

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

agglo^y

VOLUME B - RAPPORT DE MESURES ET ANNEXES

PROJET DE L'AGGLOMÉRATION YVERDONNOISE

4^{ème} GÉNÉRATION



PA4

IMPRESSUM

Equipe de projet :

Ronei Falvino, Bureau d'agglomération, responsable
Vesna Stankovic, Ville d'Yverdon-les-Bains, Mobilité, responsable
Clément Coquillat, Bureau d'agglomération
Carole Gaborit, Bureau d'agglomération
Emilie Schmalz, Bureau d'agglomération
Benoît Corday, Ville d'Yverdon-les-Bains, Mobilité
François Derouwaux, Ville d'Yverdon-les-Bains, Mobilité
Quentin Pellaux, Ville d'Yverdon-les-Bains, Mobilité
Julien Woessner, Ville d'Yverdon-les-Bains, Urbanisme
Antoine Sauser, Ville d'Yverdon-les-Bains, Travaux et environnement

Sous la responsabilité de :

Jean-Daniel Carrard, Syndic d'Yverdon-les-Bains,
Président du Comité de pilotage du projet d'agglomération jusqu'à juin 2021
Pierre Dessemontet, Syndic d'Yverdon-les-Bains,
Président du Comité de pilotage du projet d'agglomération, dès juillet 2021

Mandataires du projet AggloY 2021 :

RGR Ingénieurs Conseils SA
Plarel SA
Association CevAde
Citec Ingénieurs SA
Mobil'homme Sàrl
Christe & Gyax Ingénieurs Conseils SA

Contact :

Bureau d'agglomération AggloY
Rue du Valentin 12
1400 Yverdon-les-Bains
Tél. 024 423 62 70
info@aggloy.ch
www.aggloy.ch

Yverdon-les-Bains, le 20 août 2021

VOLUME B

SOMMAIRE

VII. MESURES

1. INTRODUCTION.....	6
1.1 Mesures suprarégionales et cantonales.....	6
1.2 Déplacements générés par les mesures d'urbanisation.....	6
1.3 Consommation de surfaces d'assolement.....	7
2. MESURES D'URBANISATION	10
3. MESURES INFRASTRUCTURELLES	38

VIII. ANNEXES

1. CARTES DU PROJET	112
2. TABLEAUX DE MISE EN OEUVRE.....	141
3. TABLEAU DE SYNTHÈSE DE LA MISE EN ŒUVRE	153
4. RAPPORT DE LA CONSULTATION PUBLIQUE.....	157
5. TABLE DES ABRÉVIATIONS.....	183
6. BIBLIOGRAPHIE	186



agglo

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

PA44

MESURES

MESURES

1. INTRODUCTION

Les mesures prévues dans le projet d'agglomération découlent des stratégies sectorielles développées dans le chapitre précédent. Elles sont organisées par mesures non-infrastructurelles et infrastructurelles développées respectivement dans la stratégie d'urbanisation-paysage et la stratégie de mobilité.

1.1 Mesures suprarégionales et cantonales

Les mesures du projet d'agglomération doivent être coordonnées avec les mesures planifiées au niveau suprarégional et cantonal. Dans le cadre du PA4, plusieurs mesures clés sont prises en compte et ont un impact sur la stratégie de mobilité.

Dans le cadre programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire, étape d'aménagement 2035 (PRODES EA 2035), les améliorations suivantes seront apportées dans l'agglomération :

- Cadence au quart d'heure Valeyres-sous-Montagny – Yverdon-les-Bains, au lieu de chaque demi-heure comme actuellement.
- Liaison InterCity Yverdon – Lausanne chaque demi-heure, au lieu de chaque heure comme actuellement.
- Nouvelle halte CFF Y-Parc prévue à l'horizon 2031 avec arrêt des RER Grandson – Aigle chaque demi-heure.
- Onnens-Bonvillars : Gare de réception et de formation pour le trafic marchandise (le site stratégique pour le développement d'activités de La Poissine est raccordé au réseau dans ce noeud).

Dans le cadre du Plan climat vaudois les cadences sur les lignes de bus Trafic Régional Voyageurs (TRV) ne seront pas augmentées mais les horaires seront systématisés et les trous d'offre en heure creuse seront comblés sur les lignes principales en semaine et aussi le week-end, à l'horizon 2025.

1.2 Déplacements générés par les mesures d'urbanisation

La réalisation des mesures d'urbanisation durant les 15 prochaines années augmentera la population de l'agglomération de plus de 6'700 habitants. Concernant les activités, une augmentation de plus de 11'000 emplois est attendue, principalement dans le site stratégique d'Y-Parc. Ces habitants et emplois seront accueillis principalement dans les quatre sites stratégiques et centralités identifiés dans le tableau ci-après.

En considérant par hypothèse que les habitants effectuent trois déplacements par jour et les employés cinq déplacements par jour, les projets de développement vont engendrer plus de 70'000 déplacements totaux par jour, soit une augmentation de 50% des déplacements dans l'agglomération ou en échange avec celle-ci (149'000 déplacements par jour actuellement). Ces chiffres sont détaillés par mesure d'urbanisation dans les fiches correspondantes.

	Potentiel d'habitants	Potentiel d'emplois	Déplacements habitants	Déplacements emplois	Déplacements totaux
Gare-Lac	3'493	1'200	10'500	6'000	16'500
Chamard-Châtelard	950	1'000	2'900	5'000	7'900
Y-Parc	-	7'500	-	37'500	37'500
Grandson	1'010	136	3'000	700	3'700
Autres	1'309	1'329	3'900	6'600	10'900
Total	6'762	11'165	20'300	55'800	76'100

Les sites stratégiques et centralités ci-dessus seront la source principale de l'augmentation du nombre de déplacements. La destination future de La Poissine étant encore inconnue, aucune offre TP spécifique n'est prévue à ce stade, des dispositions seront prises au moment opportun. En revanche le réseau routier actuel ainsi que la liaison MD prévue par le PA4 garantiront un accès de qualité pour ces deux modes. Pour ce qui est des trois autres sites stratégiques (Gare-Lac, Chamard-Châtelard et Y-Parc), les mesures prévues par le PA4 garantissent une accessibilité de qualité pour l'ensemble des modes de transports (MD, TP et TIM). Les améliorations apportées pour chacun de ces modes sont détaillées dans leurs chapitres respectifs.

1.3 Consommation de surfaces d'asselement

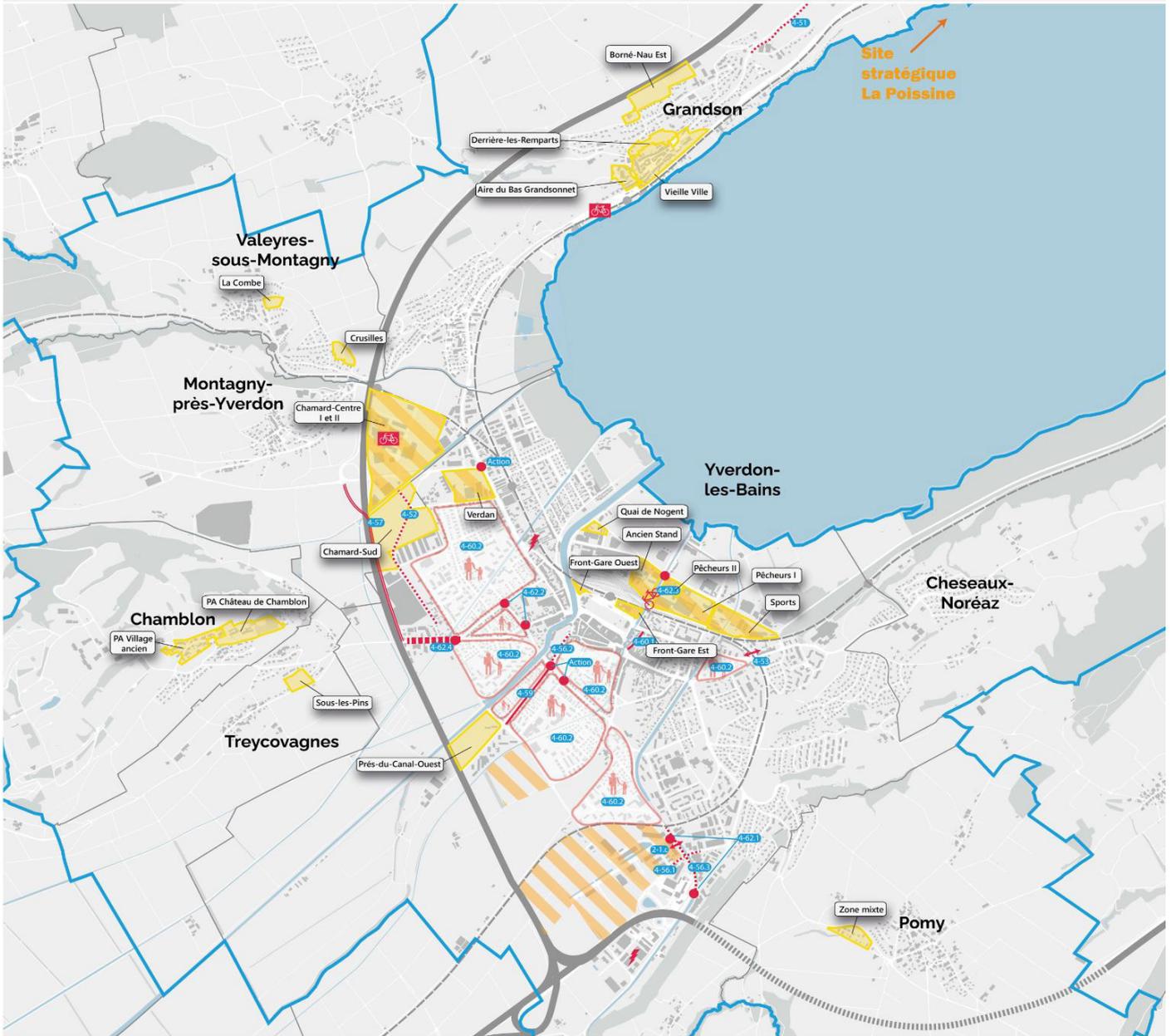
Surfaces d'asselement (SDA)

Le PA4 propose une réduction drastique de la consommation des SDA des mesures d'urbanisation par rapport au PA2.

