

agglo



LES COMMUNES DE
CHAMBLON
CHESEAUX-NORÉAZ
GRANDSON
MONTAGNY-SUR-YVERDON
POMY
TREYCOVAGNES
VALEYRES-SOUS-MONTAGNY
YVERDON-LES-BAINS

AggloY 2012

Projet de l'agglomération yverdonnoise
Volume B – Rapport de mesures



Avertissement

Le projet d'agglomération AggloY de 2^{ème} génération révisé ("AggloY 2012") est présenté en deux volumes :

- Volume A Rapport de projet
- **Volume B Rapport sur les mesures**

Impressum

Equipe de projet :

John Aubert, Ville d'Yverdon-les-Bains, URBAT
Véronique Bovey Diagne, Canton de Vaud, DINT, Service du développement territorial
Sébastien Genoud, Bureau d'agglomération
Samuel Glayre, bureau Transitec
Caroline Mobbs Bofetti, Bureau d'agglomération
Raphaëlle Probst Outzinout, Bureau d'agglomération
Luc Tomasetti, Ville d'Yverdon-les-Bains, Secrétariat général - Mobilité

Sous la responsabilité de :

Daniel von Siebenthal, syndic d'Yverdon-les-Bains, Président du Comité de pilotage du projet d'agglomération

En collaboration avec :

Philippe Gmür, Canton de Vaud, DINT, Chef du Service du développement territorial
David Cuttelod, Canton de Vaud, DINF, Service des routes
Thierry Merle, Canton de Vaud, DINF, Service de la mobilité

Mandataires du projet AggloY 2012 :

Groupe Malnati

- Agence Luc Malnati & Leonard Verest, architectes urbanistes
- Citec Ingénieurs-Conseils
- B+C Ingénieurs
- Mayor & Beusch, architecture et urbanisme
- Hintermann & Weber

Contacts :

Bureau d'agglomération AggloY
Place de l'Ancienne-Poste 4
1400 Yverdon-les-Bains
Tél. 024 423 62 74 – Fax 024 423 62 71
info@aggloy.ch
www.aggloy.ch

Yverdon-les-Bains, le 25 juin 2012

SOMMAIRE

1	CONFORMITE AUX EXIGENCES DE BASE	6
2	EVALUATION DU PROJET	8
2.1	<u>ETATS DE REFERENCE – ETAT AVEC PA 2012</u>	<u>8</u>
2.2	<u>METHODOLOGIE</u>	<u>9</u>
2.3	<u>CE 1 : AMELIORATION DE LA QUALITE DES SYSTEMES DE TRANSPORT</u>	<u>9</u>
2.3.1	<u>Effets majeurs du projet d'agglomération yverdonnoise</u>	<u>9</u>
2.3.2	<u>Effets détaillés par indicateur</u>	<u>11</u>
2.4	<u>CE 2 : DEVELOPPEMENT DE L'URBANISATION A L'INTERIEUR DU TISSU BATI</u>	<u>15</u>
2.4.1	<u>Effets majeurs du projet d'agglomération yverdonnoise</u>	<u>15</u>
2.4.2	<u>Effets détaillés par indicateur</u>	<u>16</u>
2.5	<u>CE 3 : ACCROISSEMENT DE LA SECURITE DU TRAFIC</u>	<u>18</u>
2.5.1	<u>Effets détaillés par indicateur</u>	<u>18</u>
2.6	<u>CE 4 : REDUCTION DES ATTEINTES A L'ENVIRONNEMENT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES</u>	<u>19</u>
2.6.1	<u>Effets majeurs du projet d'agglomération yverdonnoise</u>	<u>19</u>
2.6.2	<u>Effets détaillés par indicateur</u>	<u>21</u>
3	RAPPORT COUT – UTILITE ET PRIORISATION DES MESURES	24
3.1	<u>COUTS D'INVESTISSEMENT DES MESURES INFRASTRUCTURELLES</u>	<u>24</u>
3.2	<u>EVALUATION DES MESURES INFRASTRUCTURELLES ET PRIORISATION DES MESURES</u>	<u>27</u>
3.2.1	<u>Méthodologie</u>	<u>27</u>
3.2.2	<u>Evaluation de l'efficacité des (paquets de) mesures et rapport coûts-utilité</u>	<u>28</u>
3.2.3	<u>Priorisation des (paquets de) mesures</u>	<u>30</u>
4	MESURES	34

1

CONFORMITÉ AUX EXIGENCES DE BASE

EB1 – Démarche participative

Le projet répond à cette exigence de base. Voir rapport de projet chap. 1.4.

EB2 – Définition d'un organisme responsable

Le projet répond à cette exigence de base. Voir rapport de projet chap. 1.5.

EB3 – Analyse de l'état actuel et des tendances de développement et identification des forces, faiblesses, opportunités, menaces et besoins d'action

Le chap. 3 "Diagnostic" du rapport de projet répond à cette exigence de base dans le sens où il décline les différentes thématiques mentionnées dans les directives de l'ARE.

EB4 – Développement de mesures dans tous les domaines, s'intégrant dans une suite logique (fil rouge) reliant vision d'ensemble, stratégies sectorielles et priorisation

Le rapport de projet présente, au travers des chapitres 2, 3 et 4, une vision spatiale concrète relative à la structure urbaine et à la structure des réseaux de transport vers laquelle l'agglomération souhaite tendre (enjeux et objectifs). Cette vision d'ensemble est reprise et déclinée dans les thématiques sectorielles du chap. 5, qui définissent les actions à entreprendre afin de répondre aux enjeux identifiés.

Les mesures infrastructurelles et non infrastructurelles permettent de mettre en œuvre la vision d'ensemble.

EB5 – Description et argumentation de la priorisation des mesures

Le chapitre 6 du rapport de projet ainsi que les chapitres 2 et 3 du rapport de mesures présentent les éléments permettant de démontrer la pertinence, l'imputabilité au fond d'infrastructure ainsi que l'effet de chaque mesure ou paquet de mesures sur les quatre critères d'efficacité et sur les sous-critères pertinents.

Les coûts des mesures sont précisés dans les fiches de mesures. Les horizons de réalisation sont mentionnés dans le rapport de mise en œuvre pour les mesures A1/Ae 2007 et dans les fiches de mesures pour les autres mesures 2007 et pour les nouvelles mesures.

EB6 – Mise en œuvre et procédure de contrôle

Le projet d'agglomération engage de manière formelle les partenaires impliqués, au travers de l'accord sur les prestations qui lie formellement l'organisme responsable et la Confédération. La force obligatoire pour les autorités est de nature contractuelle et s'ancre dans une convention signée par tous les partenaires concernés, soit les exécutifs des Communes et du Canton de Vaud.

La stratégie et les mesures du projet d'agglomération de deuxième génération sont intégrées dans les différents documents de planification. Du Plan directeur cantonal au plan de quartier, les dispositions du projet d'agglomération sont appliquées et ce pour toutes les thématiques donnant lieu à des mesures. La conformité du projet d'agglomération aux objectifs et principes de la LAT et aux plans sectoriels de la Confédération a été vérifiée.

Le projet a fait l'objet d'une consultation des municipalités et des services cantonaux dans sa phase de validation. Ceux-ci ont pu ainsi se prononcer de manière détaillée et leurs remarques ont été intégrées dans le projet. Le Chef du Département des infrastructures représente le Conseil d'Etat auprès du Comité de pilotage et les Services cantonaux du développement territorial et de la mobilité font partie du Groupe technique qui accompagne la mise en œuvre du projet d'agglomération, ce qui assure la coordination technique et politique du projet avec l'échelle cantonale.

Les investissements à la charge de l'agglomération sont supportables pour les acteurs concernés. Les coûts d'exploitation ne sont pas détaillés dans les fiches de mesures car ils demeurent très faibles en proportion des coûts d'investissements initiaux et ne remettent donc pas en question la réalisation des aménagements prévus.

Le monitoring et le contrôle des effets du projet d'agglomération seront mis en œuvre selon les instructions de la Confédération.

Le rapport de mise en œuvre a donné lieu à une analyse détaillée de l'état d'avancement des mesures infrastructurelles et non infrastructurelles, en collaboration avec les acteurs concernés et notamment les représentants des municipalités.

2

EVALUATION DU PROJET SELON LES CRITÈRES D'EFFICACITÉ

2.1 ETATS DE RÉFÉRENCE – ETAT AVEC PA 2012

Les deux états de référence "Etat de référence sans PA 2012" et "Etat 2030 avec PA 2012" 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 de 2^{ème} génération avec une évolution qui se produirait vraisemblablement sans celui-ci (évolution tendancielle) mais qui intègre les mesures du projet d'agglomération de première génération.

L'état de référence correspond à l'état de l'agglomération en 2030 en tenant compte de la mise en œuvre des concepts sectoriels et de ceux issus des différents chantiers géographiques élaborés en continuité du PA 2007. La principale différence entre le PA 2007 et le PA 2012 est l'horizon temporel auquel porte le projet, qui passe de 2020 à 2030.

L'objectif d'accueil de 10'000 habitants à l'horizon 2020 prévu dans le PA 2007 était volontairement supérieur aux prévisions démographiques cantonales, qui prévoyaient l'arrivée de ces 10'000 habitants aux alentours de 2030 seulement. Le PA 2012 fixant une capacité d'accueil en adéquation avec ces prévisions démographiques, l'objectif du PA 2007 en termes de croissance démographique est donc repris dans le PA 2012 malgré le nouvel horizon temporel.

L'état de référence en 2030 sans le PA 2012 se calque donc à l'état de l'agglomération en 2020 projeté dans le PA 2007.

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 était admis dans le PA 2007 qu'il n'existait qu'une seule mesure de ce type, à savoir la "Transformation de la gare CFF d'Yverdon-les-Bains". Dans le PA 2012, l'effet de cette mesure sur le système de transport de l'agglomération demeure (l'ICN passera à la cadence de la demi-heure à l'horizon 2015-2025) mais les aménagements à consentir pour permettre l'amélioration de l'offre sont désormais prévus à la gare CFF de Grandson, qui accueillera à court terme le terminus du RER vaudois.

Aucune autre mesure concernant le réseau des routes nationales (OFROU) et le trafic ferroviaire longue distance (OFT) n'est prévue dans l'agglomération yverdonnoise.

L'"Etat 2030 avec PA" correspond à l'état de l'agglomération en 2030 avec l'ensemble des mesures prévues dans le PA 2012 réalisées, aussi bien les mesures infrastructurelles que les mesures dans les domaines de l'urbanisation et de la gestion de la mobilité.

2.2 MÉTHODOLOGIE

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 se base sur quatre critères d'efficacité, à savoir l'amélioration de la qualité des systèmes de transports (CE1), le développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti (CE2), l'accroissement de la sécurité du trafic (CE3), ainsi que la réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources (CE4).

L'évaluation de l'impact du projet d'agglomération est mesurée sur la comparaison de deux états à l'horizon 2030 (voir définitions au chapitre 2.1).

Le présent chapitre a pour objectif de décrire les effets du projet d'agglomération, c'est-à-dire d'évaluer l'impact des mesures de celui-ci au regard des critères d'efficacité définis par la Confédération. L'évaluation de l'efficacité du projet d'agglomération ainsi que le rapport coût-utilité sont abordés au chapitre 3.

Les chapitres 2.3 à 2.6 suivant sont organisés de la manière suivante :

- I. Description et illustration des effets majeurs du projet d'agglomération;
- II. Présentation des indicateurs et de leurs effets.

2.3 CE 1 : AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DES SYSTÈMES DE TRANSPORT

2.3.1 Effets majeurs du projet d'agglomération yverdonnoise

Comme énoncé au chapitre 2.1, le potentiel d'accueil de l'agglomération prévu dans le PA 2007 à l'horizon 2020 a été reporté à 2030 dans le PA 2012. La demande de mobilité "tous modes" estimée précédemment à l'horizon 2020 est elle aussi globalement reportée en 2030. Le concept TIM, élaboré en 2010 (MRS, 2010) se basait sur les données du PA 2007 en termes de capacité d'accueil habitants/emplois et forme donc un état de référence détaillé adapté au PA 2012. Si l'on compare le plan de charge 2030, élaboré dans le cadre du PA 2012, et celui élaboré en 2010 à l'horizon 2020 dans le cadre du concept TIM, on relève une très bonne adéquation entre les deux images proposées. Seuls quelques éléments nouveaux sont à considérer, à l'image du PST qui voit sa capacité d'accueil croître fortement.

Effets de l'amélioration des réseaux de transports publics

Au vu du réseau de TP urbain très limité qui existait à Yverdon-les-Bains avant ses récents développements, le PA 2007 s'est concentré sur le développement d'un réseau urbain attractif et en cohérence avec la taille de l'agglomération et ses perspectives de développement. Le PA 2012 affine la vision du réseau TP urbain développé en 2007 et en 2010, mais intègre surtout les autres réseaux TP, plus capacitaires que le réseau urbain, à savoir les réseaux régionaux et nationaux. Le PA 2012 insiste par ailleurs sur l'importance de l'intermodalité TP – MD, notamment pour encourager et faciliter l'usage des TP régionaux et nationaux et pour diminuer la part modale TIM pour les déplacements en échange avec l'agglomération. Cette approche est d'autant plus importante que le réseau ferré

"Grande ligne" et le réseau ferré régional RER vont s'améliorer notablement à court et moyen terme.

Le concept TP du PA 2012 offre ainsi, d'une part, une desserte urbaine avec des fréquences élevées aux heures de pointe, un service en soirée et le week-end, des lignes directes et performantes, une desserte renforcée des principaux pôles de l'agglomération (gare – centre-ville / PST / En Chamard – Grandson) et, d'autre part, des mesures visant à faciliter l'intermodalité MD – TP régionaux/nationaux et TP urbains – TP régionaux/nationaux.

Le concept TP du PA 2012 s'inscrit donc dans le prolongement du Concept TP 2020 élaboré dans la continuité du PA 2007 et intègre les modifications prévues de l'offre ferrée nationale et régionale, tout en posant une réflexion de fond pour la viabilité du système TP de l'agglomération à l'horizon 2030.

L'offre TP urbaine envisagée est concentrée sur des corridors préférentiels et dessert directement les grands générateurs et les grands quartiers périphériques. Cette offre de qualité à l'échelle de l'agglomération permet d'offrir une alternative au trafic individuel motorisé, en particulier pour les quartiers et activités en périphérie du centre.

La mise en place du Concept TP 2030 et des mesures MD associées ont donc pour effet d'augmenter la demande en transports publics en général (réseau interne à l'agglomération et réseaux régional et national) et de limiter l'usage de la voiture individuelle, que ce soit pour les déplacements internes à l'agglomération ou en échange avec celle-ci.

Effets du développement du réseau mobilité douce

Le concept MD du PA 2012 affine le concept MD issu du PA 2007, en proposant une desserte améliorée des secteurs de développement les plus importants de l'agglomération et en facilitant l'intermodalité MD – TP aux principaux interfaces TP de l'agglomération (itinéraires directs, sûrs et continus, stationnement sécurisé, etc).

Le PA 2012 répond notamment à l'accroissement des capacités d'accueil des secteurs de Borné Nau et du PST. Ce dernier dispose d'une accessibilité en TIM très performante du fait de la proximité de la sortie autoroutière d'Yverdon-Sud. Le concept MD, tout comme le concept TP, offre ainsi une alternative attractive à l'usage de la voiture individuelle pour l'accès à ce secteur. Ces aménagements permettent par ailleurs d'irriguer les quartiers environnants (Pierre-de-Savoie, Les Moulins, Champs Lovat).

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

Les mesures TIM, MD et TP envisagées (réalisation de l'accès Ouest, réorganisation du schéma de circulation du centre-ville, développement des aménagements en faveur des TP et de la mobilité douce, etc.) permettent une maîtrise des charges de trafic dans le cœur de l'agglomération yverdonnoise, malgré le développement très marqué de celle-ci (+25% en termes d'habitants et d'emplois). Cette stabilisation est rendue possible par :

- le développement du réseau TP urbain et des pratiques de mobilité douce en général et de l'usage du vélo en particulier (pour les déplacements internes ou en intermodalité avec les TP régionaux et nationaux);
- le développement attendu de l'offre des TP régionaux et nationaux;

- des mesures ponctuelles sur le réseau routier (développement limité de l'infrastructure routière d'un côté et maîtrise du réseau routier de l'autre, notamment dans les secteurs de l'agglomération les plus sensibles).

Sans les mesures du projet d'agglomération, et toute chose étant égale par ailleurs, l'augmentation des charges de trafic dans le cœur de l'agglomération serait supérieure à 20%. Les mesures proposées doivent permettre de faire diminuer la part modale TIM de 10% (d'environ 60 à 50%) à l'écran de la Thièle¹, diminution compensée par une augmentation correspondante des parts modales MD et TP (d'environ 40 à 50%).

2.3.2 Effets détaillés par indicateur

CE 1: Indicateur 1 – Amélioration du trafic piétonnier et cycliste

- Etat actuel:
 - Part modale MD intéressante, mais potentiel supplémentaire importante au vu des caractéristiques de l'agglomération (taille de l'agglomération, topographie, etc.).
 - Sécurité localement problématique, due à une prédominance TIM dans les aménagements routiers.
 - Infrastructures existantes insuffisantes (absence de continuité), effet de césure des voies ferrées et canaux.
 - Important potentiel à exploiter.
 - Premières mesures du PA 2007 en cours de mise en œuvre.
- Etat de référence – tendance (avec mesures PA1):
 - Le PA 2007 et les nombreuses études complémentaires menées stimulent une dynamique sans précédent pour la mobilité douce. Non seulement, ils relèvent le grand potentiel de l'agglomération yverdonnoise pour la mobilité douce, mais ils mettent aussi en place les conditions cadres nécessaires: densification de l'urbanisation, mise en place d'un réseau structurant, réaménagement de voiries, articulation des différents modes au sein de l'espace public.
 - Certains compléments aux mesures MD du PA 2007 sont nécessaires pour permettre une accessibilité sûre et efficace à certains secteurs de développements dont le potentiel d'accueil ou l'échéancier de réalisation mentionnés dans le PA 2007 ont été modifiés. Il s'agit en premier lieu de la desserte du PST et du quartier de Borné Nau. Pour le PST, le rééquilibrage de la concurrence modale est capital, étant donné l'excellente accessibilité TIM de ce secteur. Par ailleurs, l'importance de l'intermodalité MD – TP aux principales interfaces de l'agglomération, a été mise en évidence, et doit permettre de valoriser les développements attendus des réseaux de TP régionaux et nationaux.

1 Hors autoroute

- Etat 2030 avec PA 2012
 - Un meilleur rabattement sur les haltes TP principales.
 - Des itinéraires MD sûrs, directs et continus desservant l'agglomération en général et les pôles générateurs en particulier (notamment le PST).
- Effets du PA 2012
 - Augmentation de la part modale MD.
 - Amélioration de l'intermodalité TP – MD.
 - Rééquilibrage de la concurrence modale pour les secteurs dont la desserte TIM est très bonne.

CE 1: Indicateur 2 – Amélioration du système des transports publics

- Etat actuel:
 - Le concept TP 2020 se met en place. Renforcement du nœud de correspondance à la gare d'Yverdon-les Bains.
 - Des arrêts peu attractifs la plupart du temps sans couvert.
 - Problèmes de fonctionnement de l'interface de la gare en période de pointe.
- Etat de référence – tendance (avec mesures PA1):
 - Diminution de la durée des déplacements grâce à une diminution du temps d'attente moyen aux arrêts.
 - Fréquences élevées aux heures de pointe pour toutes les lignes du réseau urbain et cadence sur toute la journée.
 - Offre adéquate le weekend et le soir sur le réseau urbain.
 - La mise en place du concept TP 2020 prévoit notamment l'aménagement d'arrêts de transport public plus attractifs, notamment en tête de ligne.
- Etat 2030 avec PA 2012:
 - Mise en place d'un axe structurant (desserte renforcée) en "Y", entre le PST et Montagny/Grandson. Prolongement du réseau urbain pour desservir les nouvelles zones de développements: Borné Nau à Grandson et Coteau-Est à Yverdon.
 - Accent mis sur l'intermodalité MD – TP, afin de capitaliser sur les améliorations attendues du réseau ferré "Grande ligne" et du réseau ferré régional.
- Effets du PA 2012:
 - Augmentation de la part modale TP sur certaines liaisons.
 - Intégration efficace de l'augmentation de la desserte ferrée "Grande ligne".
 - Facilitation de l'intermodalité TP – MD.
 - Accompagnement des développements par une extension coordonnée du réseau.

CE 1: Indicateur 3 – Amélioration du réseau routier

- Etat actuel:
 - Saturation sur les pénétrantes Nord et Sud de la ville d'Yverdon-les Bains aux heures de pointe.
- Etat de référence – tendance (avec mesures PA1):
 - Un risque d'engorgement diminué grâce à la création des nouveaux accès d'agglomération Ouest et Sud.
 - Une diminution des vitesses maximales par des aménagements de chaussées et des mesures d'exploitation annoncées dans le PA 2007 et précisées dans le cadre des différentes études d'avant-projet.
- Etat 2030 avec PA 2012
 - Une répartition plus équilibrée des charges de TIM sur les traversées du centre.
- Effets du PA 2012
 - Une diminution du risque de saturation dans toute l'agglomération grâce aux reprints modaux du TIM vers les TP et la MD.
 - Une valorisation du centre de l'agglomération, la protection de plusieurs quartiers d'habitations, la réalisation d'un nouvel itinéraire MD entre Chamard et le PST via les quartiers d'habitation du Sud d'Yverdon-les-Bains et des mesures en faveur de la mobilité douce et des TP dans le cœur de l'agglomération.

CE 1: Indicateur 4 – Amélioration de l'accessibilité

- Etat actuel:
 - Une bonne couverture TP du territoire.
 - Les sites stratégiques de Chamard et du PST sont actuellement desservis par des bus urbains avec une fréquence de 15 min. Chamard est également desservi par l'YSteC.
- Etat de référence – tendance (avec mesures PA1):
 - Une offre TP renforcée et permettant d'absorber l'augmentation de la demande liée aux nouveaux secteurs de développement idéalement situés.
 - Une augmentation de la part d'habitants et d'emplois de l'agglomération bien desservis par les TP (notamment Grandson).
 - Les sites stratégiques de Chamard et du PST sont desservis par des bus urbains avec une fréquence de 10 min aux HP.
 - Le site stratégique Gare-Lac est desservi en plus par une ligne de bus urbaine à une fréquence de 10 min aux HP.
 - Toutefois, pas de desserte directe des quartiers de Coteau Est et de Borné Nau.

- Etat 2030 avec PA 2012
 - Une augmentation de l'offre le long de l'axe structurant (desserte renforcée) en "Y", entre le PST et Montagny/Grandson (le tronçon Gare-PST est desservi toute les 7 minutes). Prolongement du réseau urbain pour desservir les nouvelles zones de développements de l'agglomération: Borné Nau à Grandson et Coteau-Est à Yverdon.
 - Amélioration de l'intermodalité TP – MD.
- Effets du PA 2012
 - Augmentation de la part modale des TP.
 - Structuration de l'urbanisation autour des axes forts TP – encouragement de la densification autour de ces axes forts et concentration des développements dans les secteurs bien desservis par les TP.

