité de la ville. Le réaménagement des liaisons mobilité douce le long des canaux implique toutefois des constructions parfois complexes et nécessite du temps pour la mise en œuvre. C'est pourquoi une fiche mesure spécifique décrit les enjeux liés à ces réaménagements. La mesure concerne l'amélioration des "Promenades des canaux", notamment l'augmentation du confort pour les usagers des itinéraires existants le long des canaux et l'amélioration de la signalisation. Il s'agit également d'exploiter pleinement le potentiel de promenade de ces canaux en valorisant leur paysage et le potentiel en tant qu'espace public. Ainsi en parallèle, la mesure implique le réaménagement du canal pour améliorer son écologie et son attrait spatial (hors fond d'infrastructure).						
Etat actuel : Actuellement, les cheminements le long des canaux sont aménagés de manière fonctionnelle, sans grande qualité et sans continuité paysagère. Ils sont peu valorisés comme espace public, ce qui les rend souvent invisible aux yeux des non-avertis.						
Objectifs à atteindre : Rendre attractive les "Promenades des canaux" existantes, notamment en améliorant le confort et la qualité paysagère des promenades, en augmentant l'évidence et la lisibilité des parcours et en complétant la signalisation.						
Etat final : Des "Promenades des canaux" attractives, lisibles et bien intégrées aux canaux et aux quartiers existants et futurs. Des espaces publics de qualité dont le potentiel paysager est pleinement exploité.						
Effets escomptés : Augmenter l'attractivité des "Promenade des canaux" et faciliter l'usage des modes doux. Ainsi augmenter la part de la mobilité douce dans le trafic interne à l'agglomération. Faire des "Promenades des canaux" des itinéraires alliant l'utile (se rendre au travail) à l'agréable (loisirs). Améliorer l'identité et la facilité d'appropriation des sites par les usagers. Augmenter la qualité des espaces publics en général.						
Instances concernées :						
Instance pilote		Partenaires		Instance décisionnelle		
Communes d'Yverdon-les-Bains				Communes d'Yverdon-les-Bains		
Etat de la coordination (2007) :						
X	Planification			Projet		Réalisation
Echéancier de réalisation :						
	Court terme (2011-2014)		X	Moyen terme (2015-2018)		Long terme (2019-2022)
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF, LFIInfr) :						
CH national	CH agglo	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	0.222	0.000	0.222	0.000	0.000	0.444
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF, hors LFIInfr) :						
CH national	CH agglo	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	0.000	0.000	6.014	0.000	0.000	6.014
Coûts d'exploitation :						
CH national	CH agglo	Canton VD	Communes	Total		
00.00 (xx%)	00.00 (xx%)	00.00 (xx%)	00.00 (xx%)	00.00	à compléter	
Priorités :						
	Priorité A		X	Priorité B		Priorité C
Justification : La qualité et la lisibilité des "Promenades des canaux" sont essentielles à la promotion des modes doux						
Données de base, études réalisées : Aucunes études récentes réalisées hors du cadre du Projet d'agglomération yverdonnoise						

Mesure 4.c Franchisements de canaux à créer ou à réaménager (1)						
Priorité : B		Financement : LFIInfr				
Description : Les franchisements de canaux en faveur de la mobilité douce jouent un rôle important dans le fonctionnement et la lisibilité de l'agglomération d'Yverdon-les-Bains. La construction du dernier franchissement de canal manquant dans l'agglomération doit permettre d'assurer la continuité entre le "Chemin du Petit-Marais" et le "Chemin du Mujon".						
Etat actuel : Actuellement, le "Chemin du Petit-Marais" s'arrête au niveau de la Chaussée de Treycovagnes et il n'existe pas de continuité jusqu'au Mujon situé plus au Sud. Il n'existe pas conséquent pas non plus de franchissement du Mujon pour rejoindre le "Chemin du Mujon".						
Objectifs à atteindre : Etablir des continuités fonctionnelles et spatiales des cheminements mobilité douce par la construction de ce nouveau franchissement. Valoriser les itinéraires de la mobilité douce.						
Etat final : Une liaison continue entre le Bey, au Nord, et le Mujon, au Sud, par l'intermédiaire du "Chemin du Petit-Marais" et de ce nouveau franchissement du Mujon.						
Effets escomptés : Un usage facilité des modes doux et par conséquent une augmentation de leur part modale.						
Instances concernées :						
Instance pilote		Partenaires		Instance décisionnelle		
Communes d'Yverdon-les-Bains				Communes d'Yverdon-les-Bains		
Etat de la coordination (2007) :						
X	Planification			Projet		Réalisation
Echéancier de réalisation :						
	Court terme (2011-2014)		X	Moyen terme (2015-2018)		Long terme (2019-2022)
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	0.240	0.000	0.240	0.000	0.000	0.480
Coûts d'exploitation :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Total		
00.00	00.00	00.00	00.00	00.00	à compléter	
(xx%)	(xx%)	(xx%)	(xx%)			
Priorités :						
	Priorité A		X	Priorité B		Priorité C
Justification : La continuité des réseaux est essentielle pour la promotion de la mobilité douce						
Données de base, études réalisées : Aucunes études récentes réalisées hors du cadre du Projet d'agglomération yverdonnoise						

Mesure 5		Aménagements de stationnement pour les cycles en lien avec les transports publics, les écoles supérieures, les centre-commerciaux et le centre-ville, étape 2				
Priorité : B	Financement : LFIInfr					
Description :						
<p>Les aménagements de stationnement pour les cycles aux arrêts de transports publics dépendent du type d'arrêt. Pour la gare d'Yverdon-les-Bains, l'offre visée comporte plusieurs abris à vélos et cyclomoteurs de grande capacité, un service de mobilité du type "station-vélos" (réalisée en 1^{ère} étape, voir fiche mesure n°2) et un stationnement séparé pour les deux-roues motorisés. Pour la nouvelle halte du RER Vaudois à Y-Parc, pour les haltes de l'YStEC de la Brinaz et de Valeyres et pour la halte CFF de Champ Pittet, l'offre est directement intégrée à la station ou tout proche de celle-ci sous la forme d'abri-vélos "Bike & Ride". Pour les lignes de bus, seuls certains arrêts accueillent des abris-vélos (fin de ligne, quartier éloignés). D'autre part, il s'agit également d'améliorer l'offre en stationnement pour les cycles, sur les sites du CESSNOV et des hautes écoles (HEIG), à l'hôpital, près des équipements sportifs, aux centres commerciaux situés en périphérie et au centre-ville ainsi qu'au centre-ville en général, en améliorant la qualité des installations de stationnement (abris couverts et dispositifs antivol) et en augmentant leur capacité.</p>						
Etat actuel :						
<p>A la gare d'Yverdon-les-Bains, le nombre de places aménagées est insuffisant. De même aux écoles supérieures, où la qualité de l'offre est à améliorer (peu d'abris, pas de dispositifs antivol). Pour les centres commerciaux, l'hôpital et les équipements sportifs, l'offre est généralement faible, sommaire et peu attractive (pas d'abris, pas de dispositif antivol).</p>						
Objectifs à atteindre :						
<p>Dans la perspective d'exploiter pleinement le potentiel de développement du vélo à Yverdon-les-Bains (topographie favorable et distance de parcours courte), l'objectif est d'augmenter significativement l'usage du vélo à Yverdon-les-Bains. De plus, en améliorant quantitativement et qualitativement l'offre en stationnement aux arrêts de transports publics, l'objectif est également d'augmenter la part modale des transports publics.</p>						
Etat final : (étape 1 + étape 2; voir fiche n°2 pour l'étape1)						
<p>Une offre importante et attractive pour la gare d'Yverdon-les-Bains avec station-vélo (450 places, dont 150 dans la station vélo) et dans une moindre mesure pour la halte de l'Y-Parc (50 places). Une offre attrayante aux haltes de l'YStEC (40 places à Valeyres et 40 places à la Brinaz) et à la halte de Champ Pittet (40 places), ainsi qu'à certaines haltes du réseau de bus urbain, avec un nombre de places limité au départ (5 à 10) qui peu facilement être développée selon la demande. Une offre attractive (abris, dispositifs antivol) pour les centres commerciaux, l'hôpital, les équipements sportifs et les écoles.</p>						
Effets escomptés :						
<p>Développer, à l'aide d'une offre en stationnement adéquate pour les cycles aux arrêts de transports publics, une synergie entre le vélo et les transports publics et ainsi augmenter la part modale de chacun des deux modes.</p>						
Instances concernées :						
Instances pilotes		Partenaires		Instance décisionnelle		
Les 9 communes de l'agglomération yverdonnoise		Direction des écoles, de l'Hôpital, des équipements sportifs et des centres commerciaux, ainsi que Travys et CFF		Les 9 communes de l'agglomération yverdonnoise		
Etat de la coordination (2007) :						
X	Planification		Projet		Réalisation	
Echéancier de réalisation :						
	Court terme (2011-2014)	X	Moyen terme (2015-2018)		Long terme (2019-2022)	
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	0.425	0.000	0.425	0.000	0.000	0.850
Coûts d'exploitation :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Total		
00.00	00.00	00.00	00.00	00.00	à compléter	
(xx%)	(xx%)	(xx%)	(xx%)			
Priorités :						
	Priorité A	X	Priorité B		Priorité C	
Justification : La qualité et la quantité des stationnements pour cycles sont essentielles à la promotion des modes doux						
Données de base, études réalisées :						
Aucunes études récentes réalisées hors du cadre du Projet d'agglomération						

Mesure 6.a Réseau mobilité douce à Chamard et franchissements de l'YSteC						
Priorité : B		Financement : LFIInfr				
Description :						
<p>Pour certains sites en marge du noyau d'agglomération, dont "Chamard Nord", il est prévu de réaliser des "Parcs urbanisés" dans lesquels le bâti est aménagé dans un espace à dominance végétale. Les espaces verts fortement présents dans ces quartiers sont par conséquent à mettre en valeur par le développement d'un réseau mobilité douce. Pour le quartier de "Chamard", délimité par la Route de St-Croix et Le Bey au sud, puis par la Brinaz au Nord, une liaison avec le reste du réseau mobilité douce d'agglomération est également un enjeu majeur. La réalisation de franchissements est donc essentielle à la lisibilité et au fonctionnement du réseau mobilité douce.</p> <p>Trois franchissements sont à réaliser ou à réaménager : construire une petite passerelle exclusivement réservé aux modes doux pour franchir la Brinaz; assainir le passage-à-niveau des voies de l'YSteC (pose de barrières, éléments de sécurité, aménagement des environs, etc.); construire un nouveau passage inférieur sous les voies de l'YSteC afin d'assurer en plus une bonne accessibilité aux arrêts de transports publics. Ce nouveau franchissement des voies de l'YSteC est en principe à réaliser en dénivelé par un passage inférieur, pour satisfaire aux exigences de l'Office Fédéral des Transports (OFT) (un passage à niveau gardé serait toutefois plus adéquat pour l'image du quartier et le fonctionnement du carrefour). Sa conception doit être soignée pour en faciliter l'utilisation : largeur adéquate, lisibilité des émergences, luminosité, etc.</p>						
Etat actuel :						
<p>Actuellement, le secteur de "Chamard Nord" (Nord de la voie de l'YSteC) n'est pas encore urbanisé et le réseau mobilité douce y est par conséquent presque inexistant. Il existe toutefois déjà un franchissement mobilité douce à niveau des voies de l'YSteC, mais qui ne répond pas aux exigences de l'Office Fédéral des Transports (OFT) et qui doit être assaini. Au surplus, ce franchissement est situé trop à l'Est pour assurer une liaison de qualité vers les arrêts actuels et futurs des transports publics.</p>						
Objectifs à atteindre :						
<p>Assurer la continuité des itinéraires en faveur de la mobilité douce et ainsi rattacher le nouveau quartier de "Chamard", en particulier "Chamard Nord", au reste de l'agglomération. Assainir le franchissement mobilité douce existant des voies de l'YSteC, pour répondre aux exigences de l'OFT. Améliorer l'accessibilité aux arrêts des transports publics en construisant un nouveau passage inférieur sous les voies de l'YSteC. D'une manière générale, valoriser les itinéraires en faveur de la mobilité douce.</p>						
Etat final :						
<p>Un réseau mobilité douce attractif pour le nouveau quartier "Chamard Nord" et des liaisons continues dans l'agglomération. Une meilleure connexion entre les quartiers grâce à de nouvelles liaisons mobilité douce vers le Nord et le Sud pour les futurs habitants du quartier. Deux franchissements qui répondent aux exigences de l'OFT et qui offrent une accessibilité attractive et de qualité vers les arrêts des transports publics.</p>						
Effets escomptés :						
<p>Augmenter la part modale de la mobilité douce et des transports publics. Augmenter la sécurité des piétons et des cyclistes. Améliorer l'identité et la vie de quartier.</p>						
Instances concernées :						
Instance pilote		Partenaires		Instance décisionnelle		
Communes d'Yverdon-les-Bains, de Montagny et de Grandson		Services cantonaux (SM) Offices fédéraux (OFT)		Communes d'Yverdon-les-Bains, de Montagny et de Grandson		
Etat de la coordination (2007) :						
X	Planification		Projet		Réalisation	
Echéancier de réalisation :						
	Court terme (2011-2014)	X	Moyen terme (2015-2018)		Long terme (2019-2022)	
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	1.129	0.000	1.129	0.000	0.000	2.259
Coûts d'exploitation :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Total		
00.00 (xx%)	00.00 (xx%)	00.00 (xx%)	00.00 (xx%)	00.00	à compléter	
Priorités :						
	Priorité A	X	Priorité B		Priorité C	
Justification : Franchissements essentiels à l'amélioration de l'accessibilité du quartier et des transports publics / Continuité des itinéraire d'agglomération / Satisfaction des exigences de l'OFT						

Données de base, études réalisées :

Aucunes études récentes réalisées hors du cadre du Projet d'agglomération yverdonnoise

Mesure 6.b Aménagements de mobilité douce le long des canaux des canaux du Bey et de la Brinaz						
Priorité : B		Financement : LFIInfr				
Description :						
<p>Pour "Chamard", délimité par la Route de St-Croix et Le Bey au Sud et par la Brinaz au Nord, une liaison avec le reste du réseau mobilité douce d'agglomération est un enjeu majeur. La présence de cours d'eau et de canaux à Yverdon-les-Bains et dans ce secteur est un atout qu'il est nécessaire d'exploiter pour améliorer les liaisons mobilité douce plaine-lac et l'identité de la ville. La réalisation de nouvelles liaisons le long des canaux faisant l'objet de construction exigeante, parfois complexe et nécessitant plus de temps pour leur mise en œuvre, des fiches mesures spécifiques ont été réalisées (également voir les fiches mesures 4.a, 4.b et 8) pour mettre en avant les enjeux liés à ces nouvelles liaisons, dont notamment une fiche spécifique pour le secteur de "Chamard-Châtelard". La mesure concerne donc principalement la création de nouveaux itinéraires de mobilité douce le long des canaux du Bey et de la Brinaz. Le long du Bey, une nouvelle liaison peut prendre place vraisemblablement sur la rive sud entre le viaduc autoroutier et la "Promenade du littoral". Le long de la Brinaz la liaison mobilité douce est prévue sur la rive nord du canal, également entre le viaduc autoroutier et la "Promenade du littoral". Pour assurer la continuité de ces promenades, il est toutefois nécessaire de rendre possible le franchissement de différentes barrières : un franchissement des voies de l'YStec et de l'Avenue de Grandson, ainsi qu'un franchissement des voies CFF le long du Bey; un franchissement des voies CFF le long de la Brinaz. En parallèle, la mesure implique le réaménagement du canal pour améliorer son écologie et son attrait spatial (hors fonds d'infrastructure).</p>						
Etat actuel :						
<p>Actuellement, la continuité des liaisons de mobilité douce n'est pas assurée le long du Bey et de la Brinaz. Il n'y a pas non plus de franchissement des voies ferroviaires et de l'Avenue de Grandson au niveau du Bey. Des percées franchissant ces barrières sont préexistantes, mais des aménagements lourds sont à réaliser pour les rendre praticables pour les piétons et les cycles.</p>						
Objectifs à atteindre :						
<p>Assurer la continuité des itinéraires de mobilité douce le long du Bey et de la Brinaz et ainsi établir des liaisons plaine-lac continues à travers l'agglomération et valoriser les "Promenades des canaux". D'une manière générale, valoriser les itinéraires en faveur de la mobilité douce et rattacher le nouveau quartier de "Chamard", en particulier "Chamard Nord", au reste de l'agglomération.</p>						
Etat final :						
<p>Des liaisons plaine-lac attractives pour la mobilité douce, assurées par des itinéraires continus le long du Bey et de la Brinaz. De meilleures connexions inter-quartiers.</p>						
Effets escomptés :						
<p>Augmenter l'attractivité des "Promenade des canaux" et ainsi accroître la part modale de la mobilité douce. Faire des "Promenades des canaux" des itinéraires alliant l'utile (se rendre au travail) à l'agréable (loisirs).</p>						
Instances concernées :						
Instance pilote		Partenaires		Instance décisionnelle		
Communes d'Yverdon-les-Bains, de Montagny et de Grandson		Services cantonaux (SDT)		Communes d'Yverdon-les-Bains, de Montagny et de Grandson		
Etat de la coordination (2007) :						
X	Planification		Projet		Réalisation	
Echéancier de réalisation :						
	Court terme (2011-2014)	X	Moyen terme (2015-2018)		Long terme (2019-2022)	
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF, LFIInfr) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	2.687	0.000	2.687	0.000	0.000	5.373
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF, hors LFIInfr) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
7.011	0.000	0.000	3.505	0.000	0.000	10.516
Coûts d'exploitation :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Total		
00.00	00.00	00.00	00.00	00.00	à compléter	
(xx%)	(xx%)	(xx%)	(xx%)			
Priorités :						
	Priorité A	X	Priorité B		Priorité C	
Justification : Franchissements essentiels à l'amélioration de l'accessibilité du quartier et des transports publics / Continuité des itinéraires d'agglomération / Satisfaction des exigences de l'OFT						

Données de base, études réalisées :

Aucunes études récentes réalisées hors du cadre du Projet d'agglomération yverdonnoise