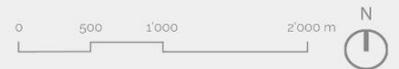
Concernant les mesures infrastructurelles, seules l'axe principal d'agglomération (APA) consomme des SDA, mais des mesures de compensation écologique sont proposées.

	Surface
Mesures d'urbanisation	7.3 ha
Mesures infrastructurelles	1.68 ha

MESURES INFRASTRUCTURELLES ET D'URBANISATION - PA4



Sources géodonnées
Géodonnées Etat de Vaud: MO et NPCS, limites administratives



GENERALITES

- Limites communales
- Périmètre d'agglomération
- Zones dédiées aux activités ou mixtes

MESURES PA4

- Mesures infrastructurelles
 - Mesures PA4
- Mesures urbanisation et paysage
 - Mesures d'urbanisation avant 2036

Mesures infrastructurelles par catégorie

Gestion du trafic

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

Plateformes multimodales

- 🚲 Vélostation

Valorisation / sécurité de l'espace routier

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

Capacité des route

- Aménagement de nouvel axe

Mobilité douce

- Axe de mobilité
- ➡ Franchissement

Infrastructures pour bus / TP

- ⚡ Electrification du réseau

Carte au format A3
en annexe (volume
B)



Port de Grandson nocturne © Photo Emmanuel Galmiche

2. MESURES D'URBANISATION

Commune	N°	Libellé	Type	Habitants	Emplois	Horizon
Chamblon	1	PA Communal	PA	-	-	A
	1	PA Village Ancien	PA	-	-	A
	40	PA Château de Chamblon	PA	240	20	A
	3	Champ Muraz	PPA	350		C
Grandson	7	Révision du PGA de Grandson	PGA	-	-	A
	9	La Poissine	PA	-	-	A
	14	Aire du Bas Grandsonnet	PPA	280	60	A
	11	Au Rubatel	PPA	50	-	A
	13	Borné-Nau Est	PPA	680	76	A
	13	Borné-Nau Ouest	PPA	680	-	C
	15	Les Tuilleries / Les Pierres	PPA	60	-	C
	16	Fiez-Pittet	PQ	421	47	C
Montagny-près-Yverdon	21	Révision du PGA/RPGA de Montagny	PGA	-	-	A
	22	Chamard - Centre I	PPA	300	928	A
	22	Chamard - Centre II	PPA	650	-	B
	24	Chamard-Sud	PPA	-	-	B
	23	Petit Chamard	PPA	1'000	-	C
	25	La Borette	PQ	250	-	C
Pomy	38	Révision du PGA de Pomy	PGA	-	-	A
	41	Zone mixte	PGA	50	-	A
Treycovagnes	26	Révision du PGA de Treycovagnes	PGA	-	-	A
	27	Sous-les-Pins	PPA	160	-	A
	2	Secteur Crêt du Chatelard / Carrière	PPA	240	-	C
	42	Parcelle 57	PPA	170	-	C

Commune	N°	Libellé	Type	Habitants	Emplois	Horizon
Valeyres-sous-Montagny	28	PGA de Valeyres-s-Montagny	PGA	-	-	A
	29	La Combe	PPA	74	4	A
	29	Crusilles	PQ	95	5	A
	43	Grandes Vignes	PQ	117	6	C
Yverdon-les-Bains	19	PGA d'Yverdon-les-Bains	PA	200	-	A
	35	Ancien Stand	PA	917	393	A
	35	Pêcheurs I	PA	681	231	A
	35	Sports	PA	1'201	413	A
	35	Front gare Est	PA	240	680	A
	35	Pêcheurs II	PA	239	93	B
	35	Quai de Nogent	PA	155	64	B
	35	Front gare Ouest	PA	60	18	B
	44	Verdan	PA	230	1'289	A
	31	Pré-du-Canal-Ouest - addenda	PA	260	-	A
	32	Les Parties	PA	1'232	726	C
	36	Coteau Est	PA	1'616	385	C
	45	Roseyres	PA	1'208	50	C

FICHE D'URBANISATION		Commune de Chamblon	
Stratégies d'urbanisation		U1-6 Améliorer la desserte multimodale et prévoir une croissance modérée pour diversifier l'offre de logements	
<p>LÉGENDE</p> <p>Mesures infrastructurales</p> <ul style="list-style-type: none"> Mesures PA1, PA2 Mesures PA4 Mesures PAs futurs <p>Mesures urbanisation et paysage</p> <ul style="list-style-type: none"> Mesures d'urbanisation PA4 Mesures d'urbanisation PAs futurs Mesures paysage 			
Mesure 1 – PA Communal		Code ARE : 5938.2.053	Mesure spécifique
Priorité : A (antérieurement A1)	Type : PA	Site stratégique : Hors	
Description			
Mise en conformité avec le Plan directeur cantonal et la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT).			
Etat d'avancement : A l'enquête publique		Acteurs concernés : Chamblon	
Etapes de mise en œuvre			
Adoption par le Conseil communal : 2022		Mise en vigueur : 2023	Permis d'habiter : /
Hors site stratégique d'agglomération			Avant 2036
Mesure 1 – PA Village Ancien		Code ARE : 5938.2.053	Mesure spécifique
Priorité : A (antérieurement A1)	Type : PA	Site stratégique : Hors	
Description			
Mise en conformité avec le Plan directeur cantonal et la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT).			
Etat d'avancement : A l'enquête publique		Acteurs concernés : Chamblon	
Etapes de mise en œuvre			
Adoption par le Conseil communal : 2022		Mise en vigueur : 2023	Permis d'habiter : /

Mesure 40 – PA Château de Chamblon		Code ARE : Nouveau		Mesure spécifique	
Priorité : A		Type : PA		Site stratégique : Hors	
Description Reconversion d'une zone d'équipement public dans site architectural et paysager sensible, attendant au bourg historique.					
Etat d'avancement : Transmis à l'EPL		Acteurs concernés : Chamblon et propriétaires			
Etapes de mise en œuvre Adoption par le Conseil communal : 2025 Mise en vigueur : 2026 Permis d'habiter : 2028					
Données de base					
Potentiel hab. : 240	Potentiel emp. : 20	Surface totale : 4,69 ha	Surface HZB : 0 ha	Dont SDA : 0 ha	
Coordination avec les transports Déplacements générés : 820/jour Mesures PA1 : 1.a - Nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce 39 - Espaces publics dans les centres secondaires et villages: étape 2					
Hors site stratégique d'agglomération				Après 2036	
Mesure 3 – Champ Muraz		Code ARE : 5938.2.054		Mesure spécifique	
Priorité : C (antérieurement A1)		Type : PPA		Site stratégique : Hors	
Description Approche globale urbanisation-paysage-nature et affectation par étapes. Extension du périmètre compact tout en préservant une césure paysagère et naturelle de qualité.					
Etat d'avancement : A l'intention		Acteurs concernés : Chamblon et propriétaires			
Etapes de mise en œuvre Adoption par le Conseil communal : Après 2036 Mise en vigueur : Après 2036 Permis d'habiter : Après 2036					
Données de base					
Potentiel hab. : 350	Potentiel emp. : 0	Surface totale : 3,47 ha	Surface HZB : 3,47 ha	Dont SDA : 0 ha	
Coordination avec les transports Déplacements générés : 1'050/jour Mesure PA1 : 1.a - Nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce					

FICHE D'URBANISATION	Commune de Grandson
Stratégies d'urbanisation	U1-4 Favoriser le développement et l'implantation d'activités industrielles connectées au rail à la Poissine U1-5 Diversifier l'offre de logements et améliorer l'accessibilité du centre régional de Grandson



LÉGENDE

Mesures infrastructurales

- Mesures PA1, PA2
- Mesures PA4
- Mesures PAs futurs

Mesures urbanisation et paysage

- Mesures d'urbanisation PA4
- Mesures d'urbanisation PAs futurs
- Mesures paysage

Mesure 7 – Révision du PGA de Grandson		Code ARE : 5938.2.059	Mesure spécifique
Priorité : A (antérieurement A1)	Type : PGA		Site stratégique : Hors
Description			
Mise en conformité avec le Plan directeur cantonal et la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT).			
Etat d'avancement : En cours		Acteurs concernés : Grandson	
Site stratégique d'agglomération La Poissine			Avant 2036
Mesure 9 – La Poissine		Code ARE : 5938.2.060	Mesure spécifique
Priorité : A	Type : PA		Site stratégique : La Poissine
Description			
Site d'activités industrielles et de logistique doté d'une interface rail-route			

