

## PROJET D'AGGLOMERATION 2012 RAPPORT DE CONSULTATION

### Table des matières

Page :

- Introduction 2
- Gouvernance du projet 3
- Mobilité 5
- Urbanisation 12
- Environnement, nature et paysage 16

## Introduction

### Déroulement

La consultation publique s'est déroulée du 12 novembre au 31 décembre 2012 dans les huit communes de l'agglomération de la région d'Yverdon-les-Bains, Chamblon, Cheseaux-Noréaz, Grandson, Montagny-près-Yverdon, Pomy, Treycovagnes, Valeyres-sous-Montagny et Yverdon-les-Bains.

A Yverdon-les-Bains, cette consultation a eu lieu à la même période que la campagne et la votation sur l'initiative populaire « Stop aux bouchons », acceptée par les citoyens de la commune le 25 novembre 2012.

### Communication, modalités

La consultation a été lancée par une conférence de presse, un tous-ménages distribué dans toutes les communes et une séance d'information publique. Les informations ont été relayées sur la page Facebook d'AggloY. Simultanément, les législatifs de certaines communes ont inscrit une information spécifique sur le sujet à leur ordre du jour.

La consultation s'est déroulée à la fois de manière traditionnelle et sur internet. L'ensemble des documents était consultable auprès des greffes des communes et du Bureau d'agglomération. Une plateforme interactive [www.consultation-aggloy-2012.ch](http://www.consultation-aggloy-2012.ch) a été créée. Elle permettait de consulter et télécharger l'ensemble des documents, de contribuer en ligne et de lire les contributions déjà déposées.

### Retours enregistrés

32 remarques ont été déposées sur le site internet et 13 contributions sont parvenues par courrier. Les citoyens ont privilégié le site internet, les partis politiques, mouvements associatifs et groupes d'intérêt l'envoi de courriers souvent plus appropriés en raison de l'ampleur de certaines des contributions.

### Traitement des remarques

Le présent rapport de consultation est articulé en quatre thèmes: *Gouvernance du projet, Mobilité, Urbanisation, Environnement, nature et paysage.*

Pour chaque thème, le rapport propose une synthèse des contributions et des réponses générales pour chaque (famille de) contribution (s).

## 1. Gouvernance du projet

12 contributions émanant de citoyens, de groupes d'intérêts et de partis politiques ont pour objet la gouvernance du projet AggloY au sens large: la *légitimité du projet*, son *cadre légal*, sa *relation avec les autres niveaux de planification*, son *mode de fonctionnement*, ses *processus de décisions*, ses *organes décisionnels et opérationnels* et enfin son *mode de communication*, sont mis en question.

La plupart des contributeurs reconnaissent l'intérêt de disposer d'un instrument de planification et de coordination à l'échelle de l'agglomération. Ils se déclarent disposés à travailler en étroite collaboration avec AggloY pour autant que les remarques émises en terme de gouvernance trouvent une réponse adaptée et que des structures consultatives et décisionnelles nouvelles permettent une meilleure expression démocratique au sein du projet.

Parallèlement, plusieurs contributeurs sont d'avis que l'ensemble des questions qui se posent en termes de gouvernance explique le désintérêt de la population pour le projet.

Les contributions reçues avancent un certain nombre de propositions concrètes destinées à faciliter la poursuite du travail et la réflexion sur le devenir de l'agglomération.

### RÉPONSE

Ces remarques sont prises en compte. Le Comité de pilotage du projet AggloY partage le constat que les habitants doivent pouvoir s'approprier le projet et qu'il est nécessaire d'optimiser le lien entre le niveau de l'agglomération et le niveau communal (municipalité, conseil communal, population). Cette question est d'ailleurs commune à de nombreuses agglomérations.

### Conférence d'agglomération, conseil d'agglomération, forum d'agglomération

Plusieurs contributions mettent en avant l'absence, dans les instances d'AggloY, d'un organe qui serait apte à établir le lien avec les législatifs communaux. Un tel organe - dont les contours ne sont pas entièrement définis – pourrait regrouper au moins l'ensemble des élus des communes partenaires de l'agglomération et s'inspirerait du fonctionnement du PALM et du *Grand-Genève*. Il pourrait se réunir avec une fréquence annuelle. Ses attributions exactes de ne sont pas précisées.