Mesure 7		Aménagement mobilité douce à la gare				
Priorité : B		Financement : LFIInfr				
Description :						
La Gare CFF d'Yverdon-les-Bains, principale interface pour les transports publics, doit bénéficier d'une accessibilité piétonne et cycliste de haute qualité. Pour améliorer cette accessibilité, il est nécessaire d'aménager des accès piétonniers directs aux deux quais et de renforcer les liaisons vers le lac. Ces nouveaux accès piétonniers sont également reliés aux nouveaux stationnements pour vélos (actuellement uniquement sur la Place de la Gare). Un premier accès à partir de la Rue de l'Ancien-Stand à l'Est de la gare, par de nouveaux passages inférieurs, ne peut être réalisé qu'avec la transformation de la gare (voir fiche mesure n°11), prévue à moyen-long terme. Un deuxième accès à partir de la Rue des Ateliers à l'Ouest de la gare, peut être réalisé à court-moyen terme en prolongeant le passage inférieur qui mène du P+Rail vers le quai 2/3, en direction de l'Avenue de la Gare. Enfin, une passerelle aérienne modulable relierait le milieu des quais aux futurs quartiers Gare-Lac (liaison piétonne centre-gare-lac). Globalement, cette mesure importante pour le fonctionnement de la ville, permettra une liaison directe de qualité pour les piétons entre le centre-ville, la Gare CFF, le secteur de développement Gare-Lac et la zone de détente du bord du lac. Cette fiche concerne donc le prolongement du passage inférieur à l'Ouest et la construction d'une passerelle au milieu de la gare.						
Etat actuel :						
Actuellement, l'accessibilité des quais de la Gare CFF d'Yverdon-les-Bains n'est pas satisfaisante, car ces derniers sont uniquement accessibles depuis la Place de la Gare (côté sud de la gare). Il est en effet impossible d'accéder aux quais par le Nord (sauf via le P+R pour les quais 2 et 3) et par les extrémités Est et Ouest des quais (respectivement depuis la Rue de l'Ancien-Stand et la Rue des Ateliers). De plus, la liaison entre la Gare CFF, voire le centre ville, et le secteur Gare-Lac est peu attractive, car le parcours est indirect, long et peu convivial.						
Objectifs à atteindre :						
Améliorer l'accessibilité piétonne et cycliste aux quais de la Gare CFF, en créant des accès directs et attractifs à l'extrémité Ouest et dans la partie centrale de la Gare (pour l'extrémité Est, voir fiche mesure n°11).						
Etat final :						
Une accessibilité directe et attractive des quais de la Gare CFF pour les quartiers qui l'entourent. De nouveaux lieux de stationnement pour les vélos.						
Effets escomptés :						
Un usage facilité des modes doux et des transports publics ferroviaires.						
Instances concernées :						
Instance pilote		Partenaires		Instance décisionnelle		
Commune d'Yverdon-les-Bains et CFF		Privés (promoteurs quartier au Nord)		Commune d'Yverdon-les-Bains et CFF		
Etat de la coordination (2007) :						
X	Planification		Projet			Réalisation
Echéancier de réalisation :						
	Court terme (2011-2014)	X	Moyen terme (2015-2018)			Long terme (2019-2022)
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	4.500	0.000	4.500	0.000	0.000	9.000
Coûts d'exploitation :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Total		
00.00	00.00	00.00	00.00	00.00	à compléter	
(xx%)	(xx%)	(xx%)	(xx%)			
Priorités :						
	Priorité A	X	Priorité B			Priorité C
Justification : Elément essentiel à l'amélioration de l'accessibilité en mode doux de la Gare CFF d'Yverdon-les-Bains et d'une meilleure liaison Gare-Lac.						
Données de base, études réalisées :						
Aucunes études récentes réalisées hors du cadre du Projet d'agglomération yverdonnoise						

Mesure 8 Aménagement du passage dénivelé du Buron et des liaisons correspondantes																		
Priorité : C	Financement : LFIInfr																	
Description : Les franchissements dénivelés sont essentiels au fonctionnement et à la lisibilité du réseau mobilité douce. A Yverdon-les-Bains, les liaisons plaine-lac sont principalement assurées par les "Promenade des canaux", entre autre le long du Buron. Pour assurer la continuité de ces promenades, le franchissement de différentes barrières doit être aménagé. Ainsi le long du Buron, il est nécessaire d'aménager le franchissement des voies CFF, ainsi que de réaliser les tronçons manquants entre l'Avenue des Quatre-Marronniers et le bord du lac. En parallèle, la mesure implique le réaménagement du canal pour améliorer son écologie et son attrait spatial (hors fonds d'infrastructure).																		
Etat actuel : La promenade des canaux le long du Buron n'est pas continue. La percée qui franchit les voies ferroviaires existe, mais nécessite des aménagements lourds pour la rendre praticable pour les piétons et les cycles.																		
Objectifs à atteindre : Valoriser les parcours en faveur de la mobilité douce en assurant la continuité des itinéraires piétons et cyclistes le long du Buron. Relier les différents quartiers entre eux grâce à des liaisons plaine-lac. Améliorer l'accessibilité aux arrêts des transports publics.																		
Etat final : Une liaison plaine-lac attractive pour la mobilité douce, garantie par un itinéraire continu le long du Buron. De meilleures connexions inter-quartiers.																		
Effets escomptés : Augmenter l'attractivité des "Promenade des canaux" et ainsi accroître la part modale de la mobilité douce. Faire des "Promenades des canaux" des itinéraires alliant l'utile (se rendre au travail) à l'agréable (loisirs).																		
Instances concernées : <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:33%;">Instance pilote</td> <td style="width:33%;">Partenaires</td> <td style="width:33%;">Instance décisionnelle</td> </tr> <tr> <td>Communes d'Yverdon-les-Bains</td> <td>Propriétaires privés, CFF et Services cantonaux (SDT)</td> <td>Communes d'Yverdon-les-Bains</td> </tr> </table>		Instance pilote	Partenaires	Instance décisionnelle	Communes d'Yverdon-les-Bains	Propriétaires privés, CFF et Services cantonaux (SDT)	Communes d'Yverdon-les-Bains											
Instance pilote	Partenaires	Instance décisionnelle																
Communes d'Yverdon-les-Bains	Propriétaires privés, CFF et Services cantonaux (SDT)	Communes d'Yverdon-les-Bains																
Etat de la coordination (2007) : <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:33%;"><input checked="" type="checkbox"/> Planification</td> <td style="width:33%;"><input type="checkbox"/> Projet</td> <td style="width:33%;"><input type="checkbox"/> Réalisation</td> </tr> </table>		<input checked="" type="checkbox"/> Planification	<input type="checkbox"/> Projet	<input type="checkbox"/> Réalisation														
<input checked="" type="checkbox"/> Planification	<input type="checkbox"/> Projet	<input type="checkbox"/> Réalisation																
Echéancier de réalisation : <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:33%;"><input type="checkbox"/> Court terme (2011-2014)</td> <td style="width:33%;"><input type="checkbox"/> Moyen terme (2015-2018)</td> <td style="width:33%;"><input checked="" type="checkbox"/> Long terme (2019-2022)</td> </tr> </table>		<input type="checkbox"/> Court terme (2011-2014)	<input type="checkbox"/> Moyen terme (2015-2018)	<input checked="" type="checkbox"/> Long terme (2019-2022)														
<input type="checkbox"/> Court terme (2011-2014)	<input type="checkbox"/> Moyen terme (2015-2018)	<input checked="" type="checkbox"/> Long terme (2019-2022)																
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF, LFIInfr) : <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>CH national</th> <th>CH aggro</th> <th>Canton VD</th> <th>Communes</th> <th>Emprunt</th> <th>Tiers</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0.000</td> <td>1.151</td> <td>0.000</td> <td>1.151</td> <td>0.000</td> <td>0.000</td> <td>2.301</td> </tr> </tbody> </table>		CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total	0.000	1.151	0.000	1.151	0.000	0.000	2.301			
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total												
0.000	1.151	0.000	1.151	0.000	0.000	2.301												
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF, hors LFIInfr) : <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>CH national</th> <th>CH aggro</th> <th>Canton VD</th> <th>Communes</th> <th>Emprunt</th> <th>Tiers</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0.000</td> <td>0.000</td> <td>0.000</td> <td>4.050</td> <td>0.000</td> <td>0.000</td> <td>4.050</td> </tr> </tbody> </table>		CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total	0.000	0.000	0.000	4.050	0.000	0.000	4.050			
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total												
0.000	0.000	0.000	4.050	0.000	0.000	4.050												
Coûts d'exploitation : <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>CH national</th> <th>CH aggro</th> <th>Canton VD</th> <th>Communes</th> <th>Total</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>00.00</td> <td>00.00</td> <td>00.00</td> <td>00.00</td> <td>00.00</td> <td rowspan="2">à compléter</td> </tr> <tr> <td>(xx%)</td> <td>(xx%)</td> <td>(xx%)</td> <td>(xx%)</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Total		00.00	00.00	00.00	00.00	00.00	à compléter	(xx%)	(xx%)	(xx%)	(xx%)	
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Total														
00.00	00.00	00.00	00.00	00.00	à compléter													
(xx%)	(xx%)	(xx%)	(xx%)															
Priorités : <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:33%;"><input type="checkbox"/> Priorité A</td> <td style="width:33%;"><input type="checkbox"/> Priorité B</td> <td style="width:33%;"><input checked="" type="checkbox"/> Priorité C</td> </tr> </table>		<input type="checkbox"/> Priorité A	<input type="checkbox"/> Priorité B	<input checked="" type="checkbox"/> Priorité C														
<input type="checkbox"/> Priorité A	<input type="checkbox"/> Priorité B	<input checked="" type="checkbox"/> Priorité C																
Justification : La continuité des réseaux est essentielle pour la promotion des "Promenade des canaux"																		
Données de base, études réalisées : Aucune études récentes réalisées hors du cadre du Projet d'agglomération yverdonnoise																		

Mesure 9		Réouverture du passage St-Roch				
Priorité : -		Financement : Privé (Centre St-Roch)				
Description :						
Le centre St-Roch, à l'Est de la Gare CFF, est un des grands générateurs de déplacement de l'agglomération yverdonnoise. Il abrite de nombreuses activités, mais également une antenne de la haute école (HEIG). L'amélioration de son accessibilité, notamment par les transports publics, dépend du réaménagement de l'itinéraire piéton entre le Centre St-Roch et l'Avenue Haldimand, desservie par les transports publics, et du rétablissement du passage inférieur sous les voies CFF. La conception de cet ouvrage, exclusivement réservé aux piétons et aux cycles, doit être particulièrement soignée pour en faciliter l'utilisation : largeur adéquate, lisibilité des émergences, luminosité, etc.						
Etat actuel :						
Le passage inférieur existant est occulté. Sa remise en service doit être négociée avec les propriétaires du Centre St-Roch. Il est prévu par la planification du secteur.						
Objectifs à atteindre :						
Valoriser les itinéraires en faveur de la mobilité douce en offrant aux employés, étudiants et visiteurs du Centre St-Roch une nouvelle liaison vers l'Avenue Haldimand et le Sud de l'agglomération. Améliorer l'attractivité des transports publics et augmenter leur utilisation en créant un itinéraire de rabattement vers l'Avenue Haldimand.						
Etat final :						
Un itinéraire et un passage inférieur attractifs en faveur de la mobilité douce reliant le Centre St-Roch à l'Avenue Haldimand.						
Effets escomptés :						
Augmenter la part modale de la mobilité douce et des transports publics pour les employés, les étudiants et les visiteurs du Centre St-Roch. Améliorer les connexions inter-quartiers.						
Instances concernées :						
Instance pilote		Partenaires		Instance décisionnelle		
Commune d'Yverdon-les-Bains et le Centre St-Roch		CFF		Commune d'Yverdon-les-Bains et le Centre St-Roch		
Etat de la coordination (2007) :						
X	Planification		Projet		Réalisation	
Echéancier de réalisation :						
Très court terme (2008-2009) et par conséquent sans participation financière de la Confédération (hors LFIInfr)						
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	1.000	1.000
Coûts d'exploitation :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Total		
00.00	00.00	00.00	00.00	00.00	à compléter	
(xx%)	(xx%)	(xx%)	(xx%)			
Priorités :						
Mesure hors de la LFIInfr, car réalisé avant 2011						
Justification : Diminution de l'effet de barrière des voies CFF / Rabattement prioritaire vers les transports publics						
Données de base, études réalisées :						
Aucunes études récentes réalisées hors du cadre du Projet d'agglomération yverdonnoise						

Mesure 10 Valorisation des interfaces des haltes de l'YSteC et de la halte de Champ Pittet						
Priorité : A		Financement : LFIInfr				
Description : Les haltes des lignes secondaires de chemin de fer ont un rôle de plus en plus important à jouer dans l'agglomération. D'une part elles permettent l'accès des villages au centre. D'autre part elles deviennent un point de desserte important dans l'urbanisation en développement de leurs environs. L'aménagement de l'espace de la station n'a pas suivi et une valorisation s'impose au niveau urbain et au niveau des chaînes de transport (interface).						
Etat actuel : La halte de Valeyres nécessite des aménagements mineurs. Par contre, la halte de la Brinaz a des environs peu attractifs, et elle sera soumise à des exigences toujours plus élevées (forte urbanisation aux alentours avec habitat, activités, commerces, construction d'un P+R et d'un B+R). La halte urbaine de William Barbey mérite d'être modernisée pour augmenter son confort. La halte CFF de Champ Pittet est "perdue" dans la forêt les joncs, alors qu'elle est à proximité des quartiers et des écoles. Une valorisation des accès piétons et cyclistes et une augmentation du confort d'attente sont nécessaires.						
Objectifs à atteindre : Améliorer les interfaces des axes lourds pour faciliter l'intermodalité. Mettre en valeur les sites d'accueil : donner à la halte un rôle prépondérant dans l'organisation, la lisibilité et l'identité du site.						
Etat final : Des interfaces de qualité bien visibles dans les quartiers et facilement accessibles.						
Effets escomptés : Augmentation de la fréquentation des transports publics et de l'intermodalité. Amélioration du confort et de la sécurité des usagers.						
Instances concernées :						
Instance pilote Communes d'Yverdon-les-Bains, de Montagny, de Valeyres et de Cheseaux-Noréaz		Partenaires Travys et CFF		Instance décisionnelle Communes d'Yverdon-les-Bains, de Montagny, de Valeyres et de Cheseaux-Noréaz		
Etat de la coordination (2007) :						
X	Planification			Projet		Réalisation
Echéancier de réalisation :						
X	Court terme (2011-2014)		Moyen terme (2015-2018)		Long terme (2019-2022)	
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	0.270	0.000	0.270	0.000	0.000	0.540
Coûts d'exploitation :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Total		
00.00 (xx%)	00.00 (xx%)	00.00 (xx%)	00.00 (xx%)	00.00	à compléter	
Priorités :						
X	Priorité A		Priorité B		Priorité C	
Justification : Nécessité d'améliorer l'attractivité des interfaces pour améliorer la fréquentation du chemin de fer et la présence des transports publics dans les quartiers.						
Données de base, études réalisées : Aucunes études récentes réalisées hors du cadre du Projet d'agglomération yverdonnoise						

Mesure 11		Transformation de la gare CFF d'Yverdon-les-Bains				
Priorité : B		Financement : Hiérarchie supérieure (ZEB) et LFIInfr				
Description :						
La gare d'Yverdon-les-Bains se trouve sur la ligne CFF du Pied du Jura (Lausanne – Neuchâtel - Bienne). Elle est desservie par les trains Grandes Lignes Lausanne/Genève - Bienne - Zürich/Basel ainsi que par les trains régionaux venant de Lausanne et Payerne. La compagnie Travys (chemin de fer à voie étroite) est aussi présente et relie Yverdon-les-Bains à Sainte-Croix. La configuration actuelle de la gare limite l'augmentation de l'offre ferroviaire. Les transformations projetées visent à autoriser l'augmentation de l'offre nationale sur la ligne du pied du Jura et régionale sur le réseau RER vaudois.						
Etat actuel :						
Actuellement, la gare d'Yverdon-les-Bains est équipée de 3 voies à quais. Or entre les minutes 44 et 18, 6 trains (4 ICN et deux régionaux) se trouvent simultanément en gare. Cette situation nécessite déjà de nombreuses manœuvres coûteuses des trains régionaux en gare, mais elle bloque surtout toute augmentation d'offre.						
Objectifs à atteindre :						
Agrandir la gare d'Yverdon-les-Bains par la création d'un nouveau quai voyageurs offrant ainsi deux voies à quai supplémentaires pour rendre possible toute augmentation de l'offre de transport régionale ou/et nationale.						
Etat final :						
Disposer d'une gare capable d'absorber un trafic "Grandes lignes" et régional dense. Possibilité d'attribuer des voies au trafic régional (4 et 5) et d'autres au trafic grandes lignes (1 à 3).						
Effets escomptés :						
Economie financière (réduction des manœuvres des trains) sur les indemnités versées par les pouvoirs publics (Confédération, Canton, communes) et flexibilité accrue de l'exploitation de la gare de la seconde plus grande ville du Canton de Vaud.						
Instances concernées :						
Instance pilote		Partenaires		Instance décisionnelle		
Service cantonaux (SM) et CFF		Commune d'Yverdon-les-Bains		Service cantonaux (SM) et CFF		
Etat de la coordination (2007) :						
X	Planification		Projet			Réalisation
Echéancier de réalisation :						
	Court terme (2011-2014)	X	Moyen terme (2015-2018)			Long terme (2019-2022)
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
80.000	10.000	10.000	0.000	0.000	0.000	100.000
Coûts d'exploitation :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Total		
00.00	00.00	00.00	00.00	00.00	à compléter	
(xx%)	(xx%)	(xx%)	(xx%)			
Priorités :						
	Priorité A	X	Priorité B			Priorité C
Justification : Aménagement essentiel à une augmentation de l'offre ferroviaire nationale et régionale.						
Données de base, études réalisées :						
Mandat de planification Vaud - CFF. Rapport final automne 2008, résultats intermédiaires automne 2007.						

Mesure 12		Future halte du RER Vaudois et P+R à l'interface Y-Parc (PST)																				
Priorité : C	Financement : LFIInfr																					
Description : Y-Parc ou PST (Pôle Scientifique et Technologique) est le principal pôle de développement de l'agglomération d'Yverdon-les-Bains. Accueillant déjà aujourd'hui un certain nombre d'emplois, il est destiné à un développement considérable dans les années à venir. A cours terme, celui-ci sera desservi par l'axe structurant d'agglomération Grandson - Gare CFF Yverdon-les-Bains - Y-Parc (axe fort, bus urbain, cadence 10' aux HP). Une halte ferroviaire du RER vaudois à Y-Parc serait quant-à elle principalement utilisée par les pendulaires provenant de l'agglomération lausannoise et se rendant à Y-Parc (Etude Transitec - Octobre 2006). La faisabilité de cette halte (opportunité, conflits avec les horaires GL ou RER, etc.) est à l'étude (Mandat de planification Vaud – CFF; Rapport final automne 2008). Quelles que soient les conclusions du Mandat de planification Vaud - CFF, il est certain qu'une desserte semi-horaire de ce projet de halte est impossible avant 2015. Si cette halte se réalise, un P+R devrait être réalisé à proximité (voir fiche n°40). Ce nouveau P+R, destiné aux pendulaires et aux visiteurs du centre-ville, compléterait alors le P+R construit au préalable à proximité du terminus des bus à Y-Parc.																						
Etat actuel : Le pôle d'Y-Parc est uniquement desservi par une ligne de bus urbaine (HP : f=20'), à défaut de RER.																						
Objectifs à atteindre : Assurer une accessibilité ferroviaire (RER Vaudois) de qualité au pôle de développement Y-Parc et aux quartiers d'habitation à proximité de la future halte.																						
Etat final : Une halte du RER Vaudois offrant des liaisons de niveau régional avec une cadence semi-horaire.																						
Effets escomptés : Influencer significativement le choix modal des actuels et futurs employés du pôle de développement d'Y-Parc en provenance de l'agglomération lausannoise. Diminuer le trafic individuel motorisé pendulaire vers le centre de l'agglomération d'Yverdon-les-Bains et par conséquent également réduire le stationnement de pendulaires au centre de l'agglomération.																						
Instances concernées : <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:33%;">Instance pilote</td> <td style="width:33%;">Partenaires</td> <td style="width:33%;">Instance décisionnelle</td> </tr> <tr> <td>Services cantonaux (SM) et CFF</td> <td>OFT et Commune d'Yverdon-les-Bains</td> <td>Services cantonaux (SM) et CFF</td> </tr> </table>						Instance pilote	Partenaires	Instance décisionnelle	Services cantonaux (SM) et CFF	OFT et Commune d'Yverdon-les-Bains	Services cantonaux (SM) et CFF											
Instance pilote	Partenaires	Instance décisionnelle																				
Services cantonaux (SM) et CFF	OFT et Commune d'Yverdon-les-Bains	Services cantonaux (SM) et CFF																				
Etat de la coordination (2007) : <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:33%;"><input checked="" type="checkbox"/> Planification</td> <td style="width:33%;"><input type="checkbox"/> Projet</td> <td style="width:33%;"><input type="checkbox"/> Réalisation</td> </tr> </table>						<input checked="" type="checkbox"/> Planification	<input type="checkbox"/> Projet	<input type="checkbox"/> Réalisation														
<input checked="" type="checkbox"/> Planification	<input type="checkbox"/> Projet	<input type="checkbox"/> Réalisation																				
Echéancier de réalisation : <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:33%;"><input type="checkbox"/> Court terme (2011-2014)</td> <td style="width:33%;"><input type="checkbox"/> Moyen terme (2015-2018)</td> <td style="width:33%;"><input checked="" type="checkbox"/> Long terme (2019-2022)</td> </tr> </table>						<input type="checkbox"/> Court terme (2011-2014)	<input type="checkbox"/> Moyen terme (2015-2018)	<input checked="" type="checkbox"/> Long terme (2019-2022)														
<input type="checkbox"/> Court terme (2011-2014)	<input type="checkbox"/> Moyen terme (2015-2018)	<input checked="" type="checkbox"/> Long terme (2019-2022)																				
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) : <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th>CH national</th> <th>CH aggro</th> <th>Canton VD</th> <th>Communes</th> <th>Emprunt</th> <th>Tiers</th> <th>Total</th> </tr> <tr> <td>0.000</td> <td>10.000</td> <td>10.000</td> <td>0.000</td> <td>0.000</td> <td>0.000</td> <td>20.000</td> </tr> </table>						CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total	0.000	10.000	10.000	0.000	0.000	0.000	20.000			
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total																
0.000	10.000	10.000	0.000	0.000	0.000	20.000																
Coûts d'exploitation : <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th>CH national</th> <th>CH aggro</th> <th>Canton VD</th> <th>Communes</th> <th>Total</th> <th></th> </tr> <tr> <td>00.00</td> <td>00.00</td> <td>00.00</td> <td>00.00</td> <td>00.00</td> <td rowspan="2">à compléter</td> </tr> <tr> <td>(xx%)</td> <td>(xx%)</td> <td>(xx%)</td> <td>(xx%)</td> <td></td> </tr> </table>						CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Total		00.00	00.00	00.00	00.00	00.00	à compléter	(xx%)	(xx%)	(xx%)	(xx%)	
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Total																		
00.00	00.00	00.00	00.00	00.00	à compléter																	
(xx%)	(xx%)	(xx%)	(xx%)																			
Priorités : <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:33%;"><input type="checkbox"/> Priorité A</td> <td style="width:33%;"><input type="checkbox"/> Priorité B</td> <td style="width:33%;"><input checked="" type="checkbox"/> Priorité C</td> </tr> </table>						<input type="checkbox"/> Priorité A	<input type="checkbox"/> Priorité B	<input checked="" type="checkbox"/> Priorité C														
<input type="checkbox"/> Priorité A	<input type="checkbox"/> Priorité B	<input checked="" type="checkbox"/> Priorité C																				
Justification : Elément essentiel pour créer une accessibilité ferroviaire (RER Vaudois) du pôle d'Y-Parc																						
Données de base, études réalisées : Projet de nouvelle halte régionale CFF à Yverdon-les-Bains, Transitec, Automne 2006 Mandat de planification Vaud – CFF, Rapport final automne 2008																						