Etat d'avancement : à l'enquête publique				
Etapes de mise en œuvre				
Adoption par le Conseil communal : 2021		Mise en vigueur : 2022		Permis d'habiter : 2024
Données de base				
Potentiel hab. : 0	Potentiel emp. : N/C	Surface totale : 17.5 ha	Surface HZB : 0 ha	Dont SDA : 0 ha
Coordination avec les transports				
<u>Mesure PA4</u> : 4-51 - MD Poissine				
<u>Coordination avec le a future stratégie de transports de marchandises</u>				
Centre régional en agglomération			Avant 2036	
Mesure 14 - Aire du Bas-Grandsonnet		Code ARE : 5938.2.065		Mesure spécifique
Priorité : A (antérieurement A1)	Type : PPA		Site stratégique : Hors	
Description				
Reconversion de zone industrielle dans site sensible, attenant au bourg historique.				
Réaffectation d'un secteur dense, proche de l'axe fort TP et du centre du bourg, en entrée de vallon naturel				
Etat d'avancement : Transmis à l'EP			Acteurs concernés : Grandson et Propriétaires	
Etapes de mise en œuvre				
Adoption par le Conseil communal : 2020		Mise en vigueur : 2021		Permis d'habiter : 2023
Données de base				
Potentiel hab. : 280	Potentiel emp. : 60	Surface totale : 1.75 ha	Surface HZB : 0 ha	Dont SDA : 0 ha
Coordination transports-urbanisation				
<u>Déplacements générés</u> : 1'140/jour				
<u>Mesures PA1</u> : 1.a - Nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce				
1.b - Réaménagements des liaisons mobilité douce existantes				
<u>Mesure PA2</u> : 2-11 - Réaménagement de la gare CFF de Grandson				
<u>Mesures PA4</u> : 4-54.1 - Stationnement sécurisé à la gare de Grandson (vélostations) - étape 1				
Mesure 4-68.4 Stationnement sécurisé à la gare de Grandson (vélostation) – développement étape 2				
Mesure 11 – Au Rubatel		Code ARE : 5938.2.062		Mesure spécifique
Priorité : A (antérieurement A1)	Type : PPA		Site stratégique : Hors	
Description				
Nouvelles possibilités de bâtir sur un site sensible en coteau à l'arrière de la Vieille-ville				
Cette mesure est incluse dans le périmètre de l'ancienne mesure « Derrière-les-Remparts », scindé en deux périmètres. L'autre planification concerne la création d'un parc public, sans l'accueil d'habitants ou emplois.				
Densification urbaine au centre du bourg, proche des services et des TP, préservation paysagère et patrimoniale				
Etat d'avancement : A l'étude			Acteurs concernés : Grandson et Propriétaires	
Etapes de mise en œuvre				
Adoption par le Conseil communal : 2021		Mise en vigueur : 2021		Permis d'habiter : 2022

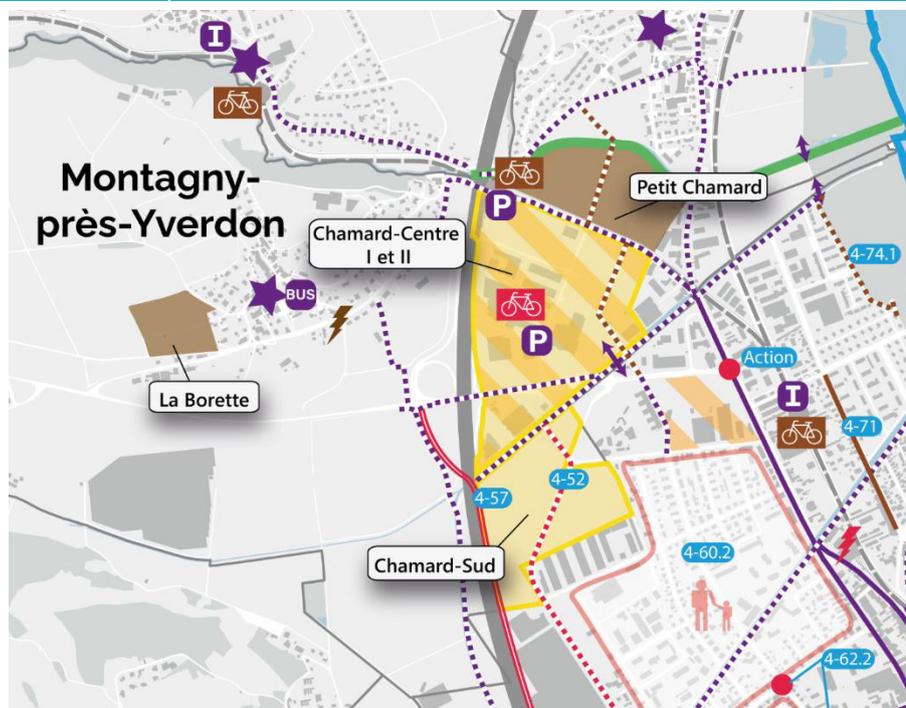
Données de base				
Potentiel hab. : 50	Potentiel emp. : 0	Surface totale : 1.04 ha	Surface HZB : 1.04 ha	Dont SDA : 0 ha
Coordination avec les transports				
Déplacements générés : 150/jour				
Mesure PA1 : 38A - Espaces publics dans les centres secondaires et villages: étape 1 Place du Château, Rue Haute, Rue Jean Lecomte et ruelles				
Mesure PA2 : 2-1.a - Nouvelles liaisons assurant la desserte mobilité douce de Borné-Nau				
Mesure 13 - Borné-Nau Est		Code ARE : 5938.2.064		Mesure spécifique
Priorité : A (antérieurement A1)		Type : PPA		Site stratégique : Hors
Description				
Extension de zone à bâtir pour équipement scolaire, habitat et activités tout en préservant une césure paysagère et naturelle de qualité.				
Urbanisation de moyenne densité et avec mixité, proche de l'axe fort TP, réponse à besoins d'équipements publics				
Etat d'avancement : Transmis à l'EPL			Acteurs concernés : Grandson et Propriétaires	
Etapes de mise en œuvre				
Adoption par le Conseil communal : 2021		Mise en vigueur : 2022		Permis d'habiter : 2024
Données de base				
Potentiel hab. : 680	Potentiel emp. : 76	Surface totale : 5.86 ha	Surface HZB : 5.86 ha	Dont SDA : 5.71 ha
Coordination avec les transports				
Déplacements générés : 2'420/jour				
Mesure PA2 : 2-1.a - Nouvelles liaisons assurant la desserte mobilité douce de Borné-Nau				

Centre régional en agglomération				Après 2036							
Mesure 13 - Borné-Nau Ouest		Code ARE : 5938.2.064		Mesure spécifique							
Priorité : C (antérieurement A1)	Type : PPA		Site stratégique : Hors								
Description Extension de zone à bâtir pour habitat tout en préservant une césure paysagère et naturelle de qualité. Urbanisation de moyenne densité et avec mixité, proche de l'axe fort TP, réponse à besoins d'équipements publics											
Etat d'avancement : A l'intention			Acteurs concernés : Grandson et Propriétaires								
Etapes de mise en œuvre Adoption par le Conseil communal : Après 2036 Mise en vigueur : Après 2036 Permis d'habiter : Après 2036											
Données de base <table border="1"> <tr> <td>Potentiel hab. : 680</td> <td>Potentiel emp. : 0</td> <td>Surface totale : 5.48 ha</td> <td>Surface HZB : 5.48 ha</td> <td colspan="2">Dont SDA : 5.48 ha</td> </tr> </table>						Potentiel hab. : 680	Potentiel emp. : 0	Surface totale : 5.48 ha	Surface HZB : 5.48 ha	Dont SDA : 5.48 ha	
Potentiel hab. : 680	Potentiel emp. : 0	Surface totale : 5.48 ha	Surface HZB : 5.48 ha	Dont SDA : 5.48 ha							
Coordination avec les transports Déplacements générés : 2'040/jour Mesure PA2 : 2-1.a - Nouvelles liaisons assurant la desserte mobilité douce de Borné-Nau											
Mesure 15 - Les Tuilleries / Les Pierres		Code ARE : 5938.2.066		Mesure spécifique							
Priorité : C (antérieurement A1)	Type : PPA		Site stratégique : Hors								
Description Achèvement d'urbanisation du coteau des Tuilleries tout en préservant une césure paysagère et naturelle de qualité. Achèvement du quartier et création d'une liaison de desserte entre les secteurs urbanisés											
Etat d'avancement : A l'intention			Acteurs concernés : Grandson et Propriétaires								
Etapes de mise en œuvre Adoption par le Conseil communal : Après 2036 Mise en vigueur : Après 2036 Permis d'habiter : Après 2036											
Données de base <table border="1"> <tr> <td>Potentiel hab. : 60</td> <td>Potentiel emp. : 0</td> <td>Surface totale : 1.47 ha</td> <td>Surface HZB : 1.47 ha</td> <td colspan="2">Dont SDA : 0 ha</td> </tr> </table>						Potentiel hab. : 60	Potentiel emp. : 0	Surface totale : 1.47 ha	Surface HZB : 1.47 ha	Dont SDA : 0 ha	
Potentiel hab. : 60	Potentiel emp. : 0	Surface totale : 1.47 ha	Surface HZB : 1.47 ha	Dont SDA : 0 ha							
Coordination avec les transports Déplacements générés : 180/jour Pas de mesure de mobilité											

Mesure 16 - Fiez-Pittet		Code ARE : 5938.2.067	Mesure spécifique		
Priorité : C (antérieurement A1)		Type : PQ		Site stratégique : Hors	
Description					
Planification de nouvelle zone à bâtir pour logement et équipement public Urbanisation proche de l'axe fort de transports publics, revitalisation de la Brinaz et valorisation de Chamard					
Etat d'avancement : A l'intention			Acteurs concernés : Grandson et Propriétaires		
Etapes de mise en œuvre					
Adoption par le Conseil communal : Après 2036		Mise en vigueur : Après 2036		Permis d'habiter : Après 2036	
Données de base					
Potentiel hab. : 421	Potentiel emp. : 47	Surface totale : 3.59 ha	Surface HZB : 3.26 ha	Dont SDA : 3.26 ha	
Coordination avec les transports					
Déplacements générés : 1'498/jour					
Mesure PA2 : 6.b - Aménagements de mobilité douce le long des canaux du Bey et de la Brinaz					

FICHE D'URBANISATION	Commune de Montagny-près-Yverdon
----------------------	---

Stratégies d'urbanisation	U1-2 Conforter le développement du site à vocation commerciale et mixte de Chamard-Châtelard U1-6 Améliorer la desserte multimodale et prévoir une croissance modérée pour diversifier l'offre de logements
---------------------------	--