### Plateforme politique informelle

Une contribution propose de mettre en place une plateforme politique informelle qui agirait simultanément à deux niveaux: la recherche d'un consensus sur les grandes options du projet et la validation «sur le terrain» des différents projets. Le contour de cette plateforme n'est pas précisé, la proposition étant centrée sur la nécessité d'agir vite pour pallier les défauts démocratiques du fonctionnement actuel du projet d'agglomération.

## RÉPONSE

Le comité de pilotage du projet d'agglomération a décidé de la tenue d'une **Conférence d'agglomération** à l'adresse de l'ensemble des Conseillers communaux et généraux de l'agglomération. Cet événement, dont la fréquence sera annuelle ou bisannuelle, aura lieu une première fois en novembre 2013. Il intégrera des représentants des Communes du district du Nord-Vaudois non membres de l'agglomération.

Afin de renforcer la gouvernance de l'agglomération et de permettre une meilleure information des Conseils communaux et généraux de l'agglomération quant aux études et réalisations de mesure en cours et à venir, la Commission intercommunale, regroupant les représentants des Communes au sein du Comité de pilotage (COFIL), a décidé la mise sur pied d'une **Commission consultative d'agglomération** composée d'une délégation de chacun des huit Conseils communaux ou généraux de l'agglomération. Cette nouvelle instance, dont les contours sont encore à préciser, siègera une première fois à l'automne 2013.

### Schémas directeurs

Plusieurs contributions proposent de formaliser certains projets dans le cadre de schémas directeurs tels qu'ils sont mis en place ailleurs dans le canton (et dans le périmètre du PALM) avec pour fonction de servir de courroie de transmission fine entre tous les acteurs d'un projet donné.

## RÉPONSE

La mise en place de schémas directeurs, entendus au sens des structures existantes au sein du projet d'agglomération Lausanne-Morges, n'est pas retenue. En effet, les schémas directeurs sont constitués de territoires d'échelle similaire au projet d'agglomération AggloY et les études à mener ne nécessitent pas de fractionner le périmètre d'agglomération en plusieurs entités.

## 2. Mobilité

Ce thème recueille le plus grand nombre de contributions (20) qui couvrent tous les aspects de la mobilité: des remarques générales sur les stratégies, les transports individuels motorisés (TIM), les transports publics (TP) et la mobilité douce (MD). Plusieurs contributions se penchent en détail sur des mesures spécifiques du projet AggloY 2012.

### Les aspects stratégiques

Certains contributeurs souhaitent que le projet soit plus ambitieux dans son offre de mobilité douce pour les déplacements à vélo et proposent que la coordination entre le réseau de mobilité douce et les itinéraires des déplacements motorisés et les transports publics soit plus systématique. De même, ils souhaitent un meilleur lien entre la politique de stationnement et la mobilité douce, dans le sens de rechercher à faire coïncider le besoin de pistes cyclables et la diminution du nombre de places de stationnement le long de certains axes. Ils proposent de formuler des objectifs chiffrés en matière de mobilité douce. Enfin, dans le même domaine, une contribution constate que certains aménagements récents ont péjoré la place des deux-roues dans l'agglomération.

D'autres contributions demandent que le projet d'agglomération tienne compte de tous les types d'utilisateurs, les automobilistes comme les autres utilisateurs (transports publics, cyclistes et piétons).

Enfin, certaines contributions font le constat que le projet d'agglomération a ralenti, ces dernières années, le développement des infrastructures de mobilité urbaine.

### RÉPONSE

La politique des agglomérations répond au besoin d'anticiper le développement de l'urbanisation par une planification adaptée des infrastructures de transport. L'échelle d'intervention est généralement d'ordre supra communal, voire régional.

Dans le cas de l'agglomération yverdonnoise, il s'agit d'absorber la croissance de 10'000 habitants et 6'000 emplois attendus à l'horizon 2030, tout en adaptant au fur et à mesure la capacité du système de transport.