Mesure 13		Nouveau débarcadère à l'extrémité du Canal Oriental				
Priorité : B		Financement : LFIInfr				
Description :						
Dans le cadre du réaménagement du Canal Oriental et de ses berges (voir fiche mesure n°35), le projet du pôle Gare-Lac (MEP) comprend la construction d'un nouveau débarcadère, pour les bateaux de la société "Navigation Lacs de Neuchâtel et Morat SA", à l'extrémité du Canal Oriental.						
Etat actuel :						
Actuellement, le débarcadère se situe sur la Thièle, à la sortie nord-ouest du Parc des Rives du Lac. Son accessibilité par le Quai de Nogent n'est pas entièrement satisfaisante, car relativement peu attractive pour les modes doux. Surtout, il n'est pas bien situé par rapport au centre-ville, mal desservi par les transports publics et il manque de visibilité dans la ville.						
Objectifs à atteindre :						
Améliorer de manière significative l'accessibilité piétonne et cycliste au débarcadère de la compagnie Navigation Lacs de Neuchâtel et Morat SA. Mieux intégrer le transport lacustre à la ville, en relocalisant le débarcadère sur un site stratégique et facile d'accès, à savoir l'extrémité du Canal Oriental. Renforcer l'attractivité touristique de l'agglomération et de la navigation sur le lac de Neuchâtel.						
Etat final :						
Une situation stratégique du débarcadère dans la ville. Une bonne accessibilité au nouveau débarcadère, situé à l'extrémité du Canal Oriental, grâce au réaménagement du canal en zone à trafic modéré (zone piétonne ou zone de rencontre).						
Effets escomptés :						
Une promotion des transports lacustres et de l'offre de la société "Navigation Lacs de Neuchâtel et Morat SA".						
Instances concernées :						
Instance pilote		Partenaires		Instance décisionnelle		
Commune d'Yverdon-les-Bains		Société "Navigation Lacs de Neuchâtel et Morat SA"		Commune d'Yverdon-les-Bains		
		Services cantonaux (SESA, SM)		Offices fédéraux (OFT)		
Etat de la coordination (2007) :						
X	Planification			Projet		Réalisation
Echéancier de réalisation :						
	Court terme (2011-2014)		X	Moyen terme (2015-2018)		Long terme (2019-2022)
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	0.100	0.000	0.100	0.000	0.000	0.200
Coûts d'exploitation :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Total		
00.00	00.00	00.00	00.00	00.00	à compléter	
(xx%)	(xx%)	(xx%)	(xx%)			
Priorités :						
	Priorité A		X	Priorité B		Priorité C
Justification : Elément essentiel à la promotion des transports lacustres en combinaison avec la mobilité douce						
Données de base, études réalisées :						
MEP "Pôle Gare-Lac", Bauart, juin 2007						

Mesure 14		Mesures d'aménagement dispersées pour les réseaux de bus régionaux et urbains en zone urbaine				
Priorité : A	Financement : LFIInfr					
Description :						
<p>La réorganisation et le développement de l'offre en transports publics pour l'agglomération d'Yverdon-les-Bains comprend la mise en service d'un réseau urbains structurant pour le développement de l'agglomération. Ce réseau offrira un accès prioritaire au centre et la gare CFF d'Yverdon-les-Bains, ainsi que des relations inter-quartiers à travers le centre grâce à des lignes diamétrales. Il s'articulera autour d'un axe fort Grandson – Gare – Y-Parc et de deux lignes principales CESSNOV – Gare – Y-Parc et CESSNOV – Gare – Montagny. La concrétisation de ce réseau nécessite la réalisation de nouvelles infrastructures (voir fiche mesure n°30, 31 et 36) et le réaménagement complet de certaines voiries afin de faciliter la circulation des véhicules de transports publics (voir fiche mesure n°15, 34, 35 et 37) et de respecter les horaires publiés. Hormis ces mesures importantes, un certain nombre de petits aménagements sont encore à réaliser de manière dispersée dans l'agglomération. Il s'agit notamment de réaménager certains carrefours (ex : réaménagement du carrefour Rue d'Entremonts – Avenue des Bains pour permettre le tourne-à-gauche) et de donner la priorité aux transports publics dans certains carrefours (ex : le long de la Rue d'Orbe) et le long de certains axes (ex : couloirs bus). Ces petits aménagements sont l'objet de la présente mesure (les principaux aménagements en faveur des transports publics sont intégrés aux mesures de réaménagement d'axe principaux; voir fiche mesures n°15, 34, 35 et 37).</p>						
Etat actuel :						
<p>Le réseau des transports publics actuel comporte un certain nombre de points noirs, à savoir essentiellement les carrefours avec des problèmes de géométrie (ex. Rue d'Orbe – Rue de Chamblon) ou les carrefours sans priorité pour les transports publics (ex. Rue d'Orbe – Rue de Chamblon), qui entraînent des pertes de temps aux heures de pointe. Certains aménagements sont également peu favorables aux transports publics (ex. carrefour Rue d'Entremonts – Avenue des Bains, où le bus doit tourner autour du rond-point au Sud avant de pouvoir repartir vers le Nord). Tous ces points noirs sur le réseau péjorent l'efficacité des transports publics et nuisent à la qualité du service.</p>						
Objectifs à atteindre :						
<p>Minimiser les pertes de temps sur le réseau pour augmenter la vitesse commerciale des transports publics, pour minimiser les frais d'exploitation et pour respecter les horaires publiés, en particulier garantir les correspondances à la gare.</p>						
Etat final :						
<p>Une offre en transports publics attractive grâce à des temps de parcours réduits, des horaires publiés respectés, des correspondances assurées et une lisibilité du système améliorée.</p>						
Effets escomptés :						
<p>Un accroissement de l'attractivité et de la fréquentation des transports publics urbains et ferroviaires (accès à la gare CFF d'Yverdon-les-Bains). Un report modal des transports individuels motorisés vers les transports publics. Le respect de l'horaire publié également pendant les heures de forte circulation.</p>						
Instances concernées :						
Instance pilote		Partenaires		Instance décisionnelle		
Communes d'Yverdon-les-Bains, de Grandson, de Montagny, de Chamblon, de Treykovagnes et de Cheseaux-Noréaz		Service cantonaux (SM) Travys et CarPostal		Communes d'Yverdon-les-Bains, de Grandson, de Montagny, de Chamblon, de Treykovagnes et de Cheseaux-Noréaz		
Etat de la coordination (2007) :						
X	Planification		Projet		Réalisation	
Echéancier de réalisation :						
X	Court terme (2011-2014)		Moyen terme (2015-2018)		Long terme (2019-2022)	
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	1.000	0.000	1.000	0.000	0.000	2.000
Coûts d'exploitation :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Total		
00.00 (xx%)	00.00 (xx%)	00.00 (xx%)	00.00 (xx%)	00.00	à compléter	
Priorités :						
X	Priorité A		Priorité B		Priorité C	

Justification : Un réseau de transports publics attractif, avec des itinéraires directs et sans pertes de temps, est un des éléments essentiels pour favoriser un report modal des transports individuels motorisés vers les transports publics.

Données de base, études réalisées :

Etude de faisabilité du renforcement des transports publics (Phase 1 : Vision), Müller, Romann & Schuppisser, février 2007

Mesure 15.a Réorganisation et réaménagement de l'interface bus de la Place de la Gare						
Priorité : A		Financement : LFIInfr				
Description :						
La réorganisation et le développement de l'offre en transports publics prévoit la mise en service d'un réseau de lignes diamétrales avec un nœud de correspondances à la Gare d'Yverdon-les-Bains. Cette interface, relativement nouvelle, connaît quelques problèmes fonctionnels (manque de place pour les arrêts des bus, encombrement et manœuvres supplémentaires des bus, gênes des voitures pour l'exploitation, gendarmes couchés). Or une interface de qualité, avec des correspondances à la gare, implique la présence simultanée d'un nombre élevé de véhicules. C'est pourquoi le réaménagement de l'interface bus de l'Avenue de la Gare est nécessaire : quais plus longs pour les bus urbains (capacité d'accueil par directions : 3 bus + bus du réseau complémentaire) et arrêts avec arrivées et départs indépendants pour les bus régionaux. Un nouvel itinéraire d'accès pour les bus régionaux peut être envisagé en relation avec une nouvelle implantation du dépôt (étude d'opportunité en cours). Un nouvel accès au parking, sans gêne pour l'exploitation des bus, doit être recherché (entrées et sorties du parking par la Rue des Remparts). Enfin, il s'agit d'éviter la perturbation du trafic transports publics sur la Place de la Gare par la fermeture de l'Avenue de la Gare au trafic individuel motorisé (voir fiche mesure n°37.b).						
Etat actuel :						
L'interface de la gare est composée de 4 quais, soit 2 quais par direction, dont un pour les bus urbains "Travys" et un pour les bus régionaux "CarPostal". La présence simultanée de tous les bus régionaux, soit 5 bus par quai, pose un problème d'encolonnement. Un bus ne pouvant pas se garer devant un autre bus s'il arrive après, il n'est par conséquent pas possible d'avoir des horaires différents d'une ligne à l'autre (actuellement départ à la minute XX:10 pour toutes les lignes régionales). Le trafic individuel gêne fortement l'exploitation des bus et allonge les temps de parcours.						
Objectifs à atteindre :						
Améliorer la circulation et le stationnement des véhicules de transports publics sur l'interface bus de la Place de la Gare. Faciliter l'orientation des usagers.						
Etat final :						
Une interface principale qui permet d'accueillir simultanément et indépendamment toutes les lignes de bus urbaines et régionales, pour garantir les correspondances entre les lignes avec une grande flexibilité d'exploitation. Une bonne orientation pour les usagers des transports publics.						
Effets escomptés :						
Augmenter l'attractivité des transports publics grâce à la réalisation d'une interface bus plus efficace : nombre d'arrêts en suffisance, arrivées et départs indépendants pour les bus régionaux, plus de perte de temps.						
Instances concernées :						
Instance pilote		Partenaires		Instance décisionnelle		
Commune d'Yverdon-les-Bains		Travys et CarPostal		Commune d'Yverdon-les-Bains		
Etat de la coordination (2007) :						
X	Planification		Projet			Réalisation
Echéancier de réalisation :						
X	Court terme (2011-2014)		Moyen terme (2015-2018)			Long terme (2019-2022)
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	1.144	0.000	1.144	0.000	0.000	2.287
Coûts d'exploitation :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Total		
00.00	00.00	00.00	00.00	00.00	à compléter	
(xx%)	(xx%)	(xx%)	(xx%)			
Priorités :						
X	Priorité A		Priorité B			Priorité C
Justification : Aménagement essentiel à la mise en service efficace d'un horaire avec correspondances entre les lignes de bus à la gare CFF d'Yverdon-les-Bains.						
Données de base, études réalisées :						
Aucunes études récentes réalisées hors du cadre du Projet d'agglomération yverdonnoise						

Mesure 15.b Aménagement des terminus de lignes principales et des arrêts de bus du réseau						
Priorité : A		Financement : LFIInfr				
Description : La réorganisation et le développement de l'offre en transports publics prévoit la mise en service d'un nouvel axe-fort et de deux lignes principales. La matérialisation de ce réseau implique toutefois la réalisation d'aménagements aux terminus des nouvelles lignes, ainsi qu'à certains arrêts centraux du réseau. Il s'agit en particulier d'aménagements infrastructurels facilitant la circulation et les manœuvres de stationnement des véhicules de transports publics. Ces terminus de lignes et certains arrêts du réseau gagneraient à être structurants et centraux pour les quartiers. Différents services, tels que abris couverts, stationnements pour les cycles (voir fiche mesures n°2 et 5), distributeurs, etc. y prendraient donc place.						
Etat actuel : Actuellement, les aménagements aux terminus de lignes et aux autres arrêts du réseau ne sont pas toujours très attractifs et certains ne sont pas exploités comme éléments visibles pour le quartier. Il manque en particulier des arrêts aménagés sur chaussées (arrêt bien visible, abris couverts pour le confort des voyageurs, traversées piétonnes sécurisées, etc.).						
Objectifs à atteindre : Développer des aménagements permettant une circulation et un stationnement aisé des véhicules de transports publics à proximité des terminus de lignes et des arrêts centraux du réseau. Renforcer l'attractivité des transports publics et augmenter la fréquentation des lignes de bus urbain.						
Etat final : Des conditions de circulation et de stationnement améliorées pour les véhicules de transports publics. Des aménagements et arrêts de bus attractifs et conviviaux pour les usagers des transports publics.						
Effets escomptés : Un accroissement de l'attractivité et de la fréquentation des transports publics urbains par la réalisation d'aménagements attractifs et fonctionnels aux terminus de lignes et aux arrêts centraux du réseau.						
Instances concernées :						
Instance pilote		Partenaires		Instance décisionnelle		
Commune d'Yverdon-les-Bains, Grandson, Montagny et Cheseaux-Noréaz		Services cantonaux (SM) Travys et CarPostal		Commune d'Yverdon-les-Bains, Grandson, Montagny et Cheseaux-Noréaz		
Etat de la coordination (2007) :						
X	Planification		Projet			Réalisation
Echéancier de réalisation :						
X	Court terme (2011-2014)		Moyen terme (2015-2018)			Long terme (2019-2022)
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	1.375	0.000	1.375	0.000	0.000	2.750
Coûts d'exploitation :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Total		
00.00 (xx%)	00.00 (xx%)	00.00 (xx%)	00.00 (xx%)	00.00	à compléter	
Priorités :						
X	Priorité A		Priorité B			Priorité C
Justification : Aménagement essentiel à l'amélioration de l'offre en transports publics						
Données de base, études réalisées : Aucunes études récentes réalisées hors du cadre du Projet d'agglomération yverdonnoise						

Mesure 20		Assainissement phonique du viaduc autoroutier				
Priorité : -		Financement : Communes et investisseurs privés				
Description :						
Le trafic routier est la principale source de bruit dans les agglomérations. Les tronçons autoroutiers qui engendrent des nuisances sonores supérieures aux valeurs limites d'exposition, doivent être assainis d'ici à 2015. Cet assainissement est à la charge du propriétaire de l'infrastructure routière, à savoir l'Office fédéral des routes (OFROU) pour les routes nationales. La procédure d'assainissement du viaduc autoroutier, actuellement en cours, prévoit la pose de parois antibruit à hauteur de la Chaussée de Treycovagnes et du quartier des Moulins. D'autres types interventions, telles l'abaissement de la vitesse limite de circulation, la pose d'un revêtement phonoabsorbant ou encore la modification des joints du tablier, ne sont actuellement pas à l'ordre du jour. Finalement, les mesures d'assainissement à réaliser afin de respecter les valeurs de planification dans les nouveaux quartiers (Yverdon-les-Bains Ouest) ne sont pas prises en charge par l'OFROU. En effet, l'OFROU ne finance que les assainissements liés à des constructions bâties avant 1985. La présente fiche mesure concerne donc uniquement les mesures d'assainissement à prendre en faveur de ces nouveaux quartiers (ex : pose de parois antibruit dans le secteur "Aux Iles" situé entre le quartier des Moulins et la voie ferrée).						
Etat actuel :						
Le cadastre du bruit routier montre que l'autoroute engendre des nuisances sonores qui dépassent les valeurs limites d'exposition au bruit définies par l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB). Les communes concernées sont essentiellement Yverdon-les-Bains, Montagny et Grandson.						
Objectifs à atteindre :						
Respecter les valeurs de planification dans les zones à bâtir de l'Ouest de l'agglomération, grâce à des mesures d'assainissement des nuisances sonores engendrées par l'autoroute.						
Etat final :						
Une situation assainie à proximité du viaduc autoroutier. Des zones à bâtir où les valeurs de planification ne sont pas dépassées.						
Effets escomptés :						
Une diminution des nuisances sur les terrains à bâtir (actuels et futurs) à proximité du viaduc autoroutier. Notamment, afin de ne pas entraver le développement urbain prévu sur les zones à bâtir dans l'Ouest de l'agglomération.						
Instances concernées :						
Instance pilote		Partenaires		Instance décisionnelle		
Offices fédéraux (OFROU)		Services cantonaux (SEVEN, SR)		Offices fédéraux (OFROU)		
Communes d'Yverdon-les-Bains				Communes d'Yverdon-les-Bains		
Etat de la coordination (2007) :						
X	Planification		Projet		Réalisation	
Echéancier de réalisation :						
Avant 2015 pour les assainissements financés par l'OFROU (hors LFIInfr) et en fonction des développements urbains pour les autres assainissements.						
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	0.000	0.000	?	0.000	?	1.501
Coûts d'exploitation :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Total		
00.00	00.00	00.00	00.00	00.00	à compléter	
(xx%)	(xx%)	(xx%)	(xx%)			
Priorités :						
Mesure hors de la LFIInfr						
Données de base, études réalisées :						
Programme d'assainissement du bruit sur les routes nationales						