LÉGENDE

- | | |
|---|--|
| <p>Mesures infrastructurales</p> <ul style="list-style-type: none"> — Mesures PA1, PA2 — Mesures PA4 — Mesures PAs futurs | <p>Mesures urbanisation et paysage</p> <ul style="list-style-type: none"> Mesures d'urbanisation PA4 Mesures d'urbanisation PAs futurs — Mesures paysage |
|---|--|

Mesure 21 – Révision du PGA/RPGA de Montagny		Code ARE : 5938.2.072	Mesure spécifique
Priorité : A (antérieurement A1)	Type : PGA		Site stratégique : Hors
Description			
Mise en conformité avec le Plan directeur cantonal et la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT).			
Etat d'avancement : Transmis à l'EPL		Acteurs concernés : Montagny-près-Yverdon	
Etapes de mise en œuvre			
Adoption par le Conseil communal : 2022	Mise en vigueur : 2023	Permis d'habiter : 2025	

Site stratégique d'agglomération Chamard-Châtelard				Avant 2036							
Mesure 22 – Chamard Centre I (Chamard-Les Creux)		Code ARE : 5938.2.073		Mesure spécifique							
Priorité : A (antérieurement A1)		Type : PPA		Site stratégique : Chamard-Châtelard							
<p>Description</p> <p>Révision du PPA en vigueur</p> <p>Restructuration de la zone d'activité et extension de zone à bâtir pour équipements publics, habitat et activités, requalification paysagère, valorisation de l'image du quartier en cohérence avec le secteur élargi, réorganisation des circulations, notamment pour cycles et piétons</p>											
Etat d'avancement : A l'intention			Acteurs concernés : Montagny-près-Yverdon, canton et propriétaires								
<p>Etapes de mise en œuvre :</p> <p>Adoption par le Conseil communal : 2021 Mise en vigueur : 2022 Permis d'habiter : 2024</p>											
<p>Données de base</p> <table border="1"> <tr> <td>Potentiel hab. : 300</td> <td>Potentiel emp. : 928</td> <td>Surface totale : 26.48 ha</td> <td>Surface HZB : 0 ha</td> <td colspan="2">Dont SDA : 0 ha</td> </tr> </table>						Potentiel hab. : 300	Potentiel emp. : 928	Surface totale : 26.48 ha	Surface HZB : 0 ha	Dont SDA : 0 ha	
Potentiel hab. : 300	Potentiel emp. : 928	Surface totale : 26.48 ha	Surface HZB : 0 ha	Dont SDA : 0 ha							
<p>Coordination avec les transports</p> <p><u>Déplacements générés</u> : 5'540/jour</p> <p><u>Mesures PA1</u> : 1.a - Nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce et 1.b Réaménagements des liaisons mobilité douce existantes</p> <p>10 - Valorisation des interfaces des haltes de l'YStC et de la halte de Champ Pittet</p> <p><u>Mesures PA2</u> : 6.b Aménagements de mobilité douce le long des canaux du Bey et de la Brinaz</p> <p>40 - Création de P+R en complémentarité avec l'offre TP – P+R Brinaz</p> <p><u>Mesures PA4</u> : 4-54.2 - Stationnement sécurisé à la gare en Chamard (vélostations)</p> <p>4-68.6 - Stationnement sécurisé aux gares YStC : Brinaz</p>											
Mesure 22 – Chamard Centre II (Chamard-Les Creux)		Code ARE : 5938.2.073		Mesure spécifique							
Priorité : B (antérieurement A1)		Type : PPA		Site stratégique : Chamard-Châtelard							
<p>Description</p> <p>Révision du PPA en vigueur</p> <p>Restructuration de la zone d'activité et extension de zone à bâtir pour équipements publics, habitat et activités, requalification paysagère, valorisation de l'image du quartier en cohérence avec le secteur élargi, réorganisation des circulations, notamment pour cycles et piétons</p>											
Etat d'avancement : A l'intention			Acteurs concernés : Montagny-près-Yverdon, canton et propriétaires								
<p>Etapes de mise en œuvre</p> <p>Adoption par le Conseil communal : 2032 Mise en vigueur : 2032 Permis d'habiter : 2035</p>											

Données de base				
Potentiel hab. : 650	Potentiel emp. : 0	Surface totale : 26.48 ha	Surface HZB : 0 ha	Dont SDA : 0 ha
Coordination avec les transports				
Déplacements générés : 1'950/jour				
Mesures PA1 : 1.a - Nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce et 1.b Réaménagements des liaisons mobilité douce existantes				
10 - Valorisation des interfaces des haltes de l'YSteC et de la halte de Champ Pittet				
Mesures PA2 : 6.b - Aménagements de mobilité douce le long des canaux du Bey et de la Brinaz				
40 - Création de P+R en complémentarité avec l'offre TP - P+R Brinaz				
Mesures PA4 : 4-54.2 - Stationnement sécurisé à la gare en Chamard (vélostations)				
4-68.6 - Stationnement sécurisé aux gares YStC : Brinaz				
Mesure 24 – Chamard-Sud (St Georges)		Code ARE : 5938.2.075		Mesure spécifique
Priorité : B (antérieurement A1)		Type : PPA		Site stratégique : Chamard-Châtelard
Description				
Anciennement nommée Saint-Georges				
Restructuration de la zone d'activité existante et extension de zone à bâtir pour équipements publics, habitat et activités, tout en préservant une césure paysagère et naturelle de qualité.				
Etat d'avancement : A l'intention		Acteurs concernés : Montagny-près-Yverdon, canton et propriétaires		
Etapes de mise en œuvre				
Adoption par le Conseil communal : 2031		Mise en vigueur : 2032		Permis d'habiter : 2035
Données de base				
Potentiel hab. : 0	Potentiel emp. : 0	Surface totale : 13.43 ha	Surface HZB : 12.66 ha	Dont SDA : 12.36 ha
Coordination avec les transports				
Mesure PA1 : 1.b - Réaménagements des liaisons mobilité douce existantes				
Mesure PA2 : 6.b - Aménagements de mobilité douce le long des canaux du Bey et de la Brinaz				
Mesures PA4 : 4-52 - Nouvelle liaison MD APA (tronçon Ouest)				
4-57 - APA, secteur Ouest				

Site stratégique d'agglomération Chamard-Châtelard				Après 2036							
Mesure 23 – Petit Chamard		Code ARE : 5938.2.074		Mesure spécifique							
Priorité : C (antérieurement A1)		Type : PPA		Site stratégique : Chamard-Châtelard							
<p>Description</p> <p>Planification générale et légalisation par étapes</p> <p>Requalification de Chamard par une nouvelle urbanisation dense et mixte proche de l'axe fort des transports publics, avec un traitement paysager de qualité.</p> <p>Réflexions sur l'aménagement de la halte YSteC et P+R+Cov. à La Brinaz</p>											
Etat d'avancement : A l'intention		Acteurs concernés : Montagny-près-Yverdon, canton et propriétaires									
<p>Etapes de mise en œuvre</p> <p>Adoption par le Conseil communal : Après 2036</p> <p>Mise en vigueur : Après 2036</p> <p>Permis d'habiter : Après 2036</p>											
<p>Données de base</p> <table border="1"> <tr> <td>Potentiel hab. : 1'000</td> <td>Potentiel emp. : 0</td> <td>Surface totale : 10.53 ha</td> <td>Surface HZB : 9.99 ha</td> <td colspan="2">Dont SDA : 9.98 ha</td> </tr> </table>						Potentiel hab. : 1'000	Potentiel emp. : 0	Surface totale : 10.53 ha	Surface HZB : 9.99 ha	Dont SDA : 9.98 ha	
Potentiel hab. : 1'000	Potentiel emp. : 0	Surface totale : 10.53 ha	Surface HZB : 9.99 ha	Dont SDA : 9.98 ha							
<p>Coordination avec les transports</p> <p><u>Déplacements générés</u> : 3'000/jour</p> <p><u>Mesures PA1</u> : 1.a - Nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce</p> <p>10 - Valorisation des interfaces des haltes de l'YSteC et de la halte de Champ Pittet</p> <p><u>Mesure PA2</u> : 40 - Création de P+R en complémentarité avec l'offre TP – P+R Brinaz</p> <p><u>Mesures PA4</u> : 4-54.2 - Stationnement sécurisé à la gare en Chamard (vélostations)</p> <p>4-68.6 - Stationnement sécurisé aux gares YSteC : Brinaz</p>											

Hors site stratégique d'agglomération		Après 2036		
Mesure 25 – La Borette		Code ARE : 5938.2.076		Mesure spécifique
Priorité : C (antérieurement A1)	Type : PQ	Site stratégique : Hors		
Description Planification locale de nouvelle zone à bâtir sur une zone intermédiaire existante Urbanisation du village, proche du centre et de la tête de ligne TP, traitement de limite ville-campagne				
Etat d'avancement : A l'étude		Acteurs concernés : Montagny-près-Yverdon et propriétaires		
Étapes de mise en œuvre Adoption par le Conseil communal : Après 2036				
		Mise en vigueur : Après 2036	Permis d'habiter : Après 2036	
Données de base				
Potentiel hab. : 250	Potentiel emp. : 0	Surface totale : 3.57 ha	Surface HZB : 3.44 ha	Dont SDA : 2.11 ha
Coordination avec les transports <u>Déplacements générés</u> : 750/jour <u>Mesure PA1</u> : 15.b - Aménagement des terminus de lignes principales et des arrêts de bus du réseau				