CE 1: Indicateur 5 – Amélioration de l'intermodalité

- Etat actuel:
 - L'accès aux TP n'est pas optimal. Des césures demeurent dans le réseau de mobilité douce.
 - Aucune offre de P+R hormis à la gare CFF d'Yverdon.
 - L'offre de B+R se met en place. Notamment grâce à l'offre en stationnement à la gare d'Yverdon.
- Etat de référence – tendance (avec mesures PA1):
 - L'urbanisation vers l'intérieur va permettre de concentrer la demande en transport le long de certains axes TP tandis que des liaisons piétonnes attractives assurent l'accès aux quartiers environnants.
 - Les nouveaux franchissements prévus dans le PA 2007 assurent un décloisonnement de certains secteurs.
 - Un risque de P+R "sauvages" existe en cas de restriction du stationnement au centre sur des sites mal adaptés.
 - L'offre en stationnement 2R prévue par l'avant-projet PM-11 rationalise l'offre à mettre en place et permet de combler d'éventuels "trou noir" tout en offrant une complémentarité entre le vélo et les TP.
- Etat 2030 avec PA 2012
 - Des itinéraires MD directs et continus entre la gare et les différents secteurs de l'agglomération, en particulier le pôle de développement du PST permettant de faciliter l'intermodalité TP – MD, notamment pour les travailleurs pendulaires.
 - Deux nouveaux P+R aux limites de l'agglomération dans le secteur de Chamard (proximité sortie autoroutière et axe structurant de TP urbain) et dans le secteur du PST (proximité jonction autoroutière et axe structurant TP urbain) peuvent avoir un effet de concurrence avec les objectifs de report modal, notamment au PST.

- Effets du PA 2012
 - Augmentation de l'usage des TP par l'amélioration de l'intermodalité TP régionaux/nationaux – MD).
 - Mise en place d'une offre en stationnement P+R adaptée aux besoins des pendulaires ne disposant pas d'une offre TP attractive à destination de l'agglomération depuis leur lieu de domicile (notamment les travailleurs frontaliers). L'application de critères de sélection accompagne la délivrance des abonnements.

CE 1: Indicateur 6 – Mesures visant à influencer la demande

- Etat actuel:
 - Les informations sur le réseau urbain et le réseau régional (terre et lac) sont réunies dans l'horaire condensé Travys.
 - L'introduction de la Communauté tarifaire Mobilis rend le changement de TP plus aisé pour les utilisateurs.
 - Une offre en stationnement TIM généreuse ne favorisant pas le report modal vers les TP et la mobilité douce.
- Etat de référence – tendance (avec mesures PA1)
 - Une offre en stationnement adaptée aux besoins des usagers (Place du château Grandson+Place d'arme à Yverdon).
 - Une absence d'offre incitative visant les pendulaires frontaliers
- Etat 2030 avec PA 2012
 - Une offre en stationnement satisfaisant de manière volontariste les besoins des différents usagers (habitants, clients, pendulaires desservis de manière insuffisante par les transports publics, etc.).
- Effets du PA 2012
 - Augmentation de la part modale TP et maîtrise des TIM.

2.4 CE 2 : DÉVELOPPEMENT DE L'URBANISATION À L'INTÉRIEUR DU TISSU BÂTI

2.4.1 Effets majeurs du projet d'agglomération yverdonnoise

Les objectifs du PA 2012 en matière de progression démographique, basés sur un recensement précis des planifications en cours ou projetées, sont en adéquation avec les prévisions démographiques cantonales, qui avancent une augmentation potentielle de population à l'horizon 2030 comprise entre 9'000 et 11'000 habitants, selon le scénario retenu. La surcapacité apparente des secteurs d'accueils de l'agglomération permet d'intégrer la part du potentiel des zones à bâtir qui correspond au taux de saturation d'environ 80% communément admis.

Au niveau des emplois, le projet d'agglomération comprendra, à l'horizon 2030, des nouveaux secteurs de développements à même d'accueillir 6'000 emplois supplémentaires.

Du point de vue spatial, la croissance démographique de l'agglomération yverdonnoise s'effectue presque exclusivement à l'intérieur du périmètre

compact défini dans le PA 2007 et rendu conforme au Plan directeur cantonal (PDCn) lors de l'élaboration du PA 2012. Seul le secteur de Longemalle, situé sur la commune de Pomy, s'inscrit comme une extension du tracé défini dans le PA 2007, dans un secteur très bien desservi en transport public et conforme aux dispositions du PDCn relatives aux périmètres des centres.

Le dimensionnement de la zone à bâtir du PA 2012 s'est donc effectué sur des critères objectifs (adéquation avec les prévisions démographiques et maintien d'un ratio habitants/emplois en cohérence avec le statut de centre cantonal) tout en intégrant les dispositions cantonales en la matière.

La question des ICFF, qui concerne principalement le secteur de Chamard-Châtelard, n'est pas directement traitée dans le cadre du PA 2012. Le concept urbanisation intègre toutefois le fait que le Conseil d'Etat a adopté le 28 mars 2012 la stratégie cantonale concernant les ICFF, qui est intégrée dans la troisième révision du Plan directeur cantonal en cours de consultation publique (été 2012) et qui fixe des critères objectifs quantitatifs et qualitatifs pour la définition des secteurs adéquats pour leur implantation.

2.4.2 Effets détaillés par indicateur

CE 2: Indicateur 1 – Concentration des activités et de la population dans des secteurs favorables et en coordination avec les systèmes de transports.

- Etat actuel:
 - Les projets actuels en matière de logement sont conformes aux dispositions du PDCn relatives à la densité. L'ensemble des zones de logement et d'activité de l'agglomération dispose d'une desserte TP, bien que celle-ci soit fortement inégale selon les secteurs.
 - Les concentrations d'emplois se trouvent principalement sur des sites à proximité des jonctions autoroutières et dépendent d'une accessibilité TIM.
- Etat de référence – tendance:
 - Les concentrations de nouveaux habitants se situent dans des quartiers bien desservis par les TP, en particulier le secteur "Gare-Lac". Un effort particulier est mené au centre-ville pour créer un pôle d'emplois dans le secteur de la gare et le long des axes historiques d'Yverdon desservis par les TP. Toutefois, la plupart des nouveaux emplois se concentrent toujours sur les sites à proximité des jonctions autoroutières, bien desservis par les TP.
- Etat 2030 avec PA
 - Les concentrations de nouveaux habitants sur les secteurs de Borné Nau et d'emplois sur le secteur du PST disposent d'une accessibilité en mobilité douce renforcée assurant des itinéraires sûrs et directs vers les principales haltes TP.
 - La création d'une nouvelle halte ferroviaire au PST améliore grandement l'accessibilité des pendulaires, notamment en provenance de la région lausannoise.

- Effets du PA
 - Accessibilité MD-TP des concentrations d'activités et de population renforcée
 - Augmentation de la part modale des TP et de la MD.

CE 2: Indicateur 2 – Réduction de la dispersion de l'urbanisation

- Etat actuel:
 - Les planifications en cours ou projetées au sein de l'agglomération sont toutes situées dans le périmètre compact du PA 2012 et s'insèrent à l'intérieur ou en continuité directe de la trame bâtie existante, dans des secteurs en conformité avec les dispositions du PDCn relatives au périmètre des centres.
 - Les révisions des plans généraux d'affectation en cours ou prévues intègrent le périmètre compact de l'agglomération existant et dimensionnent la zone à bâtir en fonction de cette donnée.
- Etat de référence – tendance:
 - A l'extérieur du périmètre compact, le dimensionnement de la zone à bâtir s'effectue en adéquation avec les dispositions cantonales (application de la mesure A11 et de la mesure A12). La réduction de la dispersion de l'urbanisation au sein des communes comprises dans le périmètre compact du PA 2012 ne se fait donc pas au prix d'une extension des zones à bâtir des localités proches d'Yverdon.
 - La définition peu précise du périmètre compact complique les révisions des plans généraux d'affectation et laisse place à des phénomènes localisés d'empiètement des constructions sur la zone agricole.
- Etat 2030 avec PA 2012
 - La définition du périmètre de centre à l'échelle de la parcelle permet de poser une limite franche à l'urbanisation qui repose sur des bases négociées entre chaque Commune et le Canton.
- Effets du PA 2012
 - La mise à jour des potentiels de l'agglomération et l'intégration des prévisions démographiques cantonales portant à 2030 permettent de s'assurer d'un dimensionnement adéquat de la zone à bâtir des Communes du projet d'agglomération et des différentes planifications en cours ou projetées portant sur des plans de quartier. L'augmentation de la demande en transport peut ainsi être approximée de manière fiable de même que les infrastructures qui lui sont liées.
 - La définition du Périmètre compact assure qu'il n'y aura pas d'extension aléatoire de la zone à bâtir.

CE 2: Indicateur 3 – Amélioration de la qualité des espaces publics

- Etat actuel:
 - Une prédominance des TIM sur la voirie.
 - Des espaces publics envahis par le stationnement.
 - Peu de zones à régime spécial.

- L'armature verte est présente mais peu mise en valeur.
- Des accès au Lac très modestes.
- Des canaux peu aménagés, peu accessibles et peu attractifs.
- Etat de référence – tendance:
 - Une revalorisation des espaces publics (axes principaux et places) en accordant la priorité aux modes doux et aux transports publics, ainsi qu'aux fonctions sociales.
 - 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
- Etat 2030 avec PA 2012
 - Extension de la réflexion menée sur les espaces publics à des nouveaux tronçons (Rue de Lausanne, Rue William Barbeya) et sur la valorisation des interfaces de transport projetés (Interface de la gare de Grandson).
- Effets du PA 2012
 - Amélioration de la qualité de l'espace public et de la qualité de vie
 - Renforcement de l'attractivité des modes doux

2.5 CE 3 : ACCROISSEMENT DE LA SÉCURITÉ DU TRAFIC

2.5.1 Effets détaillés par indicateur

CE 3: Indicateur 1 – Augmentation de la sécurité objective

- Etat actuel:
 - Peu de zones et d'axes à régime spécial.
 - Aucun réel point noir (carrefour) mais un certain nombre d'axes routiers avec une fréquence d'accidents plus élevée que la moyenne au sein de l'agglomération.
- Etat de référence – tendance:
 - Couverture de tous les quartiers sensibles.
 - Réaménagement important des axes principaux.
 - Les nombreux réaménagements de voirie contribuent à améliorer la situation sur certaines des sections problématiques identifiées.
- Etat 2030 avec PA
 - Des axes mobilité douce complets et directs, pour partie en site propre.
 - Un trafic TIM bien canalisé sur des axes choisis.
 - Des réaménagements modérant la vitesse des déplacements motorisés.
 - Une maîtrise de l'augmentation du trafic.

- Effets du PA
 - La sécurité des vélos est encore accrue.
 - Au centre ville notamment, le trafic est stable et il est agréable de se déplacer à pied, ce qui constitue le mode de déplacement générant le moins d'insécurité.
 - Le nombre de pendulaires utilisant le train au lieu de l'autoroute pour leurs déplacements est plus important.
 - A l'intérieur des quartiers, le trafic est pacifié.

CE 3: Indicateur 2 – Augmentation de la sécurité subjective

- Etat actuel:
 - Peu de secteur à régime spécial.
 - Une hiérarchisation du réseau peu lisible et peu efficiente.
- Etat de référence – tendance:
 - Le concept TIM du PA 2007 ainsi que le concept TIM en découlant instaure une hiérarchie du réseau routier. Celle-ci structure les déplacements TIM en les orientant sur les réseaux adéquats selon leur type. Le principe est de définir pour chaque voirie du réseau routier une fonction et un usage qui lui sont propres, selon ses gabarits, sa configuration et son contexte.
 - Cette utilisation du réseau routier différencié permet de tendre vers les standards actuels en matière de sécurité subjective.
- Etat 2030 avec PA
 - La hiérarchie du réseau routier.
 - Les espaces publics réaménagés sont confortables pour l'utilisateur, par exemple par l'installation d'un éclairage adéquat, des trottoirs généreux ou des matériaux agréables.
 - Les liaisons MD sont directes et elles sont peu en relation avec les principaux axes TIM.
- Effets du PA
 - Augmentation de la sécurité subjective.

2.6 CE 4 : RÉDUCTION DES ATTEINTES À L'ENVIRONNEMENT ET DE L'UTILISATION DES RESSOURCES

2.6.1 Effets majeurs du projet d'agglomération yverdonnoise

Nuisances sonores et pollution de l'air

Les effets du projet d'agglomération sur les nuisances sonores et la pollution de l'air 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 de l'évolution de la motorisation des véhicules.

Au centre-ville, les nombreux aménagements locaux permettent une diminution des nuisances liée au bruit et à 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 pas quantifié dans le cadre de ce rapport d'évaluation, mais il est admis que le PA 2012 avec ses mesures ne pèjore pas les nuisances actuelles.

Climat et émissions de CO₂

L'effet du projet d'agglomération sur le climat et les émissions de CO₂ est évalué de manière globale. La grande inconnue reste la substitution des agents énergétiques utilisés dans les transports.

En partant de l'hypothèse que la motorisation du parc automobile reposera toujours sur les carburants fossiles - principalement issu du pétrole - en 2030, la stabilisation du trafic TIM au sein de l'agglomération permet d'admettre que le volume des émissions de CO₂ n'augmentera pas tandis que les émissions par habitant diminueront sensiblement.

En matière de chauffage du bâti, la réalisation d'un concept énergétique intercommunal préfigure des politiques coordonnées en matière de planifications énergétiques à mener dans les années à venir. L'amélioration de la performance énergétique du parc immobilier de l'agglomération ainsi que la substitution des agents énergétiques fossiles – principalement le mazout – permet de diminuer considérablement les émissions de CO₂ liées cette utilisation.

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

La consommation de surface pour le développement de l'habitat et des activités est fortement contrainte par la concentration des nouveaux développements dans les pôles, en évitant toute forme de périurbanisation; aucun développement quantitatif significatif est attendu hors du périmètre compact conformément aux mesures du Plan directeur cantonal. Le besoin en surface pour les nouveaux habitants et emplois est également limité grâce à la requalification de friche industrielle et d'important secteur "intra muros" (Gare-Lac).

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, ainsi que les parkings d'échanges d'Y-parc et de Chamard.

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. Il est toutefois à relever qu'une forte proportion des mesures

de mobilité douce prennent place sur des aménagements existant ou s'insèrent dans des projets de réaménagements de cours d'eau.

2.6.2 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 – Réduction des émissions de polluants atmosphériques et du CO2

- Etat actuel:
 - En terme de qualité de l'air, la station d'Yverdon du réseau Vaud'air pour la période 2003-2009 fait état de nombreux dépassements de la valeur limite horaire d'ozone ainsi que de la valeur limite journalière et moyenne annuelle de dioxyde d'azote. Les poussières fines, renseignées uniquement depuis 2010, sont en dépassement tant pour la moyenne annuelle que pour un grand nombre de moyennes journalières.
 - Les émissions de CO2 et des différents polluants sont fonction des agents énergétiques utilisés dans le chauffage des bâtiments et pour la motorisation du parc de véhicules circulant dans le périmètre de l'agglomération. La circulation des TIM utilisant des carburants fossiles ainsi que les chauffages au mazout sont les principaux facteurs influençant la qualité de l'air.
- Etat de référence – tendance:
 - L'encouragement de la mobilité douce, la maîtrise de l'offre en stationnement, la limitation de la génération de trafic et la limitation des vitesses de circulation permettent des réductions locales de la pollution de l'air, notamment au niveau des émissions d'oxydes d'azote, principal précurseur de l'ozone.
 - Le peu de mesures incitatives existant dans le canton de Vaud visant à substituer le mazout par des agents énergétiques moins polluant et moins émetteurs de carbone ne permettent pas de diminuer drastiquement les émissions.
- Etat 2030 avec PA
 - La planification énergétique intercommunale à l'échelle de l'agglomération permet d'agir sensiblement sur l'approvisionnement énergétique du bâti. La substitution du mazout est facilitée et donc les émissions de polluants liées à l'utilisation de cet agent énergétique.
 - L'augmentation de la part modale des TP et de la MD en parallèle de la maîtrise du volume de mobilité issu des TIM permet de limiter les nuisances liées ces véhicules.
 - La densification du bâti et son renouvellement (par exemple le quartier Gare-Lac) permettent de rationaliser le besoin en énergie pour le chauffage.
 - La densification est une alternative à l'extension de la zone à bâtir et par là des déplacements internes à l'agglomération.

- L'agglomération est plus agréable, le besoin d'évasion diminue, ce qui permet de diminuer les déplacements relatifs aux loisirs.
- Effets du PA
 - Réduction des émissions de polluants atmosphériques et du CO2 liées au chauffage des bâtiments au travers de la diminution de la consommation et de la substitution des agents énergétiques fossiles.

CE 4: Indicateur 2 – Réduction des immissions sonores

- Etat actuel:
 - Immissions sonores en dépassement des VLI ou VA sur une grande partie des tronçons routiers du centre d'Yverdon et au sein de certains centres secondaires.
- Etat de référence – tendance:
 - Réduction des nuisances sonores sur les axes centraux réaménagés et les quartiers résidentiels aménagés avec des zones à régime spécial.
 - L'assainissement du bruit lié aux passages des trains sera réalisé d'ici à 2015, avec un assainissement effectif de 90% des bâtiments concernés.
 - Les charges de trafic restant stables sur de nombreux axes, les immissions sonores restent constantes.
- Etat 2030 avec PA
 - Réduction des nuisances sonores sur les axes réaménagés (Rue William Barbey, Rue de Lausanne).
 - Plusieurs axes aujourd'hui exposés à des valeurs d'alarme sont assainis ou du moins leur exposition au bruit est fortement diminuée.
 - La diminution du trafic à l'intérieur des quartiers canalise les nuisances aujourd'hui dispersées, permettant de bénéficier de zones calmes.
- Effets du PA
 - Réduction des nuisances sonores sur une partie des tronçons routiers de l'agglomération.
 - Diminution de la population soumise à des valeurs de bruit excessives.

CE 4: Indicateur 3 – Réduction de la consommation de surface et revitalisation des espaces naturels et paysagers

- Etat actuel:
 - Le PDCn, en vigueur depuis 2008, a d'ors et déjà des impacts sur le dimensionnement de la zone à bâtir et sur l'urbanisation à venir.
 - Les nouvelles infrastructures de transport réalisées l'ont été au sein des secteurs bâtis.
 - Le projet de renaturation de la Brinaz, mené en parallèle des aménagements visant à diminuer le risque de débordement de ce cours d'eau, permet une excellente restitution de surfaces pour des espaces à hautes valeurs écologiques.

- Etat de référence – tendance:
 - A l'extérieur du périmètre compact, le dimensionnement de la zone à bâtir s'effectue en adéquation avec les dispositions cantonales. La réduction de la dispersion de l'urbanisation au sein des communes comprises dans le périmètre compact du PA 2012 ne se fait donc pas au prix d'une extension des zones à bâtir des localités proches d'Yverdon.
 - La définition peu précise du périmètre compact complique la révision des plans généraux d'affectation et laisse place à des phénomènes localisés d'empiètement des constructions sur la zone agricole.
 - L'intégration des réseaux écologiques définis par les services cantonaux ainsi que les renaturations de cours d'eau se poursuivent, offrant des espaces à hautes valeurs écologiques et des continuités entre eux.
- Etat 2030 avec PA:
 - La définition du périmètre de centre à l'échelle de la parcelle permet de poser une limite franche à l'urbanisation, qui évoluera en fonction de l'élaboration ou de la révision du projet d'agglomération.
 - L'intégration des réseaux écologiques, définis par les services cantonaux, ainsi que les renaturations de cours d'eau se poursuivent, offrant des espaces à hautes valeurs écologiques et des continuités entre eux.
 - Les réaménagements d'espaces publics, les prépaysagements apportés le long de l'Arc Plaine, la mise en valeur des rives du lac et la gestion des eaux par l'aménagement de fossés et de noues constituent un paysage cohérent et en constante amélioration.
- Effets du PA:
 - La consommation de surfaces non-bâtie situées hors du périmètre est fortement limitée.
 - La revitalisation des espaces naturels et paysagers se poursuit.
 - L'amélioration des structures paysagères est intensifiée.

3

RAPPORT COÛT – UTILITÉ ET PRIORISATION DES MESURES

3.1 COÛTS D'INVESTISSEMENT DES MESURES INFRASTRUCTURELLES

Les coûts d'investissements liés aux mesures infrastructurelles du PA 2012 sont donnés par le tableau suivant :

n°	Mesure	Coût [CHF]
1.a	Nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce	6'201'000
1.b	Réaménagements des liaisons mobilité douce existantes	5'656'000
1.c	Franchissements de canaux à créer ou à réaménager (6)	1'758'000
2-1.a	Nouvelles liaisons assurant la desserte mobilité: Secteur Borné Nau et Av. Edouard Verdan	600'000
2-1.c	Franchissement de canaux à créer ou à réaménager – Franchissement de la Thièle vers le pont CFF	900'000
2-1.c	Franchissement axe routier/canal à créer – Accès en entrée au PST	1'200'000
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	3'379'000
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.b	Réaménagements des liaisons mobilité douce existantes le long des canaux	444'000
2-4.b	Réaménagement des liaisons de mobilité douce existantes le long des canaux – Accessibilité au PST	300'000
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
7	Aménagement mobilité douce à la Gare – Secteur Ouest	9'000'000
2-7	Aménagement mobilité douce à la Gare – Secteur Est	4'000'000
8	Aménagement du passage dénivelé du Buron et des liaisons correspondantes	1'600'000
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
2-11	Réaménagement de la gare CFF de Grandson	7'000'000
12	Nouvelle halte du RER Vaudois au PST	20'000'000

n°	Mesure	Coût [CHF]
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	834'000
15.a	Réorganisation et réaménagement de l'interface bus de la Place de la Gare	2'287'000
2-15.a	Réorganisation et réaménagement de l'interface de la Gare de Grandson	1'000'000
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
2-31	Nouvel axe MD au Sud de l'agglomération – Nouvelle desserte du quartier "Aux Iles"	15'000'000
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	8'655'000
34.b	Réaménagement de l'Avenue des Sports et de la Rue de l'Arsenal	4'933'000
34.c	Réaménagement de la Rue du Midi, de la Rue du Curtil-Maillet et du Sud de la Rue du Cheminet	6'659'000
34.d	Réaménagement de la Rue de l'Industrie (y.c. franchissement des voies CFF)	5'320'000
35	Réaménagement de l'axe Gare-Lac le long du Canal Oriental	8'473'000
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	685'000
38-A	Amélioration des espaces publics dans les centres secondaires et villages, étape 1 (Grandson)	6'060'000
38-B	Amélioration des espaces publics dans les centres secondaires et villages, étape 1 (Valeyres)	1'093'000
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 en complémentarité avec l'offre TP	2'000'000
2-43	Réaménagement de la Rue William Barbey	4'700'000
2-44	Réaménagement de la Route de Lausanne	10'000'000
50	Desserte ferroviaire du site de la Poissine	5'380'000
2-100	Renaturation de la Brinaz	7'000'000
2-101	Revitalisation de la Thièle	10'000'000
2-102	Renaturation du Canal du Bey	5'000'000
2-103	Etablissement d'un concept énergétique intercommunal	50'000
		226'764'000

Tableau 1 : Coûts d'investissement des mesures infrastructurelles

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

	Coût [CHF]
Total	226'764'000
Total Hors LFIInfr	28'931'000
Total mesure A1/Ae	83'841'000
Total mesures de la Liste A	57'892'000
Total mesures de la Liste B	5'200'000
Total mesures de la Liste C	50'900'000
Total PA (Liste A + B)	63'092'000

Tableau 2: Coût d'investissement total du projet d'agglomération yverdonnoise

Le coût d'investissement total du projet d'agglomération yverdonnoise est de l'ordre de 227 millions de francs suisses. Toutefois le coût d'investissement total du projet au sens de la Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure (LFIInfr) se monte à 63 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 doit être pris en compte pour la détermination du coût du projet d'agglomération.