Mesure 30		Nouvelle infrastructure routière pour les transports publics au Pré-Neuf combinée avec la création de la continuité du réseau mobilité douce				
Priorité : A	Financement : LFIInfr					
Description :						
Le réseau de transports publics d'Yverdon-les-Bains couvre actuellement un maximum du territoire, or le "Concept TP" élaboré dans le cadre du projet d'agglomération prévoit un réseau plus structurant avec une plus grande clarté qui implique des itinéraires plus directs. Ainsi, pour la ligne de bus principale "Montagny – Gare – CESSNOV", il est nécessaire de rendre la liaison entre le quartier de Cheminet et la Brinaz plus directe et plus attractive en construisant une nouvelle infrastructure routière reliant l'extrémité de la Rue du Cheminet à la Route de Ste-Croix. A cette route, réservée aux transports publics, est également agencé un itinéraire mobilité douce permettant de créer la continuité de l'axe structurant inter-quartiers Tuileries – Chamard – Cheminet – Rue du Midi – Pierre-de-Savoie.						
Etat actuel :						
Actuellement, l'itinéraire du bus entre la Gare et Montagny est composé d'une suite de bifurcations à angle droit (voire plus aigu) entre le quartier du Cheminet et la Brinaz. Cet itinéraire n'est pas satisfaisant car ces nombreux changements de direction ont non seulement pour effet d'allonger le temps de parcours, mais également de donner une mauvaise perception des transports publics aux usagers. En ce qui concerne la mobilité douce, il n'existe actuellement aucune liaison dans ce secteur.						
Objectifs à atteindre :						
Rendre l'itinéraire de la ligne de bus principale "Montagny – Gare – CESSNOV" plus direct entre le quartier de Cheminet et la Brinaz, afin de réduire le temps de parcours et d'améliorer la perception des transports publics par les usagers de ces derniers. Créer une continuité du réseau mobilité douce entre le quartier de Cheminet et celui de Chamard.						
Etat final :						
Une ligne de bus principale "Montagny – Gare – CESSNOV" plus directe et donc plus performante. Un axe structurant inter-quartiers mobilité douce continue entre le quartier de Cheminet et celui de "Chamard-Nord".						
Effets escomptés :						
Une amélioration des temps de parcours et de l'image des transports publics et donc une augmentation de leur fréquentation. Une augmentation de la part modale de la mobilité douce dans le Nord de l'agglomération.						
Instances concernées :						
Instance pilote		Partenaires		Instance décisionnelle		
Commune d'Yverdon-les-Bains		Travys et privés (propriétaires de parcelles)		Commune d'Yverdon-les-Bains		
Etat de la coordination (2007) :						
X	Planification		Projet			Réalisation
Echéancier de réalisation :						
X	Court terme (2011-2014)		Moyen terme (2015-2018)			Long terme (2019-2022)
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	0.419	0.000	0.419	0.000	0.000	0.837
Coûts d'exploitation :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Total		
00.00	00.00	00.00	00.00	00.00	à compléter	
(xx%)	(xx%)	(xx%)	(xx%)			
Priorités :						
X	Priorité A		Priorité B			Priorité C
Justification : Elément essentiel pour améliorer l'efficacité de la ligne de bus principale "Montagny – Gare – CESSNOV" et pour assurer la continuité Nord-Sud de l'axe structurant inter-quartier mobilité douce.						
Données de base, études réalisées :						
Aucunes études récentes réalisées hors du cadre du Projet d'agglomération yverdonnoise						

Mesure 31		Nouvel accès d'agglomération Sud				
Priorité : A		Financement : LFIInfr				
Description :						
L'aménagement du réseau local en relation avec la jonction autoroutière Sud proposé dans le "Concept Trafic Individuel Motorisé" vise à permettre une accessibilité du Sud de l'agglomération sans transiter par le centre. Ce "Nouvel accès d'agglomération Sud" comprend la construction d'une nouvelle route d'accès à travers Y-Parc et la plaine "Aux Iles – Theylaz – Gravaz", un passage dénivelé inférieur sous les voies de chemin de fer, un nouveau franchissement du Canal Oriental et le réaménagement de la Rue des Moulins. L'aménagement de cette nouvelle pénétrante sud est fortement influencé par la présence d'une ligne principale des transports publics (priorité aux carrefours, éventuel couloir réservé, arrêts sur chaussée, etc.) et d'un axe structurant inter-quartiers en faveur de la mobilité douce. Le nouvel itinéraire en faveur de la mobilité douce doit permettre de relier (éventuellement en site propre) le quartier du Cheminet à Y-Parc sans passer par la Rue du Midi. Finalement, la Rue des Moulins, permettant de relier cette nouvelle infrastructure routière à la Rue du Midi et au centre-ville, fait l'objet d'une revalorisation de ses espaces publics et d'une nouvelle stratégie pour le stationnement.						
Etat actuel :						
L'accès au Sud-ouest de l'agglomération depuis la jonction autoroutière Sud s'effectue actuellement par le Chemin de la Sallaz et la Rue du Midi déjà relativement chargée (TJM 2005 : 8'000 à 13'000 vhc/j), en traversant des quartiers résidentiels. Les échanges inter-quartiers mobilité douce sont limités par l'existence d'un seul passage sous-voies au Chemin de la Sallaz. La Rue des Moulins souffre d'un manque flagrant de mise en valeur et d'utilisation de son espace public, en particulier à cause du stationnement abondant et anarchique.						
Objectifs à atteindre :						
Favoriser l'accès à l'autoroute par le nouvel accès d'agglomération Sud. Eviter que le trafic généré par les quartiers existants et futurs du Sud-ouest de l'agglomération transite par la Rue du Midi et provoque une surcharge dans ces quartiers résidentiels. Limiter les nuisances dans les quartiers résidentiels. Assurer la continuité des itinéraires inter-quartiers en faveur de la mobilité douce. Valoriser les espaces publics, en particulier le long de la Rue des Moulins.						
Etat final :						
Une nouvelle pénétrante d'agglomération qui assure l'accessibilité, sans transit par la Rue du Midi, aux secteurs existants et aux nouvelles zones de développements situés au nord de la jonction autoroutière Sud. Une offre attractive pour la marche-à-pied et le vélo grâce à un nouvel axe structurant inter-quartiers. Un espace public attractif, sécurisé et bien intégré à l'urbanisation existante et future.						
Effets escomptés :						
Diminuer le trafic de transit et les nuisances (air et bruit) dans les quartiers résidentiels. Augmenter la part de la mobilité douce et dans une moindre mesure des transports publics. Augmenter la qualité des espaces publics en général.						
Instances concernées :						
Instance pilote		Partenaires			Instance décisionnelle	
Communes d'Yverdon-les-Bains		Privés (propriétaires de parcelles),			Communes d'Yverdon-les-Bains	
Services cantonaux (SM, SR, SDT)		CFF et Travys			Services cantonaux (SM, SR, SDT)	
Etat de la coordination (2007) :						
X	Planification		Projet		Réalisation	
Echéancier de réalisation :						
X	Court terme (2011-2014)		Moyen terme (2015-2018)		Long terme (2019-2022)	
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH agglo	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	10.482	0.000	10.482	0.000	0.000	20.964
Coûts d'exploitation :						
CH national	CH agglo	Canton VD	Communes	Total		
00.00	00.00	00.00	00.00	00.00	à compléter	
(xx%)	(xx%)	(xx%)	(xx%)			
Priorités :						
X	Priorité A		Priorité B		Priorité C	
Justification : Diminuer significativement le transit et les nuisances dans l'agglomération, en particulier dans les quartiers résidentiels le long de la Rue du Midi.						
Données de base, études réalisées :						
Avenue des Trois-Lacs – Etude préliminaire de circulation et du bruit routier, CERT-ARAGAO et ECOSAN SA, mars 2005						
Avenue des Trois-Lacs – Etude du tronçon ouest, Team +, Bulle, 2007						

Mesure 32		Nouvel accès d'agglomération Ouest																		
Priorité : B	Financement : LFIInfr																			
Description : L'aménagement du réseau local en relation avec la jonction autoroutière Ouest proposé dans le "Concept Trafic Individuel Motorisé" vise à permettre une accessibilité de l'Ouest de l'agglomération sans transiter par le centre. Ce "Nouvel accès d'agglomération Ouest" comprend la construction d'une nouvelle route d'accès parallèle au viaduc autoroutier ainsi que les liaisons nécessaires manquantes pour accéder et pénétrer dans l'agglomération. En particulier, la création de la liaison vers le secteur Migros – McDonald (nouvel accès aux parkings sans passer par la Route de Ste-Croix). L'aménagement de cette nouvelle pénétrante ouest comprend également la réalisation d'un nouvel itinéraire en faveur de la mobilité douce permettant de relier (éventuellement en site propre) la Route de St-Croix à la Chaussée de Treycovagnes (liaison intercommunal Montagny - Yverdon-les-Bains). Cet aménagement doit être coordonné avec le projet de canal de contournement d'Yverdon-les-Bains.																				
Etat actuel : L'accès à l'Ouest de l'agglomération et aux parkings des centre commerciaux depuis la jonction autoroutière Ouest s'effectue actuellement par la Route de St-Croix qui est très chargée (TJM 2005 : 17'000 à 18'000 vhc/j), en particulier ses deux giratoires, et en traversant certains quartiers résidentiels. Les nuisances liées à ce trafic dans les quartiers résidentiels péjorent la qualité de vie.																				
Objectifs à atteindre : Limiter le trafic sur la Route de St-Croix ainsi que dans les quartiers résidentiels au sud de cette dernière. Diminuer les nuisances dans ces mêmes quartiers.																				
Etat final : Une nouvelle pénétrante d'agglomération, parallèle au viaduc autoroutier, qui assure une accessibilité "en peigne" aux secteurs existants et aux nouvelles zones de développements situés au sud de la jonction autoroutière Ouest, ainsi qu'aux villages de Chamblon et de Treycovagnes. Une liaison intercommunale sécurisée et attractive en faveur de la mobilité douce entre Montagny et Yverdon-les-Bains.																				
Effets escomptés : Une amélioration de l'accès aux parkings (Migros + McDonald) et aux différents quartiers. Une diminution des nuisances (air et bruit) dans les quartiers résidentiels au Sud de la jonction Ouest.																				
Instances concernées : <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:33%;">Instance pilote</th> <th style="width:33%;">Partenaires</th> <th style="width:33%;">Instance décisionnelle</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Communes d'Yverdon-les-Bains et de Montagny</td> <td>Privés (propriétaires de parcelles)</td> <td>Communes d'Yverdon-les-Bains et de Montagny</td> </tr> <tr> <td>Services cantonaux (SR, SDT)</td> <td></td> <td>Services cantonaux (SR, SDT)</td> </tr> </tbody> </table>				Instance pilote	Partenaires	Instance décisionnelle	Communes d'Yverdon-les-Bains et de Montagny	Privés (propriétaires de parcelles)	Communes d'Yverdon-les-Bains et de Montagny	Services cantonaux (SR, SDT)		Services cantonaux (SR, SDT)								
Instance pilote	Partenaires	Instance décisionnelle																		
Communes d'Yverdon-les-Bains et de Montagny	Privés (propriétaires de parcelles)	Communes d'Yverdon-les-Bains et de Montagny																		
Services cantonaux (SR, SDT)		Services cantonaux (SR, SDT)																		
Etat de la coordination (2007) : <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:33%;">X</th> <th style="width:33%;">Projet</th> <th style="width:33%;">Réalisation</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Planification</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				X	Projet	Réalisation	Planification													
X	Projet	Réalisation																		
Planification																				
Echéancier de réalisation : <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:33%;">Court terme (2011-2014)</th> <th style="width:33%;">X</th> <th style="width:33%;">Long terme (2019-2022)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Moyen terme (2015-2018)</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				Court terme (2011-2014)	X	Long terme (2019-2022)	Moyen terme (2015-2018)													
Court terme (2011-2014)	X	Long terme (2019-2022)																		
Moyen terme (2015-2018)																				
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) : <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>CH national</th> <th>CH aggro</th> <th>Canton VD</th> <th>Communes</th> <th>Emprunt</th> <th>Tiers</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0.000</td> <td>3.443</td> <td>0.000</td> <td>3.443</td> <td>0.000</td> <td>0.000</td> <td>6.886</td> </tr> </tbody> </table>				CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total	0.000	3.443	0.000	3.443	0.000	0.000	6.886			
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total														
0.000	3.443	0.000	3.443	0.000	0.000	6.886														
Coûts d'exploitation : <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>CH national</th> <th>CH aggro</th> <th>Canton VD</th> <th>Communes</th> <th>Total</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>00.00</td> <td>00.00</td> <td>00.00</td> <td>00.00</td> <td>00.00</td> <td rowspan="2">à compléter</td> </tr> <tr> <td>(xx%)</td> <td>(xx%)</td> <td>(xx%)</td> <td>(xx%)</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Total		00.00	00.00	00.00	00.00	00.00	à compléter	(xx%)	(xx%)	(xx%)	(xx%)	
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Total																
00.00	00.00	00.00	00.00	00.00	à compléter															
(xx%)	(xx%)	(xx%)	(xx%)																	
Priorités : <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:33%;">Priorité A</th> <th style="width:33%;">X</th> <th style="width:33%;">Priorité C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Priorité B</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				Priorité A	X	Priorité C	Priorité B													
Priorité A	X	Priorité C																		
Priorité B																				
Justification : Diminuer significativement le transit et les nuisances dans l'agglomération, en particulier dans les quartiers résidentiels au Sud de la jonction Ouest.																				
Données de base, études réalisées : Avenue des Trois-Lacs – Etude préliminaire de circulation et du bruit routier, CERT-ARAGAO et ECOSAN SA, mars 2005 Avenue des Trois-Lacs – Etude du tronçon ouest, Team +, Bulle, 2007																				

Mesure 33		Nouvelles routes d'accès au Coteau Est et nouvel itinéraire mobilité douce associé				
Priorité : -		Financement : Commune d'Yverdon-les-Bains (plan de quartier)				
Description :						
<p>Le Coteau Est est la dernière portion du coteau dominant Yverdon-les-Bains et la plaine de l'Orbe encore vierge de construction. A l'origine réservé au tracé de l'autoroute A1, il fait désormais l'objet d'une planification en cours. Le Plan directeur localisé (PDL) « Le Coteau Est » prévoit en effet des constructions pour près de 800 habitants et 200 emplois, soit une densité humaine de 72 équivalents habitant-emplois par hectare.</p> <p>La nouvelle rue qui traversera le quartier est divisée en plusieurs sections : une zone 30, puis une zone 50 couplée au déclassement du chemin de Floreyres en zone 30. Le concept d'aménagement fait partie intégrante du PDL : discontinuités sous forme de places, largeurs de chaussée réduites, aménagements ponctuels, arborisation, intégration à la topographie, etc. Le PDL prévoit un réseau mobilité douce confortable, qui reliera le quartier au réseau existant de la ville. Un projet paysager complète le projet d'urbanisme. Le tout fera l'objet d'un Programme d'équipement à réaliser par étapes simultanément aux étapes d'urbanisation.</p>						
Etat actuel :						
Le PDL « Le Coteau Est » et la modification du PGA et de son règlement, ont été déposés en décembre 2007 au Canton pour examen préalable.						
Objectifs à atteindre :						
Crée un quartier modèle y compris du point de vue de la mobilité et des espaces publics.						
Etat final :						
Un quartier modèle viable économiquement et exemplaire pour l'agglomération.						
Effets escomptés :						
Un exemple de développement réussi du point de vue de l'urbanisme, de la mobilité, du paysage et de l'architecture.						
Instances concernées :						
Instance pilote		Partenaires			Instance décisionnelle	
Ville d'Yverdon-les-Bains		Canton, propriétaires, développeurs, voisins			Autorités communales et cantonales	
Etat de la coordination (2007) :						
X	Planification			Projet		Réalisation
Echéancier de réalisation :						
X	Court terme (2011-2014)		X	Moyen terme (2015-2018)		Long terme (2019-2022)
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	0.000	0.000	6.598	0.000	0.000	6.598
Coûts d'exploitation :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Total		
00.00	00.00	00.00	00.00	00.00	à compléter	
(xx%)	(xx%)	(xx%)	(xx%)			
Priorités :						
Mesure hors de la LFinfr, car réalisé avant 2011						
Données de base, études réalisées :						
PDL et Etude de circulation 2005.						
PDL et complément à l'étude de circulation 2006-2007.						

Mesure 34.a Réaménagement du Pont Bel-Air, du Quai de la Thièle et de l'Avenue de Grandson						
Priorité : A		Financement : LFIInfr				
Description :						
Le nouveau "Concept Trafic Individuel Motorisé" prévoit de réduire le transit d'agglomération et la traversée du centre-ville d'Yverdon-les-Bains, en modérant la Rue des Remparts (voir fiche mesure n° 37.b) et en reportant en partie le trafic (curseur encore à définir) sur l'autoroute, l'Avenue des Sports et la Rue du Midi (avec pour objectif sur ce dernier axe une diminution globale grâce au nouvel "Accès d'agglomération Sud"; voir fiche mesure n°34.c). La traversée Nord-est s'effectuera alors par le Quai de la Thièle/la Rue de Neuchâtel, le Pont Bel-Air, la Rue de l'Arsenal et l'Avenue des Sports. Cette réalisation nécessite un élargissement et/ou réaménagement de l'actuel Pont Bel-Air (voire la construction d'un second pont un peu plus au Nord), un nouvel aménagement et une nouvelle exploitation du Quai de la Thièle et de la Rue de Neuchâtel; voir fiche mesure n°37.a, ainsi que le réaménagement de l'Avenue de Grandson. Le réaménagement comprend la création de conditions d'exploitations favorable aux transports publics (couloir réservé, priorité aux carrefours à feux, etc.) et la création d'un espace rue favorable à la mobilité douce. Ces réaménagements, focalisés autour du nouvel axe fort transport public, doivent être complétés par un développement urbain coordonné et une mise en valeur de l'espace public. La mise en service de la traversée Nord-est doit également être combinée avec de fortes mesures de modération du trafic sur la Rue des Prés du Lac.						
Etat actuel :						
Actuellement, la traversée du centre-ville d'Yverdon-les-Bains s'effectue essentiellement par la Rue des Remparts (TJM 2005 : ~ 19'000 vhc/j) et la Rue du Midi (TJM 2005 : ~ 13'000 vhc/j). Ces traversées ne sont pas dissuasives pour le trafic individuel motorisé. Il y a peu d'aménagement de modération du trafic et de mobilité douce et quasi aucun aménagement en faveur des transports publics sur le Pont Bel-Air et l'Avenue de Grandson. Le Quai de la Thièle est à sens unique.						
Objectifs à atteindre :						
Dissuader la traversée historique du centre-ville par la Rue des Remparts. Réorienter le trafic de transit d'agglomération et le trafic d'origine-destination le plus possible sur l'autoroute. Diriger le reste du trafic d'origine destination et le trafic interne sur les traversées Nord-est et Sud-ouest. Assurer l'intégration des traversées dans les quartiers en évitant une dominance du trafic individuel motorisé par la coexistence des différents modes sur la voirie. Limiter les nuisances par des mesures d'aménagement et d'exploitation (revêtement phonoabsorbant, vitesses de circulation réduites et homogènes, etc.). Dissuader le transit par le quartier Aux Prés du Lac en le réorientant sur la traversée Nord-est (Quai de la Thièle/Rue de Neuchâtel). Valoriser les espaces publics du Pont Bel-Air, du Quai de la Thièle et de l'Avenue Grandson.						
Etat final :						
Un Pont Bel-Air, un Quai de la Thièle et une Avenue de Grandson modérés et valorisés par des aménagements priorisant les transports publics et la mobilité douce. Un quartier tranquillisé Aux Prés du Lac. Une traversée historique du centre-ville dissuadée et apaisée.						
Effets escomptés :						
Une diminution du trafic, et par conséquent des nuisances (air et bruit), dans le centre-ville et dans le quartier Aux Prés du Lac. Une amélioration de l'identité et la facilité d'appropriation de l'espace public dans le centre-ville, le long de la traversée Nord-est et dans le quartier Aux Prés du Lac. Une augmentation de la part modale des transports publics et de la mobilité douce. Une augmentation de la pression du trafic dans les quartiers limites du centre (Rue du Midi et Avenue des Sports) où des mesures d'accompagnement sont nécessaires (voir fiches mesures n°34b, 34c et 34d).						
Instances concernées :						
Instance pilote		Partenaires		Instance décisionnelle		
Communes d'Yverdon-les-Bains		Services cantonaux (SM, SR)		Communes d'Yverdon-les-Bains		
Etat de la coordination (2007) :						
X	Planification		Projet			Réalisation
Echéancier de réalisation :						
X	Court terme (2011-2014)		Moyen terme (2015-2018)			Long terme (2019-2022)
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	4.204	0.000	4.204	0.000	0.000	8.407
Coûts d'exploitation :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Total		
00.00	00.00	00.00	00.00	00.00	à compléter	
(xx%)	(xx%)	(xx%)	(xx%)			
Priorités :						
X	Priorité A		Priorité B			Priorité C

Justification : Mesures essentielles au délestage du centre-ville et à l'amélioration de la qualité de vie à Yverdon-les-Bains.