Cet enjeu majeur est traité de manière globale par le projet d'agglomération dans son volet transport. Ce dernier propose trois concepts de mobilité (TIM: transport individuel motorisé, TP: transport public, MD: mobilité douce) qui sont complémentaires et qui accompagnent le développement urbain attendu. Ceci se traduit concrètement par des mesures en matière d'infrastructures de transport (mesures infrastructurelles) qui concernent les trois types de mobilité.

L'objectif est d'encourager l'utilisation du mode de transport le plus adapté selon les situations. Il s'agit d'une vision à long terme qui déploiera ses effets dans le temps.

Enfin, la mise en œuvre des mesures du PA 2007 a débuté et sera poursuivie ces prochaines années. Le projet d'agglomération n'est pas source de ralentissement des réalisations d'infrastructures ; au contraire, il permet une meilleure adéquation des mesures grâce à la coordination intercommunale et les réalisations conjointes qu'il met en place.

### Le réseau routier et le concept TIM

Les contributions sur ce thème sont nombreuses et, pour certaines, très affirmées. Certaines s'attachent à défaire par petites et grandes touches l'ensemble du concept TIM proposé par le PA2: tous les points font l'objet d'une remise en cause, du choix des axes structurants aux réflexions sur les développements du réseau, sans oublier les gabarits des voies de circulation et les mesures dissuasives destinées à canaliser les TIM sur des axes définis. A l'inverse, d'autres contributions s'avèrent favorables à la stratégie globale adoptée par le PA2, mais reprochent au projet une forme de frilosité. Pour ces contributeurs, les mesures de limitation du trafic TIM devront être renforcées afin de développer un taux de report modal supérieur vers les TP et la MD.

### RÉPONSE

Les TIM représentent la majeure partie des déplacements (entre 65 et 80 % selon les axes et les types, voir volume A p.40-41 PA2012).

Le projet d'agglomération postule:

- un report de l'ordre de quelques % de la part de ces déplacements vers les TP et la mobilité douce;
- une gestion optimale des déplacements TIM actuels et projetés, en anticipant notamment les phénomènes de saturation du réseau routier.

L'objectif premier est d'anticiper l'accroissement du trafic résultant de l'urbanisation et de la croissance naturelle du trafic, et d'analyser la structure actuelle du réseau routier, afin de proposer les solutions les plus adéquates pour rationaliser l'action des collectivités.

Le concept TIM proposé par le PA2012 repose sur un diagnostic détaillé de la situation, basé sur des études de trafic chiffrées qui objectivent les problématiques et qui s'inscrivent dans le prolongement des études menées dans le cadre du PA2007.

Les études montrent que trois niveaux doivent être distingués dans la structure du trafic TIM.

- *Le trafic d'échange*, dont l'origine et la destination sont situées hors et en agglomération. Il s'agit notamment des déplacements pendulaires;
- *Le trafic interne à l'agglomération*, dont l'origine et la destination sont situées à l'intérieur du périmètre de l'agglomération;

- *Le trafic de transit*, dont l'origine et la destination sont situées hors de l'agglomération. Il représente une faible part des déplacements.

Les trafics internes et d'échange représentent la majeure partie des déplacements et c'est à ce niveau que le projet d'agglomération doit proposer des solutions adéquates. Fort de ce constat, il propose des scénarios de report des déplacements TIM sur les modes de transport les plus adaptés en fonction de la situation et définit, au travers de son concept TIM, des solutions de gestion des flux:

- *Pour les déplacements courts internes à l'agglomération*, les modes doux (marche ou vélo) sont particulièrement intéressants dans le sens où ils permettent un report modal à moindre coût tout en diminuant fortement les nuisances liées au trafic motorisé (bruit et pollution). Par sa taille et sa topographie, l'agglomération dispose d'un potentiel de report élevé vers ces modes de déplacement. Les nombreuses mesures du concept MD du PA2012 proposent des itinéraires sûrs et directs à travers l'agglomération. Les premières réalisations sont en cours (montée de Chamblon, aménagement le long du Buron). Diverses études de détails sont en cours afin de pouvoir réaliser les autres dans un avenir proche.
- *Pour le trafic d'échange*, il s'agit d'offrir une alternative à l'accès en TIM, en premier lieu en améliorant l'offre régionale (CFF, Travys et Car Postal) et, au sein de l'agglomération, en améliorant la qualité et l'accessibilité des interfaces de transport, notamment la gare d'Yverdon-les-Bains.
- Afin de garantir l'accessibilité TIM au centre de l'agglomération tout en minimisant les nuisances dans les secteurs sensibles, le concept TIM préconise la mise en place d'itinéraires privilégiés, voire de nouvelles infrastructures routières ponctuelles. Il s'agit notamment de la mesure 32 (Accès Ouest), qui permettra d'accéder au secteur ouest de l'agglomération sans transiter par le centre et de délester certains axes principaux. La mesure 2-31 joue un rôle similaire dans le secteur Sud-ouest de l'agglomération.

Le PA 2012, antérieur à l'acceptation de l'initiative « Stop aux bouchons » par la population d'Yverdon-les-Bains, ne comporte pas de route de contournement. Un projet sera élaboré pour cette nouvelle infrastructure dans le cadre du PA de prochaine génération avec, le cas échéant, des mesures d'accompagnement.

Il faut encore relever que l'enquête origine/destination, réalisée en mars 2012, conclut à la stabilité du volume de déplacement des TIM au centre de l'agglomération sur la période 2008-2012, tandis que, sur la même période, la population de l'agglomération a crû de plus de 6%.

## Stationnement, pendularité et covoiturage

De nombreux contributeurs relèvent la nécessité de mettre en œuvre rapidement un concept de stationnement cohérent. Les parkings d'échange en périphérie sont accueillis favorablement tant qu'ils répondent à l'accueil d'une partie du trafic pendulaire et permettent la mise en place de conditions favorisant le covoiturage.

Concernant le stationnement au centre d'Yverdon-les-Bains, une partie des contributeurs souhaite le maintien de l'état actuel. Dans ce sens, certains contributeurs proposent que le stationnement souterrain compense, en plus des parkings en surface de la Place d'Armes, la diminution des places de stationnement en surface consécutive au réaménagement de la rue de la Plaine et du goulet du Casino.

Une autre partie des contributeurs souhaite la diminution du nombre de places de stationnement.

## RÉPONSE

Les principaux enjeux liés à une politique de stationnement d'agglomération touchent les territoires des communes d'Yverdon-les-Bains, Montagny-près-Yverdon (secteur de Chamard) et Grandson.

- Par rapport à d'autres villes de même importance, Yverdon-les-Bains dispose de places de stationnement en nombre important, ce qui permet de travailler sur l'offre et la demande au centre-ville. La Municipalité d'Yverdon-les-Bains a décidé de mettre en place un Plan directeur du stationnement. Celui-ci est élaboré dans la continuité du concept stationnement issu du PA2007 et définit des principes de gestion en vue de l'élaboration d'un règlement communal du stationnement, dans le but d'adapter au mieux l'offre en fonction des besoins.
- Le Plan directeur communal de Grandson, entré en vigueur le 16 mai 2012, contient l'objectif 17: «Mettre en place une offre en stationnement coordonnée avec le développement des transports publics favorisant le report modal en leur faveur, ceci en relation avec le niveau de desserte des secteurs d'habitation et d'activités; contribuer à l'harmonisation des politiques communales en matière de stationnement dans le périmètre de l'agglomération»;
- La question du stationnement dans le secteur de Chamard sera intégrée au Plan directeur localisé Chamard-Châtelard en cohérence avec le projet d'agglomération. Il s'agit notamment de permettre une gestion plus efficace des surfaces actuelles dédiées au stationnement en proposant une utilisation diversifiée et complémentaire des places existantes.

En dehors de ces secteurs particuliers, l'offre en place de stationnement est établie sur la base des normes VSS en vigueur, conformément à la Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et son règlement d'application. Le chapitre 5.2.4 du PA2012 expose les enjeux et objectifs en matière de parking d'échange.