Le tableau suivant montre la répartition des coûts d'investissements par mode pour les mesures A et B :

Mode		CHF	CHF total
MD	Réseaux, franchissements et stationnement	32'120'000	32'120'000
TP	Transports ferroviaires	7'000'000	8'200'000
	Transports lacustres	200'000	
	Transports publics routiers	1'000'000	
TIM Avec Mobilité intégrée	Nouvelle infrastructure	13'772'000	22'772'000
	Réaménagement et requalification d'axes routiers existants	0	
	Aménagement de zones à régime spécial	7'000'000	
	Complémentarités entre les modes	2'000'000	
			63'092'000

Tableau 3: Coût d'investissement par mode

3.2 EVALUATION DES MESURES INFRASTRUCTURELLES ET PRIORISATION DES MESURES

3.2.1 Méthodologie

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 et reprend, dans les grandes lignes, la composition des paquets de mesure du PA 2007.

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	34 et 37
II	Aménagements du réseau TP	2-11, 2-15.a 10, 14, 15 et 30
III	Création de P+R	40
IV	Réseau mobilité douce	1, 2-1.c, 2-1.a ,2-7, 2, 3, 4, 5, 6, 7, et 9
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 4: Paquets de mesures évalués

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. 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 2030 avec projet".

L'évaluation des coûts est basée, pour les mesures A du PA 2007, sur les montants annoncés dans les avant-projets. Les mesures B et C du PA 2007 ainsi que les nouvelles mesures introduites par le PA 2012 donnent lieu à une estimation similaire à celle utilisée en 2007.

I Limiter le trafic au centre	44'810'000
II Aménagement du réseau TP	14'411'000
III Création de P+R en complémentarité avec l'offre TP	2'000'000
IV Réseau mobilité douce	48'334'000
V Axe Gare-Lac par le Canal Oriental	8'673'000
VI Espaces publics dans les centres secondaires et villages	14'153'000
VII Nouvel accès d'agglomération Ouest	6'886'000

Tableau 5: Coûts d'investissement des paquets de mesure évalués

3.2.2 Evaluation de l'efficacité des (paquets de) mesures et rapport coûts-utilité

Les résultats de l'évaluation des paquets de mesures sont présentés dans le tableau suivant:

CE 1	1. Amélioration de trafic piétonnier et cycliste	2. Amélioration du système de transports publics	3. Amélioration du réseau routier	4. Amélioration de l'accessibilité	5. Amélioration de l'intermodalité	6. Mesures visant à influencer la demande	CE 2	1. Concentration des activités et de la population	2. Réduction de la dispersion de l'urbanisation	3. Amélioration de la qualité des espaces publics	CE 3	1. Augmentation de la sécurité objective	2. Augmentation de la sécurité subjective	CE 4	1. Réduction des émissions polluants atmosphériques et du CO2	2. Réduction des immissions sonores	3. Réduction de la consommation de surface	Légende						
																		Effet important	Effet suffisant	Effet faible	Effet nul	Effet négatif		
																		I Limiter le trafic au centre						
																		II Aménagement du réseau TP						
																		III Création de P+R en complémentarité avec l'offre TP						
																		IV Réseau mobilité douce						
																		V Axe Gare-Lac par le Canal Oriental						
																		VI Espaces publics dans les centres secondaires et villages						
																		VII Nouvel accès d'agglomération Ouest						

Tableau 6 : Evaluation de l'efficacité des (paquets de) mesure

Les résultats de l'évaluation du rapport coût-utilité sont présentés ci-dessous.

Utilité	Haute			I-Centre / IV-MD
	Moyenne		VII-AO	VI-EP
	Sectorielle	III-P+R	II-TP	V-GL
		Limité (<5mio)	Moyen (<10 mio)	Important (> 10 mio)
		Coûts		

Tableau 7: Utilité des (paquets de) mesures

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. 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 2030 avec projet".

- I. **Limiter le trafic au centre** : ce paquet de mesure a une utilité très élevée et un rapport coût-utilité bon. Ce résultat reflète le fait que ce paquet de mesure 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 de transport public et des itinéraires mobilité douce en cœur d'agglomération.
- II. **Aménagement du réseau TP** : ce paquet de mesure a une utilité sectorielle 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 TP, à savoir les augmentations de fréquence ou l'amélioration de la gestion des flux au centre de l'agglomération ne font pas partie de ce paquet de mesure mais du "concept TP" ou du paquet de mesure I.
- III. **Création de P+R** : ce paquet de mesure a une utilité sectorielle pour un rapport coût-utilité suffisant. La comparaison de ce paquet de mesure avec les autres paquets demeure difficile, tant ce type d'infrastructure s'applique à une clientèle spécifique captive des TIM pour qui l'utilité des P+R est très élevée.
- IV. **Réseau de mobilité douce** : ce paquet de mesure a une utilité très élevée et un bon rapport coût-utilité.
- V. **Axe Gare-Lac par le Canal Oriental** : ce paquet de mesure a une utilité faible, parce que ses effets sont ponctuels et qu'il requiert des coûts d'investissements élevés.
- VI. **Espaces publics** : ce paquet a une utilité moyenne pour un coût élevé par rapport aux autres paquets de mesure, le rapport coût-utilité apparaît comme insuffisant. Il s'agit toutefois de projet localement important mais dont l'utilité à l'échelle de l'agglomération s'avère moyenne.
- VII. **Nouvel accès d'agglomération Ouest** : ce paquet de mesure a une utilité très forte pour la partie Nord-Ouest de l'agglomération mais modeste à l'échelle de l'agglomération. Son coût restant raisonnable, le rapport coût-utilité est jugé bon.

3.2.3 Priorisation des (paquets de) mesures

Au sein des communes de l'agglomération, les mesures prévues en priorité A (2015-2018) n'auront pas atteint le degré de maturité 2 requis par la Confédération au 30.06.2012. Une application stricte du processus de hiérarchisation des (paquets de) mesures telle que décrit dans les "Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2^{ème} génération" conduirait à reporter la réalisation de la quasi-totalité des mesures en deuxième étape (2019-2022). Or ceci ne correspond pas avec les volontés politiques de l'agglomération.

Les Directives précisent toutefois que "les mesures de mobilité douce ou des requalifications légères n'ont pas besoin de respecter strictement ces degrés de maturité". Dans le cas d'une petite agglomération comme celle d'Yverdon-les-Bains, il existe peu de projets d'envergure et cette remarque s'applique 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 composant le paquet de mesures ou la mesure isolée.
2. L'horizon de réalisation souhaité par les politiques et la nécessité du paquet de mesures pour le développement de l'agglomération.
3. Le rapport coût-utilité du paquet de mesures ou de la mesure isolée.

En résumé, la hiérarchisation des (paquets de) mesures 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 mesures ou cette mesure isolée est en principe déclassé (Liste A vers Liste B ou C).

Lors de l'évaluation du PA 2007, l'ordre de priorité des mesures a été réexaminé par la Confédération qui a établi deux nouvelles listes de mesure A et B qui ont, de fait, étalé sur plusieurs tranches de financement les paquets de mesures. Le PA 2012 a repris ces deux listes comme base de travail et propose donc des paquets de mesures échelonnés sur plusieurs tranches de financement. La hiérarchisation définitives des (paquets de) mesures du Projet d'agglomération de deuxième génération, à savoir la classification des mesures dans les listes A1/Ae, A, B et C, est donnée par le tableau suivant :

AggloY 2012		
Hiérarchisation 2012	n°	Mesure
	1	<i>Réseau mobilité douce, étape 1</i>
A1	a	Nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce
Ae	b	Réaménagements des liaisons mobilité douce existantes

A1	c	Franchissements de canaux à créer ou à réaménager (6)	
A	2-1.a	Nouvelles liaisons assurant la desserte mobilité douce de Borné Nau et Av. Ed. Verdan (anc. 30)	
B	2-1.c	Franchissement de canaux à créer ou à réaménager - Franchissement de la Thièle vers pont CFF	
C	2-1.c	Franchissements d'axe routier/canal à créer - Accès en entrée du PST	
A1	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	
Ae	3	Construction d'une passerelle sur la Thièle dans la zone de détente du bord du lac	
	4	<i>Réseau mobilité douce, étape 2</i>	
A	a	Nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce le long des canaux	
	b	Réaménagements des liaisons mobilité douce existantes le long des canaux	
	c	Franchissements de canaux à créer ou à réaménager (1)	
C	2-4.b	Nouvelles liaisons assurant la continuité des liaisons mobilité douce le long des canaux - Accessibilité au PST	
A	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	<i>Réseau mobilité douce à Chamard et aménagements des canaux du Bey et de la Brine</i>	
A	a	Réseau mobilité douce à Chamard et franchissements de l'YsteC	
	b	Aménagements de mobilité douce le long des canaux du Bey et de la Brinaz	
A	7	Aménagement mobilité douce à la Gare - Secteur Ouest	
B	2-7	Aménagement mobilité douce à la Gare - Secteur Est	
A	8	Aménagement du passage dénivelé du Buron et des liaisons correspondantes	
A	9	Réouverture du passage St-Roch	
Ae	10	Valorisation des interfaces des haltes de l'YsteC et de la halte de Champittet	
A	2-11	Réaménagement de la gare CFF de Grandson	
C	12	Future halte du RER Vaudois et P+R à l'interface Y-Parc (PST)	
B	13	Nouveau débarcadère à l'extrémité du Canal Oriental	
Réalisé	Ae	14	Mesures d'aménagement dispersées pour les réseaux de bus régionaux et urbains en zone urbaine
		15	<i>Mesures d'accompagnement au développement des réseaux de bus</i>
A1	a	Réorganisation et réaménagement de l'interface bus de la Place de la Gare	
Réalisé	Ae	b	Aménagement des terminus de lignes principales et des arrêts de bus du réseau
A	2-15.a	Réorganisation de l'interface de la gare de Grandson	
hors LFIInfr	20	Assainissement phonique du viaduc autoroutier	
C	2-31	Nouvel axe MD au Sud de l'agglomération – Nouvelle desserte du quartier "Aux Iles"	

A	32	Nouvel accès d'agglomération Ouest
A	33	Nouvelles routes d'accès au Coteau Est et nouvel itinéraire mobilité douce associé
	34	Réorganisation et réaménagement des traversées Nord-est et Sud-ouest
A1	a	Réaménagement du Pont Bel-Air, du Quai de la Thièle et de l'Avenue de Grandson
Ae	b	Réaménagement de l'Avenue des Sports et de la Rue de l'Arsenal
A1	c	Réaménagement de la Rue du Midi, de la Rue du Curtil-Maillet et du Sud de la Rue du Cheminet
Ae	d	Réaménagement de la Rue de l'Industrie (y.c. franchissement des voies CFF)
A1	35	Réaménagement de l'axe Gare-Lac le long du Canal Oriental
Réalisé	36	Reconstruction du Pont Kiener sur la Thièle (Pont TP+MD)
C	2-44	Réaménagement de la Rue de Lausanne
	37	<i>Réaménagement de la traversée du centre et de ses espaces publics</i>
A1	a	Réaménagement de la Place Bel-Air, de la Rue d'Orbe et de la Rue de Neuchâtel
A1	b	Réaménagement de la Rue des Remparts et de la Place d'Armes
A1	c	Réaménagement du goulet de la Rue du Casino
A1	d	Réaménagement de la Rue de la Plaine
A1	e	Réaménagement de l'Avenue Haldimand
C	2-43	Réaménagement de la Rue William Barbey
A1	38A	Grandson
Ae	38B	Valeyres
A	39	Amélioration des espaces publics dans les centres secondaires et villages, étape 2 (Tuileries, Montagny, Chamblon, Treycovagnes et Pomy)
B	40	Création de P+R en complémentarité avec l'offre TP
hors LFIInfr	50	Desserte ferroviaire du site de la Poissine
hors LFIInfr	2-100	Renaturation de la Brinaz
	2-101	Revitalisation de la Thièle
	2-102	Renaturation du Canal du Bey
hors LFIInfr	2-103	Développer un concept énergétique intercommunal

4

MESURES

Mesures infrastructurelles

Mesure 1.a Nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce						
Priorité : A1		Financement : LFinfr, LRou VD et LTPu VD				
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 (notamment vers les pôles générateurs de déplacements de l'agglomération et les principaux arrêts de transports publics), 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).						
État 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.						
État 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 Communes d'Yverdon-les-Bains, de Grandson, de Montagny, de Chamblon, de Treycovagnes et de Pomy Services cantonaux (SR)		Partenaires		Instance décisionnelle Communes d'Yverdon-les-Bains, de Grandson, de Montagny, de Chamblon, de Treycovagnes et de Pomy Services cantonaux (SR)		
État de la coordination (2012) :						
Planification	X	Avant-projet	X	Projet		Réalisation
Echéancier de réalisation : Voir rapport de mise en œuvre						
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	1.07	1.688	3.286	0.000	0.000	6.201
Priorités : Voir rapport de mise en œuvre						
Justification : La continuité des réseaux est essentielle pour la promotion de la mobilité douce						
Données de base, études réalisées : Les avant-projets de la mesure sont réalisés. Certains tronçons donnent lieu à des projets.						

Mesure 1.b Réaménagements des liaisons mobilité douce existantes							
Priorité : Ae		Financement : Communes					
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 (notamment vers les pôles générateurs de déplacements de l'agglomération et les principaux arrêts de transports publics), 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 8 communes de l'agglomération yverdonnoise		Partenaires		Instance décisionnelle Yverdon-les-Bains, Grandson, Valeyres et Montagny			
Etat de la coordination (2012) :							
<input checked="" type="checkbox"/>	Planification	<input checked="" type="checkbox"/>	Avant-projet	<input checked="" type="checkbox"/>	Projet	<input type="checkbox"/>	Réalisation
Echéancier de réalisation : Voir rapport de mise en œuvre							
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	5.656	0.000	0.000	5.656	
Priorités : Voir rapport de mise en œuvre							
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 : Les avant-projets de la mesure sont réalisés. Projet de réalisation d'une partie de la liaison Gymnase (Cheseaux-Noréaz) – Clendy via la halte de Champ-Pittet.							

Mesure 1.c Franchissements de canaux à créer ou à réaménager (6)							
Priorité : A1		Financement : LFI_{nr} et LTP_u VD					
Description : Les franchissements 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 franchissements prévus dans l'agglomération permettent d'assurer la continuité des itinéraires de la mobilité douce. Les franchissements de "Chamard-Sud", "Curtil-Maillet – Moulin" et "Champ-Lovats" renforcent les liaisons inter-quartiers et améliorent l'accessibilité aux arrêts de transports publics, alors que les trois franchissements "Aux Prés du Lac" valorisent la "Promenade du littoral".							
Etat actuel : Les franchissements 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 à 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 franchissements. Valoriser les itinéraires de la mobilité douce.							
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 (2012) :							
<input checked="" type="checkbox"/>	Planification	<input checked="" type="checkbox"/>	Avant-projet	<input type="checkbox"/>	Projet	<input type="checkbox"/>	Réalisation
Echéancier de réalisation : Voir rapport de mise en œuvre							
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :							
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total	
0.000	0.530	0.263	0.965	0.000	0.000	1.758	
Priorités : Voir rapport de mise en œuvre							
Justification : La continuité des réseaux est essentielle pour la promotion de la mobilité douce							
Données de base, études réalisées : Aucune étude récente réalisée							

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 : A1		Financement : LFI nfr et LTPu VD					
Description :							
<p>Les aménagements de stationnement pour les cycles aux arrêts de transports publics dépendent du type d'arrêt (gare principale, halte ferroviaire, arrêt de bus). Plus celui-ci est important (rôles national, régional ou uniquement urbain), plus l'offre a disposition doit être largement dimensionnée et complète.</p> <p>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 de stationnement aménagées a été fortement augmenté depuis 2007 (plus de 600 places actuellement). Par ailleurs un vélostation de 130 places est opérationnelle depuis fin 2010 sur la place de la gare. Le besoin complémentaire est estimé à 50 à 100 places (1^{ère} étape). Au niveau des écoles supérieures, 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 (près de 900 places de stationnement à proximité directe de la gare). Une offre attrayante aux haltes de l'YSteC (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			
Les 8 communes de l'agglomération		Direction des écoles, de l'Hôpital, des équipements sportifs et des centres commerciaux, ainsi que Travys et CFF.		Les 8 communes de l'agglomération			
Etat de la coordination (2012) :							
<input checked="" type="checkbox"/>	Planification	<input checked="" type="checkbox"/>	Avant-projet	<input checked="" type="checkbox"/>	Projet	<input type="checkbox"/>	Réalisation
Echéancier de réalisation :							
Voir rapport de mise en œuvre							
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :							
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total	
0.000	0.810	0.510	2.049	0.000	0.000	3.379	
Priorités : Voir rapport de mise en œuvre							
Justification : La qualité et la quantité des stationnements pour cycles sont essentielles à la promotion des modes doux							
Données de base, études réalisées :							
<p>Avant-projet PAM 11 : "Aménagements de stationnement pour les cycles en lien avec les transports publics, les écoles supérieures, les centres commerciaux et le centre-ville, étape 1 – Christe & Gyga Ingénieurs Conseils SA – Mars 2010.</p> <p>* Les chiffres annoncés seront vérifiés dans le cadre de la l'étude de projet pour la mise en place de couverts à vélos et de dispositifs de fixation, qui sera réalisée durant le 2^{ème} trimestre 2012.</p>							

Mesure 3 Construction d'une passerelle sur la Thièle dans la zone de détente du bord du lac						
Priorité : Ae	Financement : Communes					
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, un seul maillon manque à cette Promenade, il s'agit, en ville d'Yverdon, du franchissement de la Thièle entre son embouchure et le Parc des Rives.						
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 des Cygnes.						
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 Commune d'Yverdon-les-Bains	Partenaires Services cantonaux (SESA)	Instance décisionnelle Commune d'Yverdon-les-Bains Services cantonaux (SESA)				
Etat de la coordination (2012) :						
<input checked="" type="checkbox"/> Planification	<input type="checkbox"/> Avant-projet	<input type="checkbox"/> Projet	<input type="checkbox"/> Réalisation			
Echéancier de réalisation : Voir rapport de mise en œuvre						
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national 0.000	CH aggro 0.000	Canton VD 0.000	Communes 0.900	Emprunt 0.000	Tiers 0.000	Total 0.900
Priorités : Voir rapport de mise en œuvre						
Justification : Elément essentiel de la "Promenade du littoral" du réseau mobilité douce						
Données de base, études réalisées : PDL Gare-Lac, 2012.						

Mesure 4.a Nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce le long des canaux							
Priorité : A		Financement : LFI nfr et LTPu VD					
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 devra tenir compte de la fonction écologique et hydraulique des canaux.							
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 "Promenades 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			
Commune d'Yverdon-les-Bains		Services cantonaux (SESA)		Commune d'Yverdon-les-Bains			
Etat de la coordination (2012) :							
<input checked="" type="checkbox"/>	Planification	<input checked="" type="checkbox"/>	Avant-projet	<input checked="" type="checkbox"/>	Projet	<input type="checkbox"/>	Réalisation
Echéancier de réalisation :							
<input type="checkbox"/>	Court terme: A1/Ae 2011-2014	<input checked="" type="checkbox"/>	Court terme: A 2015-2018	<input type="checkbox"/>	Moyen terme: B 2019-2022	<input type="checkbox"/>	Long terme: C 2023-2027
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF, LFI nfr) :							
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total	
0.000	2.207	0.662	1.545	0.000	0.000	4.414	
Priorités :							
<input checked="" type="checkbox"/>	Priorité A	<input type="checkbox"/>	Priorité B	<input type="checkbox"/>	Priorité C		
Justification : La continuité des "Promenades des canaux" est essentielle pour la promotion de la mobilité douce							
Données de base, études réalisées :							
Module géographique VI "Yverdon-Sud". Team+ et partenaires, décembre 2009.							

Mesure 4.b Réaménagements des liaisons mobilité douce existantes le long des canaux						
Priorité : A		Financement : Communes				
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. En parallèle, la mesure devra tenir compte de la fonction écologique et hydraulique des canaux.						
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 invisibles 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 Commune d'Yverdon-les-Bains		Partenaires		Instance décisionnelle Commune d'Yverdon-les-Bains		
Etat de la coordination (2012) :						
<input checked="" type="checkbox"/>	Planification	<input checked="" type="checkbox"/>	Avant-projet		Projet	Réalisation
Echéancier de réalisation :						
	Court terme: A1/Ae 2011-2014	<input checked="" type="checkbox"/>	Court terme: A 2015-2018		Moyen terme: B 2019-2022	Long terme: C 2023-2027
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF, LFI nfr) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	0.000	0.000	0.440	0.000	0.000	0.440
Priorités :						
<input checked="" type="checkbox"/>	Priorité A		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 : Module géographique VI "Yverdon-Sud". Team+ et partenaires, décembre 2009.						