Données de base, études réalisées :

Aucunes études récentes réalisées hors du cadre du Projet d'agglomération yverdonnoise

Mesure 34.b Réaménagement de l'Avenue des Sports et de la Rue de l'Arsenal						
Priorité : A		Financement : LFInfr				
Description :						
Le nouveau "Concept Trafic Individuel Motorisé" prévoit de réduire le transit d'agglomération et la traversée du centre-ville d'Yverdon-les-Bains, en modérant la Rue des Remparts (voir fiche mesure n° 37.b) et en reportant en partie le trafic (curseur encore à définir) sur l'autoroute, l'Avenue des Sports et la Rue du Midi (avec pour objectif sur ce dernier axe une diminution globale grâce au nouvel "Accès d'agglomération Sud"; voir fiche mesure n°34.c). La réalisation de la traversée Nord-est nécessite un élargissement et/ou réaménagement de l'Avenue des Sports et de la Rue de l'Arsenal. Le réaménagement comprend la création de conditions d'exploitations favorable aux transports publics (couloir réservé, priorité aux carrefours à feux, etc.) et la création d'un espace rue favorable à la mobilité douce (cheminement piéton, bande, piste cyclable). Ces réaménagements doivent être complétés par un développement urbain coordonné et une mise en valeur de l'espace public, en particulier avec le développement des nouveaux quartiers du secteur Gare-Lac.						
Etat actuel :						
Actuellement, la traversée Nord-est par l'Avenue des Sports et la Rue de l'Arsenal connaît une charge de trafic moyenne (TJM 2005 : ~ 6'000-8'000 vhc/j). Cet axe rectiligne invite à des vitesses élevées. Les aménagements pour la mobilité douce ne sont pas continus et certains présentent des défauts (visibilité, largeur insuffisante, etc.).						
Objectifs à atteindre :						
Dissuader la traversée historique du centre-ville par la Rue des Remparts. Réorienter le trafic de transit d'agglomération et le trafic d'origine-destination le plus possible sur l'autoroute. Diriger le reste du trafic d'origine destination et le trafic interne sur les traversées Nord-est et Sud-ouest. Assurer l'intégration de la nouvelle traversée Nord-est dans les quartiers traversés promis à une importante mutation en évitant une dominance du trafic individuel motorisé. Limiter les nuisances par des mesures d'aménagement (revêtement phonoabsorbant, vitesses de circulation réduites et homogènes, etc.). Valoriser les espaces publics le long de l'Avenue des Sports.						
Etat final :						
Une Avenue des Sports et une Rue de l'Arsenal modérée et valorisée par des aménagements priorisant les transports publics et la mobilité douce, mais permettant également d'écouler de manière fluide le trafic traversant.						
Effets escomptés :						
Une limitation des nuisances (air et bruit) le long de l'Avenue des Sports et de la Rue de l'Arsenal. Une amélioration de l'identité et de l'image de la ville dans le secteur de développement Gare-Lac. Une diminution du trafic, et par conséquent des nuisances (air et bruit), dans le centre-ville et dans le quartier Aux Prés du Lac. Une augmentation de la part modale des transports publics et de la mobilité douce.						
Instances concernées :						
Instance pilote		Partenaires		Instance décisionnelle		
Communes d'Yverdon-les-Bains		Services cantonaux (SM, SR)		Communes d'Yverdon-les-Bains		
Etat de la coordination (2007) :						
X	Planification		Projet			Réalisation
Echéancier de réalisation :						
X	Court terme (2011-2014)		Moyen terme (2015-2018)			Long terme (2019-2022)
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	1.857	0.000	1.857	0.000	0.000	3.714
Coûts d'exploitation :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Total		
00.00	00.00	00.00	00.00	00.00	à compléter	
(xx%)	(xx%)	(xx%)	(xx%)			
Priorités :						
X	Priorité A		Priorité B			Priorité C
Justification : Mesures essentielles au délestage du centre-ville et à l'amélioration de la qualité de vie et de l'image de la ville à Yverdon-les-Bains.						
Données de base, études réalisées :						
Aucunes études récentes réalisées hors du cadre du Projet d'agglomération yverdonnoise						

Mesure 34.c Réaménagement de la Rue du Midi, de la Rue du Curtil-Maillet et du Sud de la Rue du Cheminet						
Priorité : A		Financement : LFIInfr				
Description :						
Le nouveau "Concept Trafic Individuel Motorisé" prévoit de réduire le transit d'agglomération et la traversée du centre-ville d'Yverdon-les-Bains, en modérant la Rue des Remparts (voir fiche mesure n° 37.b) et en reportant en partie le trafic (curseur encore à définir) sur l'autoroute, l'Avenue des Sports et la Rue du Midi (avec pour objectif une diminution globale sur la Rue du Midi avec le nouvel "Accès d'agglomération Sud"). La réalisation de la traversée Sud-ouest nécessite un réaménagement du Sud de la Rue du Cheminet, de la Rue du Curtil-Maillet et de la Rue du Midi en vue de réduire les nuisances liées au trafic dans les quartiers résidentiels (vitesse de circulation réduite et homogène, revêtement phonabsorbant, etc.). Il s'agit également de mettre en valeur les espaces publics, de créer un espace rue favorable à la mobilité douce.						
Etat actuel :						
Actuellement, la traversée Sud-ouest connaît une charge relativement élevée (Rue du Midi, TJM 2005 : ~ 13'000 vhc/j). Cet axe traverse un quartier d'habitat. Aucun aménagement de modération du trafic sur les rues du Cheminet, du Curtil-Maillet et du Midi. Aménagements discontinus pour la mobilité douce. Stationnement non réglementé utilisé par les riverains, les habitants de la ville et les pendulaires venants en ville.						
Objectifs à atteindre :						
Maîtriser le trafic sur la traversée Sud-ouest en évitant d'en faire un axe attractif pour le trafic individuel motorisé. Assurer l'intégration de la nouvelle traversée Sud-ouest dans les quartiers traversés en évitant une dominance du trafic individuel motorisé par la coexistence des différents modes sur la voirie. Limiter les nuisances. Valoriser les espaces publics.						
Etat final :						
Une traversée Sud-ouest modérée et valorisée par des aménagements priorisant la mobilité douce avec diminution des nuisances pour les riverains.						
Effets escomptés :						
Une diminution des nuisances (air et bruit) dans les quartiers résidentiels et une amélioration de la qualité des espaces publics le long de la traversée Sud-ouest. Une augmentation de la part modale des transports publics et de la mobilité douce. Une solution pour le stationnement des riverains dans le quartier, avec dissuasion du stationnement des pendulaires.						
Instances concernées :						
Instance pilote		Partenaires		Instance décisionnelle		
Communes d'Yverdon-les-Bains		Services cantonaux (SM, SR)		Communes d'Yverdon-les-Bains		
Etat de la coordination (2007) :						
X	Planification		Projet			Réalisation
Echéancier de réalisation :						
X	Court terme (2011-2014)		Moyen terme (2015-2018)			Long terme (2019-2022)
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	1.875	0.000	1.875	0.000	0.000	3.750
Coûts d'exploitation :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Total		
00.00	00.00	00.00	00.00	00.00	à compléter	
(xx%)	(xx%)	(xx%)	(xx%)			
Priorités :						
X	Priorité A		Priorité B			Priorité C
Justification : Mesures essentielles au délestage du centre-ville et à l'amélioration de la qualité de vie à Yverdon-les-Bains.						
Données de base, études réalisées :						
Aucunes études récentes réalisées hors du cadre du Projet d'agglomération yverdonnoise						

Mesure 34.d Réaménagement de la Rue de l'Industrie						
Priorité : A		Financement : LFIInfr				
Description :						
Le nouveau "Concept Trafic Individuel Motorisé" prévoit de réduire le transit d'agglomération et la traversée du centre-ville d'Yverdon-les-Bains, en modérant la Rue des Remparts (voir fiche mesure n° 37.b) et en reportant en partie le trafic (curseur encore à définir) sur l'autoroute, l'Avenue des Sports, la Rue du Midi (avec pour objectif une diminution globale sur la Rue du Midi avec le nouvel "Accès d'agglomération Sud", voir fiche mesure n°34c). La traversée Nord-est s'effectuera alors par le Quai de la Thièle/la Rue de Neuchâtel, le Pont Bel-Air, la Rue de l'Arsenal et l'Avenue des Sports. Afin d'assurer l'accès à la traversée Nord-est, notamment depuis l'Avenue des Bains, et de compléter le contournement du centre, il est nécessaire de réaménager la Rue de l'Industrie. Il s'agit en particulier de mettre à double sens la Rue de l'Industrie sur toute sa longueur et de réaménager le passage inférieur sous les voies CFF (insertion d'une surface réservée aux modes doux.). Il s'agit également de mettre en place des mesures visant à réduire les nuisances liées au trafic (vitesse de circulation réduite, revêtement phonabsorbant, etc.) et de donner une nouvelle image à un quartier appelé à une forte mutation.						
Etat actuel :						
Actuellement, la traversée par la Rue de l'Industrie est faiblement chargée (TJM 2005 : ~ 2'000 vhc/j). Il n'y a aucun aménagement de modération du trafic et de mobilité douce sur la Rue de l'Industrie. La Rue de l'industrie n'est pas bidirectionnelle sur toute sa longueur et est mal aménagée, en particulier à proximité du passage sous-voies.						
Objectifs à atteindre :						
Dissuader la traversée historique du centre-ville par la Rue des Remparts en créant les nouvelles traversées périphériques aux limites du centre. Assurer l'intégration de la nouvelle traversée Nord-est dans les quartiers traversés en évitant une dominance du trafic individuel motorisé par la coexistence des différents modes sur la voirie. Favoriser l'utilisation de la Rue de l'Industrie et limiter les nuisances sur le contournement du centre (Rue de l'Industrie et Rue Cordey) par des mesures d'aménagement. Valoriser les espaces publics de la Rue de l'Industrie en relation avec le développement des quartiers.						
Etat final :						
Une Rue de l'Industrie à double sens avec un passage inférieur réaménagé. Un contournement du centre modéré et valorisé par des aménagements priorisant les transports publics et la mobilité douce, mais permettant également d'écouler le trafic traversant. Une traversée historique du centre-ville dissuadée et apaisée.						
Effets escomptés :						
Une utilisation accrue de la Rue de l'Industrie tout en limitant les nuisances. Une Rue de l'Industrie bien intégrée dans le nouveau quartier. Une augmentation de la part modale de la mobilité douce.						
Instances concernées :						
Instance pilote		Partenaires		Instance décisionnelle		
Communes d'Yverdon-les-Bains		Services cantonaux (SM, SR) et CFF		Communes d'Yverdon-les-Bains		
Etat de la coordination (2007) :						
X	Planification		Projet		Réalisation	
Echéancier de réalisation :						
X	Court terme (2007-2008)		Moyen terme (2009-2013)		Long terme (2014-2020)	
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH agglo	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	0.239	0.000	0.239	0.000	0.000	0.477
Coûts d'exploitation :						
CH national	CH agglo	Canton VD	Communes	Total	à compléter	
00.00 (xx%)	00.00 (xx%)	00.00 (xx%)	00.00 (xx%)	00.00		
Priorités :						
X	Priorité A		Priorité B		Priorité C	
Justification : Mesures essentielles au délestage du centre-ville et à l'amélioration de la qualité de vie à Yverdon-les-Bains.						
Données de base, études réalisées :						
Aucunes études récentes réalisées hors du cadre du Projet d'agglomération yverdonnoise						

Mesure 35 Réaménagement de l'axe Gare-Lac le long du Canal Oriental																		
Priorité : A	Financement : LFIInfr																	
Description : Les abords du canal sont réaménagés afin de créer un axe piétonnier exceptionnel entre la Place Pestalozzi, la Place d'Armes (Gare), les nouveaux développements prévus le long du canal et la zone de détente et de loisirs du bord du lac de Neuchâtel. Une voie bus, pour la nouvelle ligne principale Montagny – Gare – CESSNOV, est également aménagée en site propre entre la Place d'Armes et l'Avenue des Sports.																		
Etat actuel : Les abords du canal sont mal aménagés et peu attrayants pour les piétons et les cyclistes. Il n'existe pas de réelle conception pour la mobilité douce entre la Place d'Armes et le lac.																		
Objectifs à atteindre : Ouvrir une fenêtre vers le lac de Neuchâtel en créant une liaison mobilité douce attractive entre le centre et l'étendue du bord du lac de Neuchâtel. Valoriser l'espace public le long du Canal Oriental.																		
Etat final : Les quais du canal oriental sont l'ossature principale mobilité douce entre la ville et le bord du lac de Neuchâtel. Une voie bus en site propre bien intégrée avec les aménagements piétonnier et cycliste.																		
Effets escomptés : Accroître les déplacements à pied et à vélo en direction de la zone de détente et de loisirs du bord du lac de Neuchâtel et en direction des nouveaux développements prévus dans le pôle Gare-Lac et ainsi revitaliser et augmenter l'attractivité des abords du Canal Oriental et de l'étendue du bord du lac. Une augmentation de la part modale de la mobilité douce et des transports publics.																		
Instances concernées : <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:33%;">Instance pilote</td> <td style="width:33%;">Partenaires</td> <td style="width:33%;">Instance décisionnelle</td> </tr> <tr> <td>Commune d'Yverdon-les-Bains</td> <td>Services cantonaux (SDT et SM) et Travys</td> <td>Commune d'Yverdon-les-Bains</td> </tr> </table>		Instance pilote	Partenaires	Instance décisionnelle	Commune d'Yverdon-les-Bains	Services cantonaux (SDT et SM) et Travys	Commune d'Yverdon-les-Bains											
Instance pilote	Partenaires	Instance décisionnelle																
Commune d'Yverdon-les-Bains	Services cantonaux (SDT et SM) et Travys	Commune d'Yverdon-les-Bains																
Etat de la coordination (2007) : <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:33%;"><input checked="" type="checkbox"/> Planification</td> <td style="width:33%;"><input type="checkbox"/> Projet</td> <td style="width:33%;"><input type="checkbox"/> Réalisation</td> </tr> </table>		<input checked="" type="checkbox"/> Planification	<input type="checkbox"/> Projet	<input type="checkbox"/> Réalisation														
<input checked="" type="checkbox"/> Planification	<input type="checkbox"/> Projet	<input type="checkbox"/> Réalisation																
Echéancier de réalisation : <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:33%;"><input checked="" type="checkbox"/> Court terme (2011-2014)</td> <td style="width:33%;"><input type="checkbox"/> Moyen terme (2015-2018)</td> <td style="width:33%;"><input type="checkbox"/> Long terme (2019-2022)</td> </tr> </table>		<input checked="" type="checkbox"/> Court terme (2011-2014)	<input type="checkbox"/> Moyen terme (2015-2018)	<input type="checkbox"/> Long terme (2019-2022)														
<input checked="" type="checkbox"/> Court terme (2011-2014)	<input type="checkbox"/> Moyen terme (2015-2018)	<input type="checkbox"/> Long terme (2019-2022)																
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) : <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <th>CH national</th> <th>CH aggro</th> <th>Canton VD</th> <th>Communes</th> <th>Emprunt</th> <th>Tiers</th> <th>Total</th> </tr> <tr> <td>0.000</td> <td>4.083</td> <td>0.000</td> <td>4.083</td> <td>0.000</td> <td>0.000</td> <td>8.166</td> </tr> </table>		CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total	0.000	4.083	0.000	4.083	0.000	0.000	8.166			
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total												
0.000	4.083	0.000	4.083	0.000	0.000	8.166												
Coûts d'exploitation : <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <th>CH national</th> <th>CH aggro</th> <th>Canton VD</th> <th>Communes</th> <th>Total</th> <th></th> </tr> <tr> <td>00.00</td> <td>00.00</td> <td>00.00</td> <td>00.00</td> <td>00.00</td> <td rowspan="2">à compléter</td> </tr> <tr> <td>(xx%)</td> <td>(xx%)</td> <td>(xx%)</td> <td>(xx%)</td> <td></td> </tr> </table>		CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Total		00.00	00.00	00.00	00.00	00.00	à compléter	(xx%)	(xx%)	(xx%)	(xx%)	
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Total														
00.00	00.00	00.00	00.00	00.00	à compléter													
(xx%)	(xx%)	(xx%)	(xx%)															
Priorités : <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:33%;"><input checked="" type="checkbox"/> Priorité A</td> <td style="width:33%;"><input type="checkbox"/> Priorité B</td> <td style="width:33%;"><input type="checkbox"/> Priorité C</td> </tr> </table>		<input checked="" type="checkbox"/> Priorité A	<input type="checkbox"/> Priorité B	<input type="checkbox"/> Priorité C														
<input checked="" type="checkbox"/> Priorité A	<input type="checkbox"/> Priorité B	<input type="checkbox"/> Priorité C																
Justification : Aménagement essentiel à la mise en valeur du pôle Gare-Lac																		
Données de base, études réalisées : MEP Pôle Gare-Lac, Bauart AG, Bern, juin 2007																		