## Transports publics

Les transports publics font l'objet de quelques contributions. Une contribution de principe propose de développer l'offre pour que les TP constituent une alternative quantitativement et qualitativement crédible au TIM. Une seconde contribution propose un trajet alternatif à la ligne 603 actuelle.

### RÉPONSE

Le PA propose une amélioration des TP d'agglomération tenant compte des développements prévus à plus large échelle.

Il est ainsi important, ici aussi, de différencier les niveaux de réseaux desservant l'agglomération:

- L'offre TP supra régionale (Grandes lignes CFF), dont le projet AggloY tire parti, est planifiée au niveau fédéral;
- L'offre TP régionale (RER, Car Postal) est essentiellement de compétence cantonale et est coordonnée avec le projet d'agglomération. Ses développements s'inscrivent dans une volonté cantonale d'amélioration générale des TP;
- L'offre TP des bus urbains est calibrée afin d'optimiser la qualité de desserte des différents secteurs de l'agglomération, tout en restant économiquement viable. Son financement émanant principalement des communes membres de l'agglomération, celles-ci ont un poids considérable dans l'organisation et la planification de l'offre, qui est étoffée au fur et à mesure des développements urbains. Ainsi, les prestations offertes depuis le changement horaire de décembre 2011 ont déjà permis une amélioration importante.

Au sujet de la ligne 603, le trafic des arrêts Blancherie et Rue de Bullet concerne entre 150 et 200 voyageurs par jour (sur plus de 8000 voyageurs sur l'ensemble du réseau). Son tracé actuel, adapté suite à la réouverture du Pont de Montagny, remplit des conditions d'exploitation correctes.

## Mobilité douce

Une position de principe soutient le développement du réseau de MD prévu par le PA2012 et demande la mise en place d'une infrastructure de stationnement sécurisée pour les vélos à proximité des interfaces de transport, des équipements publics et dans les quartiers.

Une contribution fait part de propositions détaillées et complètes et suggère de nombreuses améliorations du réseau cyclable.

## RÉPONSE

L'extension et le renforcement de l'offre en stationnement sécurisé pour les cycles en lien avec les interfaces de transport, les écoles supérieures, les centres commerciaux et le centre de l'agglomération sont intégrés dans les mesures 2 et 5 du Projet d'agglomération. La mise en œuvre par étape de la mesure 2 aura lieu dans les trois ans à venir avec l'équipement ou l'amélioration par les Communes de l'agglomération de plus de 50 points de stationnement.

Le contenu de la contribution détaillée sera repris et analysé au fur et à mesure de la mise en œuvre.

### Mesures spécifiques faisant l'objet de remarques

Certaines mesures situées sur le territoire de la Commune d'Yverdon-les-Bains font l'objet de remarques détaillées.

#### *Les mesures touchant le trajet de la route de contournement*

Des remarques sont effectuées concernant les mesures 2-31 – *nouvel axe de mobilité douce au sud de l'agglomération* et 32 – *nouvel accès d'agglomération ouest*. Il est proposé en substance de remplacer la mesure 2-31 (nouvel axe de mobilité douce) par la route de contournement et d'avancer la réalisation de la mesure 32, appelé à prolonger la route de contournement jusqu'à la sortie d'autoroute Yverdon-ouest.

## RÉPONSE

Ces deux mesures devront effectivement être réexaminées en fonction du projet yverdonnois de route de contournement. Une coordination étroite entre le projet d'agglomération et le projet de route de contournement sera mise en place. Le développement du projet de route de contournement sera mené au niveau de la Ville d'Yverdon-les-Bains. A l'échelle de l'agglomération, dans l'hypothèse vraisemblable où le tracé de la route de contournement retenu coïncide avec celui des mesures 2-31 et 32, il s'agira d'accompagner le projet par une adaptation des mesures destinées à la mobilité douce, en particulier à la circulation des cyclistes.

La mesure 32, sur le territoire de Montagny-près-Yverdon, devra être intégrée au processus de projet. Globalement, dans le cadre de l'élaboration du PA de prochaine génération, il s'agira, le cas échéant, de proposer des mesures d'accompagnement à la route de contournement.