Mesure 4.c Franchissements de canaux à créer ou à réaménager (1)							
Priorité : A		Financement : LFI n°1 et LTPu VD					
Description : Les franchissements 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". Cet aménagement permet, d'autre part, une liaison mobilité douce entre le futur quartier "Les Parties" et le Nord-Ouest de l'agglomération.							
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		Services cantonaux (SESA)		Communes d'Yverdon-les-Bains			
Etat de la coordination (2012) :							
<input checked="" type="checkbox"/>	Planification	<input type="checkbox"/>	Avant-projet	<input type="checkbox"/>	Projet	<input type="checkbox"/>	Réalisation
Echéancier de réalisation :							
<input type="checkbox"/>	Court terme: A1/Ae 2011-2014	<input checked="" type="checkbox"/>	Court terme: A 2015-2018	<input type="checkbox"/>	Moyen terme: B 2019-2022	<input type="checkbox"/>	Long terme: C 2023-2027
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	0.096	0.144	0.000	0.000	0.480	
Priorités :							
<input checked="" type="checkbox"/>	Priorité A	<input type="checkbox"/>	Priorité B	<input type="checkbox"/>	Priorité C		
Justification : La continuité des réseaux est essentielle pour la promotion de la mobilité douce							
Données de base, études réalisées : Aucune étude récente réalisée							

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 : A		Financement : LFI n°r et LTPu VD					
Description : 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 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.							
Etat actuel : A la gare d'Yverdon-les-Bains, le nombre de places de stationnement aménagées a été fortement augmenté depuis 2007 (plus de 600 places actuellement). Par ailleurs un vélostation de 130 places est opérationnelle depuis fin 2010 sur la place de la gare. Le besoin complémentaire est estimé à 50 à 100 places (1 ^{ère} étape). Au niveau des écoles supérieures, 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).							
Objectifs à atteindre : 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.							
Etat final : (étape 1 + étape 2; voir fiche n°2 pour l'étape1) Une offre importante et attractive pour la gare d'Yverdon-les-Bains (près de 900 places de stationnement à proximité directe de la gare), à la gare de Grandson (50 places) et à la halte de l'Y-Parc (100 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.*							
Effets escomptés : 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.							
Instances concernées :							
Instances pilotes Les 8 communes de l'agglomération yverdonnoise		Partenaires Direction des écoles, de l'Hôpital, des équipements sportifs et des centres commerciaux, ainsi que Travys et CFF Services cantonaux (SM)		Instance décisionnelle Les 8 communes de l'agglomération yverdonnoise			
Etat de la coordination (2012) :							
<input checked="" type="checkbox"/>	Planification	<input type="checkbox"/>	Avant-projet	<input type="checkbox"/>	Projet	<input type="checkbox"/>	Réalisation
Echéancier de réalisation :							
<input type="checkbox"/>	Court terme: A1/Ae 2011-2014	<input checked="" type="checkbox"/>	Court terme: A 2015-2018	<input type="checkbox"/>	Moyen terme: B 2019-2022	<input type="checkbox"/>	Long terme: C 2023-2027
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	0.127	0.298	0.000	0.000	0.850	
Priorités :							
<input checked="" type="checkbox"/>	Priorité A	<input type="checkbox"/>	Priorité B	<input type="checkbox"/>	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 : Avant-projet PAM 11 : Aménagements de stationnement pour les cycles en lien avec les transports publics, les écoles supérieures, les centres commerciaux et le centre-ville, étape 1 – Christe & Gyga Ingénieurs Conseils SA – Mars 2010							

* Les chiffres annoncés seront vérifiés dans le cadre de l'étude de projet qui sera réalisée durant le 2^{ème} trimestre 2012

Mesure 6.a Réseau mobilité douce à Chamard et franchissements de l'YSteC							
Priorité : A		Financement : LFI nfr et LTPu VD					
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 "Petit 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. Trois franchissements sont à réaliser ou à réaménager : construire une petite passerelle exclusivement réservés 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. En parallèle, la mesure devra tenir compte de la fonction écologique et hydraulique des canaux.</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 "Petit 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 de Montagny et de Grandson		Services cantonaux (SM, SESA) Offices fédéraux (OFT)		Communes de Montagny et de Grandson			
Etat de la coordination (2012) :							
<input checked="" type="checkbox"/>	Planification	<input type="checkbox"/>	Avant-projet	<input type="checkbox"/>	Projet	<input type="checkbox"/>	Réalisation
Echéancier de réalisation :							
<input type="checkbox"/>	Court terme: A1/Ae 2011-2014	<input checked="" type="checkbox"/>	Court terme: A 2015-2018	<input type="checkbox"/>	Moyen terme: B 2019-2022	<input type="checkbox"/>	Long terme: C 2023-2027
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :							
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total	
0.000	1.13	0.339	0.791	0.000	0.000	2.26	
Priorités :							
<input checked="" type="checkbox"/>	Priorité A	<input type="checkbox"/>	Priorité B	<input type="checkbox"/>	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 :							
<p>Concept général d'aménagement, dangers d'inondations liés à la Brine. Stucky, 2009. Chantier Chamard-Châtelard, Concept général de l'espace de liaison Plaine-Lac. Urbaplan, 2010.</p>							

Mesure 6.b Aménagements de mobilité douce le long des canaux du Bey et de la Brinaz							
Priorité : A		Financement : LFI nfr et LTPu VD					
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 cours d'eau renaturé, 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 devra tenir compte de la fonction écologique et hydraulique des canaux.</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 et de Grandson		Services cantonaux (SESA, SM)		Communes d'Yverdon-les-Bains et de Grandson			
Etat de la coordination (2012) :							
<input checked="" type="checkbox"/>	Planification	<input type="checkbox"/>	Avant-projet	<input type="checkbox"/>	Projet	<input type="checkbox"/>	Réalisation
Echéancier de réalisation :							
<input type="checkbox"/>	Court terme (2011-2014)	<input checked="" type="checkbox"/>	Court terme (2015-2018)	<input type="checkbox"/>	Moyen terme (2019-2022)	<input type="checkbox"/>	Long terme (2023-2027)
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF, LFI nfr) :							
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total	
0.000	2.685	0.8	1.885	0.000	0.000	5.37	
Priorités :							
<input checked="" type="checkbox"/>	Priorité A	<input type="checkbox"/>	Priorité B	<input type="checkbox"/>	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 :							
<p>Concept général d'aménagement, dangers d'inondations liés à la Brine. Stucky, 2009. Chantier Chamard-Châtelard, Concept général de l'espace de liaison Plaine-Lac. Urbaplan, 2010.</p>							

Mesure 7 Aménagement mobilité douce à la gare d'Yverdon – Secteur Ouest							
Priorité : A		Financement : Llnfr					
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). 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. Le franchissement prévu à l'Est qui était intégré dans la mesure 11 du PA 2007 fait l'objet d'une nouvelle fiche (2-7).							
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°2-11).							
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 (2012) :							
<input checked="" type="checkbox"/>	Planification	<input type="checkbox"/>	Avant-projet	<input type="checkbox"/>	Projet	<input type="checkbox"/>	Réalisation
Echéancier de réalisation :							
<input type="checkbox"/>	Court terme: A1/Ae 2011-2014	<input checked="" type="checkbox"/>	Court terme: A 2015-2018	<input type="checkbox"/>	Moyen terme: B 2019-2022	<input type="checkbox"/>	Long terme: C 2023-2027
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :							
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total	
0.000	2.75	0.000	7.85	0.000	0.000	9.000	
Priorités :							
<input checked="" type="checkbox"/>	Priorité A	<input type="checkbox"/>	Priorité B	<input type="checkbox"/>	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 : PDL Gare-Lac, 2012.							

Mesure 8 Aménagement du passage dénivelé du Buron et des liaisons correspondantes							
Priorité : A		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 :							
Instance pilote Commune d'Yverdon-les-Bains		Partenaires Propriétaires privés, CFF Services cantonaux (SESA)		Instance décisionnelle Commune d'Yverdon-les-Bains Services cantonaux (SESA)			
Etat de la coordination (2012) :							
<input checked="" type="checkbox"/>	Planification	<input checked="" type="checkbox"/>	Avant-projet	<input checked="" type="checkbox"/>	Projet	<input type="checkbox"/>	Réalisation
Echéancier de réalisation :							
<input type="checkbox"/>	Court terme: A1/Ae 2011-2014	<input checked="" type="checkbox"/>	Court terme: A 2015-2018	<input type="checkbox"/>	Moyen terme: B 2019-2022	<input type="checkbox"/>	Long terme: C 2023-2027
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF, LFIInfr) :							
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total	
0.000	0.8	0.000	0.8	0.000	0.000	1.600	
Priorités :							
<input checked="" type="checkbox"/>	Priorité A	<input type="checkbox"/>	Priorité B	<input type="checkbox"/>	Priorité C		
Justification : La continuité des réseaux est essentielle pour la promotion des "Promenade des canaux"							
Données de base, études réalisées : Un projet est en cours d'étude.							

Mesure 9 Réouverture du passage St-Roch						
Priorité : A	Financement : LFIInfr					
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. Le PDL Gare-Lac lie la révision du plan d'affectation à la réouverture du Passage St-Roch,						
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 Commune d'Yverdon-les-Bains et le Centre St-Roch	Partenaires CFF	Instance décisionnelle Commune d'Yverdon-les-Bains et le Centre St-Roch				
Etat de la coordination (2012) :						
<input checked="" type="checkbox"/> Planification	<input type="checkbox"/> Avant-projet	<input type="checkbox"/> Projet	<input type="checkbox"/> Réalisation			
Echéancier de réalisation :						
<input type="checkbox"/> Court terme: A1/Ae 2011-2014	<input checked="" type="checkbox"/> Court terme: A 2015-2018	<input type="checkbox"/> Moyen terme: B 2019-2022	<input type="checkbox"/> Long terme: C 2023-2027			
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 0.000	CH aggro 0.5	Canton VD 0.000	Communes 0.5	Emprunt 0.000	Tiers 0.000	Total 1.000
Priorités :						
<input checked="" type="checkbox"/> Priorité A	<input type="checkbox"/> Priorité B	<input type="checkbox"/> Priorité C				
Justification : Diminution de l'effet de barrière des voies CFF / Rabattement prioritaire vers les transports publics						
Données de base, études réalisées : PDL Gare-Lac, 2012.						

Mesure 10 Valorisation des interfaces des haltes de l'YSteC et de la halte de Champ Pittet							
Priorité : Ae		Financement : Communes					
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), ceci d'autant plus qu'une augmentation des cadences est programmée tant sur le réseau CFF que sur l'YstC.							
Etat actuel :							
La halte de Valeyres a été réaménagée. La halte urbaine de William Barbey est en cours de travaux. 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 CFF de Champ Pittet est "perdue" dans la forêt, alors qu'elle est à proximité des quartiers et des écoles. Son potentiel de desserte des secteurs environnants est donc sous-utilisé, en marge de son rôle d'accueil touristique. 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 (2012) :							
<input checked="" type="checkbox"/>	Planification	<input checked="" type="checkbox"/>	Avant-projet	<input checked="" type="checkbox"/>	Projet	<input checked="" type="checkbox"/>	Réalisation
Echéancier de réalisation :							
Voir rapport de mise en œuvre							
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	0.540	0.000	0.000	0.540	
Priorités :							
Voir rapport de mise en œuvre							
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 :							
Etude d'avant projet "Accès-Nord", CITEC et partenaires, mars 2010							
Avant-projet halte de Champ-Pittet, Christ & Gyax, 2009							

Mesure 12 Nouvelle halte du RER Vaudois au PST						
Priorité : C	Financement : LFI nfr					
Description :						
<p>Le parc scientifique et technologique (PST) est l'un des 3 pôles de développement de l'agglomération, avec Gare-Lac et Chamard-Châtelard. Son nouveau plan partiel d'affectation (PPA) mise sur la qualité du site en terme d'image (paysage et architecture) comme d'entreprises (technologies), en écho à l'économie du savoir. Il prévoit +6'000 emplois d'ici 2030, +8'000 emplois à terme. Le PST est desservi par les bus urbains à une cadence soutenue. A moyen terme, il sera desservi par l'axe fort Grandson / Gare CFF / PST. En outre, le PST est équipé en vélos en libre service et les aménagements récents sont très favorables à la mobilité douce. En face du PST, le quartier Pierre-de-Savoir compte près de 3'000 habitants dans un site souvent perçu comme périphérique.</p> <p>La densification du PST, en dépit d'une politique stricte de stationnement, notamment par la mutualisation et la centralisation des parkings – générera à terme près de 14'000 véhicules par jour. Proches du PST, deux autres sites d'activités, Champs-Lovats et Champ-Torrens, sont également concernés.</p> <p>Dans ces conditions, vu l'importance du site avec ses 6'000 à 8'000 emplois et ses 3'000 habitants, la création d'une nouvelle halte RER apparait comme une solution indispensable pour maîtriser la croissance du trafic dans ce secteur de l'agglomération.</p>						
Etat actuel :						
Le pôle d'Y-Parc est uniquement desservi par une ligne de bus urbaine (f=15').						
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 :						
Instance pilote	Partenaires	Instance décisionnelle				
Commune d'Yverdon-les-Bains	OFT et Commune d'Yverdon-les-Bains	Services cantonaux (SM) et CFF				
Etat de la coordination (2012) :						
<input checked="" type="checkbox"/> Planification	<input type="checkbox"/> Avant-projet	<input type="checkbox"/> Projet	<input type="checkbox"/> Réalisation			
Echéancier de réalisation :						
<input type="checkbox"/> Court terme: A1/Ae 2011-2014	<input type="checkbox"/> Court terme: A 2015-2018	<input type="checkbox"/> Moyen terme: B 2019-2022	<input checked="" type="checkbox"/> Long terme: C 2023-2027			
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	10.000	10.000	0.000	0.000	0.000	20.000
Priorités :						
<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 : Communes					
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 Nogenet 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 Commune d'Yverdon-les-Bains	Partenaires Société "Navigation Lacs de Neuchâtel et Morat SA" Services cantonaux (SESA, SM)					
Instance décisionnelle Commune d'Yverdon-les-Bains Offices fédéraux (OFT)						
Etat de la coordination (2012) :						
<input checked="" type="checkbox"/> Planification	<input type="checkbox"/> Avant-projet					
<input type="checkbox"/> Projet	<input type="checkbox"/> Réalisation					
Echéancier de réalisation : Voir rapport de mise en œuvre						
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH agglo	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	0.000	0.000	0.200	0.000	0.000	0.200
Priorités : Voir rapport de mise en œuvre						
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 PDL Gare-Lac, 2012.						

Mesure 14 Mesures d'aménagement dispersées pour les réseaux de bus régionaux et urbains en zone urbaine						
Priorité : Ae		Financement : Communes				
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. La première étape de la mise en œuvre de ce réseau urbain a eu lieu à fin 2010, et a eu pour conséquence une forte augmentation de la fréquentation du réseau (augmentation de la fréquentation de 30%). Ce réseau doit proposer un accès prioritaire au centre et à la gare CFF d'Yverdon-les-Bains, ainsi que des relations inter-quartiers efficaces et attractives. Il s'articulera notamment autour d'un axe fort Chamard/Grandson – Gare – Y-Parc. La concrétisation de ce réseau nécessite 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 afin de faciliter l'avancement des transports publics (ex : le long de la Rue d'Orbe) et le long de certains axes (ex : couloirs bus). Ces aménagements mineurs sont l'objet de la présente mesure (les aménagements clés 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. 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 Treycovagnes et de Cheseaux-Noréaz		Service cantonal (SM) Travys et CarPostal		Communes d'Yverdon-les-Bains, de Grandson, de Montagny, de Chamblon, de Treycovagnes et de Cheseaux-Noréaz		
Etat de la coordination (2012) : Voir rapport de mise en œuvre						
Echéancier de réalisation :						
Voir rapport de mise en œuvre						
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	0.834	0.000	0.000	0.834
Priorités : Voir rapport de mise en œuvre						
Justification : Un réseau de transports publics attractif, avec des itinéraires directs et sans pertes de temps, est un des éléments essentiel 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 Concept TP. Boss et partenaire, mai 2010						

Mesure 15.a Réorganisation et réaménagement de l'interface bus de la Place de la Gare							
Priorité : A1		Financement : LInfr					
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. 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). Le Masterplan Traversée Centre (MRS et partenaires, 2010) a esquissé les possibilités de réaménagements possibles de cette interface. Le concours pour le réaménagement de la Place d'Arme permettra d'approfondir les variantes retenues.							
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". Les problèmes d'encolonnement constatés en 2007 ont été partiellement résolus par une réorganisation des arrêts. Une optimisation reste toutefois nécessaire.							
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		CFF, Travys et CarPostal Services cantonaux (SM)		Commune d'Yverdon-les-Bains			
Etat de la coordination (2012) :							
<input checked="" type="checkbox"/>	Planification	<input checked="" type="checkbox"/>	Avant-projet	<input type="checkbox"/>	Projet	<input type="checkbox"/>	Réalisation
Echéancier de réalisation :							
Voir rapport de mise en œuvre							
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :							
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total	
0.000	0.700	0.000	1.587	0.000	0.000	2.287	
Priorités :							
Voir rapport de mise en œuvre							
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 :							
Masterplan Traversée centre. MRS, mai 2010.							

Mesure 15.b Aménagement des terminus de lignes principales et des arrêts de bus du réseau						
Priorité : Ae		Financement : Communes				
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. Au vue de l'état du réseau en 2011 et de son extension prévue, ces aménagements s'avèrent nécessaires aux terminus de Pomy et de Borné-Nau.						
État 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.						
État 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 Commune d'Yverdon-les-Bains, Grandson, Montagny et Cheseaux-Noréaz		Partenaires Travys et CarPostal		Instance décisionnelle Commune d'Yverdon-les-Bains, Grandson, Montagny et Cheseaux-Noréaz		
État de la coordination (2012) :						
<input checked="" type="checkbox"/>	Planification	<input checked="" type="checkbox"/>	Avant-projet		Projet	Réalisation
Echéancier de réalisation : Voir rapport de mise en œuvre						
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	2.750	0.000	0.000	2.750
Priorités : Voir rapport de mise en œuvre						
Justification : Aménagement essentiel à l'amélioration de l'offre en transports publics						
Données de base, études réalisées : Concept TP. Boss et Partenaires, mai 2010						

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. 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 de 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).						
État 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.						
État 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 Offices fédéraux (OFROU) Communes d'Yverdon-les-Bains	Partenaires Services cantonaux (SEVEN, SR)	Instance décisionnelle Offices fédéraux (OFROU) Communes d'Yverdon-les-Bains				
État 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 0.000	CH aggro 0.000	Canton VD 0.000	Communes ?	Emprunt 0.000	Tiers ?	Total 1.501
Priorités : Mesure hors de la LFIInfr						
Données de base, études réalisées : Programme d'assainissement du bruit sur les routes nationales						

Mesure 32 Nouvel accès d'agglomération Ouest						
Priorité : A		Financement : LFI nfr				
Description :						
L'aménagement du réseau local en relation avec la jonction autoroutière Ouest proposé dans le "Concept Trafic Individuel Motorisé" de mai 2010 (mrs – C&G, mai 2010) 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 la Route de St-Croix à la Chaussée de Treycovagnes puis Yverdon-Sud (liaison intercommunale Montagny - Yverdon-les-Bains). Sans la réalisation de cette nouvelle infrastructure routière, les charges de trafic dans certains quartiers d'habitations, par exemple St-Georges, ainsi que sur certains axes structurants d'accès à l'agglomération (route de Ste-Croix) seront sensiblement plus fortes, en contradiction avec les objectifs fixés par le projet d'agglomération (priorités données aux TP, mise en place d'itinéraires mobilité douce sûrs et continus, valorisation de l'espace public, etc.).						
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 2008 : 14'000 à 20'000 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. Par ailleurs, les liaisons de type "Plaine de l'Orbe-Chamard" nécessitent de passer par des quartiers d'habitations relativement denses en l'absence de liaison directe permettant de relier la chaussée de Treycovagnes à Chamard.						
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 tout en maintenant une bonne accessibilité routière au quartier de Chamard.						
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 développement 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 de Chamard au PST.						
Effets escomptés :						
Une accessibilité à la zone commerciale de Chamard limitant les nuisances en traversée des quartiers d'habitation situés au Sud de la route de Ste-Croix. Ces quartiers deviennent ainsi plus favorables à la pratique de la mobilité douce, et les nuisances dues au trafic automobile (air et bruit) peuvent être contenues. Par ailleurs, cet itinéraire alternatif permet de faciliter l'avancement des transports publics (route de Ste-Croix, avenue de Grandson, etc.).						
Instances concernées :						
Instance pilote		Partenaires		Instance décisionnelle		
Communes d'Yverdon-les-Bains et de Montagny		Privés		Communes d'Yverdon-les-Bains et de Montagny		
Services cantonaux (SR)				Services cantonaux (SR)		
Etat de la coordination (2012) :						
<input checked="" type="checkbox"/>	Planification		Avant-projet		Projet	Réalisation
Echéancier de réalisation :						
	Court terme: A1/Ae 2011-2014	<input checked="" type="checkbox"/>	Court terme: A 2015-2018		Moyen terme: B 2019-2022	Long terme: C 2023-2027
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	3.443	0.000	3.443	0.000	0.000	6.886
Priorités :						
<input checked="" type="checkbox"/>	Priorité A		Priorité B		Priorité C	
Justification : Garantir l'accessibilité de la zone commerciale de Chamard, tout en limitant significativement le transit et les nuisances TIM dans les quartiers résidentiels au Sud de la jonction Ouest, permettant ainsi de favoriser la mobilité douce et les transports publics.						
Données de base, études réalisées :						
Concept TIM, MRS et Christe & Gyax, mai 2010						
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 Nouvelle route d'accès au Coteau Est et nouvel itinéraire mobilité douce associé							
Priorité : A		Financement : Communes					
Description :							
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 de quartier « Le Coteau Est » prévoit en effet des constructions pour près de 1200 habitants et 200 emplois.							
Le concept d'aménagement fait partie intégrante du PQ : discontinuités sous forme de places, largeurs de chaussée réduites, aménagements ponctuels, arborisation, intégration à la topographie, etc. Le PQ 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. Le tout a fait l'objet d'un avant-projet d'équipement en 2011.							
Etat actuel :							
Les études préliminaires AT-AF ont été effectuées. Un syndicat AF a été créé. L'élaboration du PQ est en cours et sera rapidement terminé étant donné les démarches antérieures.							
Objectifs à atteindre :							
Créer 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			
Commune d'Yverdon-les-Bains				Commune d'Yverdon-les-Bains			
Etat de la coordination (2012) :							
<input checked="" type="checkbox"/>	Planification	<input type="checkbox"/>	Avant-projet	<input type="checkbox"/>	Projet	<input type="checkbox"/>	Réalisation
Echéancier de réalisation :							
<input type="checkbox"/>	Court terme: A1/Ae 2011-2014	<input checked="" type="checkbox"/>	Court terme: A 2015-2018	<input type="checkbox"/>	Moyen terme: B 2019-2022	<input type="checkbox"/>	Long terme: C 2023-2027
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	
Priorités :							
<input type="checkbox"/>	Priorité A	<input type="checkbox"/>	Priorité B	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorité C		
<u>Justification</u> : Qualité des espaces publics, mobilité douce et TP pour desservir le futur quartier							
Données de base, études réalisées :							
PDL et Etude de circulation 2005-2007							
Etude de faisabilité AT-AF 2011							
Avant-projet d'équipements, volets espace libres et gestion des eaux. Hüsler Paysagistes Sàrl et partenaire, 2011							

Mesure 34.a Réaménagement du Pont Bel-Air, du Quai de la Thièle et de l'Avenue de Grandson						
Priorité : A1		Financement : LFI n°r				
Description : Le "Concept Trafic Individuel Motorisé" (MRS et Christe & Gygax, mai 2010) prévoit de maîtriser le transit d'agglomération et la traversée du centre-ville d'Yverdon-les-Bains en aménageant et en modérant les rues du centre ville, en reportant en partie le trafic sur l'autoroute et en répartissant le solde du trafic entre l'Avenue des Sports et la Rue du Midi. 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, 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'exploitation 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 structurés autour du nouvel axe fort transport public et être coordonnés avec une requalification urbaine 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 2008 : ~ 13'000 vhc/j) et la Rue du Midi (TJM 2008: 12'000 à 16'000 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 : Réguler 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. 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 prédominance 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. Une maîtrise du trafic dans le quartier Prés du Lac et dans la traversée historique du centre-ville.						
Effets escomptés : Une meilleure gestion 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 de la facilité d'appropriation des espaces publics 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 Commune d'Yverdon-les-Bains		Partenaires		Instance décisionnelle Commune d'Yverdon-les-Bains		
Etat de la coordination (2012)						
Planification	X	Avant-projet		Projet		Réalisation
Echéancier de réalisation : Voir rapport de mise en œuvre						
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	2.570	0.000	6.085	0.000	0.000	8.655
Priorités : Voir rapport de mise en œuvre						
Justification : Mesures essentielles à la maîtrise du trafic TIM dans le centre-ville d'Yverdon-les-Bains et à l'amélioration de la qualité de vie de la cité.						
Données de base, études réalisées : Etude d'avant projet "Accès-Nord" (CITEC et partenaires, mars 2010) Masterplan "Traversée-Centre" (MRS et partenaires, mai 2010)						

Mesure 34.b Réaménagement de l'Avenue des Sports et de la Rue de l'Arsenal						
Priorité : Ae		Financement : LFinfr				
<p>Le "Concept Trafic Individuel Motorisé" (MRS et Christe & Gygax, mai 2010) prévoit de maîtriser le transit d'agglomération et la traversée du centre-ville d'Yverdon-les-Bains en aménageant et en modérant les rues du centre ville, en reportant en partie le trafic sur l'autoroute et en répartissant le solde du trafic entre l'Avenue des Sports et la Rue du Midi. 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, 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'exploitation 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 structurés autour du nouvel axe fort transport public et être coordonnés avec une requalification urbaine 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.</p>						
Etat actuel :						
<p>Actuellement, la traversée Nord-est par l'Avenue des Sports et la Rue de l'Arsenal connaît une charge de trafic moyenne (TJM 2008 : ~ 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).</p>						
Objectifs à atteindre :						
<p>Réguler 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. 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 prédominance 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.). Valoriser les espaces publics le long de l'Avenue des Sports.</p>						
Etat final :						
<p>Une Avenue des Sports et une Rue de l'Arsenal modérées et valorisées par des aménagements priorisant les transports publics et la mobilité douce, mais permettant également d'écouler de manière fluide le trafic traversant.</p>						
Effets escomptés :						
<p>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.</p>						
Instances concernées :						
Instance pilote		Partenaires		Instance décisionnelle		
Commune d'Yverdon-les-Bains				Commune d'Yverdon-les-Bains		
Etat de la coordination (2012) :						
Planification		X Avant-projet		Projet		Réalisation
Echéancier de réalisation :						
Voir rapport de mise en oeuvre						
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	4.933	0.000	0.000	4.933
Priorités :						
Voir rapport de mise en oeuvre						
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 :						
Etude d'avant-projet "Traversée Nord-Est" (ADR et partenaires, 2010)						
PDL Gare-Lac, 2012.						