Mesure 36		Reconstruction du Pont Kiener sur la Thièle				
Priorité : -		Financement : Commune d'Yverdon-les-Bains				
Description :						
<p>Le nouveau « Concept Traffic Individuel Motorisé » a notamment pour objectif de reporter au maximum le transit d'agglomération sur l'autoroute. Pour cela, il s'agit de créer une rupture entre les nouveaux accès d'agglomération Sud et Ouest (voir fiche mesures n° 31 et 32) au niveau du Pont Kiener, qui deviendra un franchissement exclusivement réservé aux transports publics et à la mobilité douce. A terme, le pont reconstruit n'accueillera donc plus que les véhicules de transports publics (largeur et poids) et les usagers des modes doux (sécurité, confort et attractivité). Le projet de reconstruction prévoit 3 étapes de développement :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ouverture du pont : pont bidirectionnel, trafic 40t et voie de 6.50 m, sans contrainte supplémentaire par rapport à l'état actuel. 2. Dès construction quartier Kiener : zone de rencontre sur le pont et l'avenue Kiener entre la rue d'Orbe et la rue des Moulins, dissuasion du transit par la faible vitesse praticable et l'aménagement résidentiel de l'avenue Kiener. Voie de 4 m sur le pont avec trafic alterné. 3. Si trop de trafic de transit : pont fermé à la circulation générale, passage réservé au bus, aux services de secours et d'entretien. Pas d'aménagement supplémentaire sauf pose de verrous contrôlés si nécessaire (ex. bornes escamotables). 						
Etat actuel :						
Le pont actuel est bidirectionnel, mais avec croisement alterné. Il permet la traversée aisée et sécurisée des piétons et des cycles. Son état sanitaire implique toutefois une reconstruction complète.						
Objectifs à atteindre :						
Polariser l'accès à l'agglomération yverdonnoise sur les deux jonctions autoroutières. Créer une rupture de continuité de la "Collectrice Sud" pour les transports individuels motorisés, afin de tirer parti de la ceinture autoroutière existante et de ne pas construire une infrastructure parallèle redondante. Maintenir un franchissement pour la mobilité douce et ainsi garantir la continuité de l'axe structurant inter-quartiers Ouest.						
Etat final :						
Un pont dont le franchissement par les véhicules des transports publics est aisé et dont l'espace attribué à la mobilité douce mobilité douce est suffisant pour assurer la sécurité et le confort de ces usagers.						
Effets escomptés :						
Une incitation au contournement de la ville par l'autoroute, entraînant une diminution du trafic de transit et des nuisances dans les quartiers sensibles de l'Ouest de l'agglomération. Une augmentation de l'utilisation des transports publics et des modes doux dans l'Ouest de l'agglomération.						
Instances concernées :						
Instance pilote		Partenaires		Instance décisionnelle		
Commune d'Yverdon-les-Bains		Travys		Commune d'Yverdon-les-Bains		
Etat de la coordination (2007) :						
Planification		X Projet		Réalisation		
Echéancier de réalisation :						
Très court terme (2008) et par conséquent sans participation financière de la Confédération (hors LFI nfr)						
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	0.000	0.000	3.000	0.000	0.000	3.000
Coûts d'exploitation :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Total		
00.00	00.00	00.00	00.00	00.00	à compléter	
(xx%)	(xx%)	(xx%)	(xx%)			
Priorités :						
Mesure hors de la LFI nfr, car réalisé avant 2011						
Justification : Construction essentiel pour la mise en œuvre du "Concept Transports Publics" (ligne orange) et du "Concept Mobilité Douce" (axe structurant inter-quartiers Ouest).						
Données de base, études réalisées :						
Etude préliminaire, Burri & Pavid SA (Ingénieurs civils), Yverdon-les-Bains						
Etude d'aménagement de la superstructure, 2007, Team + (Transports environnement aménagement du territoire), Bulle						

Mesure 37.a Réaménagement de la Place Bel-Air, de la Rue d'Orbe et de la Rue de Neuchâtel						
Priorité : A		Financement : LFIInfr				
Description :						
Le nouveau "Concept Trafic Individuel Motorisé" prévoit de réduire le transit d'agglomération et la traversée du centre-ville d'Yverdon-les-Bains, en modérant la Rue des Remparts (voir fiche mesure n°37.b) et en reportant en partie le trafic (curseur encore à définir) sur l'autoroute, l'Avenue des Sports et la Rue du Midi (avec pour objectif une diminution globale sur la Rue du Midi avec le nouvel "Accès d'agglomération Sud"). Dans ce cadre, les espaces centraux de la ville sont à valoriser en instaurant un régime spécial de circulation. Tout d'abord, un réaménagement intégral de l'interface de la Place Bel-Air, mettant en valeur les arrêts transports publics et permettant une appropriation de la place par les piétons et les cyclistes est nécessaire. La Rue d'Orbe est partiellement fermée au trafic (mis-à-part le tronçon Rue du Cheminet – entrée du parking COOP) et elle est réaménagée en un espace public favorable aux transports publics (circulation de plusieurs lignes urbaines et régionales sur cette axe) et à la mobilité douce. Il s'agit de créer une zone à régime spécial avec un fort caractère "espace public" sur la Rue de Neuchâtel en tenant compte de la circulation des bus à double sens. Ce réaménagement doit être structuré autour du nouvel axe fort transport public et doit donc impérativement être complété par une requalification urbaine coordonnée.						
Etat actuel :						
Actuellement, la charge de trafic sur la Rue de Neuchâtel (TJM 2005 : ~ 9'000 vhc/j) est moyenne, alors qu'elle est déjà nettement plus problématique sur la Place Bel-Air et sur le Pont-Bel-Air. L'interface de la Place Bel-Air est mal aménagé et peu attractif. Les arrêts transports publics souffrent d'une implantation inadéquate ne favorisant pas les manœuvres des bus. Le confort pour les usagers des TP et la sécurité pour les usagers des modes doux sont également insuffisants (traversée piétonne).						
Objectifs à atteindre :						
Dissuader la traversée du centre-ville pour le trafic individuel motorisé. Faciliter la circulation des bus. Redonner la priorité aux piétons et aux cyclistes sur les espaces publics du centre-ville ainsi que dans les zones à régime spécial. Sécuriser les liaisons mobilité douce, en particulier les traversées piétonnes. Valoriser les espaces publics de la Place Bel-Air, de la Rue d'Orbe et de la Rue de Neuchâtel.						
Etat final :						
Une traversée historique du centre-ville dissuadée et apaisée, et donc favorable à la mobilité douce et aux transports publics. Un espace public requalifié de qualité sur la Place Bel-Air, la Rue d'Orbe et la Rue de Neuchâtel.						
Effets escomptés :						
Une diminution du trafic, et par conséquent des nuisances (air et bruit), dans le centre-ville. Une amélioration de l'identité et de la facilité d'appropriation des espaces publics de la Place Bel-Air, de la Rue d'Orbe et de la Rue de Neuchâtel. Une augmentation de la part modale des transports publics et de la mobilité douce.						
Instances concernées :						
Instance pilote		Partenaires		Instance décisionnelle		
Communes d'Yverdon-les-Bains		Services cantonaux (SM, SR)		Communes d'Yverdon-les-Bains		
Etat de la coordination (2007) :						
X	Planification		Projet		Réalisation	
Echéancier de réalisation :						
X	Court terme (2011-2014)		Moyen terme (2015-2018)		Long terme (2019-2022)	
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	1.278	0.000	1.278	0.000	0.000	2.556
Coûts d'exploitation :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Total		
00.00	00.00	00.00	00.00	00.00	à compléter	
(xx%)	(xx%)	(xx%)	(xx%)			
Priorités :						
X	Priorité A		Priorité B		Priorité C	
Justification : Mesures essentielles au délestage du centre-ville et à l'amélioration de la qualité de vie à Yverdon-les-Bains.						
Données de base, études réalisées :						
Aucunes études récentes réalisées hors du cadre du Projet d'agglomération yverdonnoise						

Mesure 37.b Réaménagement de la Rue des Remparts et de la Place d'Armes						
Priorité : A		Financement : LFIInfr				
Description :						
<p>Le nouveau "Concept Trafic Individuel Motorisé" prévoit de réduire le transit d'agglomération et la traversée du centre-ville d'Yverdon-les-Bains, en modérant la Rue des Remparts et en reportant en partie le trafic (curseur encore à définir) sur l'autoroute, l'Avenue des Sports et la Rue du Midi (avec pour objectif une diminution globale sur la Rue du Midi avec le nouvel "Accès d'agglomération Sud"). Toutefois, il s'agit également de créer un certain nombre de zones à régime spécial à divers endroits du centre-ville d'Yverdon-les-Bains, notamment sur la Rue des Remparts pour réduire le trafic de transit, limiter la vitesse de circulation des véhicules privés et privilégier les déplacements en modes doux. Il s'agit aussi de valoriser l'espace public de la Place d'Arme. Finalement, une réorganisation de la circulation autour de la Place d'Armes est à réaliser, notamment afin de prioriser les itinéraires des transports publics, mais également à cause du réaménagement de l'interface de la Place de la Gare (voir fiche mesure n°15.a), du réaménagement du Canal Oriental (voir fiche mesure n°35) et de la fermeture du goulet de la Rue du Casino au trafic individuel motorisé (voir fiche mesure n°37.c). La réorganisation des circulations comprend la suppression du transit sur la Place de la Gare (fermeture de l'Avenue de la Gare au TIM), d'un nouvel accès au stationnement (plus d'entrées/sorties devant les arrêts des bus) et de nouveaux itinéraires d'accès des transports publics régionaux (avec un nouvel agencement de leurs arrêts; voir fiche mesure n°15.a).</p>						
Etat actuel :						
<p>Actuellement, le trafic sur la Rue des Remparts (TJM 2005 : ~ 19'000 vhc/j) est du même ordre de grandeur que celui sur le viaduc autoroutier à l'Ouest d'Yverdon-les-Bains. Il faut ajouter à ce trafic plus de 7'000 vhc/j qui passent par l'Avenue de la Gare. L'appropriation de la Rue des Remparts et de la Place d'Armes par les usagers est très difficile vu qu'elles sont presque totalement consacrées au trafic automobile et au stationnement. La vitesse de circulation est également trop élevée, ce qui ne favorise pas l'utilisation et la sécurité de circulation des modes doux.</p>						
Objectifs à atteindre :						
<p>Dissuader la traversée du centre-ville pour le trafic individuel motorisé. Encourager la mobilité douce pour les déplacements de courte distance dans le centre d'Yverdon-les-Bains. Redonner la priorité aux piétons et aux cyclistes sur les espaces publics du centre-ville ainsi que dans les zones à régime spécial. Sécuriser les liaisons mobilité douce, en particulier les traversées piétonnes. Valoriser les espaces publics de la Place d'Armes et la Rue des Remparts. Améliorer les conditions de circulation des véhicules de transports publics à l'approche de l'interface de la gare.</p>						
Etat final :						
<p>Une traversée historique du centre-ville dissuadée et apaisée, et donc favorable à la mobilité douce et aux transports publics. Un espace public requalifié de qualité sur la Place d'Armes et la Rue des Remparts.</p>						
Effets escomptés :						
<p>Une diminution du trafic, et par conséquent des nuisances (air et bruit), dans le centre-ville. Une amélioration de l'identité et de la facilité d'appropriation des espaces publics de la Place d'Armes et la Rue des Remparts. Une augmentation de la part modale des transports publics et de la mobilité douce.</p>						
Instances concernées :						
Instance pilote		Partenaires		Instance décisionnelle		
Communes d'Yverdon-les-Bains		Services cantonaux (SM, SR) Travys et CarPostal		Communes d'Yverdon-les-Bains		
Etat de la coordination (2007) :						
X	Planification		Projet			Réalisation
Echéancier de réalisation :						
X	Court terme (2011-2014)		Moyen terme (2015-2018)			Long terme (2019-2022)
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	6.926	0.000	6.926	0.000	0.000	13.851
Coûts d'exploitation :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Total		
00.00 (xx%)	00.00 (xx%)	00.00 (xx%)	00.00 (xx%)	00.00	à compléter	
Priorités :						
X	Priorité A		Priorité B			Priorité C

Justification : Mesures essentielles au délestage du centre-ville, à l'amélioration de la qualité de vie à Yverdon-les-Bains et au fonctionnement de la Place de la Gare

Données de base, études réalisées :

Aucunes études récentes réalisées hors du cadre du Projet d'agglomération yverdonnoise

Mesure 37.c Réaménagement du goulet de la Rue du Casino						
Priorité : A		Financement : LFIInfr				
Description : Le nouveau "Concept Trafic Individuel Motorisé" prévoit de réduire le transit d'agglomération et la traversée du centre-ville d'Yverdon-les-Bains, en modérant la Rue des Remparts (voir fiche mesure n°37.b) et en reportant en partie le trafic (curseur encore à définir) sur l'autoroute, l'Avenue des Sports et la Rue du Midi (avec pour objectif une diminution globale sur la Rue du Midi avec le nouvel "Accès d'agglomération Sud"). De plus, afin de dissuader le transit plaine-lac par le centre-ville et diminuer l'accessibilité du centre-ville en général, il est nécessaire de neutraliser les mouvements traversant plaine-lac (Rue de la Plaine – Rue des Remparts et Rue Pestalozzi – Rue des Remparts) en fermant au trafic individuel motorisé le passage de la Rue du Casino. Les mouvements plaine-lac sont donc reportés vers l'extérieur du centre-ville sur la Rue de l'Industrie à l'Est et sur le Quai de l'Ancienne Douane et la Rue des Ateliers à l'Ouest. Toutefois afin de conserver un niveau d'accessibilité suffisant pour les zones commerciales du centre-ville, les mouvements d'angle (ex. Rue Pestalozzi – Rue de la Plaine) restent possibles. Le passage de la Rue du Casino est par conséquent transformé en un espace public sur lequel seuls les véhicules des transports publics, les piétons et les cyclistes sont autorisés à circuler. Cette mesure permet non seulement de réduire les pertes de temps pour les véhicules de transport publics (axe fort + bus du réseau complémentaire), mais également d'aménager des espaces favorables aux déplacements à pied et à vélo.						
Etat actuel : Actuellement, le trafic sur la Rue du Casino n'est pas adapté à un passage historique si étroit. Les aménagements en faveur de la mobilité douce sont peu attractifs (trottoir piéton extrêmement étroit). La circulation des véhicules de transports publics est gênée par les voitures.						
Objectifs à atteindre : Dissuader le transit plaine-lac par le centre-ville en fermant le passage de la Rue du Casino. Redonner la priorité aux piétons et aux cyclistes dans le passage étroit de la Rue du Casino, ainsi qu'améliorer la circulation des véhicules des transports publics. Valoriser l'espace public de ce passage historique.						
Etat final : Un passage de la Rue du Casino fermé au trafic individuel motorisé et favorisant la mobilité douce et la circulation des nombreux véhicules des transports publics (axe fort avec fréquence élevée + bus du réseau complémentaire). Un espace public revalorisé et attractif faisant la liaison entre la Rue de la Plaine et la Place d'Armes.						
Effets escomptés : Une diminution du trafic, et par conséquent des nuisances (air et bruit), dans le centre-ville. Une amélioration de l'identité et de la facilité d'appropriation des espaces publics du centre-ville. Une augmentation de la part modale des transports publics et de la mobilité douce.						
Instances concernées :						
Instance pilote		Partenaires		Instance décisionnelle		
Communes d'Yverdon-les-Bains		Services cantonaux (SM, SR) et Travys		Communes d'Yverdon-les-Bains		
Etat de la coordination (2007) :						
X	Planification		Projet			Réalisation
Echéancier de réalisation :						
X	Court terme (2011-2014)		Moyen terme (2015-2018)			Long terme (2019-2022)
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	0.036	0.000	0.036	0.000	0.000	0.072
Coûts d'exploitation :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Total		
00.00	00.00	00.00	00.00	00.00	à compléter	
(xx%)	(xx%)	(xx%)	(xx%)			
Priorités :						
X	Priorité A		Priorité B			Priorité C
Justification : Mesures essentielles au délestage du centre-ville et à l'amélioration de la qualité de vie à Yverdon-les-Bains.						
Données de base, études réalisées : Aucunes études récentes réalisées hors du cadre du Projet d'agglomération yverdonnoise						

Mesure 37.d Réaménagement de la Rue de la Plaine						
Priorité : A		Financement : LFIInfr				
Description :						
Le nouveau "Concept Trafic Individuel Motorisé" prévoit de réduire le transit d'agglomération et la traversée du centre-ville d'Yverdon-les-Bains, en modérant la Rue des Remparts (voir fiche mesure n°37.b) et en reportant en partie le trafic (curseur encore à définir) sur l'autoroute, l'Avenue des Sports et la Rue du Midi (avec pour objectif une diminution globale sur la Rue du Midi avec le nouvel "Accès d'agglomération Sud"). Toutefois, il s'agit également de valoriser les espaces publics en créant un certain nombre de zones à régime spécial à divers endroits du centre-ville d'Yverdon-les-Bains. La Rue de la Plaine est notamment réaménagée en une zone à fort caractère "espace public" permettant une appropriation de la rue par les piétons. Cependant, afin de parvenir à donner la priorité aux transports publics et aux modes doux sur la Rue de la Plaine, il est nécessaire de diminuer significativement le stationnement. L'aménagement, structuré autour du nouvel axe fort transports publics, est également à coordonner avec la mise en valeur commerciale de cette rue.						
Etat actuel :						
Actuellement, le trafic sur la Rue de la Plaine (TJM 2005 : ~ 7'000 à 9'000 vhc/j) est moyen. L'appropriation de la rue et de l'espace public par les usagers est très difficile vu qu'ils sont presque totalement consacrés au trafic automobile et au stationnement. Le stationnement dégrade fortement l'image de cette rue qui a pourtant un fort potentiel de part sa valeur historique, spatiale et commerciale.						
Objectifs à atteindre :						
Dissuader la traversée du centre-ville pour le trafic individuel motorisé. Encourager la mobilité douce pour les déplacements de courte distance dans le centre d'Yverdon-les-Bains. Redonner la priorité aux piétons et aux cyclistes sur les espaces publics du centre-ville ainsi que dans les zones à régime spécial. Sécuriser les liaisons mobilité douce, en particulier les traversées piétonnes. Revaloriser l'image de la Rue de la Plaine avec une diminution significative du nombre de cases de stationnement.						
Etat final :						
Une traversée historique du centre-ville dissuadée et apaisée, et donc favorable à la mobilité douce et aux transports publics. Un espace public requalifié de qualité sur la Rue de la Plaine, un "mile" commerçant attractif.						
Effets escomptés :						
Une diminution du trafic, et par conséquent des nuisances (air et bruit), dans le centre-ville. Une amélioration de l'identité et de la facilité d'appropriation de l'espace public de la Rue de la Plaine. Une amélioration de l'attractivité des commerces sur la Rue de la Plaine, grâce notamment à la convivialité et l'attractivité de l'espace public réaménagé. Une augmentation de la part modale des transports publics et de la mobilité douce.						
Instances concernées :						
Instance pilote		Partenaires		Instance décisionnelle		
Communes d'Yverdon-les-Bains		Services cantonaux (SM, SR)		Communes d'Yverdon-les-Bains		
Etat de la coordination (2007) :						
X	Planification		Projet			Réalisation
Echéancier de réalisation :						
X	Court terme (2011-2014)		Moyen terme (2015-2018)			Long terme (2019-2022)
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH agglo	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	1.040	0.000	1.040	0.000	0.000	2.079
Coûts d'exploitation :						
CH national	CH agglo	Canton VD	Communes	Total		
00.00	00.00	00.00	00.00	00.00	à compléter	
(xx%)	(xx%)	(xx%)	(xx%)			
Priorités :						
X	Priorité A		Priorité B			Priorité C
Justification : Mesures essentielles au délestage du centre-ville et à l'amélioration de la qualité de vie à Yverdon-les-Bains.						
Données de base, études réalisées :						
Aucunes études récentes réalisées hors du cadre du Projet d'agglomération yverdonnoise						