#### *Les mesures touchant l'accessibilité au centre-ville*

Les contributeurs apprécient la *Mesure 37.b: Réaménagement de la Place d'Armes*. Toutefois, ils mettent en question les accès envisagés pour les véhicules, du côté de la rue des Remparts comme du côté gare ainsi que la *Mesure 15.a: réorganisation et réaménagement de l'interface de la Place de la Gare*.

## RÉPONSE

Ces éléments seront précisés dans le cadre de l'étude globale qui va être menée prochainement sur le réaménagement de la Place d'Armes et de la Rue des Remparts, en coordination avec le Plan directeur du stationnement.

### *Mesures liées à l'axe Gare-Lac*

Concernant la *Mesure 35: Réaménagement de l'Axe Gare-Lac le long du Canal oriental*, une contribution propose de maintenir la possibilité aux véhicules d'emprunter cet axe, au moins dans le sens Gare – lac, ce qui permettrait la création d'une piste cyclable en site propre dans le sens Lac - gare.

## RÉPONSE

Cette mesure s'inscrit dans un remaniement général de l'accessibilité TIM, TP et MD au secteur et au futur quartier des Rives du Lac. L'ouverture de la Rue de l'Industrie à la circulation TIM en double sens sur toute sa longueur permettra d'y reporter le trafic TIM empruntant actuellement l'axe Gare-Lac le long du Canal oriental. Ainsi, l'axe Gare-lac devient un axe réservé aux TP, aux piétons et aux cyclistes, ce qui permet son réaménagement qualitatif. Le développement de la mesure sera effectué à l'échelle communale.

### 3. Urbanisation

Six contributions ont été effectuées sur ce sujet. Certaines ont une portée générale alors que d'autres sont très détaillées. Elles proviennent à la fois de citoyens et de partis politiques.

Une partie de ces contributions questionne la relation entre le niveau stratégique du projet d'agglomération et le niveau de mise en œuvre, qui est communal. La question de la densification urbaine et de la relation entre le développement urbain et la mobilité est également développée.

Un autre groupe de contributions provient d'intervenants en accord avec les orientations du projet. Ils proposent de développer et de valoriser les conditions-cadres favorables à la traduction concrète des mesures d'urbanisation (politique foncière, par exemple).

#### Harmonisation et efficacité des planifications

Certains contributeurs proposent que la relation entre le projet AggloY et les planifications communales existantes soit clarifiée par l'adaptation de ces planifications (plans directeurs communaux PDCOM, plans généraux d'affectation PGA).

Certains contributeurs proposent que le statut du projet d'agglomération soit renforcé. A l'inverse, d'autres contributeurs proposent de le diminuer.

#### RÉPONSE

Au niveau de l'agglomération, le Comité de pilotage et le Groupe technique veillent à assurer une coordination optimale entre les projets liés à l'urbanisation et les différentes mesures en matière de transport inscrites dans le projet d'agglomération, voire avec certains aménagements liés à la protection de l'environnement.

Les Communes membres du projet d'agglomération assurent la maîtrise d'ouvrage de leur planification conformément aux dispositions légales en vigueur (LATC). Le Comité de pilotage et le Groupe technique AggloY examinent les projets de planification communaux et intercommunaux et analysent systématiquement leur conformité au projet d'agglomération. Ce processus garantit que les Communes concernées intègrent, le plus en amont possible des processus de planification, les dispositions relatives au Plan directeur cantonal et au projet de territoire défini par le projet d'agglomération. Le projet d'agglomération fournit dans ce cadre une plateforme de discussion privilégiée entre les différents partenaires, ce qui permet une gestion plus efficace d'un processus complexe.