Mesure 34.c Réaménagement de la Rue du Midi, de la Rue du Curtil-Maillet et du Sud de la Rue du Cheminet						
Priorité : A1		Financement : LFIInfr				
Description :						
Le "Concept Trafic Individuel Motorisé" (MRS et Christe & Gyga, mai 2010) prévoit de maîtriser le transit d'agglomération et la traversée du centre-ville d'Yverdon-les-Bains en aménageant et en modérant les rues du centre ville, en reportant en partie le trafic sur l'autoroute et en répartissant le solde du trafic entre l'Avenue des Sports et la Rue du Midi. 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 et aux transports publics.						
État actuel :						
Actuellement, la traversée Sud-ouest connaît une charge relativement élevée (Rue du Midi, TJM 2008 : 12 à 14'000 vhc/j). Cet axe traverse un quartier d'habitat. Aucun aménagement de modération du trafic n'est présent 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.						
État 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		
Commune d'Yverdon-les-Bains				Commune d'Yverdon-les-Bains		
État de la coordination (2012) :						
Planification		X Avant-projet		X Projet		Réalisation
Echéancier de réalisation :						
Voir rapport de mise en oeuvre						
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	1.150	0.000	5.509	0.000	0.000	6.659
Priorités :						
Voir rapport de mise en oeuvre						
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 :						
Etude d'avant-projet "Traversée Sud-Ouest" (MRS et partenaires, mars 2010)						
Etape 1, Roger de Guimps – rue de Chamblon : projet (MSV et partenaires)						

Mesure 34.d Réaménagement de la Rue de l'Industrie						
Priorité : Ae		Financement : LFI nfr				
Description :						
Le "Concept Trafic Individuel Motorisé" (MRS et Christe & Gygax, mai 2010) prévoit de maîtriser le transit d'agglomération et la traversée du centre-ville d'Yverdon-les-Bains en aménageant et en modérant les rues du centre ville, en reportant en partie le trafic sur l'autoroute et en répartissant le solde du trafic entre l'Avenue des Sports et la Rue du Midi. 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 2008 : ~ 2'500 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 :						
Réguler la traversée du centre-ville pour le trafic individuel motorisé 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 prédominance 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 maîtrisée pour le trafic TIM. Le passage inférieur sous la voie CFF complètement réaménagé.						
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		
Commune d'Yverdon-les-Bains		CFF		Commune d'Yverdon-les-Bains		
Etat de la coordination (2012) :						
Planification	Avant-projet		X	Projet	Réalisation	
Echéancier de réalisation :						
Voir rapport de mise en oeuvre						
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	5.32	0.000	0.000	5.32
Priorités :						
Voir rapport de mise en oeuvre						
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 :						
Etude de projet "Traversée Nord-Est" première étape, y compris reconstruction complète du passage inférieur (ADR).						
Rue de l'Industrie : Début des travaux en 2013.						

Mesure 35 Réaménagement de l'axe Gare-Lac le long du Canal Oriental									
Priorité : A1		Financement : LFI nfr et LTPu VD							
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 desservant Gare-Lac par la Rue de l'Ancien Stand, est également aménagée en site propre entre la Place d'Armes et l'Avenue des Sports. En parallèle, la mesure devra tenir compte de la fonction écologique et hydraulique des canaux.									
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 :									
Instance pilote		Partenaires		Instance décisionnelle					
Commune d'Yverdon-les-Bains		Services cantonaux (SESA)		Commune d'Yverdon-les-Bains					
Etat de la coordination (2012) :									
Planification		X	Avant-projet		X	Projet			Réalisation
Echéancier de réalisation :									
Voir rapport de mise en oeuvre									
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :									
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total			
0.000	2.500	0.000	5.973	0.000	0.000	8.473			
Priorités :									
Voir rapport de mise en oeuvre									
Justification : Aménagement essentiel à la mise en valeur du pôle Gare-Lac									
Données de base, études réalisées :									
PDL Gare-Lac Bauart									
Etude d'avant-projet Module V / Gare-Lac (Bauart Architekten und Planer AG et partenaires, 2010)									
Etude de projet : étape 1 – Château Haldimand. ADR architectes Sàrl et partenaires, 2012-2013									

Mesure 37.a Réaménagement de la Place Bel-Air, de la Rue d'Orbe et de la Rue de Neuchâtel						
Priorité : A1		Financement : LFI nfr				
Description :						
<p>Le "Concept Trafic Individuel Motorisé" (MRS et Christe & Gygax, mai 2010) prévoit de maîtriser le transit d'agglomération et la traversée du centre-ville d'Yverdon-les-Bains en aménageant et en modérant les rues du centre ville, en reportant en partie le trafic sur l'autoroute et en répartissant le solde du trafic entre l'Avenue des Sports et la Rue du Midi. Dans ce cadre, les espaces centraux de la ville sont à valoriser en instaurant un régime spécial de circulation et en requalifiant les espaces publics.</p> <p>Un réaménagement de l'interface de la Place Bel-Air, mettant en valeur les arrêts de transports publics et permettant une appropriation de la place par les piétons et les cyclistes est nécessaire. De même, 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 ainsi qu'une zone de rencontre à la Rue d'Orbe. Ce réaménagement doit être structuré autour du nouvel axe fort transport public et doit donc impérativement être coordonné avec une requalification urbaine.</p>						
Etat actuel :						
<p>Actuellement, la charge de trafic sur la Rue de Neuchâtel (TJM 2008 : ~ 11'000 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 aménagée et peu attractive. 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).</p>						
Objectifs à atteindre :						
<p>Réguler 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.</p>						
Etat final :						
<p>Une traversée historique du centre-ville régulée 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.</p>						
Effets escomptés :						
<p>Une meilleure gestion 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.</p>						
Instances concernées :						
Instance pilote		Partenaires		Instance décisionnelle		
Commune d'Yverdon-les-Bains				Commune d'Yverdon-les-Bains		
Etat de la coordination (2012) :						
Planification		X Avant-projet		Projet		Réalisation
Echéancier de réalisation :						
Voir rapport de mise en oeuvre						
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	0.780	0.000	1.786	0.000	0.000	2.556
Priorités :						
Voir rapport de mise en oeuvre						
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 :						
Masterplan "Traversée centre". MRS et partenaires, mars 2010						
Etude de circulation. MRS partner SA, ibv Hüsler AG et partenaires, 2012						
Etude de variante d'aménagement de l'interface gare. MRS partner SA, ibv Hüsler AG et partenaires, 2012						

Mesure 37.b Réaménagement de la Rue des Remparts et de la Place d'Armes						
Priorité : A1		Financement : LFI nfr				
Description :						
Le "Concept Trafic Individuel Motorisé" (MRS et Christe & Gygax, mai 2010) prévoit de maîtriser le transit d'agglomération et la traversée du centre-ville d'Yverdon-les-Bains en aménageant et en modérant les rues du centre ville, en reportant en partie le trafic sur l'autoroute et en répartissant le solde du trafic entre l'Avenue des Sports et la Rue du Midi. Dans ce cadre, les espaces centraux de la ville sont à valoriser en instaurant un régime spécial de circulation et en requalifiant les espaces publics. Il s'agit également de valoriser l'espace public de la Place d'Armes et de réorganiser la circulation autour de la Place d'Armes afin de prioriser les itinéraires des transports publics, en coordination avec le réaménagement de l'interface de la Place de la Gare (voir fiche mesure n°15.a), du Canal Oriental (voir fiche mesure n°35) et 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).						
Etat actuel :						
Actuellement, le trafic sur la Rue des Remparts et sur l'avenue de la gare est de 24'000 vhc/j. L'appropriation de la Rue des Remparts et de la Place d'Armes par les usagers est très difficile car 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.						
Objectifs à atteindre :						
Réguler 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 d'Armes et de la Rue des Remparts. Améliorer les conditions de circulation des véhicules de transports publics à l'approche de l'interface de la gare.						
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 d'Armes et la Rue des Remparts.						
Effets escomptés :						
Une meilleure gestion 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 de la Rue des Remparts. Une augmentation de la part modale des transports publics et de la mobilité douce.						
Instances concernées :						
Instance pilote		Partenaires		Instance décisionnelle		
Commune d'Yverdon-les-Bains		Services cantonaux (SM, SR) Travys et CarPostal		Commune d'Yverdon-les-Bains		
Etat de la coordination (2012) :						
Planification		X Avant-projet		X Projet		Réalisation
Echéancier de réalisation :						
Voir rapport de mise en oeuvre						
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	4.230	0.000	9.621	0.000	0.000	13.851
Priorités :						
Voir rapport de mise en oeuvre						
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 :						
Masterplan "Traversée centre". MRS et partenaires, 2010						
Etude de circulation. MRS partner SA, ibv hüsler et partenaires, 2012.						
Etude de variante d'aménagement de l'interface gare. MRS partner SA, ibv Hüsler AG et partenaires, 2012						

Mesure 37.c Réaménagement du goulet de la Rue du Casino										
Priorité : A1		Financement : LFI nfr								
Description :										
<p>Le "Concept Trafic Individuel Motorisé" (MRS et Christe & Gygax, mai 2010) prévoit de maîtriser le transit d'agglomération et la traversée du centre-ville d'Yverdon-les-Bains en aménageant et en modérant les rues du centre ville, en reportant en partie le trafic sur l'autoroute et en répartissant le solde du trafic entre l'Avenue des Sports et la Rue du Midi. Dans ce cadre, les espaces centraux de la ville sont à valoriser en instaurant un régime spécial de circulation et en requalifiant les espaces publics.</p> <p>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 principalement réservés aux véhicules des transports publics, aux piétons et aux cyclistes. 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.</p>										
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						
Commune d'Yverdon-les-Bains		Services cantonaux (SM)		Commune d'Yverdon-les-Bains						
Etat de la coordination (2012) :										
Planification		X	Avant-projet			Projet			Réalisation	
Echéancier de réalisation :										
Voir rapport de mise en oeuvre										
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :										
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total				
0.000	0.020	0.000	0.052	0.000	0.000	0.072				
Priorités :										
Voir rapport de mise en oeuvre										
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 :										
Masterplan "Traversée centre" (MRS et partenaires, 2010)										

Mesure 37.d Réaménagement de la Rue de la Plaine						
Priorité : A1		Financement : LFI nfr				
Description :						
<p>Le "Concept Trafic Individuel Motorisé" (MRS et Christe & Gygax, mai 2010) prévoit de maîtriser le transit d'agglomération et la traversée du centre-ville d'Yverdon-les-Bains en aménageant et en modérant les rues du centre ville, en reportant en partie le trafic sur l'autoroute et en répartissant le solde du trafic entre l'Avenue des Sports et la Rue du Midi. Dans ce cadre, les espaces centraux de la ville sont à valoriser en instaurant un régime spécial de circulation et en requalifiant les espaces publics.</p> <p>De même, il s'agit 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. 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 de transports publics, est également à coordonner avec la mise en valeur commerciale de cette rue.</p>						
Etat actuel :						
<p>Actuellement, le trafic sur la Rue de la Plaine (TJM 2010 : ~ 8'000 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 par sa valeur historique, spatiale et commerciale.</p>						
Objectifs à atteindre :						
<p>Réguler 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. Revaloriser l'image de la Rue de la Plaine avec une diminution significative du nombre de cases de stationnement.</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 Rue de la Plaine, un "mile" commerçant attractif.</p>						
Effets escomptés :						
<p>Une meilleure gestion 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 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.</p>						
Instances concernées :						
Instance pilote		Partenaires		Instance décisionnelle		
Commune d'Yverdon-les-Bains				Commune d'Yverdon-les-Bains		
Etat de la coordination (2012) :						
X	Planification		Avant-projet		Projet	Réalisation
Echéancier de réalisation :						
Voir rapport de mise en oeuvre						
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	0.640	0.000	4.360	0.000	0.000	2.079
Priorités :						
Voir rapport de mise en oeuvre						
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 :						
Aucune étude récente réalisée hors du cadre du Projet d'agglomération yverdonnoise						

Mesure 37.e Réaménagement de l'Avenue Haldimand						
Priorité : A1	Financement : LFIInfr					
Description :						
<p>Le "Concept Trafic Individuel Motorisé" (MRS et Christe & Gygax, mai 2010) prévoit de maîtriser le transit d'agglomération et la traversée du centre-ville d'Yverdon-les-Bains en aménageant et en modérant les rues du centre ville, en reportant en partie le trafic sur l'autoroute et en répartissant le solde du trafic entre l'Avenue des Sports et la Rue du Midi. Dans ce cadre, les espaces centraux de la ville sont à valoriser en instaurant un régime spécial de circulation et en requalifiant les espaces publics.</p> <p>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 par sa grande largeur. Le nouvel aménagement est structuré autour de la nouvelle ligne principale transports publics.</p>						
Etat actuel :						
<p>Actuellement, le trafic sur l'Avenue Haldimand (TJM 2008 : ~ 17'000 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.</p>						
Objectifs à atteindre :						
<p>Réguler 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 l'espace public de l'Avenue Haldimand.</p>						
Etat final :						
<p>Une traversée historique du centre-ville régulée 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.</p>						
Effets escomptés :						
<p>Une meilleure gestion 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 l'Avenue Haldimand. Une augmentation de la part modale des transports publics et de la mobilité douce.</p>						
Instances concernées :						
Instance pilote	Partenaires	Instance décisionnelle				
Commune d'Yverdon-les-Bains		Commune d'Yverdon-les-Bains				
Etat de la coordination (2012) :						
Planification	X	Avant-projet	Projet	Réalisation		
Echéancier de réalisation :						
Voir rapport de mise en oeuvre						
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total
0.000	0.160	0.000	0.525	0.000	0.000	0.685
Priorités :						
Voir rapport de mise en oeuvre						
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 :						
Etude d'avant-projet PM-09 "Accès Cheseaux-Noréaz" (Christe & Gygax et partenaires, mars 2010).						

Mesure 38-A Améliorations des espaces publics dans les centres secondaires et villages, étape 1 (Grandson)							
Priorité : A1		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.							
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.							
Objectifs à atteindre : Améliorer la qualité de vie dans le centre secondaire de Grandson. 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		Propriétaires privés		Communes de Grandson			
Etat de la coordination (2012) :							
Planification		Avant-projet		X	Projet	Réalisation	
Echéancier de réalisation : Voir rapport de mise en oeuvre							
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :							
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total	
0.000	2.080	0.000	3.980	0.000	0.000	6.060	
Priorités : Voir rapport de mise en oeuvre							
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 Projet de réaménagement de la Rue Haute et de la Place du Château, Thibaud-Ziingg, 2010							

Mesure 38-B Améliorations des espaces publics dans les centres secondaires et villages, étape 1 (Valeyres)						
Priorité : Ae		Financement : Commune de Valeyres				
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 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. A Valeyres, une place de village a été aménagée devant la Maison de Commune.						
Objectifs à atteindre : Améliorer la qualité de vie dans le centre secondaire dans 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						
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 Valeyres		Propriétaires privés		Communes de Valeyres		
Etat de la coordination (2012) :						
Planification		X Avant-projet		Projet		X Réalisation
Echéancier de réalisation : Voir rapport de mise en oeuvre						
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	1.093	0.000	0.000	1.093
Priorités : Voir rapport de mise en oeuvre						
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 d'avant projet "Espace public dans les centres secondaires et villages : étape 1 – Valeyres" (Urbaplan, 2010)						

Mesure 39 Améliorations des espaces publics dans les centres secondaires et villages, étape 2						
Priorité : A		Financement : Communes				
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 Communes de Grandson, de Montagny, de Chamblon, de Treycovagnes et de Pomy		Partenaires Propriétaires privés		Instance décisionnelle Communes de Grandson, de Montagny, de Chamblon, de Treycovagnes et de Pomy		
Etat de la coordination (2012) :						
X	Planification		Avant-projet		Projet	Réalisation
Echéancier de réalisation :						
Voir rapport de mise en oeuvre						
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	7.000	0.000	0.000	7.000
Priorités :						
Voir rapport de mise en oeuvre						
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 :						
Aucune étude récente réalisée						

Mesure 40		Création de P+R en complémentarité avec l'offre TP				
Priorité : B	Financement : LFI n°r					
Description :						
<p>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 diffèrent 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).</p> <p>Deux sites stratégiques à proximité d'une jonction autoroutière et d'un axe de transport public ont été retenus pour l'implantation des P+R, à savoir Y-Parc (proximité jonction autoroutière et axe structurant de TP urbain) et Chamard (proximité jonction autoroutière et axe structurant de TP urbain). Afin de ne pas concurrencer l'offre TP régionale, voire nationale, des critères de sélection à l'octroi d'un abonnement P+R pourront être introduits (prise en considération du lieu de domicile des usagers et de la desserte de celle-ci par les TP). Les pendulaires-frontaliers travaillant à Yverdon (environ 1'000 personnes) et ne bénéficiant pas d'une liaison TP suffisante formeront l'essentiels des usagers.</p>						
Etat actuel :						
<p>Actuellement, le seul P+R existant au sein de l'agglomération yverdonnoise est le P+Rail CFF de la gare d'Yverdon-les-Bains. Ce P+Rail est destiné aux personnes quittant l'agglomération. Son rôle est donc différent des P+R dont il est questions ici, P+R qui s'adressent aux pendulaires venant travailler dans l'agglomération yverdonnoise.</p>						
Objectifs à atteindre :						
<p>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 ne disposant pas d'une offre TP performante entre leur lieu de domicile et Yverdon-les-Bains. Proposer une offre de stationnement de longue durée pour les usagers occasionnels.</p>						
Etat final :						
<p>Mise en place d'une offre P+R adéquate pour les usagers ne disposant pas d'une desserte TP efficace pour rejoindre l'agglomération yverdonnoise (par exemple les frontaliers).</p>						
Effets escomptés :						
<p>Une légère diminution du trafic en période de pointe sur le réseau routier yverdonnois et une valorisation de l'espace publique par la suppression des places de stationnement longue durée dans le centre-ville et les quartiers résidentiels.</p>						
Instances concernées :						
Instance pilote	Partenaires	Instance décisionnelle				
Communes d'Yverdon-les-Bains, de Montagny	Travys	Communes d'Yverdon-les-Bains, de Montagny				
Etat de la coordination (2012) :						
<input checked="" type="checkbox"/> Planification	<input checked="" type="checkbox"/> Avant-projet	<input type="checkbox"/> Projet	<input type="checkbox"/> Réalisation			
Echéancier de réalisation :						
<input type="checkbox"/> Court terme: A1/Ae 2011-2014	<input type="checkbox"/> Court terme: A 2015-2018	<input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme: B 2019-2022	<input type="checkbox"/> Long terme: C 2023-2027			
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
Priorités :						
<input type="checkbox"/> Priorité A	<input checked="" type="checkbox"/> Priorité B	<input type="checkbox"/> 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 2-1.a Nouvelles liaisons assurant la desserte mobilité douce : Secteur Borné-Nau et Av. Edouard Verdan							
Priorité : A		Financement : LFI n°1					
Description :							
<p>La continuité d'un itinéraire sûr et direct depuis les localités de Champagne et Bonvillars en direction de Grandson et d'Yverdon-les-Bains n'est actuellement pas assurée du fait de l'absence d'aménagement en traversée de Grandson. Parallèlement, le développement projeté de la zone de Borné-Nau, avec en premier étape la réalisation d'une infrastructure scolaire et sportive, nécessite de repenser le réseau de mobilités douces à l'intérieur de cette localité.</p> <p>Cette nouvelle mesure permet de répondre à cette double injonction et vient compléter et relier les aménagements présents sur la RC 401 au Nord-Est de Grandson et ceux prévus dans l'avant-projet "Accès-Nord". Une partie des aménagements pourront se faire lors d'une réflexion globale sur l'aménagement de la gare de Grandson (cf, mesure 2-11 et 2-15.a).</p> <p>Par ailleurs, cette mesure intègre la partie MD de la mesure 30 du PA 2007. Les parcelles en mains communales situées entre l'Avenue Edouard Verdan et l'Avenue de Grandson sont destinées à accueillir une forte concentration d'emplois. Le secteur est desservi par deux arrêts TP. La réalisation d'un tronçon de mobilité douce entre la Route de Sainte-Croix et l'extrémité de la Rue du Cheminet permet de créer la continuité de l'axe structurant inter-quartiers Tuileries – Chamard – Cheminet – Rue du Midi – Pierre de Savoie.</p>							
Etat actuel :							
<p>Actuellement, le quartier de Borné-Nau n'est pas développé et aucun réseau cyclable n'existe pour assurer une traversée sûre et efficace de Grandson.</p> <p>Il n'y a pas de liaison mobilité douce entre l'Av. Edouard Verdan et la Rte de Ste-Croix.</p>							
Objectifs à atteindre :							
<p>Accompagner le développement du secteur de Borné-Nau et mettre en place un itinéraire cyclable direct entre l'entrée Nord de l'agglomération et le Bourg de Grandson. Accompagner le développement du secteur d'Edouard Verdan et relier Chamard au quartier du Cheminet puis à la traversée Sud-ouest.</p>							
Etat final :							
<p>Un réseau de mobilité douce desservant le quartier de Borné-Nau, offrant des itinéraires continus, sûrs et attractifs en direction du centre de Grandson et vers Yverdon-les-Bains, ainsi que vers les itinéraires de loisir le long du lac.</p>							
Effets escomptés :							
<p>Augmentation de la part modale de la mobilité douce dans le trafic interne à l'agglomération.</p>							
Instances concernées :							
Instance pilote		Partenaires		Instance décisionnelle			
Commune de Grandson et d'Yverdon-les-Bains				Commune de Grandson et d'Yverdon-les-Bains			
Etat de la coordination (2012) :							
<input checked="" type="checkbox"/>	Planification	<input type="checkbox"/>	Avant-projet	<input type="checkbox"/>	Projet	<input type="checkbox"/>	Réalisation
Echéancier de réalisation :							
<input type="checkbox"/>	Court terme (2011-2014)	<input checked="" type="checkbox"/>	Court terme (2015-2018)	<input type="checkbox"/>	Moyen terme (2019-2022)	<input type="checkbox"/>	Long terme (2023-2027)
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :							
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total	
0.000	0.300	0.090	0.210	0.000	0.000	0.600	
Priorités :							
<input checked="" type="checkbox"/>	Priorité A	<input type="checkbox"/>	Priorité B	<input type="checkbox"/>	Priorité C		
Justification : La continuité des réseaux est essentielle pour la promotion de la mobilité douce							
Données de base, études réalisées :							
Aucune étude récente réalisée							