FICHE D'URBANISATION		Commune de Pomy									
Stratégies d'urbanisation		U1-6 Améliorer la desserte multimodale et prévoir une croissance modérée pour diversifier l'offre de logements									
<p>LÉGENDE</p> <table border="0"> <tr> <td>Mesures infrastructurelles</td> <td>Mesures urbanisation et paysage</td> </tr> <tr> <td>— Mesures PA1, PA2</td> <td>— Mesures d'urbanisation PA4</td> </tr> <tr> <td>— Mesures PA4</td> <td>— Mesures d'urbanisation PAs futurs</td> </tr> <tr> <td>— Mesures PAs futurs</td> <td>— Mesures paysage</td> </tr> </table>				Mesures infrastructurelles	Mesures urbanisation et paysage	— Mesures PA1, PA2	— Mesures d'urbanisation PA4	— Mesures PA4	— Mesures d'urbanisation PAs futurs	— Mesures PAs futurs	— Mesures paysage
Mesures infrastructurelles	Mesures urbanisation et paysage										
— Mesures PA1, PA2	— Mesures d'urbanisation PA4										
— Mesures PA4	— Mesures d'urbanisation PAs futurs										
— Mesures PAs futurs	— Mesures paysage										
Mesure 38 – Révision du PGA de Pomy		Code ARE : 5938.2.077	Mesure spécifique								
Priorité : A	Type : PGA	Site stratégique : Hors									
<p>Description</p> <p>Mise en conformité avec le Plan directeur cantonal et la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT).</p>											
Etat d'avancement : A l'étude		Acteurs concernés : Pomy									
<p>Étapes de mise en œuvre</p> <table border="0"> <tr> <td>Adoption par le Conseil communal : 2022</td> <td>Mise en vigueur : 2023</td> <td colspan="2">Permis d'habiter : /</td> </tr> </table>				Adoption par le Conseil communal : 2022	Mise en vigueur : 2023	Permis d'habiter : /					
Adoption par le Conseil communal : 2022	Mise en vigueur : 2023	Permis d'habiter : /									

Hors site stratégique d'agglomération			Avant 2036		
Mesure 41 – Zone mixte		Code ARE : Nouveau		Mesure spécifique	
Priorité : A		Type : PGA		Site stratégique : Hors	
Description					
Densification de zone mixte.					
Etat d'avancement : A l'étude					
Etapes de mise en œuvre					
Adoption par le Conseil communal : 2022		Mise en vigueur : 2023		Permis d'habiter : 2026	
Données de base					
Potentiel hab. : 50	Potentiel emp. : 0	Surface totale : 2.03 ha	Surface HZB : 0 ha	Dont SDA : 0 ha	
Coordination avec les transports					
<u>Déplacements générés</u> : 150/jour					
<u>Mesures PA1</u> : 1.a - Nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce					
1.b - Réaménagements des liaisons mobilité douce existantes					

FICHE D'URBANISATION		Commune de Treycovagnes										
Stratégies d'urbanisation		U1-6 Améliorer la desserte multimodale et prévoir une croissance modérée pour diversifier l'offre de logements										
<p>LÉGENDE</p> <table border="0"> <tr> <td>Mesures infrastructurales</td> <td>Mesures urbanisation et paysage</td> </tr> <tr> <td> Mesures PA1, PA2</td> <td> Mesures d'urbanisation PA4</td> </tr> <tr> <td> Mesures PA4</td> <td> Mesures d'urbanisation PAs futurs</td> </tr> <tr> <td> Mesures PAs futurs</td> <td> Mesures paysage</td> </tr> </table>					Mesures infrastructurales	Mesures urbanisation et paysage	Mesures PA1, PA2	Mesures d'urbanisation PA4	Mesures PA4	Mesures d'urbanisation PAs futurs	Mesures PAs futurs	Mesures paysage
Mesures infrastructurales	Mesures urbanisation et paysage											
Mesures PA1, PA2	Mesures d'urbanisation PA4											
Mesures PA4	Mesures d'urbanisation PAs futurs											
Mesures PAs futurs	Mesures paysage											
Mesure 26 – Révision du PGA de Treycovagnes		Code ARE : 5938.2.078		Mesure spécifique								
Priorité : A (antérieurement A1)	Type : PGA		Site stratégique : Hors									
Description												
Mise en conformité avec le Plan directeur cantonal et la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT).												
Etat d'avancement : En vigueur		Acteurs concernés : Treycovagnes										
Etapes de mise en œuvre												
Adoption par le Conseil communal : 2017		Mise en vigueur : 2018		Permis d'habiter : /								
Hors site stratégique d'agglomération			Avant 2036									
Mesure 27 – Sous-les-Pins		Code ARE : 5938.2.079		Mesure spécifique								
Priorité : A (antérieurement A1)	Type : PPA		Site stratégique : Hors									
Description												
Planification de nouvelle zone à bâtir tout en préservant une césure paysagère et naturelle de qualité. Urbanisation de moyenne densité à l'entrée du village avec de bonnes connexions mobilité douce sur Yverdon												
Etat d'avancement : Transmis à l'EP		Acteurs concernés : Treycovagnes et propriétaires										
Etapes de mise en œuvre												
Adoption par le Conseil communal : 2021		Mise en vigueur : 2022		Permis d'habiter : 2024								
Données de base												
Potentiel hab. : 160	Potentiel emp. : 0	Surface totale : 1.59 ha	Surface HZB : 1.59 ha	Dont SDA : 1.59 ha								
Coordination avec les transports												
Déplacements générés : 480/jour												
Mesure PA1 : 1.a - Nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce												

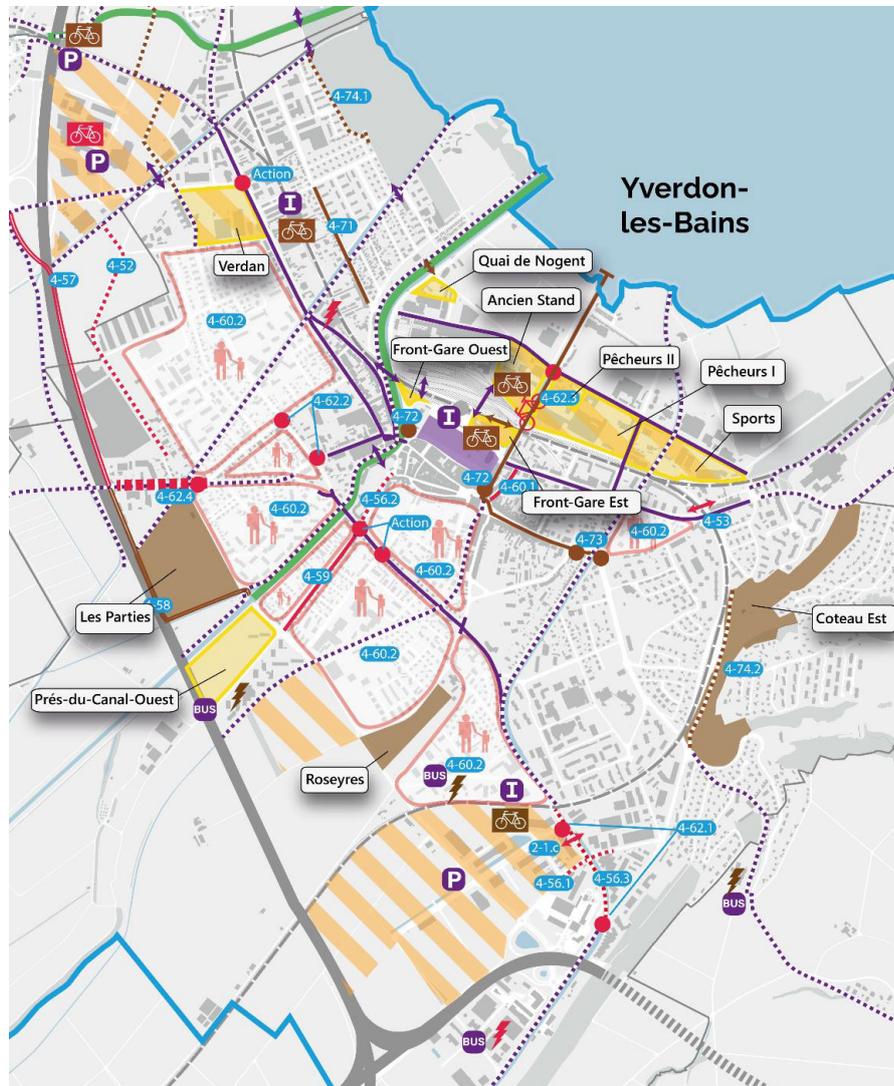
Hors site stratégique d'agglomération				Après 2036	
Mesure 2 – Crêt du Chatelard / Carrière		Code ARE : 5938.2.054		Mesure spécifique	
Priorité : C (antérieurement A1)		Type : PPA		Site stratégique : Hors	
Description					
Extension de zone à bâtir pour habitat tout en préservant une césure paysagère et naturelle de qualité.					
Etat d'avancement : A l'intention			Acteurs concernés : Treycovagnes et propriétaires		
Étapes de mise en œuvre					
Adoption par le Conseil communal : Après 2036		Mise en vigueur : Après 2036		Permis d'habiter : Après 2036	
Données de base					
Potentiel hab. : 240	Potentiel emp. : 0	Surface totale : 6.49 ha	Surface HZB : 4.46 ha	Dont SDA : 2.21 ha	
Coordination avec les transports					
Déplacements générés : 720/jour					
Mesure PA1 : 1.a - Nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce					
Mesure 42 – Parcelle 57		Code ARE : Nouveau		Mesure spécifique	
Priorité : C		Type : PPA		Site stratégique : Hors	
Description					
Extension du périmètre compact. Approche globale urbanisation-paysage-nature.					
Etat d'avancement : A l'intention			Acteurs concernés : Treycovagnes et propriétaires		
Étapes de mise en œuvre					
Adoption par le Conseil communal : Après 2036		Mise en vigueur : Après 2036		Permis d'habiter : Après 2036	
Données de base					
Potentiel hab. : 170	Potentiel emp. : 0	Surface totale : 2.66 ha	Surface HZB : 2.48 ha	Dont SDA : 2.48 ha	
Coordination avec les transports					
Déplacements générés : 510/jour					
Mesure PA1 : 1.a - Nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce					
Mesure 39 Espaces publics dans les centres secondaires et villages: étape 2					