Les Communes de plus de 1000 habitants sont tenues d'adapter leurs documents directeurs (Plan directeur communal). L'état de coordination est différent d'une commune à l'autre. La Commune de Grandson a attendu le projet d'agglomération 2007 pour terminer son plan directeur, qui a donc été établi en coordination avec le projet d'agglomération ; à l'inverse, Yverdon-les-Bains dispose d'un plan directeur communal plus ancien dont une partie des éléments est remise en question par le projet d'agglomération, ce qui nécessite une prochaine révision du document. Cette Commune lancera les études destinées à adapter et à compléter certains éléments du projet d'agglomération afin de les traduire dans un Plan directeur communal. Un préavis à ce sujet devrait être fourni au Conseil communal d'Yverdon-les-Bains au plus tard à la fin 2013. Il s'agira principalement de mener les études complémentaires nécessaires à la refonte du volet mobilité, qui doit être modifié après la votation en faveur de la route de contournement. Ce travail servira ensuite également au projet d'agglomération, qui pourra à son tour s'inspirer de cette nouvelle réflexion pour sa prochaine révision.

### **Pôles de développement, relation urbanisation/mobilité, densification**

Plusieurs contributions ont pour objet le cœur du projet d'agglomération, la stratégie de coordination étroite entre urbanisation et mobilité et ses effets directs, le choix de pôles de développement et la densification des centralités et le long des axes de transports publics.

Certaines contributions proposent d'apporter au projet d'agglomération une réflexion complémentaire sur le potentiel de densification des quartiers de faible et moyenne densité du centre-ville d'Yverdon-les-Bains. De même, elles proposent de compléter la réflexion sur la valorisation des friches industrielles.

D'autres contributions questionnent le système de desserte « en poches » des trois pôles Y-Parc, Chamard-Châtelard, Gare-Lac, et du centre-ville et proposent que la fluidité de la mobilité des TIM soit mieux intégrée au concept de développement envisagé.

Ces contributions proposent également de reconnaître le pôle d'enseignement HEIG-VD/Gymnase comme un secteur stratégique à l'échelle de l'agglomération.

Une contribution met en évidence la valeur paysagère et biologique, la fonction sociale et de détente des espaces verts dans les quartiers, d'où la nécessité de conserver ces valeurs dans le processus de densification annoncé.

### **RÉPONSE**

Les trois *pôles stratégiques* de l'agglomération sont identifiés à la fois dans le cadre du projet d'agglomération et dans celui de la politique cantonale des pôles de développement. Il s'agit de secteurs à développer de manière prioritaire en coordonnant les efforts des différents partenaires impliqués. Les Communes de l'agglomération soutiennent activement les processus en cours au sein de ces secteurs.

Le soutien de l'Etat est plus important comparativement aux autres secteurs faisant partie des mesures d'urbanisation du projet d'agglomération et se traduit par un appui financier et organisationnel.

Ces secteurs profitent, déjà aujourd'hui, d'une bonne desserte par les différents modes de transport, notamment les TP. Le projet d'agglomération prévoit, à terme, le renforcement de cette desserte.

L'importance du pôle d'enseignement *HEIG-VD – Gymnase* est reconnue. En particulier, le potentiel de la HEIG-VD et le développement du PST-Y Parc sont complémentaires. Ces synergies n'ont pas d'incidences territoriales importantes à l'échelle du projet d'agglomération, ce qui explique que le site n'est pas considéré comme un pôle de développement (au sens territorial du terme). Par ailleurs, l'accessibilité du pôle d'enseignement par les transports publics est aujourd'hui déjà de très bonne qualité.

La question de la *densification des zones villas et le long des axes de transport public* au sein de l'agglomération s'inscrit dans une vision à long terme, ce qui rejoint d'ailleurs les dispositions du Plan directeur cantonal, qui prévoit une densification minimale de 100 habitants-emplois/ha, à mettre en œuvre au fur et à mesure des révisions des plans généraux d'affectation des communes.

### Espaces publics

Des contributeurs remarquent que les espaces verts (nouveaux espaces, connexions de mobilité douce, intégration de l'eau) constituent des éléments essentiels permettant d'améliorer la qualité de vie et de diminuer simultanément la pression humaine sur les sites naturels sensibles. Ils doivent être pris en compte dans le déploiement du projet d'agglomération.