Mesure 2-1.c Franchissements de canaux à créer ou à réaménager – franchissement de la Thièle vers pont CFF							
Priorité : B		Financement : LFI nfr et LTPu VD					
Description : Les franchissements 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. Le franchissement de la Thièle au niveau de la gare d'Yverdon-les-Bains est actuellement assuré par une passerelle étroite aux accès confidentiels. Or il s'agit d'une accroche très importante pour la mobilité douce qui est déjà très fréquentée. L'enjeu est de trouver suffisamment de largeur pour assurer la cohabitation des vélos et des piétons, sur un itinéraire sûr, direct et agréable entre le nord et l'ouest de l'agglomération (Montagny, Valeyres, Chamard, Grandson, Tuileries, av. de Grandson) et la gare. Cette liaison a été mise en évidence dans le Concept Mobilité douce (F&M, mrs, ADR, mai 2010) et dans le Masterplan pour la traversée du centre (mrs, septembre 2010).							
Etat actuel : L'actuelle passerelle, adossée au pont ferroviaire, est large de 2 m et ses accès sont quasi confidentiels. La continuité depuis la gare n'est pas évidente.							
Objectifs à atteindre : Conforter la priorité donnée à la mobilité douce et aux transports publics pour accéder et traverser le centre. Relier la gare aux quartiers ouest par une liaison majeure par-dessus la Thièle. Créer un événement urbain par un ouvrage de grande qualité au centre ville.							
Etat final : Un pôle central bien accessible aux piétons et aux cyclistes depuis les quartiers. Un espace majeur et attractif entre le Canal oriental et la Thièle, entre la gare et la vieille ville, vaste espace public qui irrigue les quartiers voisins et les espaces de loisirs du lac, via les ponts, les cours d'eau, les rues et les places.							
Effets escomptés : Un report modal substantiel des quartiers vers le centre ville et la gare.							
Instances concernées :							
Instance pilote Commune d'Yverdon-les-Bains		Partenaires Services cantonaux (SESA) CFF		Instance décisionnelle Commune d'Yverdon-les-Bains, SESA			
Etat de la coordination (2012) :							
<input checked="" type="checkbox"/>	Planification	<input type="checkbox"/>	Avant-projet	<input type="checkbox"/>	Projet	<input type="checkbox"/>	Réalisation
Echéancier de réalisation :							
<input type="checkbox"/>	Court terme: A1/Ae 2011-2014	<input type="checkbox"/>	Court terme: A 2015-2018	<input checked="" type="checkbox"/>	Moyen terme: B 2019-2022	<input type="checkbox"/>	Long terme: C 2023-2027
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :							
CH national 0.000	CH aggro 0.450	Canton VD 0.180	Communes 0.270	Emprunt 0.000	Tiers 0.000	Total 0.900	
Priorités :							
<input type="checkbox"/>	Priorité A	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorité B	<input type="checkbox"/>	Priorité C		
Justification : La continuité des réseaux est essentielle pour la promotion de la mobilité douce							
Données de base, études réalisées : Concept mobilité douce (F&M, mrs, ADR, mai 2010) Masterplan Traversée Centre (mrs, septembre 2010)							

Mesure 2-1.c Franchissement axe routier / canal à créer – Accès en entrée au PST							
Priorité : C		Financement : LFI nfr et LTPu VD					
Description :							
<p>Le parc scientifique et technologique (PST) d'Yverdon est l'un des principaux secteurs de développement de l'agglomération yverdonnoise (total 6'000 emplois à l'horizon 2030). Au vu de la topographie d'Yverdon-les-Bains, et de la localisation du PST à moins de 3 km du centre-ville et de la gare, la mobilité douce a donc un rôle important à jouer dans la desserte du site.</p> <p>La mesure participe à la mise en place d'un itinéraire cyclable direct et continu, partiellement en site propre, sur l'ensemble de l'axe PST-Lac et PST-gare d'Yverdon-les-Bains.</p>							
Etat actuel :							
<p>Le canal du Buron, qui passe à proximité du site, est déjà aujourd'hui le support d'un axe de mobilité douce. Toutefois, l'aménagement de cet itinéraire n'est pas uniforme. En particulier, le franchissement du canal et du chemin de La Sallaz n'est pas compatible avec le niveau de service désiré à l'horizon 2030.</p>							
Objectifs à atteindre :							
<p>Réalisation d'un itinéraire deux-roues direct, continu, sûr et confortable entre le centre ville d'Yverdon-les-Bains, respectivement la gare, et le parc scientifique et technologique afin d'encourager l'usage du vélo et de limiter le recours à la voiture individuelle. Une nouvelle passerelle est nécessaire pour traverser le Buron et permettre un accès sécurisé et de capacité suffisante au PST.</p>							
Etat final :							
<p>Un itinéraire de mobilité douce continu et sûr du cœur de l'agglomération yverdonnoise jusqu'au parc scientifique et technologique. Un décloisonnement des quartiers de l'Hôpital et de Champs-Lovaz en proposant une nouvelle liaison performante pour la mobilité douce.</p>							
Effets escomptés :							
<p>Attractivité renforcée de la mobilité douce en liaison avec l'un des pôles stratégiques de l'agglomération.</p> <p>Pour les déplacements internes à l'agglomération : augmentation de la part modale de la mobilité douce pour se rendre au parc scientifique et technologique.</p> <p>Pour les déplacements en échange avec l'agglomération : augmentation de la part modale des transports collectifs pour les pendulaires (intermodalité train – deux-roues).</p>							
Instances concernées :							
Instance pilote		Partenaires		Instance décisionnelle			
Commune d'Yverdon-les-Bains				Commune d'Yverdon-les-Bains			
Etat de la coordination (2012) :							
<input checked="" type="checkbox"/>	Planification	<input type="checkbox"/>	Avant-projet	<input type="checkbox"/>	Projet	<input type="checkbox"/>	Réalisation
Echéancier de réalisation :							
<input type="checkbox"/>	Court terme (2011-2014)	<input type="checkbox"/>	Court terme (2015-2018)	<input type="checkbox"/>	Moyen terme (2019-2022)	<input checked="" type="checkbox"/>	Long terme (2023-2027)
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :							
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total	
0.000	0.600	0.180	0.420	0.000	0.000	1.200	
Priorités :							
<input type="checkbox"/>	Priorité A	<input type="checkbox"/>	Priorité B	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorité C		
<p>Justification : Un itinéraire sûr, continu et sécurisé entre le PST et les autres pôles de l'agglomération est primordial pour la promotion de la mobilité douce sur le site en particulier et dans l'agglomération yverdonnoise en général.</p>							
Données de base, études réalisées :							
<p>Module géographique VI Yverdon-Sud (Team+ et partenaires, décembre 2009).</p> <p>Requalification du passage inférieur de la Sallaz, sous les voies CFF, avec aménagements en faveur de la mobilité douce, réalisé en 2010 – 2011 dans le cadre de la mise au gabarit international du PI à 4.5m. de hauteur.</p>							

Mesure 2-4.b Réaménagement des liaisons mobilité douce existante le long des canaux – Accessibilité au PST							
Priorité : C		Financement : LFI nfr et LTPu VD					
Description :							
<p>Le parc scientifique et technologique (PST) d'Yverdon est l'un des principaux secteurs de développement de l'agglomération yverdonnoise (+6'000 emplois à l'horizon 2030). Au vu de la topographie d'Yverdon-les-Bains, et de la localisation du PST à moins de 3 km du centre-ville et de la gare, la mobilité douce a donc un rôle important à jouer dans la desserte du site.</p> <p>La mesure participe à la mise en place d'un itinéraire cyclable direct et continu, partiellement en site propre, sur l'ensemble de l'axe PST-Lac et PST-gare d'Yverdon-les-Bains.</p> <p>En parallèle, la mesure devra tenir compte de la fonction écologique et hydraulique des canaux.</p>							
Etat actuel :							
<p>Le canal du Buron qui passe à proximité du site est déjà aujourd'hui le support d'un axe de mobilité douce. Toutefois l'aménagement de cet itinéraire n'est pas uniforme. En particulier, une partie de l'itinéraire consiste en une simple bande cyclable relativement étroite sur une chaussée au gabarit limité.</p>							
Objectifs à atteindre :							
<p>Réalisation d'un itinéraire deux-roues direct, continu, sûr, confortable et essentiellement en site propre entre le centre ville d'Yverdon-les-Bains, respectivement la gare, et le parc scientifique et technologique afin d'encourager l'usage du vélo et de limiter le recours à la voiture individuelle.</p>							
Etat final :							
<p>Un itinéraire de mobilité douce direct, continu, sûr confortable et essentiellement en site propre, du cœur de l'agglomération yverdonnoise jusqu'au parc scientifique et technologique. Un déclouisonnement des quartiers de l'Hôpital et de Champs-Lovat en proposant une nouvelle liaison performante pour la mobilité douce.</p>							
Effets escomptés :							
<p>Attractivité renforcée de la mobilité douce en liaison avec l'un des pôles stratégiques de l'agglomération.</p> <p>Pour les déplacements internes à l'agglomération : augmentation de la part modale de la mobilité douce pour se rendre au parc scientifique et technologique.</p> <p>Pour les déplacements en échange avec l'agglomération : augmentation de la part modale des transports collectifs pour les pendulaires (intermodalité train – deux-roues).</p>							
Instances concernées :							
Instance pilote		Partenaires		Instance décisionnelle			
Commune d'Yverdon-les-Bains		Services cantonaux (SESA)		Commune d'Yverdon-les-Bains			
Etat de la coordination (2012) :							
<input checked="" type="checkbox"/>	Planification	<input type="checkbox"/>	Avant-projet	<input type="checkbox"/>	Projet	<input type="checkbox"/>	Réalisation
Echéancier de réalisation :							
<input type="checkbox"/>	Court terme (2011-2014)	<input type="checkbox"/>	Court terme (2015-2018)	<input type="checkbox"/>	Moyen terme (2019-2022)	<input checked="" type="checkbox"/>	Long terme (2023-2027)
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :							
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total	
0.000	0.150	0.045	0.105	0.000	0.000	0.300	
Priorités :							
<input type="checkbox"/>	Priorité A	<input type="checkbox"/>	Priorité B	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorité C		
Justification : Un itinéraire sûr, continu et sécurisé entre le PST et les autres pôles de l'agglomération est primordial pour la promotion de la mobilité douce sur le site en particulier et dans l'agglomération yverdonnoise en général.							
Données de base, études réalisées :							
<p>Module géographique VI Yverdon-sud (Team+ et partenaires, décembre 2009). Aucune étude récente réalisée hors du cadre du Projet d'agglomération yverdonnoise.</p> <p>Requalification du passage inférieur de la Sallaz, sous les voies CFF, avec aménagements en faveur de la mobilité douce, réalisé en 2010 – 2011 dans le cadre de la mise au gabarit international du PI à 4.5m. de hauteur.</p>							

Mesure 2-7 Aménagement mobilité douce à la gare d'Yverdon – Secteur Est							
Priorité : B		Financement : Llnfr					
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 accès à partir de la Rue de l'Ancien Stand à l'Est de la gare était inclus dans la fiche de mesure 11 "Transformation de la gare". Cette transformation étant abandonnée, il est nécessaire de réexaminer l'accessibilité Est à la gare indépendamment et en complément des deux accès Ouest et centre (voir fiche n°7) Ces accès desserviront prioritairement les usagers du quartier Gare-Lac.							
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 Est (pour l'extrémité Ouest et la partie centrale, voir fiche mesure n°7).							
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 (2012) :							
<input checked="" type="checkbox"/>	Planification	<input type="checkbox"/>	Avant-projet	<input type="checkbox"/>	Projet	<input type="checkbox"/>	Réalisation
Echéancier de réalisation :							
<input type="checkbox"/>	Court terme: A1/Ae 2011-2014	<input type="checkbox"/>	Court terme: A 2015-2018	<input checked="" type="checkbox"/>	Moyen terme: B 2019-2022	<input type="checkbox"/>	Long terme: C 2023-2027
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :							
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total	
0.000	2.000	0.000	2.000	0.000	0.000	4.000	
Priorités :							
<input type="checkbox"/>	Priorité A	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorité B	<input type="checkbox"/>	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 :							
PDL Gare-Lac, 2012.							

Mesure 2-11 Réaménagement de la gare CFF de Grandson							
Priorité : A		Financement : LFI n°r					
Description :							
<p>La mesure 11 du Projet d'agglomération de première génération prévoyait des investissements à hauteur de 100 millions au niveau de la gare d'Yverdon-les-Bains. Il s'agissait d'améliorer la configuration de la gare afin d'autoriser l'augmentation de l'offre nationale sur la ligne du pied du Jura et régionale sur le réseau RER vaudois.</p> <p>Les transformations aujourd'hui prévues à la gare de Grandson visent à y déplacer la tête de ligne du réseau RER vaudois afin de permettre des améliorations de l'offre similaire à ce qui était envisagé dans la mesure 11, sans toucher à la configuration de la gare d'Yverdon-les-Bains. Par ailleurs, elles améliorent la desserte TP de Grandson et des lignes régionales en les intégrant au réseau RER vaudois.</p>							
Etat actuel :							
Au vu de sa configuration actuelle, la gare de Grandson ne peut pas être utilisée en tant que tête de ligne du réseau RER.							
Objectifs à atteindre :							
Intégrer Grandson au RER vaudois Décharger la gare CFF d'Yverdon-les-Bains afin qu'elle puisse absorber un trafic de niveaux ICN et RER en augmentation.							
Etat final :							
Le terminus du RER vaudois déplacé en gare de Grandson. La gare CFF d'Yverdon-les-Bains apte à absorber les modifications de l'offre grande ligne et RER sans transformation majeure.							
Effets escomptés :							
Desserte améliorée de l'agglomération yverdonnoise par les transports collectifs et flexibilité accrue de l'exploitation de la gare d'Yverdon-les-Bains. Amélioration de l'offre en transport régional de la gare de Grandson.							
Instances concernées :							
Instance pilote	Partenaires			Instance décisionnelle			
CFF	Commune de Grandson			CFF			
	Services cantonaux (SM) et fédéraux (OFT)			Services cantonaux (SM) et fédéraux (OFT)			
Etat de la coordination (2012) :							
<input checked="" type="checkbox"/>	Planification	<input checked="" type="checkbox"/>	Avant-projet	<input checked="" type="checkbox"/>	Projet	<input type="checkbox"/>	Réalisation
Echéancier de réalisation :							
<input type="checkbox"/>	Court terme (2011-2014)	<input checked="" type="checkbox"/>	Court terme (2015-2018)	<input type="checkbox"/>	Moyen terme (2019-2022)	<input type="checkbox"/>	Long terme (2023-2027)
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :							
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total	
0.000	3.500	3.500	0.000	0.000	0.000	7.000	
Priorités :							
<input checked="" type="checkbox"/>	Priorité A	<input type="checkbox"/>	Priorité B	<input type="checkbox"/>	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 (Mars 2012).							

Mesure 2-15.a Réorganisation et réaménagement de l'interface de la Gare de Grandson							
Priorité : A		Financement : LFIInfr					
Description :							
<p>Le réseau du RER vaudois verra à court terme son terminus déplacé de la gare d'Yverdon-les-Bains à la gare de Grandson. Les fonctionnalités de cette dernière vont ainsi complètement changer. Cet arrêt est actuellement desservi de façon anecdotique par les trains régionaux et ne constitue qu'un simple arrêt sur les lignes de bus régionales. En particulier, au moins deux lignes de bus régionales auront leur terminus à la gare et donneront correspondance sur le réseau régional et urbain ainsi que sur le RER.</p> <p>Afin d'accompagner cette mutation, il s'agit de réaménager l'espace public et de requalifier l'espace rue en intégrant tous les usagers (MD, TP, TIM, stationnement 2R).</p>							
Etat actuel :							
L'espace devant la gare est largement dédié au stationnement des voitures. Le bâtiment de la gare est désaffecté. Le stationnement 2R est absent.							
Objectifs à atteindre :							
Permettre les manœuvres de rebroussement et le stationnement des véhicules de transports publics sur l'interface bus de la Place de la Gare. Faciliter l'utilisation par les usagers.							
Etat final :							
Une interface principale permettant le transfert intermodal de manière aisée au sein d'un espace public de qualité.							
Effets escomptés :							
Augmenter l'attractivité des transports publics et de la mobilité douce grâce à la réalisation d'une interface bus/train efficace et de bonne qualité.							
Instances concernées :							
Instance pilote		Partenaires		Instance décisionnelle			
Commune de Grandson		CarPostal, Travys Services cantonaux (SM)		Commune de Grandson			
Etat de la coordination (2012) :							
<input checked="" type="checkbox"/>	Planification	<input type="checkbox"/>	Avant-projet	<input type="checkbox"/>	Projet	<input type="checkbox"/>	Réalisation
Echéancier de réalisation :							
<input type="checkbox"/>	Court terme (2011-2014)	<input checked="" type="checkbox"/>	Court terme (2015-2018)	<input type="checkbox"/>	Moyen terme (2019-2022)	<input type="checkbox"/>	Long terme (2023-2027)
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :							
CH national	CH agglo	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total	
0.000	0.500	0.000	0.500	0.000	0.000	1.000	
Priorités :							
<input checked="" type="checkbox"/>	Priorité A	<input type="checkbox"/>	Priorité B	<input type="checkbox"/>	Priorité C		
Justification : Aménagement accompagnant qualitativement et techniquement le nouveau terminus ferroviaire							
Données de base, études réalisées :							
Etude d'avant-projet « Accès Nord ». CITEC et partenaires, mars 2011							

Mesure 2-31 Nouvelle desserte du quartier "Aux Iles" - Nouvel axe MD au Sud de l'agglomération							
Priorité : C		Financement : LFI n°r					
Description :							
<p>Les développements prévus du PST et du secteur "Aux Iles" nécessitent d'améliorer la desserte de ce périmètre de l'agglomération par les modes doux et les transports publics, et d'en envisager une desserte plus directe pour les TIM depuis la sortie autoroutière d'Yverdon Sud afin de limiter les nuisances générées par ces développements, notamment sur les rues du Midi et du Valentin.</p> <p>Ce nouvel axe MD/TIM comprend la construction d'un itinéraire de mobilités douces sûr et direct à travers le PST, 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. Le tronçon sud de ce nouvel aménagement est ouvert aux TIM entre le PST et le quartier "Aux Iles" afin d'assurer une desserte directe de ce quartier depuis la sortie autoroutière sud tout en soulageant la Rue des Moulins.</p>							
Etat actuel :							
Des aménagements existent déjà sur certains tronçons de l'axe envisagé. Le secteur "Aux Iles" est partiellement construit.							
Objectifs à atteindre :							
Favoriser l'accès au PST aux modes doux et réaliser un itinéraire direct entre Chamard et le PST tout en assurant la continuité des itinéraires inter-quartiers. Valoriser les espaces publics, en particulier le long de la Rue des Moulins. 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.							
Etat final :							
Un nouvel accès desservant les secteurs existants et les nouvelles zones de développements situés au nord de la jonction autoroutière Sud sans transit par la Rue du Midi. 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. Augmenter la qualité des espaces publics en général. Un itinéraire MD continu et direct reliant Chamard et le PST via les quartiers des Iles et du Moulin sans passer par le centre.							
Instances concernées :							
Instance pilote		Partenaires		Instance décisionnelle			
Commune d'Yverdon-les-Bains		Privés (propriétaires de parcelles), CFF et Travys		Commun d'Yverdon-les-Bains			
Etat de la coordination (2012) :							
<input checked="" type="checkbox"/>	Planification	<input type="checkbox"/>	Avant-projet	<input type="checkbox"/>	Projet	<input type="checkbox"/>	Réalisation
Echéancier de réalisation :							
<input type="checkbox"/>	Court terme (2011-2014)	<input type="checkbox"/>	Court terme (2015-2018)	<input type="checkbox"/>	Moyen terme (2019-2022)	<input checked="" type="checkbox"/>	Long terme (2023-2027)
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :							
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total	
0.000	7.5	0.000	7.5	0.000	0.000	15	
Priorités :							
<input type="checkbox"/>	Priorité A	<input type="checkbox"/>	Priorité B	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorité C		
Justification : Augmentation de la part modale de la mobilité douce dans le trafic interne à l'agglomération. 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 :							
Concept TIM, MRS et Christe & Gygax, mai 2010							

Mesure 2-43 Réaménagement de la Rue William Barbey							
Priorité : C		Financement : LFIInfr					
Description :							
Le réaménagement de l'Avenue de Grandson et la mise en place des concepts d'aménagements prévus dans l'avant-projet "Accès-Nord" ainsi que l'amélioration de l'accès à la halte William Barbey en mobilités douces depuis cet axe impliquent de réaménager la Rue William Barbey.							
La mesure complète la valorisation de la halte de l'YSteC prévue dans la mesure 10 du projet de première génération.							
Etat actuel :							
Les cheminements piétons et cyclistes ne sont pas valorisés tout comme les accès à la halte. Avec son gabarit actuel, le passage sous-voie rend difficile l'écoulement des TIM et ne met pas en valeur les interactions potentielles avec la halte William Barbey, notamment au niveau des mobilités douces. Or les haltes secondaires permettent l'accès des quartiers périphériques au centre et deviennent des points de desserte dans l'urbanisation.							
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. Libérer la Rue des Prés-du-Lac du trafic poids lourds à destination de la zone d'activité située à l'Ouest du quartier.							
Etat final :							
Elargissement de la chaussée et du passage sous-voie pour insérer des bandes cyclables et pour permettre le passage de la future ligne de bus. Améliorer l'accès aux quais.							
Effets escomptés :							
Une limitation des nuisances (air et bruit) le long de la Rue William Barbey. Une augmentation de la fréquentation des transports publics et de l'intermodalité. Une amélioration du confort et de la sécurité des usagers modes doux. Une amélioration de l'identité et de l'image de ce secteur.							
Instances concernées :							
Instance pilote		Partenaires		Instance décisionnelle			
Communes d'Yverdon-les-Bains		Travys et CFF		Communes d'Yverdon-les-Bains			
Etat de la coordination (2012) :							
<input checked="" type="checkbox"/>	Planification	<input type="checkbox"/>	Avant-projet	<input type="checkbox"/>	Projet	<input type="checkbox"/>	Réalisation
Echéancier de réalisation :							
<input type="checkbox"/>	Court terme (2011-2014)	<input type="checkbox"/>	Court terme (2015-2018)	<input type="checkbox"/>	Moyen terme (2019-2022)	<input checked="" type="checkbox"/>	Long terme (2023-2027)
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :							
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total	
0.000	2.350	0.000	2.350	0.000	0.000	4.700	
Priorités :							
<input type="checkbox"/>	Priorité A	<input type="checkbox"/>	Priorité B	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorité C		
Justification : Aménagement essentiel à la mise en valeur de l'Avenue de Grandson et à l'amélioration de la qualité de vie à Yverdon-les-Bains.							
Données de base, études réalisées :							
Etude d'avant-projet "Accès Nord". CITEC et partenaires, 2010							