FICHE D'URBANISATION		Commune de Valeyres-sous-Montagny		
Stratégies d'urbanisation		U1-6 Améliorer la desserte multimodale et prévoir une croissance modérée pour diversifier l'offre de logements		
Mesure 28 – PGA de Valeyres-sous-Montagny		Code ARE : 5938.2.080		Mesure spécifique
Priorité : A (antérieurement A1)		Type : PGA		Site stratégique : Hors
Description				
Mise en conformité avec le Plan directeur cantonal et la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT).				
Etat d'avancement : en procédure de recours			Acteurs concernés : Valeyres-sous-Montagny	
Etapes de mise en œuvre				
Adoption par le Conseil communal : 2017		Mise en vigueur : /		Permis d'habiter : /
Hors site stratégique d'agglomération				Avant 2036
Mesure 29 – La Combe		Code ARE : 5938.2.081		Mesure spécifique
Priorité : A (antérieurement A1)		Type : PPA		Site stratégique : Hors
Description				
Planification d'un nouveau quartier de moyenne densité tout en préservant une césure paysagère de qualité. Urbanisation proche de la gare de l'YSteC (Valeyres-sous-Montagny)				
Etat d'avancement : Transmis à l'EP			Acteurs concernés : Valeyres-sous-Montagny et propriétaires	
Etapes de mise en œuvre				
Adoption par le Conseil communal : 2021		Mise en vigueur : 2022		Permis d'habiter : 2026
Données de base				
Potentiel hab. :	Potentiel emp. :	Surface totale :	Surface HZB :	Dont SDA :
74	4	0.77 ha	0 ha	0 ha

Coordination avec les transports <u>Déplacements générés</u> : 242/jour <u>Mesures PA1</u> : 1.b - Réaménagements des liaisons mobilité douce existantes 10 - Valorisation des interfaces des haltes de l'YSteC et de la halte de Champ Pittet 38B - Espaces publics dans les centres secondaires et villages: étape 1				
Mesure 29 – Crusilles		Code ARE : 5938.2.081		Mesure spécifique
Priorité : A (antérieurement A1)		Type : PQ		Site stratégique : Hors
Description Planification d'un nouveau quartier de moyenne densité tout en préservant une césure paysagère de qualité. Urbanisation proche de la gare de l'YSteC (Brinaz)				
Etat d'avancement : A l'intention		Acteurs concernés : Valeyres-sous-Montagny et propriétaires		
Etapes de mise en œuvre Adoption par le Conseil communal : 2025 Mise en vigueur : 2027 Permis d'habiter : 2031				
Données de base				
Potentiel hab. : 95	Potentiel emp. : 5	Surface totale : 1.38 ha	Surface HZB : 0 ha	Dont SDA : 0 ha
Coordination avec les transports <u>Déplacements générés</u> : 310/jour <u>Mesure PA1</u> : 1.b - Réaménagements des liaisons mobilité douce existantes 10 - Valorisation des interfaces des haltes de l'YSteC et de la halte de Champ Pittet <u>Mesures PA2</u> : 6.b - Aménagements de mobilité douce le long des canaux du Bey et de la Brinaz 40 - Création de P+R en complémentarité avec l'offre TP – P+R Brinaz <u>Mesure PA4</u> : 4-68.7 - Stationnement sécurisé aux gares YSteC : Valeyres-sous-Montagny				
Hors site stratégique d'agglomération			Après 2036	
Mesure 43 – Grandes Vignes		Code ARE : 5938.2.081		Mesure spécifique
Priorité : C (antérieurement A1)		Type : PQ		Site stratégique : Hors
Description Planification d'un nouveau quartier de moyenne densité Urbanisation proche de la gare de l'YSteC (Valeyres-sous-Montagny)				
Etat d'avancement : A l'intention		Acteurs concernés : Valeyres-sous-Montagny et propriétaires		
Etapes de mise en œuvre Adoption par le Conseil communal : Après 2036 Mise en vigueur : Après 2036 Permis d'habiter : Après 2036				
Données de base				
Potentiel hab. : 117	Potentiel emp. : 6	Surface totale : 1.03 ha	Surface HZB : 1.03 ha	Dont SDA : 0 ha
Coordination avec les transports <u>Déplacements générés</u> : 381/jour <u>Mesures PA1</u> : 1.b - Réaménagements des liaisons mobilité douce existantes 10 - Valorisation des interfaces des haltes de l'YSteC et de la halte de Champ Pittet 38B - Espaces publics dans les centres secondaires et villages: étape 1				

FICHE D'URBANISATION **Commune d'Yverdon-les-Bains**

Stratégies d'urbanisation
 U1-1 Renforcer le centre-ville d'Yverdon en direction du site Gare-Lac
 U1-3 Améliorer l'accessibilité et la qualité des espaces publics du parc scientifique et technologique Y-Parc



LÉGENDE

Mesures infrastructuruelles

- Mesures PA1, PA2
- Mesures PA4
- Mesures PAs futurs

Mesures urbanisation et paysage

- Mesures d'urbanisation PA4
- Mesures d'urbanisation PAs futurs
- Mesures paysage

Mesure 19 – PGA d'Yverdon-les-Bains		Code ARE : 5938.2.070	Mesure spécifique
Priorité : A (antérieurement A1)	Type : PGA	Site stratégique : Hors	
Description			
Mise en conformité avec le Plan directeur cantonal et la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT). Planification en concomitance avec le plan directeur communal.			
Etat d'avancement : transmis à l'EPL		Acteurs concernés : Yverdon-les-Bains	
Étapes de mise en œuvre			
Adoption par le Conseil communal : 2022		Mise en vigueur : 2023	Permis d'habiter : /

Site stratégique d'agglomération Gare-Lac				Avant 2036	
Mesure 35 – Ancien Stand		Code ARE : 5938.2.087		Mesure spécifique	
Priorité : A (antérieurement A1)		Type : PA		Site stratégique : Gare-Lac	
Description Reconversion de friche industrielle et urbaine entre le centre-ville et le lac, à proximité immédiate de la gare Traitement paysager des espaces publics de qualité.					
Etat d'avancement : Transmis à l'EP		Acteurs concernés : Yverdon-les-Bains, canton et propriétaires			
Etapes de mise en œuvre Adoption par le Conseil communal : 2022 Mise en vigueur : 2022 Permis d'habiter : 2025					
Données de base					
Potentiel hab. : 917	Potentiel emp. : 393	Surface totale : 3.65 ha	Surface HZB : 0 ha	Dont SDA : 0 ha	
Coordination avec les transports Déplacements générés : 4'716/jour Mesures PA1 : 15.a - Réorganisation et réaménagement de l'interface bus de la Place de la Gare 37.b - Réaménagement de la Rue des Remparts et de la Place d'Armes Mesures PA2 : 7 - Aménagement mobilité douce à la Gare – Secteur Ouest					
Mesure 35 – Pêcheurs I		Code ARE : 5938.2.087		Mesure spécifique	
Priorité : A (antérieurement A1)		Type : PA		Site stratégique : Gare-Lac	
Description Reconversion de friche industrielle et urbaine entre le centre-ville et le lac, à proximité immédiate de la gare Traitement paysager des espaces publics de qualité.					
Etat d'avancement : A l'étude		Acteurs concernés : Yverdon-les-Bains, canton et propriétaires			
Etapes de mise en œuvre Adoption par le Conseil communal : 2022 Mise en vigueur : 2023 Permis d'habiter : 2026					
Données de base					
Potentiel hab. : 681	Potentiel emp. : 231	Surface totale : 6.01 ha	Surface HZB : 0 ha	Dont SDA : 0 ha	
Coordination avec les transports Déplacements générés : 3'198/jour Mesures PA1 : 34.b - Réaménagement de l'Avenue des Sports et de la Rue de l'Arsenal 34.d - Réaménagement de la Rue de l'Industrie (y.c. franchissement des voies CFF)					

Mesure 35 – Sports		Code ARE : 5938.2.087		Mesure spécifique	
Priorité : A (antérieurement A1)		Type : PA		Site stratégique : Gare-Lac	
<p>Description</p> <p>Reconversion de friche industrielle et urbaine entre le centre-ville et le lac. Traitement paysager des espaces publics de qualité. Coordination avec le site patrimonial Unesco</p>					
Etat d'avancement : Transmis à l'EPL		Acteurs concernés : Yverdon-les-Bains, canton et propriétaires			
Etapes de mise en œuvre					
Adoption par le Conseil communal : 2022		Mise en vigueur : 2023		Permis d'habiter : 2026	
Données de base					
Potentiel hab. : 1'201	Potentiel emp. : 413	Surface totale : 5.44 ha	Surface HZB : 0 ha	Dont SDA : 0 ha	
Coordination avec les transports					
Déplacements générés : 5'668/jour					
Mesures PA1 : 34.b - Réaménagement de l'Avenue des Sports et de la Rue de l'Arsenal					
34.d - Réaménagement de la Rue de l'Industrie (y.c. franchissement des voies CFF)					
Mesure PA2 : 8 - Aménagement du passage dénivelé du Buron et des liaisons correspondantes					
Mesure 35 – Front gare Est		Code ARE : 5938.2.087		Mesure spécifique	
Priorité : A (antérieurement A1)		Type : PA		Site stratégique : Gare-Lac	
<p>Description</p> <p>Densification d'un site libre de toute construction (parking) à proximité immédiate de la gare et du centre-ville Traitement paysager des espaces publics de qualité.</p>					
Etat d'avancement : A l'étude		Acteurs concernés : Yverdon-les-Bains, canton et propriétaires			
Etapes de mise en œuvre					
Adoption par le Conseil communal : 2024		Mise en vigueur : 2024		Permis d'habiter : 2027	
Données de base					
Potentiel hab. : 240	Potentiel emp. : 680	Surface totale : 0.96 ha	Surface HZB : 0 ha	Dont SDA : 0 ha	
Coordination avec les transports					
Déplacements générés : 4'120/jour					
Mesures PA1 : 15.a - Réorganisation et réaménagement de l'interface bus de la Place de la Gare					
37.b - Réaménagement de la Rue des Remparts et de la Place d'Armes					
Mesures PA2 : 7 - Aménagement mobilité douce à la Gare – Secteur Ouest					