Mesure 37.e Réaménagement de l'Avenue Haldimand						
Priorité : A		Financement : LFIInfr				
Description :						
Le nouveau "Concept Trafic Individuel Motorisé" prévoit de réduire le transit d'agglomération et la traversée du centre-ville d'Yverdon-les-Bains, en modérant la Rue des Remparts (voir fiche mesure n°37.b) et en reportant en partie le trafic (curseur encore à définir) sur l'autoroute, l'Avenue des Sports et la Rue du Midi (si possible avoir une diminution globale sur la Rue du Midi avec le nouvel "Accès d'agglomération Sud"). Il s'agit également de valoriser les accès principaux au centre comme l'Avenue Haldimand sur laquelle il est notamment nécessaire de donner la priorité aux transports publics (éventuel couloir réservé, arrêts sur chaussé, priorité aux carrefours à feux, etc.) et aux modes doux (cheminement piéton, bande cyclable). Cette avenue possède un grand potentiel de réaménagement de part sa grande largeur. Le nouvel aménagement est donc structuré autour de la nouvelle ligne principale transports publics.						
Etat actuel :						
Actuellement, le trafic sur l'Avenue Haldimand (TJM 2005 : ~ 14'500 vhc/j) est élevé. La vitesse de circulation est également élevée, ce qui ne favorise pas l'utilisation et la sécurité de circulation des modes doux. Le large gabarit de la rue est mal exploité, ce qui ne valorise pas l'espace public central.						
Objectifs à atteindre :						
Dissuader la traversée du centre-ville pour le trafic individuel motorisé. Encourager la mobilité douce pour les déplacements de courte distance dans le centre d'Yverdon-les-Bains. Redonner la priorité aux piétons et aux cyclistes sur les espaces publics du centre-ville ainsi que dans les zones à régime spécial. Sécuriser les liaisons mobilité douce, en particulier les traversées piétonnes. Valoriser l'espace public de l'Avenue Haldimand.						
Etat final :						
Une traversée historique du centre-ville dissuadée et apaisée, et donc favorable à la mobilité douce et aux transports publics. Un espace public requalifié de qualité sur l'Avenue Haldimand. Une priorité pour les bus et une attractivité plus grande pour la mobilité douce.						
Effets escomptés :						
Une diminution du trafic, et par conséquent des nuisances (air et bruit), dans le centre-ville. Une amélioration de l'identité de l'Avenue Haldimand. Une augmentation de la part modale des transports publics et de la mobilité douce.						
Instances concernées :						
Instance pilote		Partenaires		Instance décisionnelle		
Communes d'Yverdon-les-Bains		Services cantonaux (SM, SR)		Communes d'Yverdon-les-Bains		
Etat de la coordination (2007) :						
X	Planification		Projet		Réalisation	
Echéancier de réalisation :						
X	Court terme (2011-2014)		Moyen terme (2015-2018)		Long terme (2019-2022)	
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	0.258	0.000	0.258	0.000	0.000	0.515
Coûts d'exploitation :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Total		
00.00	00.00	00.00	00.00	00.00	à compléter	
(xx%)	(xx%)	(xx%)	(xx%)			
Priorités :						
X	Priorité A		Priorité B		Priorité C	
Justification : Mesures essentielles au délestage du centre-ville et à l'amélioration de la qualité de vie à Yverdon-les-Bains.						
Données de base, études réalisées :						
Aucunes études récentes réalisées hors du cadre du Projet d'agglomération yverdonnoise						

Mesure 38		Améliorations des espaces publics dans les centres secondaires et villages, étape 1				
Priorité : A	Financement : LFIInfr					
Description :						
L'amélioration de la qualité de vie dans les centres secondaires et villages passe notamment par une amélioration de la qualité et de l'attractivité des espaces publics. En première étape, cette mesure concerne le réaménagement des centres de Grandson et de Valeyres. A Grandson, il s'agit de mettre en valeur la place du Château et la rue Haute, de même que le réseau des ruelles du bourg. A Valeyres, il s'agit de requalifier l'espace public entre la gare et le centre sportif, d'améliorer les liaisons piétonnes entre le village et la gare et de modérer le trafic sur la route cantonale.						
Etat actuel :						
Des espaces publics de qualité très variable, mais possédant de manière générale un fort potentiel de requalification. Grandson attend depuis des années une requalification de la place du Château, surface occupée principalement par du stationnement, pour mettre en valeur son centre. Après la rénovation du temple et l'ouverture de la Maison des Terroirs, une réfection de la rue Haute est envisagée à court terme. A Valeyres, les conditions d'accès à la gare et au centre sportif sont précaires et dangereuses pour la mobilité douce. Une place de village vient d'être aménagée devant la maison de commune.						
Objectifs à atteindre :						
Améliorer la qualité de vie dans le centre secondaire de Grandson et le village de Valeyres. Favoriser la mobilité douce en améliorant la qualité des espaces publics et en les sécurisant. Améliorer l'accès aux transports publics. Assurer la coexistence avec le trafic individuel motorisé tout en diminuant ses nuisances. A Grandson, soutenir également l'attractivité touristique et l'offre en commerces et services de proximité.						
Etat final :						
Des espaces publics de qualité, attractifs, sécurisés, avec une offre attractive pour la marche-à-pied et le vélo et mettent en valeur le patrimoine.						
Effets escomptés :						
Augmenter la qualité des espaces publics en général. Améliorer l'identité et la facilité d'appropriation des sites par les usagers. Augmenter la part de la mobilité douce en facilitant et sécurisant l'usage des modes doux.						
Instances concernées :						
Instance pilote		Partenaires		Instance décisionnelle		
Communes de Grandson et de Valeyres		Propriétaires privés		Communes de Grandson et de Valeyres		
Etat de la coordination (2007) :						
X	Planification		Projet		Réalisation	
Echéancier de réalisation :						
X	Court terme (2011-2014)		Moyen terme (2015-2018)		Long terme (2019-2022)	
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	8.700	0.000	8.700	0.000	0.000	17.400
Coûts d'exploitation :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Total		
00.00	00.00	00.00	00.00	00.00	à compléter	
(xx%)	(xx%)	(xx%)	(xx%)			
Priorités :						
X	Priorité A		Priorité B		Priorité C	
Justification : Une amélioration de la qualité des aménagements des espaces publics est essentielle à une augmentation de la qualité de vie dans les centres secondaires et villages.						
Données de base, études réalisées :						
Etude pour la Place du Château à Grandson, Thibaud-Zingg, février 1999						
Etude pour le réaménagement de la rue Haute à Grandson, RSA ing. , septembre 2006						

Mesure 39		Améliorations des espaces publics dans les centres secondaires et villages, étape 2				
Priorité : B	Financement : LFIInfr					
Description :						
L'amélioration de la qualité de vie dans les centres secondaires et villages passe notamment par une amélioration de la qualité des espaces publics. Dans chaque centre secondaire et village, certaines mesures d'aménagement sont à entreprendre pour valoriser les espaces publics existants. Dans cette deuxième étape, les mesures d'amélioration des espaces publics concernent le réaménagement du centre du hameau des Tuileries, des centres de villages de Montagny, de Chamblon, de Treycovagnes et de Pomy. A Montagny et à Pomy, il s'agit de compléter l'aménagement des mesures déjà réalisées dans le centre du village. A Chamblon, il s'agit de mettre en valeur le noyau villageois par un aménagement simple. A Treycovagnes, il s'agit de compléter l'aménagement et de modérer la traversée du village. Aux Tuileries, il s'agit de valoriser l'espace public au centre pour maintenir des équipements commerciaux et favoriser la vie sociale.						
Etat actuel :						
Des espaces publics de qualité très variable d'un centre à l'autre, mais possédant de manière générale un fort potentiel de requalification. Les villages de Montagny et de Pomy bénéficient d'aménagement récents mais pouvant être poursuivis. Treycovagnes et les Tuileries ont un caractère fortement routier et pourraient profiter d'une meilleure valeur d'usage. A Chamblon, aucun réaménagement de l'espace public n'a été réalisé jusqu'à maintenant et il s'agit surtout de sécuriser les piétons vis-à-vis du trafic routier.						
Objectifs à atteindre :						
Améliorer la qualité de vie dans le hameau des Tuileries, les villages de Montagny, de Chamblon, de Treycovagnes et de Pomy. Favoriser la mobilité douce en améliorant la qualité des espaces publics et en les sécurisant. Assurer la coexistence avec le trafic individuel motorisé tout en diminuant ses nuisances.						
Etat final :						
Des espaces publics de qualité, attractifs, sécurisés et proposant une offre attractive pour la marche-à-pied et le vélo.						
Effets escomptés :						
Augmenter la qualité des espaces publics en général. Améliorer l'identité et la facilité d'appropriation des sites par les usagers. Augmenter la part de la mobilité douce en facilitant et sécurisant l'usage des modes doux.						
Instances concernées :						
Instance pilote		Partenaires		Instance décisionnelle		
Communes de Grandson, de Montagny, de Chamblon, de Treycovagnes et de Pomy		Propriétaires privés		Communes de Grandson, de Montagny, de Chamblon, de Treycovagnes et de Pomy		
Etat de la coordination (2007) :						
X	Planification		Projet		Réalisation	
Echéancier de réalisation :						
	Court terme (2011-2014)	X	Moyen terme (2015-2018)		Long terme (2019-2022)	
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH agglo	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	3.500	0.000	3.500	0.000	0.000	7.000
Coûts d'exploitation :						
CH national	CH agglo	Canton VD	Communes	Total		
00.00	00.00	00.00	00.00	00.00	à compléter	
(xx%)	(xx%)	(xx%)	(xx%)			
Priorités :						
	Priorité A	X	Priorité B		Priorité C	
Justification : Une amélioration de la qualité des aménagements des espaces publics est essentielle à une augmentation de la qualité de vie dans les centres secondaires et villages.						
Données de base, études réalisées :						
Aucunes études récentes réalisées hors du cadre du Projet d'agglomération yverdonnoise						

Mesure 40 Création de P+R aux interfaces de Y-Parc et de la Brinaz ainsi qu'au terminus bus à Grandson						
Priorité : A		Financement : LFIInfr				
Description : Le stationnement en périphérie dans les parkings d'échange (P+R) permet de favoriser l'intermodalité TIM-TP, en proposant une alternative à la voiture privée pour le trajet effectué dans l'agglomération. Les besoins des automobilistes à la recherche de stationnement longue durée différant selon les usagers, il est nécessaire de prévoir une offre adaptée pour les usagers pendulaires ainsi que pour les usagers occasionnels (achats, affaires, loisirs, tourisme). Trois sites stratégiques à proximité d'une jonction autoroutière et d'un axe de transport public ont été retenus pour l'implantation des P+R. Un premier au terminus des bus à Y-Parc, un deuxième à la halte de l'YSteC à la Brinaz (halte également desservie par la ligne de bus principale Montagny – Gare – CESSNOV) et un troisième au terminus de l'axe fort à Grandson. A noter que pour le P+R de la Brinaz, un certain nombre de place de stationnement "covoiturage" est également à prévoir.						
Etat actuel : En périphérie, l'offre en parking d'échange P+R (= Parc & Ride) est actuellement nulle dans l'agglomération d'Yverdon-les-Bains. Il existe néanmoins un parking d'échange P+Rail (= Parc & Rail) à proximité de la gare CFF.						
Objectifs à atteindre : Limiter le stationnement des pendulaires au centre-ville et dans les quartiers résidentiels (ex : Rue du Midi). Augmenter le recours aux transports publics des usagers pendulaires. Proposer une offre de stationnement de longue durée pour les usagers occasionnels.						
Etat final : Un parking d'échange à proximité de chacune des jonctions autoroutières de l'agglomération d'Yverdon-les-Bains. Un premier parking d'échange de 100 places à Y-Parc, un deuxième de 50 places à la Brinaz et un troisième de 50 places à Grandson.						
Effets escomptés : Une diminution du trafic et du stationnement longue durée dans le centre-ville et dans les quartiers résidentiels. Une augmentation de la fréquentation des transports publics (bus Travys et CarPostal, et trains YSteC).						
Instances concernées :						
Instance pilote		Partenaires		Instance décisionnelle		
Communes d'Yverdon-les-Bains, de Montagny et de Grandson		Travys et CarPostals		Communes d'Yverdon-les-Bains, de Montagny et de Grandson		
Etat de la coordination (2007) :						
X	Planification		Projet			Réalisation
Echéancier de réalisation :						
X	Court terme (2011-2014)		Moyen terme (2015-2018)			Long terme (2019-2022)
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	1.000	0.000	1.000	0.000	0.000	2.000
Coûts d'exploitation :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Total		
00.00	00.00	00.00	00.00	00.00	à compléter	
(xx%)	(xx%)	(xx%)	(xx%)			
Priorités :						
X	Priorité A		Priorité B			Priorité C
Justification : Essentiel à la diminution du trafic et du stationnement longue durée au centre-ville d'Yverdon-les-Bains						
Données de base, études réalisées : Aucunes études récentes réalisées hors du cadre du Projet d'agglomération yverdonnoise						

Mesure 50		Desserte ferroviaire du site de la Poissine				
Priorité : -		Financement : Privé				
Description :						
Le site de la Poissine, situé sur la commune de Grandson, est le pôle économique cantonal n° 14, qui comprend également des terrains sur les communes voisines de Champagne, Bonvillars et Onnens. Détaché des zones urbanisées, à l'écart de lieux résidentiels - hormis le camping des Pins - et particulièrement bien desservi par la route, le rail et la navigation, il se prêterait à des activités industrielles gênantes, qui n'ont plus leur place dans des zones mixtes ou attenantes à la ville. Ce site est donc un complément précieux aux diverses zones d'activité de l'agglomération, qui ne permettent plus l'accueil d'entreprises à fortes nuisances environnementales (trafic, bruit, poussière, etc.).						
Etat actuel :						
Les terrains légalisés à la construction sont totalement occupés par des entreprises de matériaux de construction (scierie, centrale à gravier et béton), de transport ou de traitement des déchets. Le site voisin sur Bonvillars-Onnens est totalement réservé à une grande entreprise de production de cigarettes qui en utilise une large part. Une autorisation de construire pour un raccordement ferroviaire pour trafic marchandise est en phase de liquidation des oppositions. Le développement du site nécessite des mesures de planification et d'améliorations foncières coordonnées. Ces démarches sont soutenues par le Canton, mais restent bloquées par un conflit sur l'affectation d'un petit secteur sis sur Champagne.						
Objectifs à atteindre :						
Affectation des terrains à des activités industrielles, pour y transférer progressivement les activités inadaptées au tissu urbain d'agglomération et y accueillir de nouvelles entreprises. Concrétisation du raccordement au rail. Amélioration de l'accès au port lacustre. Création d'une plate-forme régionale de transbordement rail-route-lac pour marchandises, matériaux, produits agricoles et déchets.						
Etat final :						
Zone d'activité et plate-forme régionale de transbordement rail-route-lac.						
Effets escomptés :						
Diminution des nuisances dans l'agglomération (trafic lourd, bruit et pollution de voisinage), en particulier dans le périmètre compact.						
Instances concernées :						
Instance pilote		Partenaires		Instance décisionnelle		
Comité du pôle 14		Groupe opérationnel des pôles		Commune de Grandson		
Etat de la coordination (2007) :						
X	Planification		Projet		Réalisation	
Echéancier de réalisation :						
Court terme (2010-2012)						
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	5.380	5.380
Coûts d'exploitation :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Total		
00.00	00.00	00.00	00.00	00.00	à compléter	
(xx%)	(xx%)	(xx%)	(xx%)			
Priorités :						
Mesure hors de la LFI n°r						
Données de base, études réalisées :						
Etudes préalables, 1996 - 2004 / Cahier des charges pour étude préliminaire phase 2, sept. 04 / Projet de racc. ferroviaire, 2004						

Fiches de gestion de la mobilité

Mesure A Stratégie d'exploitation du réseau routier d'agglomération																	
Description : <p>Cette mesure, basée sur la hiérarchie du réseau routier de l'agglomération, explicite les principes de gestion des circulations sur le réseau structurant. Il s'agit notamment de définir les contrôles d'accès sur les routes les plus chargées, le dosage volontaire des flux aux carrefours, la forme des arrêts des bus (en encoche, sur chaussée), les formes de priorité pour les bus (couloir bus, priorité aux carrefours), le traitement des cyclistes (mixité, bande cyclable, piste cyclable), le traitement des entrées par le réseau secondaire dans les zones à régime spécial, la forme des traversées piétonnes (protégées, marquage, libre). Les mesures d'exploitation sont à développer de manière coordonnée avec les mesures d'aménagement (forme des bordures de chaussées, aménagement des flots, plantations, mobilier, éclairage, revêtements etc).</p>																	
Objectifs à atteindre et effets escomptés : <p>Garantir une approche intégrale pour les projets routiers en coordonnant l'aménagement et l'exploitation selon une hiérarchie prédéfinie.</p> <p>Projets routiers intégrés gérant les flux des TIM, assurant la priorité aux TP et à la MD, diminution des nuisances et augmentation de la sécurité</p>																	
Instances concernées :																	
Instance pilote :			Partenaires :														
Commune, coordination des différents services			Canton : Service de la mobilité (SM), Service des routes (SR)														
Etat de la coordination (2007) : <p>Projet d'agglomération yverdonnoise, chap. 5 Mise en œuvre / Approfondissements et travaux futurs / Programme de poursuite des études</p>																	
Programme, délais et modalités : <p>Etablissement d'un concept général d'exploitation et d'aménagement des axes principaux pour les TIM, les TP et la MD (2008-2009), fixant notamment les principes applicables aux études particulières. Ville d'Yverdon-les-Bains et commune de Montagny.</p> <p>6 études particulières concernant les axes principaux et les nouveaux accès d'agglomération (2008-2009), planification et coûts traités dans les mesures infrastructurelles.</p>																	
Financement : <p>Concept d'exploitation et d'aménagement: principalement communes, aide du canton?</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>CH national</th> <th>CH aggro</th> <th>Canton VD</th> <th>Communes</th> <th>Emprunt</th> <th>Tiers</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0</td> <td>0</td> <td>45'000?</td> <td>80'000</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>						CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	0	0	45'000?	80'000	0	0
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers												
0	0	45'000?	80'000	0	0												
Priorités : <p>Conception à faire immédiatement, préalable indispensable aux études des mesures infrastructurelles.</p>																	
Données de base, études réalisées : <p>Plan directeur cantonal PDCn, 2007</p> <table border="0"> <tr> <td>Stratégie A</td> <td>Coordonner mobilité, urbanisation et environnement</td> </tr> <tr> <td>Ligne d'action A2</td> <td>Développer une mobilité multimodale</td> </tr> <tr> <td>Action A22</td> <td>Réseaux routiers</td> </tr> <tr> <td>Action A23</td> <td>Mobilité douce</td> </tr> </table> <p>Plan directeur de la Ville d'Yverdon-les-Bains, 1995 (Plan directeur des transports : Hiérarchie du réseau routier, réseaux du piétonisme, réseaux du cyclisme)</p> <p>Etudes pour l'Avenue des Trois Lacs, CERT-Aragao, 2005</p>						Stratégie A	Coordonner mobilité, urbanisation et environnement	Ligne d'action A2	Développer une mobilité multimodale	Action A22	Réseaux routiers	Action A23	Mobilité douce				
Stratégie A	Coordonner mobilité, urbanisation et environnement																
Ligne d'action A2	Développer une mobilité multimodale																
Action A22	Réseaux routiers																
Action A23	Mobilité douce																
Indicateurs retenus : <p>Temps de déplacement en TP</p> <p>Engorgement du trafic routier</p> <p>Qualité des déplacements piétons et cyclistes</p> <p>Nombre de victimes des accidents</p> <p>Nuisances sonores</p>																	