Mesure 2-44 Réaménagement de la route de Lausanne							
Priorité : C		Financement : LFIInfr					
Description : Le chantier géographique VI Yverdon-Sud a mis en évidence que les quartiers en entrée de ville autour de l'accès autoroutier souffraient d'un déficit d'image. La route de Lausanne est un élément central de ce secteur et n'a fait l'objet d'aucune mesure infrastructurelle à ce jour. Cet axe joue un rôle clé en matière d'accessibilité TIM en entrée sud de l'agglomération. La mesure prévoit un aménagement qualitatif et une redistribution de l'espace entre les différents modes de transport afin d'accompagner l'augmentation du trafic prévu sur cet axe et d'augmenter la qualité urbanistique de l'entrée de ville.							
Etat actuel : Le trafic sur la route de Lausanne est très élevé, avec 22'000 véhicules par jour (TJM 2008), et le restera à l'avenir (28'000 uv/j planifiés à l'horizon 2030), ce qui ne favorise pas l'utilisation des modes doux et la progression des transports publics. L'axe est également très routier et l'espace public n'est pas mis en valeur.							
Objectifs à atteindre : Pacifier le secteur en contrôlant le trafic individuel motorisé et en accordant une place plus importante aux transports publics (nouvelle ligne gare – Coteau Est – PST projetée) et à la mobilité douce, afin de garantir l'efficacité des transports publics et de disposer d'un itinéraire de mobilité douce performant et sûr en direction du centre de l'agglomération et du PST Y-Parc.							
Etat final : Une entrée de la ville requalifiée, qui offre une place à la mobilité douce et aux transports publics, tout en revalorisant l'espace public.							
Effets escomptés : Amélioration des espaces publics et donc de l'identité de la route de Lausanne. Une augmentation de la part modale des transports publics et de la mobilité douce.							
Instances concernées :							
Instance pilote Communes d'Yverdon-les-Bains		Partenaires Services cantonaux (SM, SR), Travys			Instance décisionnelle Communes d'Yverdon-les-Bains		
Etat de la coordination (2012) :							
<input checked="" type="checkbox"/>	Planification	<input type="checkbox"/>	Avant-projet	<input type="checkbox"/>	Projet	<input type="checkbox"/>	Réalisation
Echéancier de réalisation :							
<input type="checkbox"/>	Court terme (2011-2014)	<input type="checkbox"/>	Court terme (2015-2018)	<input type="checkbox"/>	Moyen terme (2019-2022)	<input checked="" type="checkbox"/>	Long terme (2023-2027)
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :							
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers	Total	
0.000	5.000	0.000	5.000	0.000	0.000	10.000	
Priorités :							
<input type="checkbox"/>	Priorité A	<input type="checkbox"/>	Priorité B	<input checked="" type="checkbox"/>	Priorité C		
Justification : Mesure venant en continuité de celles réalisées en centre-ville							
Données de base, études réalisées : Module géographique VI « Yverdon-Sud » (Team+ et partenaires, décembre 2009).							

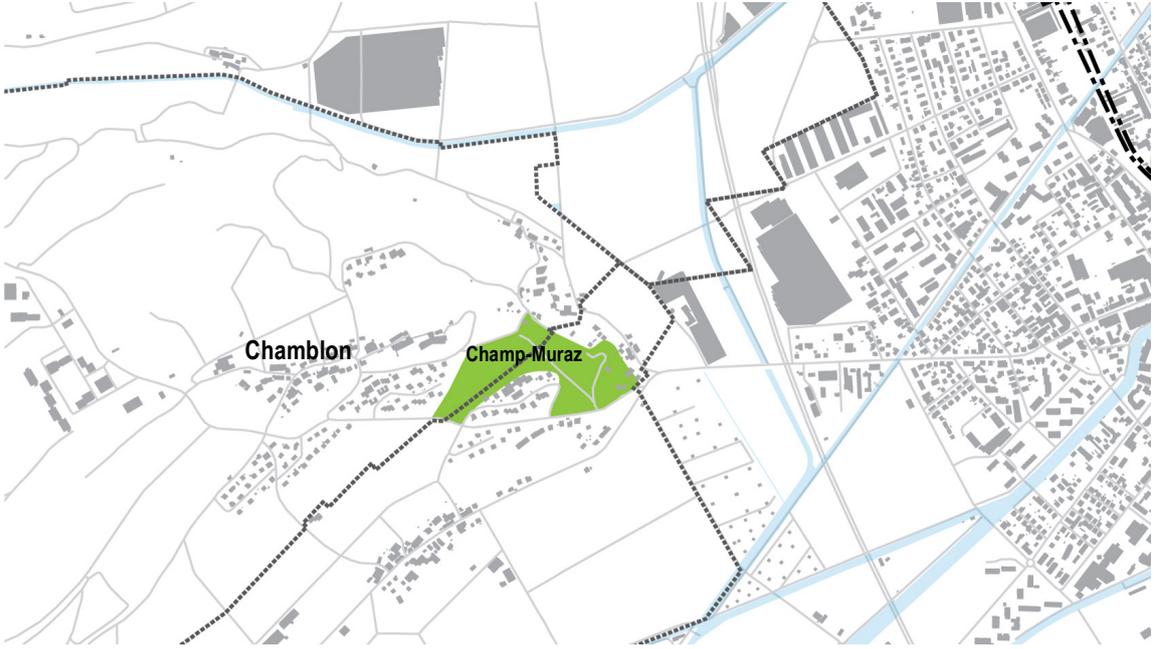
Mesure 2-100 Renaturation de la Brinaz						
Priorité : A	Financement : hors LFIInfr					
Description :						
<p>La Brinaz est un cours d'eau dont la partie supérieure est encore naturelle et la partie inférieure fortement canalisée et perturbée par l'organisation des secteurs de Chamard et Montagny. Divers diagnostics ont montré l'intérêt d'une renaturation de la Brinaz, permettant ainsi de constituer une liaison entre les espaces naturels du lac et ceux situés à l'arrière de l'agglomération en direction du Jura.</p> <p>La renaturation de la Brinaz s'inscrit également dans le développement du MEP Chamard-Châtelard et du développement du secteur situé autour du PEC n° 112, dont elle devient un élément de composition. Elle est complémentaire à la mesure 4a "nouvelles liaisons de mobilité douce le long des canaux" et à la mesure 1c "franchissement de canaux à créer ou à réaménager" ainsi qu'aux mesures 6.b et 1.c.</p>						
Etat actuel :						
<p>Cours d'eau uniquement fonctionnel, n'intégrant pas les aspects nature, mobilité douce et territoriaux qui doivent accompagner un tel cours d'eau. Contraintes liées aux risques d'inondation sur le secteur d'activités de Chamard et sur les secteurs de Fiez-Pittet et de Petit-Chamard, compris dans le périmètre du site stratégique Chamard – Châtelard.</p> <p>Le tronçon inférieur entre le lac et la voie de chemin-de-fer a été revitalisé dans le cadre de l'action « A l'eau Castor ! »</p>						
Objectifs à atteindre :						
<p>En complément des développements urbains prévus dans le site stratégique, développer un véritable cours d'eau sous forme renaturée. Constitution d'un espace cours d'eau de qualité, isolation des espaces environnementaux et réflexion sur les aspects mobilité douce et loisirs.</p>						
Etat final :						
<p>Cours d'eau renaturé, compatible avec l'aménagement se développant autour de lui.</p>						
Effets escomptés :						
<p>Contribution à la mise en valeur qualitative du site stratégique Chamard - Châtelard et de son programme de densification. Constitution d'espaces naturels en complément des espaces à urbaniser. Diminution importante des contraintes liées aux risques d'inondation dans tout le site stratégique.</p> <p>Financement possible par un prélèvement de la plus-value sur le développement des PPA Chamard à venir pour financer la partie non-subsventionnée de cette renaturation.</p>						
Instances concernées :						
Pilotes Entreprise de correction fluviale Communes de Montagny et Grandson Services cantonaux (SESA)	Partenaires 					
Instance décisionnelle Entreprise de correction fluviale Communes de Montagny et Grandson Services cantonaux (SESA)						
Etat de la coordination (2012) :						
X	Planification	X	Projet		Réalisation	
Echéancier de réalisation :						
X	Court terme (2012-2020)		Moyen terme		Long terme	
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers*	Total
2.450	0	4.130	0.420	0	0	7
* tiers : participation péréquative des zones de développement						
Priorités :						
X	Priorité A		Priorité B		Priorité C	
Justification : Complémentarité avec les développements urbains prévus dans le site stratégique Chamard – Châtelard.						
Données de base, études réalisées :						
Etude préliminaire renaturation Brinaz, SESA et MEP Chamard-Châtelard dans le cadre de l'AggloY						

Mesure 2-101 Revitalisation de la Thièle						
Priorité : B	Financement : hors LFIInfr					
Description :						
<p>La Thièle est la plus grande rivière qui traverse Yverdon-les-Bains. Elle a conservé ses fonctionnalités, dont une embouchure dans le lac de grande taille et un régime hydraulique permettant des migrations piscicoles. Ce cours d'eau, encore en partie naturel, nécessite un redéploiement de ses qualités de cours d'eau dans la traversée d'Yverdon-les-Bains et constitue l'élément le plus important, dans le secteur urbain, de la liaison lac-plaine.</p> <p>Divers concepts de développement nature, paysage, hydraulique et environnement ont été développés à son sujet. Il s'agit de les mettre en œuvre rapidement, en coordination avec les mesures de mise en valeur de ses berges et de ses quais dans la requalification urbaine. La revitalisation de la Thièle permet d'obtenir un très gros effet qualitatif avec peu de moyens. Il s'agit de mettre en œuvre le concept de hiérarchisation et du rôle des liaisons vertes et bleues, ainsi que le concept mobilité douce. La mesure devra tenir compte de la fonction hydraulique du cours d'eau.</p>						
Etat actuel :						
Cours d'eau fonctionnel avec quelques bandes naturelles extrêmement banalisées, offrant peu de transit entre la plaine et le lac.						
Objectifs à atteindre :						
Préserver les espaces nécessaires permettant de développer une liaison naturelle autour du cours d'eau. Développement d'un continuum de surfaces ponctuelles le long du cours d'eau pour atteindre un objectif global cohérent précisé auparavant.						
Etat final :						
Reconstituer une liaison environnementale, paysagère et publique de qualité entre la plaine et le lac en favorisant un couloir environnemental.						
Effets escomptés :						
<p>Atteinte des objectifs en matière de perméabilité environnementale à travers la ville.</p> <p>Obtenir un démonstrateur fort du rôle de la nature en ville et de la relation des réseaux verts et bleus avec le développement urbain.</p>						
Instances concernées :						
Pilotes Commune d'Yverdon-les-Bains Services cantonaux (SESA)	Partenaires 					
Instance décisionnelle Commune d'Yverdon-les-Bains Services cantonaux (SESA)						
Etat de la coordination (2012) :						
<input checked="" type="checkbox"/> Planification	<input checked="" type="checkbox"/> Projet					
<input type="checkbox"/> Réalisation						
Echéancier de réalisation :						
<input type="checkbox"/> Court terme (2012-2020)	<input checked="" type="checkbox"/> Moyen terme (2015-2020)					
<input type="checkbox"/> Long terme						
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Commune	Emprunt	Tiers*	Total
3.5	0.000	6	0.5	0	0	10
* tiers : participation péréquative des zones de développement						
Priorités :						
<input type="checkbox"/> Priorité A	<input checked="" type="checkbox"/> Priorité B					
<input type="checkbox"/> Priorité C						
Justification : Mise en valeur du seul cours d'eau d'importance. Colonne vertébrale des liaisons vertes et bleues.						
Données de base, études réalisées :						
Aucune étude réalisée à ce stade.						

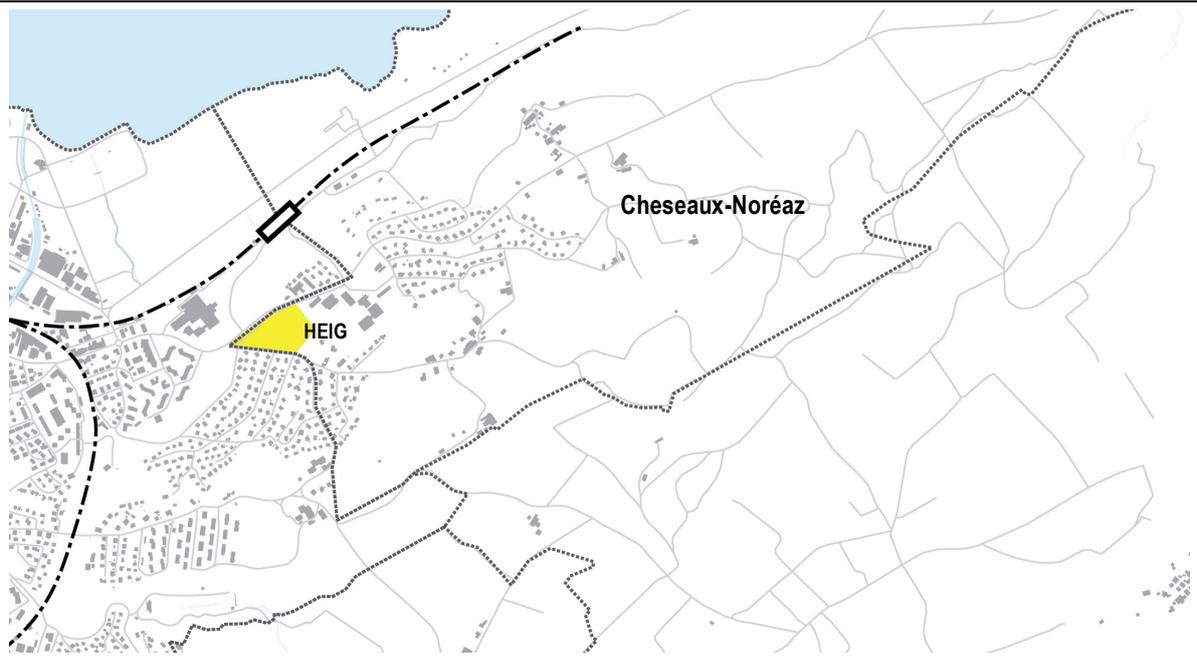
Mesure 2-102 Renaturation du Canal du Bey						
Priorité : C	Financement : hors LFIInfr					
Description : Aujourd'hui canal sanitaire sans grande valeur environnementale, ce vecteur hydraulique constitue néanmoins un couloir de liaison important entre les réserves naturelles du lac et celles de la plaine. Il se situe à proximité de l'espace réservé PEC 112 (canal Rhône-Rhin) et dans le site à fort potentiel de développement de Chamard pour lequel un mandat d'études parallèle d'urbanisme est en cours. La mesure devra tenir compte de la fonction écologique du cours d'eau.						
Etat actuel : Canal fonctionnel situé dans un secteur d'évolution des aménagements hydrauliques. Son avenir est directement lié à la réaffectation de l'espace du PEC 112 et au développement urbain de Chamard.						
Objectifs à atteindre : Renaturation du canal du Bey en conservant un espace cours d'eau de 60 m de large exempt de toute construction et discontinuité en intégrant la demande du SESA, de disposer à long terme d'une voie d'eau hydrauliquement efficace sur le tracé du Bey ou du PEC (intégrée au mandat d'études parallèles Chamard – Châtelard en cours). Garantir un franchissement minimal des infrastructures au travers de cet espace (routes, chemins de fer, etc.)						
Etat final : Conserver les fonctions d'évacuateur des eaux en recréant un véritable couloir hydraulique et environnemental de qualité, coordonné avec le développement du secteur de Chamard - Châtelard.						
Effets escomptés : Qualité environnementale, paysagère et sociale dans un secteur de l'agglomération à fort potentiel de développement.						
Instances concernées :						
Pilotes Commune d'Yverdon-les-Bains et de Montagny Services cantonaux (SESA)	Partenaires Services cantonaux (CCFN)	Instance décisionnelle Commune d'Yverdon-les-Bains et de Montagny Services cantonaux (SESA)				
Etat de la coordination (2012) :						
<input checked="" type="checkbox"/> Planification	<input checked="" type="checkbox"/> Projet	<input type="checkbox"/> Réalisation				
Echéancier de réalisation :						
<input type="checkbox"/> Court terme (2012-2020)	<input type="checkbox"/> Moyen terme	<input checked="" type="checkbox"/> Long terme				
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers*	Total
3	0	1.75	0.25	0	1.5	5
* tiers : participation péréquative des zones de développement						
Priorités :						
<input type="checkbox"/> Priorité A	<input type="checkbox"/> Priorité B	<input checked="" type="checkbox"/> Priorité C				
Justification : Nécessaire au développement à long terme de l'agglomération; conformité au Plan directeur cantonal (réseau écologique cantonal).						
Données de base, études réalisées : Diverses études du SESA, PGEE Yverdon-les-Bains, PDCn. Chantier Chamard-Châtelard, Concept général de l'espace de liaison Plaine-Lac. Urbaplan, 2010.						

Mesure 2-103 Développer un concept énergétique inter-communal						
Priorité : A		Financement : hors LFIInfr				
Description :						
<p>Le label Cité de l'énergie est délivré aux communes qui appliquent des mesures exemplaires en matière de politique énergétique. Ce label fait partie du programme fédéral SuisseEnergie. Les Cités de l'énergie encouragent le recours aux énergies renouvelables, une mobilité supportable pour l'environnement et mettent en œuvre une gestion durable des ressources. Sur la base d'un engagement volontaire, les collectivités intègrent ce processus: état des lieux détaillé (développement territorial, bâtiments, approvisionnement, mobilité, organisation, communication) / définition d'une politique énergétique / mise en œuvre et suivi des résultats.</p> <p>Toutefois, pour de nombreuses communes vaudoises, dont on rappellera que 7 sur 10 ont moins de 1'000 habitants et la moitié moins de 500, ce label, par ailleurs excellent, nécessite des ressources dont la plupart ne disposent pas. Fort de ce constat et s'appuyant sur la loi vaudoise sur l'énergie qui incite les communes à participer à l'application de la politique énergétique, le canton met donc à la disposition des communes intéressées des outils destinés à les aider dans l'élaboration de leur propre concept énergétique communal. Quoique simplifiée, la démarche proposée est très proche de celle adoptée par l'Association Suisse énergie pour les communes. Elle pourrait donc parfaitement représenter un premier pas vers celle-ci pour des communes motivées.</p>						
Etat actuel :						
<p>Actions ponctuelles ou localisées:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Yverdon : Cité de l'énergie. Information des habitants sur des économies d'énergie et comptabilité énergétique des bâtiments. - Grandson: Concept énergétique pour les communes vaudoises (SEVEN) en cours. Centrale de production d'énergie photovoltaïque (1'000 m², production annuelle 150'000 kWh) sur toit halte industrielle entreprise Cand-Landi à la Poissine, à la Rue du Jura et sur le toit de la Salle des Quais. - Valeyres: Concept énergétique avec les Communes d'Orges, Giez et Vugelles. 						
Objectifs à atteindre :						
Développer des concepts énergétiques dans les Communes n'ayant pas encore effectué la démarche afin de compléter l'analyse à l'échelle de l'agglomération permettant de mutualiser l'information relative à la planification énergétique territoriale.						
Etat final :						
Un document de synthèse permettant d'orienter les démarches futures en matière de planifications énergétiques.						
Effets escomptés :						
Dans un premier temps, disposer d'un document de pilotage en matière de planification énergétique. Dans un deuxième temps, coordonner des actions concrètes permettant de rationaliser la consommation énergétique.						
Instances concernées :						
Pilotes		Partenaires		Instance décisionnelle		
Les 8 Communes de l'agglomération		Services cantonaux (SEVEN)		Les 8 Communes de l'agglomération		
Etat de la coordination (2012) :						
<input checked="" type="checkbox"/>	Planification	<input type="checkbox"/>	Projet	<input type="checkbox"/>	Réalisation	
Echéancier de réalisation :						
<input checked="" type="checkbox"/>	Court terme (2012-2020)	<input type="checkbox"/>	Moyen terme	<input type="checkbox"/>	Long terme	
Coûts d'investissement (coûts actualisés du projet en millions de CHF) :						
CH national	CH aggro	Canton VD	Communes	Emprunt	Tiers*	Total
0.075	0	0.025	0.025	0	0	0.050
Priorités :						
<input checked="" type="checkbox"/>	Priorité A	<input type="checkbox"/>	Priorité B	<input type="checkbox"/>	Priorité C	
Justification : Coordination des politiques publiques en matière de planification énergétique à l'échelle de l'agglomération. Diminution de la dépendance envers des agents énergétiques non renouvelables. Réduction des atteintes à l'environnement, amélioration de la qualité de l'air						
Données de base, études réalisées :						
Labellisation Cité de l'énergie Yverdon, Concept énergétique communal Grandson, Cadastre géothermique de surfaces et étude des potentiels moyenne et grande profondeur (résultats fin 2012). Concept énergétique inter-communal Valeyres-sous-Montagny, Orges, Giez, Essert-sous-Champvent.						