Mesure 35 – Pêcheurs II		Code ARE : 5938.2.087	Mesure spécifique		
Priorité : B (antérieurement A1)		Type : PA		Site stratégique : Gare-Lac	
Description					
Reconversion de friche industrielle et urbaine entre le centre-ville et le lac, à proximité immédiate de la gare. Traitement paysager des espaces publics de qualité.					
Etat d'avancement : A l'étude		Acteurs concernés : Yverdon-les-Bains, canton et propriétaires			
Etapes de mise en œuvre					
Adoption par le Conseil communal : 2031		Mise en vigueur : 2032		Permis d'habiter : 2035	
Données de base					
Potentiel hab. : 239	Potentiel emp. : 93	Surface totale : 1.12 ha	Surface HZB : 0 ha	Dont SDA : 0 ha	
Coordination avec les transports					
Déplacements générés : 1'182/jour					
Mesures PA1 : 34.b - Réaménagement de l'Avenue des Sports et de la Rue de l'Arsenal					
34.d - Réaménagement de la Rue de l'Industrie (y.c. franchissement des voies CFF)					

Mesure 35 – Quai de Nogent		Code ARE : 5938.2.087		Mesure spécifique	
Priorité : B (antérieurement A1)		Type : PA		Site stratégique : Gare-Lac	
Description					
Reconversion de friche industrielle et urbaine entre le centre-ville et le lac Traitement paysager des espaces publics de qualité.					
Etat d'avancement : A l'étude		Acteurs concernés : Yverdon-les-Bains, canton et propriétaires			
Etapes de mise en œuvre					
Adoption par le Conseil communal : 2031		Mise en vigueur : 2032		Permis d'habiter : 2035	
Données de base					
Potentiel hab. : 155	Potentiel emp. : 64	Surface totale : 0.75 ha	Surface HZB : 0 ha	Dont SDA : 0 ha	
Coordination avec les transports					
Déplacements générés : 785/jour Mesure PA1 : 34.b - Réaménagement de l'Avenue des Sports et de la Rue de l'Arsenal					
Mesure 35 – Front gare Ouest		Code ARE : 5938.2.087		Mesure spécifique	
Priorité : B (antérieurement A1)		Type : PA		Site stratégique : Gare-Lac	
Description					
Densification d'un site libre de toute construction (parking) à proximité immédiate de la gare et du centre-ville Traitement paysager des espaces publics de qualité.					
Etat d'avancement : A l'intention		Acteurs concernés : Yverdon-les-Bains, canton et propriétaires			
Etapes de mise en œuvre					
Adoption par le Conseil communal : 2031		Mise en vigueur : 2032		Permis d'habiter : 2035	
Données de base					
Potentiel hab. : 60	Potentiel emp. : 18	Surface totale : 0.23 ha	Surface HZB : 0 ha	Dont SDA : 0 ha	
Coordination avec les transports					
Déplacements générés : 270/jour Mesures PA1 : 15.a - Réorganisation et réaménagement de l'interface bus de la Place de la Gare 37.b - Réaménagement de la Rue des Remparts et de la Place d'Armes Mesures PA2 : 2-1c - Franchissements de canaux à créer ou à réaménager 7 - Aménagement mobilité douce à la Gare – Secteur Ouest					

Hors site stratégique d'agglomération				Avant 2036	
Mesure 44 – Verdan		Code ARE : Nouveau		Mesure spécifique	
Priorité : A (antérieurement A1)	Type : PA		Site stratégique : Hors		
Description					
Reconversion de friche industrielle Traitement paysager des espaces publics de qualité.					
Etat d'avancement : Transmis à l'EP		Acteurs concernés : Yverdon-les-Bains et propriétaires			
Etapes de mise en œuvre					
Adoption par le Conseil communal : 2021		Mise en vigueur : 2022		Permis d'habiter : 2025	
Données de base					
Potentiel hab. : 230	Potentiel emp. : 1'289	Surface totale : 5.27 ha	Surface HZB : 0 ha	Dont SDA : 0 ha	
Coordination avec les transports					
Déplacements générés : 7'135/jour					
Mesures PA1 : 10 - Valorisation des interfaces des haltes de l'YSteC et de la halte de Champ Pittet 34.a - Réaménagement du Pont Bel-Air, du Quai de la Thièle et de l'Avenue de Grandson					
Mesures PA2 : 2-1.a - Nouvelles liaisons assurant la desserte mobilité douce avenue Ed. Verdan 6.b - Aménagements de mobilité douce le long des canaux du Bey et de la Brinaz					
Mesure PA4 : 4-68.6 - Stationnement sécurisé aux gares YStC : Brinaz					
Mesure 31 – Pré-du-Canal-Ouest (addenda)		Code ARE : 5938.2.088		Mesure spécifique	
Priorité : A (antérieurement A1)	Type : PA		Site stratégique : Hors		
Description					
Révision d'une zone destinée à l'habitat et l'activité Révision nécessaire à cause de la gestion de l'eau (dangers naturels)					
Etat d'avancement : Transmis à l'EPL		Acteurs concernés : Yverdon-les-Bains et propriétaires			
Etapes de mise en œuvre					
Adoption par le Conseil communal : 2023		Mise en vigueur : 2023		Permis d'habiter : 2027	
Données de base					
Potentiel hab. : 260	Potentiel emp. : 0	Surface totale : 5.93 ha	Surface HZB : 0 ha	Dont SDA : 0 ha	
Coordination avec les transports					
Déplacements générés : 780/jour					
Mesure PA4 : 4-58 - APA, secteur Centre					

Hors site stratégique d'agglomération				Après 2036	
Mesure 32 – Les Parties			Code ARE : 5938.2.084		Mesure spécifique
Priorité : C (antérieurement A1)		Type : PA		Site stratégique : Hors	
Description					
Légalisation d'une zone mixte habitat – activités en bordure de l'autoroute tout en préservant une césure paysagère.					
Etat d'avancement : A l'étude			Acteurs concernés : Yverdon-les-Bains et propriétaires		
Etapes de mise en œuvre					
Adoption par le Conseil communal : Après 2036		Mise en vigueur : Après 2036		Permis d'habiter : Après 2036	
Données de base					
Potentiel hab. : 1'232	Potentiel emp. : 726	Surface totale : 11.73 ha	Surface HZB : 11.73 ha	Dont SDA : 11.73 ha	
Coordination avec les transports					
Déplacements générés : 7'326/jour					
Mesure PA4 : 4-58 - APA, secteur Centre					
Mesure 36 – Coteau Est			Code ARE : Coteau Est		Mesure spécifique
Priorité : C (antérieurement A1)		Type : PA		Site stratégique : Hors	
Description					
Utilisation rationnelle du périmètre compact d'un secteur en milieu bâti. Traitement paysager des espaces publics.					
Etat d'avancement : A l'étude			Acteurs concernés : Yverdon-les-Bains et propriétaires		
Etapes de mise en œuvre					
Adoption par le Conseil communal : Après 2036		Mise en vigueur : Après 2036		Permis d'habiter : Après 2036	
Données de base					
Potentiel hab. : 1'616	Potentiel emp. : 385	Surface totale : 14.54 ha	Surface HZB : 14.13 ha	Dont SDA : 4.5 ha	
Coordination avec les transports					
Déplacements générés : 6'773/jour					
Mesure PA4 : 4-74.2 – MD Coteaux					

Mesure 45 – Roseyres		Code ARE : Nouveau		Mesure spécifique	
Priorité : C		Type : PA		Site stratégique : Hors	
Description					
Extension de zone à bâtir pour habitat.					
Etat d'avancement : A l'étude		Acteurs concernés : Yverdon-les-Bains et propriétaires			
Étapes de mise en œuvre					
Adoption par le Conseil communal : Après 2036		Mise en vigueur : Après 2036		Permis d'habiter : Après 2036	
Données de base					
Potentiel hab. : 1'208	Potentiel emp. : 50	Surface totale : 3.49 ha	Surface HZB : 3.49 ha	Dont SDA : 3.49 ha	
Coordination avec les transports					
Déplacements générés : 3'874/jour					
Pas de mesure de mobilité					