Mesure B Maîtrise du stationnement privé													
Description : <p>Cette mesure consiste à limiter le nombre de places de stationnement sur fonds privé lors de nouvelles constructions ou transformations, en relation avec la part des déplacements de mobilité douce et du niveau de desserte transports publics. Actuellement la réduction du besoin limite définie par la norme (version actuelle VSS 640 281) est considérée comme possible mais non contraignante dans le Règlement de construction de la Ville d'Yverdon-les-Bains. Dans ce même règlement, le niveau de desserte TP est un critère éventuel pour la réduction. Or la disponibilité d'une case de stationnement au lieu de destination d'un déplacement influence directement l'usage des TP, il est donc indispensable de faire correspondre l'offre en case de stationnement avec le niveau d'offre TP, respectivement la part de la MD dans la génération du trafic des personnes.</p>													
Objectifs à atteindre et effets escomptés : <p>Favoriser le report modal des déplacements pendulaires et pour la formation en direction des centres et des pôles d'activités ou de formation en relation avec le niveau de desserte des transports publics.</p> <p>Harmoniser les politiques communales en matière de stationnement dans le périmètre de l'agglomération (communes centres et communes concernées par les pôles d'activités ou de formation). Préciser les taux de réduction des besoins limites en relation avec le niveau de desserte des transports publics et la part de la mobilité douce dans la génération des déplacements.</p> <p>Diminution du trafic des pendulaires et des personnes en formation aux heures de pointe, augmentation de la fréquentation des transports publics et des parkings d'échanges P+R.</p> <p>Diminution des coûts pour le stationnement pour les entreprises et les institutions (administration, écoles).</p>													
Instances concernées :													
Instances pilotes :	Partenaires :												
Commune d'Yverdon-les-Bains pour le concept de stationnement	Entreprises, administration, direction des écoles et autres institutions												
Commune de Montagny dans le cadre du chantier 3 Chamard-Châtelard	Services cantonaux (SDT, SM, SELT, SEVEN) pour l'évaluation des projets lors des procédures de légalisation et de mise à l'enquête												
Commune de Gressy dans le cadre du chantier 2 Yverdon Sud													
Etat de la coordination (2007) : <p>Projet d'agglomération yverdonnoise, chap. 5 Mise en œuvre / Approfondissements et travaux futurs / Programme de poursuite des études</p>													
Programme, délais et modalités : <p>Etablissement d'un concept du stationnement, volet stationnement privé pour la Ville d'Yverdon-les-Bains (2008)</p> <p>Prise en compte du stationnement et harmonisation avec le concept de la Ville pour les chantiers 3. Chamard-Châtelard et 2. Yverdon Sud (en cours)</p>													
Financement : <p>Concept du stationnement Ville d'Yverdon-les-Bains (volet stationnement privé et volet stationnement public)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>CH national</th> <th>CH aggro</th> <th>Canton VD</th> <th>Communes</th> <th>Emprunt</th> <th>Tiers</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>55'000</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>		CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	0	0	0	55'000	0	0
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers								
0	0	0	55'000	0	0								
Priorités : <p>Conception à développer avec le volet stationnement sur l'espace public, préalable indispensable aux réaménagements</p>													
Données de base, études réalisées : <p>Plan directeur cantonal PDCn, 2007</p> <p>Stratégie A Coordonner mobilité, urbanisation et environnement</p> <p>Ligne d'action A2 Développer une mobilité multimodale</p> <p>Action A25 Politique de stationnement et plans de mobilité</p> <p>Plan directeur de la Ville d'Yverdon-les-Bains, 1995 (Plan directeur des transports : Hiérarchie du réseau routier, stationnement)</p> <p>Règlement du plan général d'affectation de la Ville d'Yverdon-les-Bains, 2003 (Art. 113 à 116)</p>													
Indicateurs retenus : <p>Nombre de places de stationnement par emploi par secteur urbain / Part TP des pendulaires par secteur urbain</p> <p>Intermodalité des moyens de transport</p>													

Mesure C Maîtrise du stationnement public						
Description :						
<p>Cette mesure consiste à mieux gérer l'espace public restreint à disposition pour le fonctionnement de la ville et à favoriser le report modal des TIM vers les TP. Cette mesure s'applique aussi bien aux places situées sur le domaine public que sur les places situées sur le domaine privé mais accessibles au public.</p> <p>Cette mesure permet une amélioration importante de la qualité des espaces publics et de l'attractivité des déplacements pour la mobilité douce. Elle décourage le stationnement de longue durée sur les surfaces précieuses des villes et villages, tout en assurant aux visiteurs de courte et moyenne durée une offre suffisante. Des dispositions spéciales permettent aux habitants de conserver le stationnement de longue durée (macarons).</p> <p>Des mesures d'accompagnement sont indispensables (parkings d'échange, plan de mobilité d'entreprise, information aux usagers)</p>						
Objectifs à atteindre et effets escomptés :						
<p>Favoriser le report modal des déplacements pendulaires et pour la formation en direction des centres et des pôles d'activités ou de formation. Eviter la pression du stationnement pendulaire dans les quartiers d'habitat voisins des centres et des pôles</p> <p>Adapter le nombre et la gestion des cases de stationnement lors des réaménagements de la voirie et des places, en prenant en compte la vitalité des commerces et services offerts</p> <p>Harmoniser les politiques communales en matière de stationnement dans le périmètre de l'agglomération (communes centres et communes concernées par les pôles d'activités ou de formation).</p> <p>Diminution du trafic des pendulaires et des personnes en formation aux heures de pointe, augmentation de la fréquentation des transports publics et des parkings d'échanges P+R.</p> <p>Amélioration de la qualité des espaces publics</p>						
Instances concernées :						
Instances pilotes :			Instances pilotes :			
Commune d'Yverdon-les-Bains pour le concept de stationnement			Commune d'Yverdon-les-Bains pour le concept de stationnement			
Commune de Montagny dans le cadre du chantier 3 Chamard-Châtelard			Commune de Montagny dans le cadre du chantier 3 Chamard-Châtelard			
Commune de Gressy dans le cadre du chantier 2 Yverdon Sud			Commune de Gressy dans le cadre du chantier 2 Yverdon Sud			
Etat de la coordination (2007) :						
Projet d'agglomération yverdonnoise, chap. 5 Mise en œuvre / Approfondissements et travaux futurs / Programme de poursuite des études						
Programme, délais et modalités :						
Etablissement d'un concept du stationnement, volet stationnement public pour la Ville d'Yverdon-les-Bains (2008)						
Prise en compte du stationnement public et harmonisation avec le concept de la Ville pour les chantiers 3. Chamard-Châtelard et 2. Yverdon Sud (en cours)						
Financement :						
Concept du stationnement Ville d'Yverdon-les-Bains (volet stationnement privé et volet stationnement public)						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	
0	0	0	(55'000) voir fiche B	0	0	
Priorités :						
Conception à développer immédiatement, préalable indispensable aux réaménagements des routes et des places						
Données de base, études réalisées :						
Plan directeur cantonal PDCn, 2007						
Stratégie A Coordonner mobilité, urbanisation et environnement / Ligne d'action A2 Développer une mobilité multimodale / Action A25 Politique de stationnement et plans de mobilité						
Plan directeur de la Ville d'Yverdon-les-Bains, 1995 (Plan directeur des transports : Hiérarchie du réseau routier, stationnement)						
Dispositions de la Police administrative communale (PAC) sur le stationnement public						
Offre et besoins en stationnement au centre-ville, étude d'opportunité parking souterrain sous Place d'Armes, CERT Aragao, 1999						
Indicateurs retenus :						
Nombre de places de stationnement courte/moyenne/longue durée par secteur urbain, avec nombre de places "macaron" habitats.						

Mesure D Plan de mobilité					
Description : Cette mesure a pour but de diminuer l'usage de la voiture par le biais d'une offre "sur mesure" pour une entreprise ou une institution publique ou privée (administration, école, etc). Cette mesure s'applique aux déplacements pendulaires et professionnels. Plusieurs actions peuvent être mis en œuvre : promouvoir les transports publics, rationaliser l'usage de la voiture (carsharing et covoiturage), encourager la marche et le vélo, proposer une navette d'entreprise, gérer le stationnement, etc. La mise en place d'un plan de mobilité est une solution "sur mesure", elle implique une analyse approfondie des besoins et une communication importante avec les usagers concernés.					
Objectifs à atteindre et effets escomptés : Diminuer les déplacements pendulaires en voiture (travail, formation) et les déplacements professionnels avec sa voiture privée. Augmenter l'usage des transports publics et de la mobilité douce. Améliorer l'image de l'entreprise et pratiquer la "vérité des coûts" liée à l'accessibilité de l'entreprise					
Instances concernées :					
Instance pilote : Entreprises privées, administrations, institutions publiques et privées	Partenaires : Communes				
Etat de la coordination (2007) : Projet d'agglomération yverdonnoise, chap. 5 Mise en œuvre / Approfondissements et travaux futurs / Programme de poursuite des études					
Programme, délais et modalités : Un plan de mobilité se met en place en fonction des problèmes rencontrés pour gérer la mobilité d'une entreprise ou d'une institution. Cette mise en place résulte d'une volonté politique et/ou privée : une entreprise veut se distinguer dans le domaine de l'énergie ou l'environnement, l'hôpital devrait agrandir son parking sans pour autant disposer des terrains nécessaires, un site de prestige est appelé à se développer hors des lignes de bus urbaines, etc. Le plan de mobilité est un outil et le marketing peut servir à mieux le faire connaître.					
Financement : Financement par les communes et les tiers, respectivement par le Canton et la Confédération pour leurs administrations. Le coût pour la mise en place de plans de mobilité n'est pas évalué. Le marketing doit permettre, entre autres, de mieux faire connaître cet outil aux destinataires potentiels (60'000 CHF)					
CH national 0	CH aggro 0	Canton VD 0	Communes (60'000) marketing	Emprunt 0	Tiers 0
Priorités : Planning prévu par les chantiers 1. Gare-Lac, 2 Yverdon Sud et 3. Chamard-Châtelard					
Données de base, études réalisées : Plan directeur cantonal PDCn, 2007 Stratégie A Coordonner mobilité, urbanisation et environnement /Ligne d'action A2 Développer une mobilité multimodale / Action A25 Politique de stationnement et plans de mobilité Plan de mobilité d'entreprise, guide pratique, Etat de Vaud, Etat de Genève, 2004					
Indicateurs retenus : Accessibilité					

Mesure E Maîtrise du trafic lié aux installations commerciales à forte fréquentation (ICFF)					
Description :					
La mesure définit la politique pour la localisation des installations commerciales à forte fréquentation (ICFF) dans le périmètre de l'agglomération ainsi que les mesures à prendre pour en maîtriser le trafic. Les ICFF génèrent par rapport à d'autres utilisations des déplacements rapportés aux surfaces brutes de plancher nettement au dessus de la moyenne. Selon leur profil d'offre commerciale et leur localisation, les ICFF génèrent une part de trafic motorisé très variable. Etant donné leur importance comme lieu de destination pour les flux et comme service à la population, les ICFF doivent être soigneusement planifiées à l'échelle de l'agglomération. L'offre en cases de stationnement doit être gérée dans le contexte de la politique générale du stationnement (limitation de la durée, prélèvement de taxes).					
Objectifs à atteindre et effets escomptés :					
Eviter un développement non coordonné des activités commerciales dans l'agglomération avec ses conséquences néfastes sur les charges de trafic et la vitalité des centres.					
Limiter le trafic généré par les ICFF en regard des capacités routières et des impacts sur l'environnement					
Instances concernées :					
Instance pilote :			Partenaires :		
Communes			Service du développement territorial SDT Vaud (coordination)		
			Porteurs des projets		
Etat de la coordination (2007) :					
Stratégie cantonale pour l'implantation des ICFF, Service du développement territorial VD, en préparation					
Programme, délais et modalités :					
Application de la stratégie cantonale pour :					
Chantier 1 Gare-Lac (en cours) / Chantier 2 Yverdon Sud (en préparation) / Chantier 3 Chamard-Châtelard (en cours)					
Coordination avec le concept du stationnement					
Financement :					
Frais d'étude compris dans les chantiers respectifs					
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers
0	0	0	0	0	0
Priorités :					
Planning prévu par les chantiers 1. Gare-Lac, 2 Yverdon Sud et 3. Chamard-Châtelard					
Données de base, études réalisées :					
Plan directeur cantonal PDCn, 2007					
Stratégie D Valoriser le tissu économique / Ligne d'action D1 Faciliter l'accueil des entreprises et soutenir le tissu économique existant / Action D13 Installations à forte fréquentation					
Projet de processus pour l'implantation et l'exploitation des installations commerciales à forte fréquentation dans le canton de Vaud, Groupe de travail ICFF, Groupe opérationnel des pôles VD, 2007					
Indicateurs retenus :					
Engorgement du trafic routier / Accessibilité / Concentration des activités dans les pôles / Nuisances sonores / Pollution de l'air					

Mesure F Instauration d'une politique tarifaire simple et favorable aux transports publics						
Description : Cette mesure permet de mettre en place une communauté tarifaire simple et favorable aux transports publics pour l'agglomération yverdonnoise et le Nord Vaudois en général. Il s'agit notamment de définir le périmètre de cette communauté tarifaire, d'établir le découpage en zones de ce périmètre et finalement de définir des tarifs par zones.						
Objectifs à atteindre et effets escomptés : Faciliter l'utilisation des transports publics dans l'agglomération et le Nord vaudois. Harmoniser les tarifs urbains et régionaux. Harmoniser les systèmes de distribution (billets, abonnements, etc.).						
Instances concernées :						
Instance pilote		Partenaires				
Service de la mobilité (SM)		Travys, CarPostal et CFF (CarPostal et CFF sont déjà partenaires de Mobilis)				
Etat de la coordination (2007) : Groupe de travail en place chargé de préparer la Communauté tarifaire.						
Programme, délais et modalités : L'instauration d'une politique tarifaire va s'effectuer par étapes. La première étape, à très court terme, consistera en une communauté tarifaire pour le Nord Vaudois, incluant l'agglomération yverdonnoise et éventuellement la Vallée de Joux (périmètre encore à définir). La deuxième étape consistera en une extension de la communauté tarifaire "Mobilis" existante (Agglo lausanne + Gros de Vaud + Morges) au Nord Vaudois. Cette extension est programmée pour l'horizon 2009-2010.						
Financement : Le canton finance les études liées au développement de la communauté tarifaire et en finance également sa mise en œuvre.						
CH national	CH agglo	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	
0	0	X	X	0	X	
Priorités : Mesure prioritaire à réaliser à court terme (2009-2010)						
Données de base, études réalisées : Communauté tarifaire Mobilis pour Agglo lausanne + Gros de Vaud + Morges						
Indicateurs retenus : Fréquentation des TP / Recettes TP						

Mesure G Prestations de service					
Description :					
<p>La mesure définit les services en faveur de la mobilité qui favorisent un usage plus accru des modes doux et des transports publics et une utilisation plus rationnelle de la voiture, sans avoir recours à de nouvelles infrastructures. Les besoins des personnes qui impliquent un déplacement ne sont pas uniquement satisfaites par les infrastructures et les offres des transports publics (par exemple livraison à domicile, e-shopping, information et balisage des itinéraires piétons etc). Les prestations de service ont donc pour mission de compléter les offres "standards" de mobilité et d'en obtenir une meilleure utilisation (plus de cycliste sur les bandes et pistes cyclables, plus de personnes dans les bus, etc.). Exemples de prestations de service de mobilité:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Autopartage Véhicule à disposition de plusieurs utilisateurs près d'une gare, dans un quartier, pour une entreprise etc (exemple Mobility CarSharing) • Centrale mobilité Centrale de conseils en matière de mobilité • Station vélos A la base stationnement des vélos, combinée avec plusieurs services décrits ici (par exemple réparation, livraison à domicile, conseils en mobilité, etc) • Courrier vélos Prendre en charge et distribuer par vélo lettres, paquets etc. sur demande et rapidement dans la ville. • Livraison vélos Livraison à domicile des biens de consommation (alimentaire, non-alimentaire) • Vélos libre service Vélos à disposition pour une utilisation occasionnelle • Vélos location Vélos en location de différents types, remorques et vélos électriques • Bourse vélos Vente de vélos et service de réparation dans le cadre d'une journée spéciale • Plan vélo-TP Plan des itinéraires cyclables et des lignes TP, indication stationnement vélo, vélo dans TP, réparation • Jalonnement piéton Système de guidage statique pour les piétons en ville (position, destinations importantes, durée, etc) • Signalisation Signalisation complémentaire pour vélos et piétons à la signalisation de base pour véhicules (par exemple continuité d'itinéraire cyclable sous le signal cul-de-sac) • Pedibus Accompagnement de groupes d'élèves par une personne adulte, etc 					
Objectifs à atteindre et effets escomptés :					
<p>Usage accru des modes doux et des transports publics / Utilisation plus rationnelle des véhicules privés / Utilisation accrue des TP Limiter le trafic motorisé individuel / Mieux utiliser les offres en place, surtout pour la MD et les TP</p>					
Instances concernées :					
Instance pilote :	Partenaires :				
Communes	Institutions publiques / privés				
Etat de la coordination (2007) :					
Projet d'agglomération yverdonnoise, chap. 5 Mise en œuvre / Approfondissements et travaux futurs / Programme de poursuite des études					
Programme, délais et modalités :					
Etudes à débiter dès 2008, coordination par le bureau d'agglomération en partenariat avec les entreprises de transport public (hypothèse), mise en place des prestations dès 2011 (env. 100'000.- CHF/an)					
Financement :					
Coût pour planification et évaluation des coûts de fonctionnement des prestations de service envisageables dans l'agglomération					
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers
0	0	0	40'000	0	0
Priorités :					
A débiter immédiatement pour une mise en place parallèle aux infrastructures et nouvelles offres TP.					
Données de base, études réalisées :					
Néant					
Indicateurs retenus :					
Part TP et MD dans les déplacements / Nombre de personnes demandant une prestation de service					

Mesure H Marketing pour la mobilité durable													
<p>Description :</p> <p>Le but du marketing est de "vendre" les offres de mobilité pour une clientèle-cible, afin d'accroître et de mieux utiliser les infrastructures et offres de transports en place. Le marketing a pour objet la satisfaction des besoins de mobilité des usagers en prenant en compte les offres de transport, les services de mobilité (livraisons à domicile, informations, etc.) et le comportement des usagers (connaissance du marché et actions en vue d'un changement).</p> <p>Schéma de principe pour la satisfaction des besoins de mobilité (marketing) :</p> <div style="text-align: center;"> <pre> graph TD A[Besoins de mobilité des usagers] --> B[Marketing] subgraph B [Marketing] B1[Offres de transports] B2[Services de mobilité] B3[Comportements des usagers] end B --> C[Déplacements] </pre> </div> <p>Le marketing identifie différents territoires et leurs besoins respectifs en mobilité (analyse de marché), définit une démarche optimale pour mettre à disposition des utilisateurs les produits (stratégie de vente) et précise les moyens appropriés pour les faire connaître (communication). Quelques exemples d'action de "vente" pour la mobilité durable :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bike to work Campagne pour motiver le personnel des entreprises et administrations à se rendre à leur travail à vélo • "A pied, c'est mieux" Campagne de prise de conscience des avantages de la marche à pied et des distances possibles à faire • Set de bienvenue Informations complètes sur les offres de mobilité dans la commune pour les nouveaux habitants, etc 													
<p>Objectifs à atteindre et effets escomptés :</p> <p>Usage accru des modes doux et des transports publics / Utilisation plus rationnelle des véhicules privés / Utilisation accrue des TP Limiter le trafic motorisé individuel / Mieux utiliser les offres en place, surtout pour la MD et les TP</p>													
<p>Instances concernées :</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">Instance pilote :</td> <td style="width: 50%;">Partenaires :</td> </tr> <tr> <td>Communes</td> <td>Institutions publiques / privés</td> </tr> </table>		Instance pilote :	Partenaires :	Communes	Institutions publiques / privés								
Instance pilote :	Partenaires :												
Communes	Institutions publiques / privés												
<p>Etat de la coordination (2007) :</p> <p>Projet d'agglomération yverdonnoise, chap. 5 Mise en œuvre / Approfondissements et travaux futurs / Programme de poursuite des études</p>													
<p>Programme, délais et modalités :</p> <p>Etudes à débiter dès 2008, coordination par le bureau d'agglomération (hypothèse)</p>													
<p>Financement :</p> <p>Coût pour analyse de marché, stratégie de vente et de communication</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>CH national</th> <th>CH agglo</th> <th>Canton VD</th> <th>Communes</th> <th>Emprunt</th> <th>Tiers</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>60'000</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>		CH national	CH agglo	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	0	0	0	60'000	0	0
CH national	CH agglo	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers								
0	0	0	60'000	0	0								
<p>Priorités :</p> <p>A débiter immédiatement pour un usage optimal des nouvelles infrastructures et offres TP.</p>													
<p>Données de base, études réalisées :</p> <p>Néant</p>													
<p>Indicateurs retenus :</p> <p>Part TP et MD dans les déplacements</p>													