Mesures non-infrastructurelles

Fiche d'urbanisation Commune de Chamblon		
		
<p>Planification générale : Mise à jour du PGA en conformité avec aggroY</p> <p>Enjeux : Densification qualitative des différentes zones à bâtir</p> <p>Modifications selon projet aggroY :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 <p>Avancement : examen préalable en cours</p>		
<p>Coordination : Projet d'espace public au centre du village (38)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Adaptation ou toilettage du RPGA, voire du plan 	<p>Délai</p> <p>2014</p>	<p>Acteurs concernés</p> <p>Chamblon</p>
<p>Planification intercommunale en Champ-Muraz : Approche globale urbanisation-paysage-nature et affectation par étapes.</p> <p>Enjeux : Utiliser rationnellement le périmètre compact tout en préservant une césure paysagère et naturelle de qualité.</p> <p>Avancement : Refus d'entrée en matière du conseil général sur étude de PPA (env. 2004)</p>		
<p>Coordination : Chantier Chamard-Châtelard, remise en état et affectation de la carrière</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Plan directeur localisé intercommunal pour l'aménagement du coteau 	<p>Délai</p> <p>2013</p>	<p>Acteurs concernés</p> <p>Chamblon, Treycovagnes, SESA (carrière)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Planification PPA intercommunal 1^{ère} étape avec démarches foncières 	<p>Délai</p> <p>2015</p>	<p>Acteurs concernés</p> <p>Chamblon, Treycovagnes et prop.</p>

Fiche d'urbanisation Commune de Cheseaux-Noréaz



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
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Planification en fonction de besoins particuliers exploitant une synergie avec les Ecoles voisines. 	selon besoin	Municipalité

Fiche d'urbanisation Commune de Grandson



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

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

Modifications selon projet agglôY :

- 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 : PDCOM approuvé; lancement de la procédure de révision du PGA

Coordination : Planifications de détail (ci-dessous)	Délai	Acteurs concernés
▪ Procédure d'adoption du PDCOM	2012	Grandson
▪ Révision du PGA : modifications de zones à bâtir et intermédiaires, densifications	2012-2016	Grandson
▪ PPA Vieille ville : en cours de révision	2013	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 : Syndicat AF constitué en 2011, démarrage PPA après recalibrage du projet Avantibois

Coordination : Mesure n° 50, chantier Gare-Lac (délocalisations)	Délai	Acteurs concernés
▪ Etude d'un projet de raccordement ferroviaire (piloté par le Syndicat AF)	2012-2014	Grandson, COPIL, SAF, CFF, PMI (Philip Morris International)
PPA et démarche foncière coordonné	2012-2014	Grandson, COPIL, propr.
▪ Plan de mobilité de site	2015	COPIL, Grandson
▪ Réalisation des équipements, y c. raccordement rail et mesures d'accompagnement	2015	Grandson, prop.

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

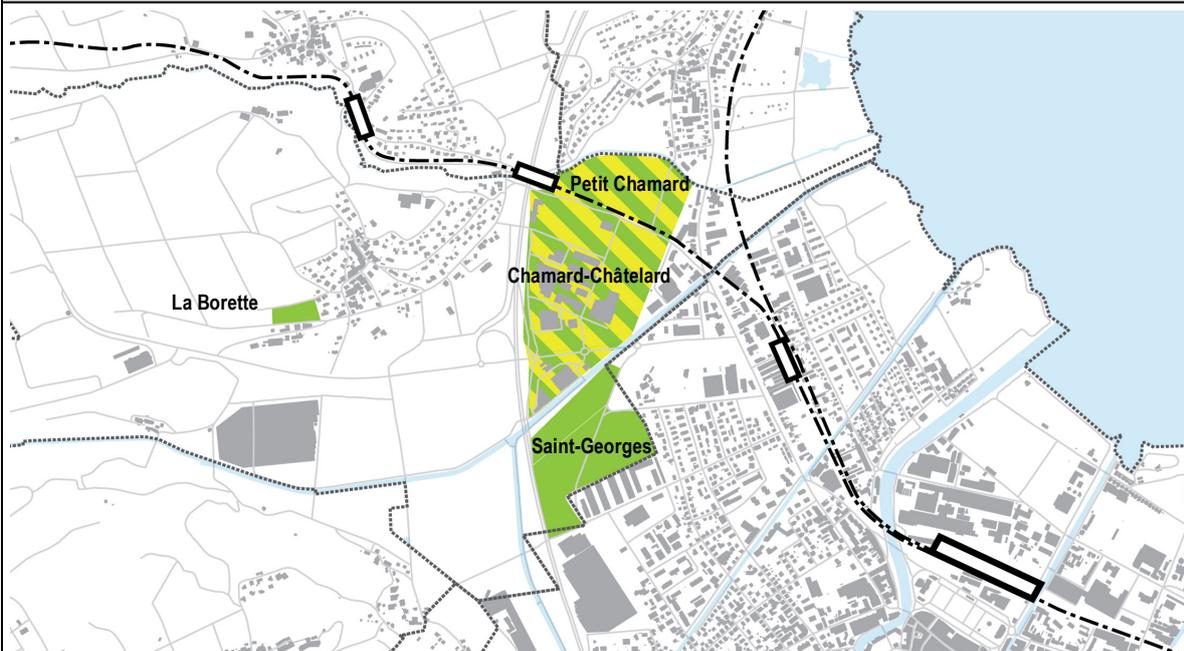
Enjeux : Densification du centre du bourg avec renforcement des équipements, mise en valeur du patrimoine et de l'espace public

Avancement : PQ en cours de légalisation

Coordination : Planification du coteau Derrière-les-Remparts (accès + urb.), mesure n°38	Délai	Acteurs concernés
▪ Légalisation du PQ Place du Château	2012	Grandson et invest.
▪ Réalisation des constructions et aménagement de l'espace public	2013	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 : procédure de mandats d'étude parallèle effectuée en 2011		
Coordination : Réalisation de la Place du Château, mesure n°30	Délai	Acteurs concernés
▪ Etude et légalisation de PPA avec démarche foncière et étude d'équipements	2012-2014	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 : Redéfinition du programme et montage financier		
Coordination : Mesures n° 15b, 40, charte RC 401	Délai	Acteurs concernés
▪ Précision sur besoins et objectifs de l'institution	2012	Repuis, Grandson
▪ Etude de plan de mobilité d'entreprise, coordination avec mesures aggroY		Repuis, Grandson
▪ Mise au point du PPA, concertation avec les voisins, légalisation	2018	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 : Etude préalable effectuée		
Coordination : PPA Repuis, planification scolaire	Délai	Acteurs concernés
▪ Concours pour la construction d'un collège et de salles de sport	2012	Grandson, arrd. scolaire
▪ PPA première étape	2013	Grandson
▪ PPA deuxième étape	2020	Grandson
PPA Bas-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 : examen préalable		
Coordination : PDCOM, PGA, PPA Poissine (délocalisation activités Cand-Landi)	Délai	Acteurs concernés
▪ Elaboration et adoption du PPA	2014	Grandson et prop.
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	d'ici 2018	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, mesure 100 Renaturation de la Brinaz	Délai	Acteurs concernés
▪ Poursuite du PPA et légalisation	2013	Grandson
▪ Stratégie foncière et de mise en oeuvre	2013	Grandson et prop.
▪ Recherche de partenaires et investisseurs pour terrains communaux	2012	Grandson
▪ Etude et devis pour équipements	2012	Grandson et prop.
▪ Réalisation des équipements et mesures d'accompagnement	2013	Grandson et prop.
▪ Etude et réalisation de la revitalisation de la Brine	dès 2009	SESA, Grandson

Fiche d'urbanisation Commune de Montagny-près-Yverdon



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

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 aggloY :

- 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 : Le RPGA et le PGA seront révisés dans le secteur à l'ouest de l'autoroute.

Coordination : Planifications de détail (ci-dessous), chantier Chamard-Châtelard	Délai	Acteurs concernés
▪ Adaptations du PGA et RPGA	20130	Montagny

PDL Chamard - Châtelard : mise en valeur du site stratégique, réaffectation de la zone réservée du Canal du Rhône au Rhin

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 : Mandat d'études parallèles d'urbanisme en cours

Coordination : PPA Fiez-Pittet, mesures n° 2, 6a, 6b, 40, mesure n° 100	Délai	Acteurs concernés
▪ Contacts avec les propriétaires du Petit Chamard	2008	Montagny, propr.
▪ MEP Chamard - Châtelard	2012	Montagny, Grandson, Yverdon
▪ Document-cadre pour le PDL, appel d'offres	2013	Montagny
▪ PDL Chamard – Châtelard, en coordination avec équipements et foncier	2014	Montagny, Grandson, Yverdon

PPA Chamard – Les Creux : révision du PPA en vigueur

Enjeux : Requalification paysagère, valorisation de l'image du quartier en cohérence avec le secteur élargi, réorganisation des circulations, notamment pour cycles et piétons

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

Coordination : PPA Fiez-Pittet, ICFF, mesures n° 2, 6a, 6b, 40, 100	Délai	Acteurs concernés
▪ Révision du PPA	2015	Montagny, propr.

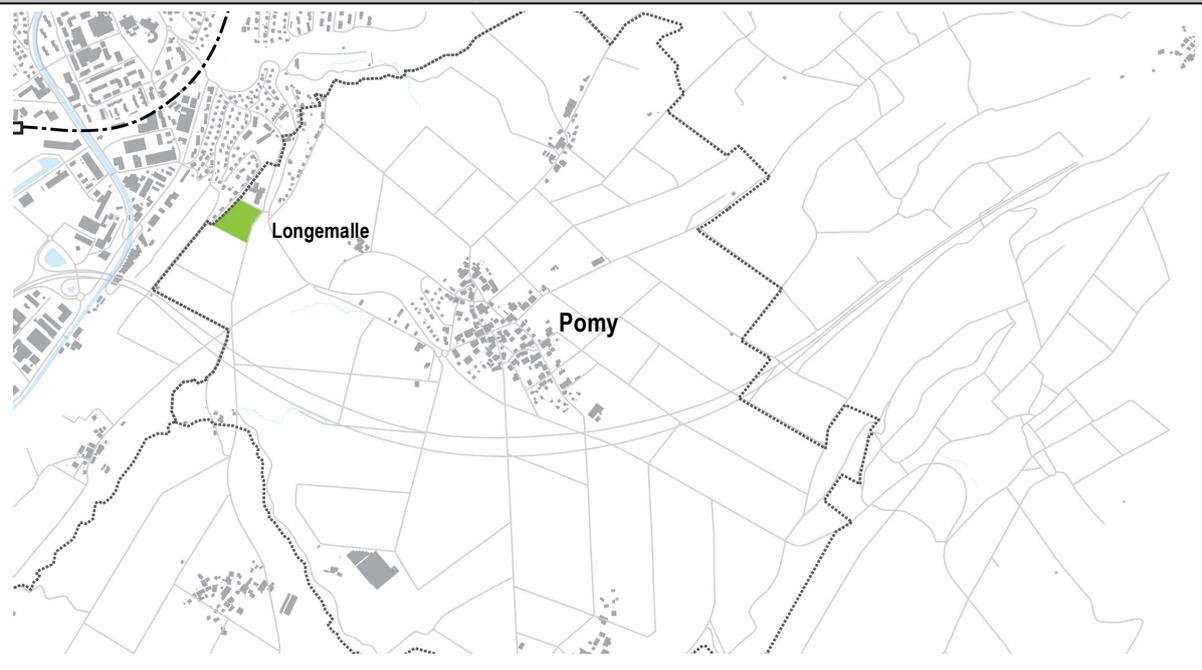
PPA Petit Chamard : Planification générale et légalisation par étapes

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 : MEP Chamard – Châtelard en cours

Coordination : PPA Fiez-Pittet, mesures n° 2, 6a, 6b, 40, 100	Délai	Acteurs concernés
▪ Contacts avec les propriétaires du Petit Chamard	2012	Montagny, propr.
▪ Pré-études des équipements liés aux mesures aggroY, estimation des coûts	2012	Montagny
▪ PPA 1 ^{ère} étape	2016	Montagny
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
▪ Etablissement et adoption du PPA, étude et devis des équipements	2013	Montagny, propr.
▪ Réalisation des équipements et mesures d'accompagnement éventuelles	2013-2015	Propriétaires, Montagny

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 Longemalle 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

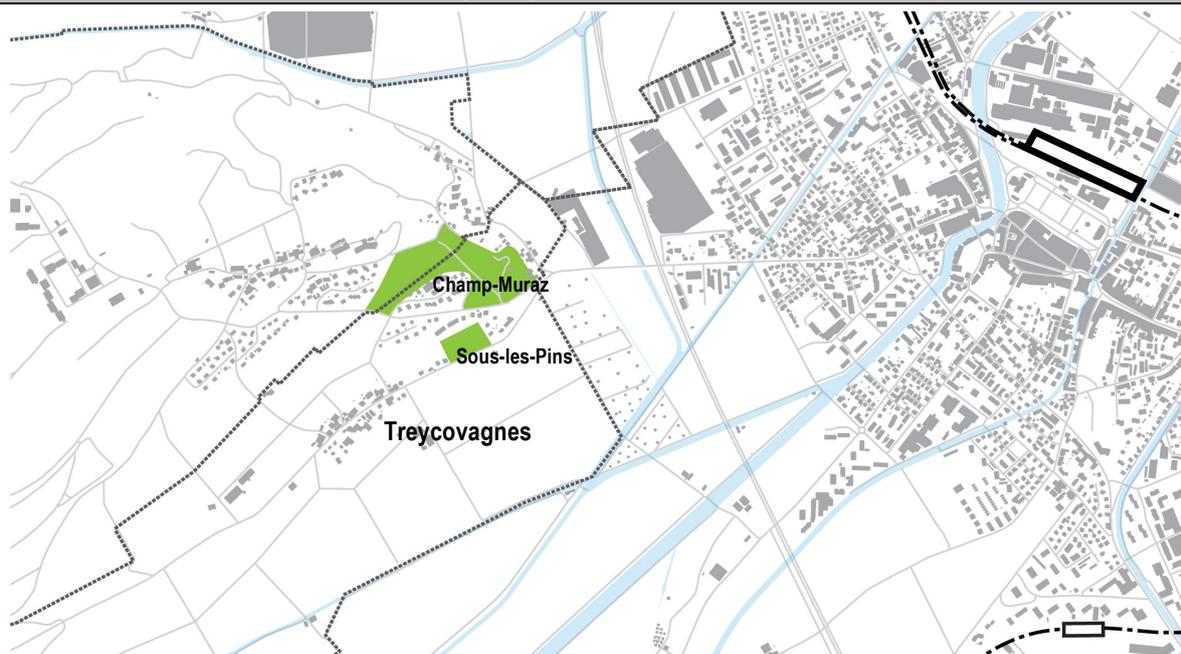
PPA Longemalle : Planification locale de nouvelle zone à bâtir sur une zone intermédiaire existante

Enjeux : Urbanisation d'un secteur proche d'un arrêt de bus très bien desservi (rég) et de la tête de ligne TP, urbanisation dense, traitement de limite ville-campagne, sur des terrains communaux.

Avancement : à initier

Coordination : desserte TP de qualité, mesure n° 39	Délai	Acteurs concernés
▪ Etablissement et adoption du PPA, étude et devis des équipements	2014	Pomy.
▪ Réalisation des équipements et mesures d'accompagnement éventuelles	2013-2015	Propriétaires, Montagny

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 : En cours de procédure de légalisation

Coordination : Planification de Chamblon et de la plaine au Châtelard	Délai	Acteurs concernés
▪ Traitement des oppositions et adaptation du dossier pour adoption	2012	Treycovagnes, conseil, DINT
▪ Traitement des recours et mise en vigueur	2014	Treycovagnes, DINT

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	2012-2014	Treycovagnes
▪ Réalisation du quartier en deux phases	2014-2018	Treycovagnes, tiers

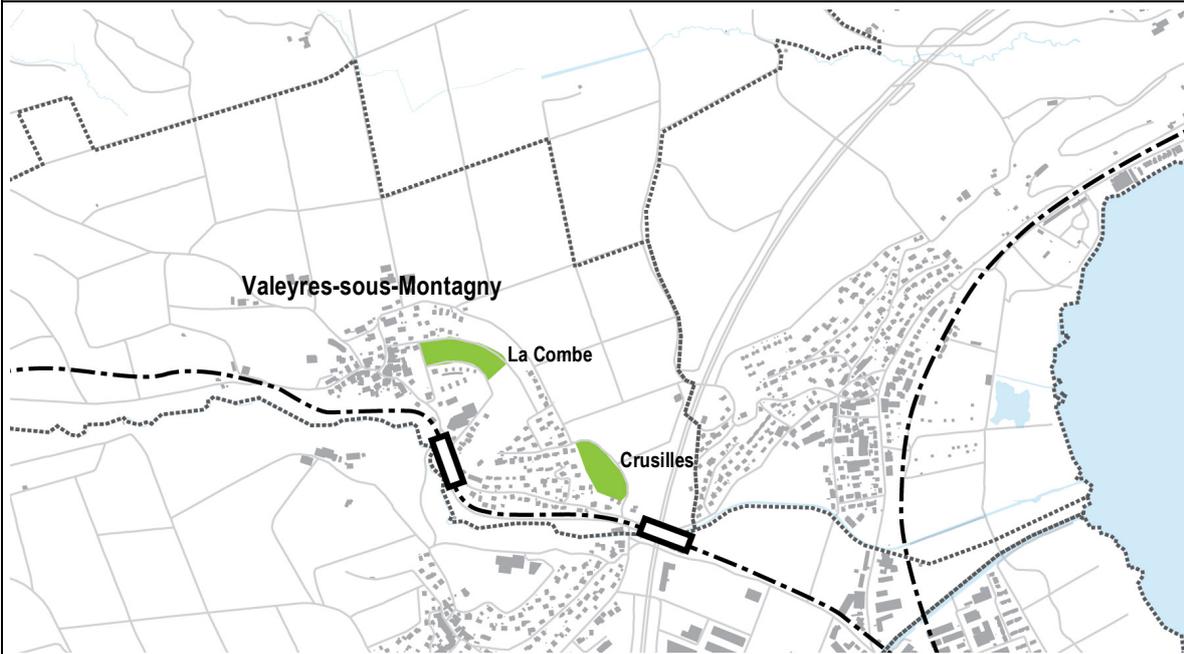
Planification intercommunale en Champ-Muraz : Approche globale urbanisation-paysage-nature et affectation par étapes.

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

Avancement : 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
▪ Plan directeur localisé intercommunal pour l'aménagement du coteau	2013	Chamblon, Treycovagnes, SESA (carrière)
▪ Planification PPA intercommunal 1 ^{ère} étape avec démarches foncières	2015	Chamblon, Treycovagnes et prop.

Fiche d'urbanisation Commune de Valeyres-sous-Montagny



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

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

Modifications selon projet aggroY :

- 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 : modifications du PGA et RPGA en cours d'examen préalable

Coordination : mesures n° 1b et 38

- Adaptation générale du PGA (zones) et du RPGA (densification, qualité)

Délai	Acteurs concernés
2013	Valeyres

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

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

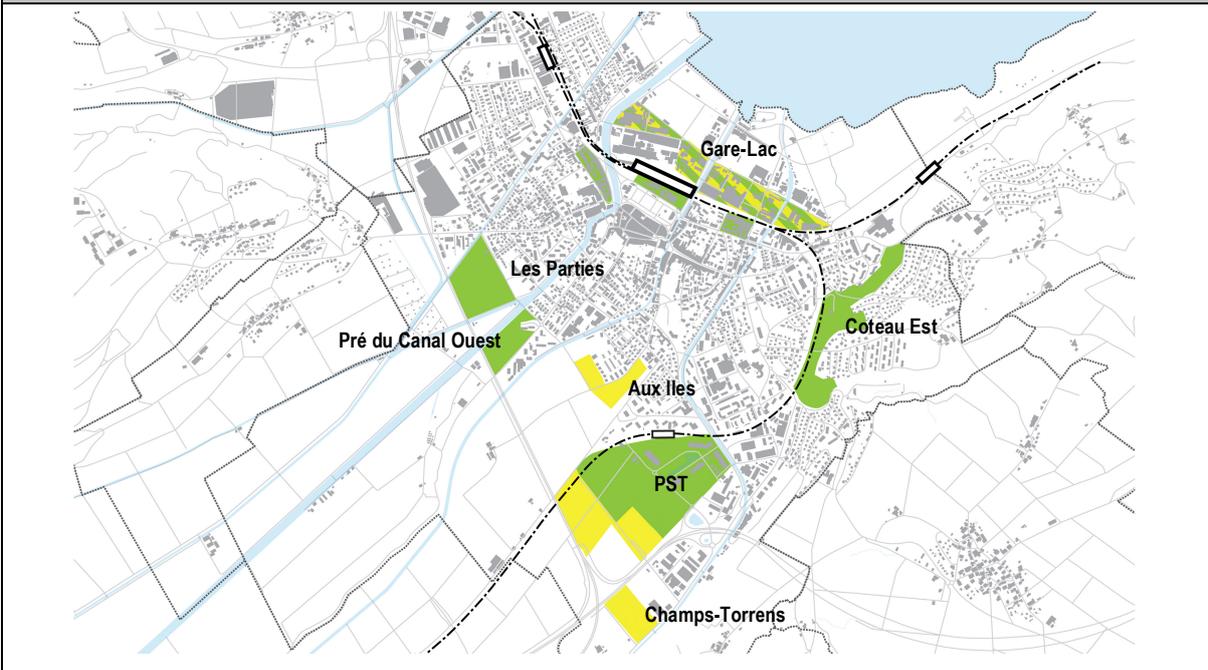
Avancement : Initialisation de l'étude

Coordination : révision du PGA

- Planification par PPA, coordonnée à démarche foncière

Délai	Acteurs concernés
2013	Valeyres et prop.

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



Planification générale : Révision du plan directeur communal (PDCom volet mobilité), du plan général d'affectation (PGA) 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
Adaptation du PDCom et de la classification des routes	2015	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 : Plan directeur localisé en cours de procédure

	Délai	Acteurs concernés
Coordination : mesures 8, 34b, 34d, 35		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Plan directeur localisé (PDL) Gare-Lac : <ul style="list-style-type: none"> PDL Avant-projet et projet d'équipement (y c. espaces publics / paysagement) réalisation équipement (y c. espaces publics / paysagement) 	2012 dès 2012 à définir	YIB, Canton, propriétaires YIB, Canton, propriétaires, développeurs
Adaptation du PGA	2020	YIB, Canton

Plan de quartier Coteau Est : Modification du PGA et planification locale de nouvelle zone à bâtir sur une zone intermédiaire existante (voir aussi mesure 33 agglôY)		
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		
Coordination : mesure n° 33	Délai	Acteurs concernés
Plan de quartier, planification et légalisation		YIB, Canton, propriétaires, développeurs
Etude de faisabilité AT - AF	2014	
Avant-projet et projet d'équipement (y c. espaces publics et prépaysagement)	2014-2014	
Divers PQ et PPA	Dès 2015	
PQ Pré du Canal Ouest : révision d'une zone destinée à l'habitat		
Enjeux : révision nécessaire à cause de la gestion de l'eau (dangers naturels)		
Avancement : Initialisation		
Coordination : révision du PGA	Délai	Acteurs concernés
Révision du PPA	2014	YIB, Canton, propriétaires, développeurs
PPA Les Parties : légalisation d'une zone mixte habitat – activités en bordure de l'autoroute		
Enjeux : relocalisation d'équipements publics et du dépôt de Travys en vue de la valorisation de Gare-Lac		
Avancement : MEP réalisé en 2011, initialisation de l'étude		
Coordination : révision du PGA, PDL Gare-Lac	Délai	Acteurs concernés
▪ Etude et légalisation du PPA	2013	YIB, Canton, propriétaires, développeurs
PPA Parc Scientifique et technologique Y-Parc		
Enjeux : produire un urbanisme dense et de qualité, en écho à la vocation technologique du secteur		
Avancement : procédure en cours de légalisation		
Coordination : mesures n° 1c, 4b, 12, 40	Délai	Acteurs concernés
▪ Légalisation du PPA	2012	YIB, Canton, propriétaires, développeurs
PQ Haldimand – St-Roch - Industrie		
Enjeux : réaffecter des secteurs de friche après le départ des activités, proches du centre ville		
Avancement : procédure en cours de légalisation		
Coordination : mesures n°8 et 34d	Délai	Acteurs concernés
▪ Légalisation du PQ	2012	YIB, Canton, propriétaires, développeurs
PPA Champs-Torrens : 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 : légalisé, réalisé		