### RÉPONSE

Le projet d'agglomération prévoit un certain nombre de mesures qui amélioreront la qualité des espaces publics : d'une part le réaménagement de centralités emblématiques comme la Place du Château à Grandson et la Place d'Armes à Yverdon-les-Bains et, d'autre part, des aménagements qui valoriseront des espaces et cheminements publics dans tout le périmètre de l'agglomération, comme par exemple les itinéraires de mobilité douce le long des canaux (à l'image des aménagements le long du Buron dont la réalisation est prévue à court terme).

## Politique foncière

Une contribution souhaite le développement d'une politique foncière publique à l'échelle de l'agglomération afin d'assurer la mise en œuvre des stratégies souhaitées en termes d'espaces verts, d'équipements publics et de logement.

### RÉPONSE

La politique foncière publique se conduit et se construit à l'échelle communale. En l'état, les biens-fonds en main des Communes, au sein des secteurs dont l'urbanisation est en cours ou projetée, sont nombreux et sont le fruit de politiques communales de gestion foncière.

Afin de permettre la mise en œuvre de ces secteurs, les Communes disposent d'outils permettant des remaniements parcellaires, utilisés pour adapter les biens-fonds et l'ensemble des droits-fonciers.

## 4. Environnement, nature et paysage

### Cohérence du concept

Ce thème, bien que non central dans le projet d'agglomération comme dans les contributions déposées, fait l'objet de cinq contributions allant dans le même sens.

Afin de garantir une coordination optimale entre les différents projets particulièrement lorsqu'il s'agit de cours d'eau traversant des secteurs de développement, les contributeurs proposent de compléter le projet d'agglomération par un concept nature-paysage global.

Plusieurs contributions relèvent que les mesures préconisées au chapitre 5.3.1 constituent une véritable plus-value du projet. Dès lors, ils proposent de les intégrer en tant que mesures, au même titre que les mesures d'urbanisation et de transport, de manière à assurer leur réalisation.

### RÉPONSE

Au sens de la politique fédérale des agglomérations, le projet d'agglomération est un outil de planification, de coordination et de pilotage des politiques publiques en matière de transport et d'urbanisation et les thématiques liées à la protection de l'environnement sont facultatives. La spécificité d'AggloY a été d'y intégrer les thèmes de la nature et du paysage comme un élément qualitatif important du projet. De ce fait, ces thèmes sont considérés comme des éléments de base à prendre en compte lors de l'élaboration et de la mise en œuvre des mesures en matière de transport et d'urbanisation.

### Données de base

Pour une majorité des contributeurs, le projet devrait disposer de davantage de données de base concernant les aspects nature-paysage, données qui devraient être complétées avec autant de ressources que celles allouées à la mobilité ou l'urbanisation, par exemple.

### RÉPONSE

Le réseau écologique cantonal (fiche E22 du Plan directeur cantonal) identifie des corridors biologiques qui traversent le territoire d'agglomération et dont la préservation et la valorisation sont une préoccupation majeure. L'emplacement précis des espaces réservés à cet effet seront définis dans le cadre d'études de détail à conduire. Cet élément est pris en considération dans les secteurs concernés, notamment au niveau du pôle de Chamard-Châtelard.



## Coordination valeurs écologiques et d'usage

Certaines contributions souhaiteraient qu'un cadre clair soit défini afin de garantir que les actions proposées au chapitre 5.3.1 puissent être mise en œuvre en tenant compte à la fois de la valeur d'usage et écologique des cours d'eau et des rives des lacs qui forment la trame du réseau écologique dans lequel s'inscrit l'agglomération. Le compromis entre vision biologique, paysagère et les exigences de mobilité douce et de sécurité hydraulique doivent être étudiés avec soin.

### RÉPONSE

Des fiches de mesure ont été élaborées pour des mesures relatives à l'environnement dans le sens où elles concernent des objets nécessitant une coordination particulière dans leur mise en œuvre et qui s'inscrivent dans une échelle régionale, voire supra régionale. Il s'agit de:

- Renaturation de la Brinaz (aménagement en cours/prévu à court terme);
- Revitalisation de la Thièle (aménagement prévu à moyen/long terme);
- Renaturation du canal du Bey (aménagement prévu à moyen terme).