3. MESURES INFRASTRUCTURELLES

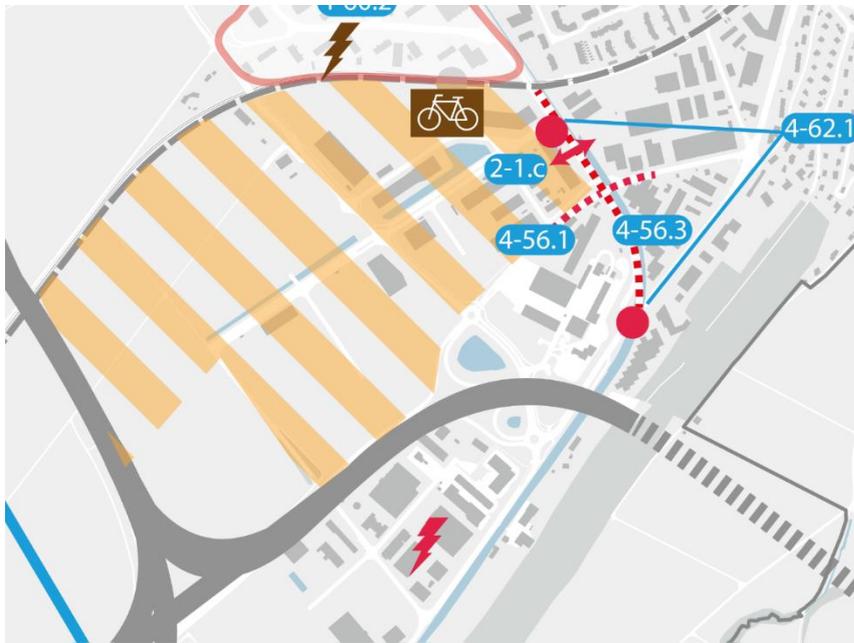
MESURES INDIVIDUELLES

Numéro de mesure	Intitulé	Type	Commune(s)	Coût (MCHF)	Horizon de réalisation
Liste A (2023-2028)					
2-1.C	Franchissement axe routier/canal à créer – Accès en entrée au Y-Parc	MD	Yverdon-les-Bains	0.4	A
4-51	Mobilité douce Poissine	MD	Grandson	5.2	Ae
4-52	Nouvelle liaison MD APA (tronçon Ouest)	MD	Yverdon-les-Bains, Montagny-près-Yverdon	2.6	A
4-53	Passage inférieur CFF quartier Scierie - Clendy-Dessous	MD	Yverdon-les-Bains	2.8	A
4-57	APA Ouest	TIM	Yverdon-les-Bains, Montagny-près-Yverdon	13.58	A
4-59	Réaménagement de la Rue des Moulins	Valorisation/sécurité de l'espace public	Yverdon-les-Bains	6.02	A
4-64	Monitoring trafic	Gestion du trafic	Communes AggloY	1.5	Ae
4-65	Mise à disposition de bornes de recharge électrique sur le domaine public	Mobilité électrique pour les transports privés	Communes AggloY	1	A
4-67	Electrification du réseau bus - stations de recharges	TP	Communes AggloY	1.4	Ae
Liste B (2028-2032)					
4-71	Rue des Prés-du-Lac	Valorisation/sécurité de l'espace routier	Yverdon-les-Bains	0.8	B
4-72	Carrefours Ancienne-Douane - Remparts - Rue du Casino	Gestion du trafic	Yverdon-les-Bains	4.2	B
Liste C (Après 2032)					
4-58	APA, secteur Centre	TIM	Yverdon-les-Bains	9.6	C
4-73	Carrefour des Quatre Marronniers	Gestion du trafic	Yverdon-les-Bains	2	C
4-74.1	MD Vernes	MD	Yverdon-les-Bains	0.3	C
4-74.2	MD Coteaux	MD	Yverdon-les-Bains	1	C

PAQUETS DE MESURES

Numéro du paquet	Intitulé du paquet	Numéros des mesures du paquet	Commune(s)	Coût (MCHF)	Horizon de réalisation
Liste A (2023-2028)					
MD-01	Paquet « Mobilité douce »	4-54 stationnement sécurisé des cycles 4-55 Extension du réseau de vélo en libre-service - Etape 1 4-56 continuités MD	Communes AggloY	1,76	A
VSR-01	Paquet « Valorisation/sécurité de l'espace routier »	4-60 requalification de rue 4-61 Sécurisation des traversées piétonnes	Communes AggloY	4,5	A
GT-01	Paquet « Gestion du trafic »	4-62 intervention sur voie et carrefours 4-63 Signalisation directionnelle, mise à jour	Communes AggloY	3,78	A
TP-01	Paquet « Infrastructures pour bus /TP »	4-66 Arrêts de bus	Communes AggloY	2,66	A
Liste B (2028-2032)					
MD-02	Paquet « Mobilité douce »	4-68 stationnement sécurisé des cycles 4-69 extension du réseau de vélo en libre-service - Etape 2	Communes AggloY	2,2	B

Mesure 2-1.c Franchissement axe routier / canal à créer – Accès en entrée au Y-Parc		
Priorité : A	Catégorie : Mobilité douce (MD)	Coût : 0.40 MCHF
Maître d'ouvrage: Ville d'Yverdon-les-Bains (MOB)	Partenaire(s):	



GENERALITES

- Limites communales
- Périmètre d'agglomération
- ▨ Zones dédiées aux activités ou mixtes

MESURES PA1, PA2 ET PA4

- | | |
|-----------------------------------|--|
| Mesures infrastructurelles | Mesures urbanisation et paysage |
| — Mesures PA1, PA2 | ▨ Mesures d'urbanisation |
| — Mesures PA4 | ▨ Mesures paysage |

MESURES PA FUTURS

- ▨ Mesures d'urbanisation
- ▨ Mesures infrastructurelles

Mesures infrastructurelles par catégorie

- | | | | |
|--|--|---|---|
| Gestion du trafic
<ul style="list-style-type: none"> ▨ Réaménagement de rue ● Priorité aux bus et MD ● Réaménagement de carrefour | Infrastructures pour bus / TP
<ul style="list-style-type: none"> ● Terminus du réseau bus ● P+R ⚡ Electrification du réseau bus | Tram / chemins de fer urbains
<ul style="list-style-type: none"> ● Réaménagement de gare RER | Valorisation / sécurité de l'espace routier
<ul style="list-style-type: none"> ● Amélioration des espaces publics ● Réaménagement de place ● Réaménagement de rue ● Réaménagement de l'espace rue dans les quartiers ● Réaménagement de rue et d'espace public |
| Plateformes multimodales
<ul style="list-style-type: none"> ● Interfaces des gares et haltes ● Franchissement de gare ● Vélostation | Capacité des route
<ul style="list-style-type: none"> ▨ Aménagement de nouvel axe ▨ Aménagement de nouvel axe | Mobilité douce
<ul style="list-style-type: none"> ▨ Axe de mobilité douce ▨ Franchissement ▨ Axe de mobilité douce ▨ Franchissement | |

Extrait de la carte des mesures (AggloY)

Description et faisabilité

Le parc scientifique et technologique (PST) Y-Parc est l'un des principaux secteurs de développement de l'agglomération yverdonnoise (total environ 9'000 emplois à l'horizon 2030). Au vu de la topographie d'Yverdon-les-Bains, et de la localisation 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. 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 Y-Parc-Lac et Y-Parc-gare d'Yverdon-les-Bains.

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.

Opportunité et utilité

Réalisation d'un itinéraire deux-roues direct, continu, sûr et confortable entre le centre-ville d'Yverdon-les-Bains, respectivement la gare, et Y-Parc, 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.

Le but est d'offrir un itinéraire de mobilité douce continu et sûr du cœur de l'agglomération yverdonnoise jusqu'au parc scientifique et technologique. Cela permet un décloisonnement des quartiers de l'Hôpital et de Champs-Lovat en proposant une nouvelle liaison performante pour la mobilité douce.

<p>Etat de la planification</p> <p>L'état de planification de niveau 1 et ses exigences sont atteints par cette mesure</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;">Etudes pré-l. : 2018-2019</td> <td style="width: 25%;">Avant-projet : 2021-2022</td> <td style="width: 25%;">Projet : 2024-2025</td> <td style="width: 25%;">Réalisation : 2026</td> </tr> </table>					Etudes pré-l. : 2018-2019	Avant-projet : 2021-2022	Projet : 2024-2025	Réalisation : 2026						
Etudes pré-l. : 2018-2019	Avant-projet : 2021-2022	Projet : 2024-2025	Réalisation : 2026											
<p>Etat « prêt à être réalisé et financé »</p> <p>Etude de projet : Réalisé entre 2021 et 2025</p> <p>Approbation des plans/permis de construire : Procédure selon LROU, Approbation du projet acquise par les exécutifs, permis de construire sera délivré par les législatifs et l'autorité cantonale.</p> <p>Financement : Le financement est assuré par la Ville d'Yverdon.</p>														
<p>Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF HT) :</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;">CH</th> <th style="width: 15%;">Canton VD</th> <th style="width: 15%;">Communes</th> <th style="width: 15%;">Tiers</th> <th style="width: 10%;">Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0</td> <td>0</td> <td>0.40</td> <td>0</td> <td>0.40</td> </tr> </tbody> </table>					CH	Canton VD	Communes	Tiers	Total	0	0	0.40	0	0.40
CH	Canton VD	Communes	Tiers	Total										
0	0	0.40	0	0.40										
<p>Lien avec d'autres mesures</p> <p><u>Mesure 4.a</u> Nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce le long des canaux.</p> <p><u>Mesure 4-56.3 Réaménagement des liaisons mobilité douce existantes le long des canaux – Accessibilité à Y-Parc.</u> Cette mesure est en lien direct. Elle permet de longer le canal du Buron jusqu'à la passerelle et la nouvelle traversée.</p>														
<p>Critères d'efficacité</p> <p>CE1 : Améliorer la qualité du système de transport</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 35%;">1.1 Amélioration du système global de transport</td> <td>Compléter le réseau MD dans ce secteur pour le rendre attractif, sûr et continu entre les principaux générateurs de déplacements de l'agglomération</td> </tr> <tr> <td>1.2 Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité</td> <td>Favorisation des modes doux en améliorant une infrastructure en site propre proche des quartiers</td> </tr> <tr> <td>1.3 Amélioration du système des transports publics</td> <td>Liaison efficace entre les quartiers situés au nord du Buron et la desserte TP dans le secteur d'Y-Parc (bus et à l'horizon 2031 train)</td> </tr> <tr> <td>1.5 Amélioration de la mobilité douce</td> <td>Mobilité douce améliorée par l'aménagement d'une connexion directe entre deux pôles</td> </tr> </table>					1.1 Amélioration du système global de transport	Compléter le réseau MD dans ce secteur pour le rendre attractif, sûr et continu entre les principaux générateurs de déplacements de l'agglomération	1.2 Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité	Favorisation des modes doux en améliorant une infrastructure en site propre proche des quartiers	1.3 Amélioration du système des transports publics	Liaison efficace entre les quartiers situés au nord du Buron et la desserte TP dans le secteur d'Y-Parc (bus et à l'horizon 2031 train)	1.5 Amélioration de la mobilité douce	Mobilité douce améliorée par l'aménagement d'une connexion directe entre deux pôles		
1.1 Amélioration du système global de transport	Compléter le réseau MD dans ce secteur pour le rendre attractif, sûr et continu entre les principaux générateurs de déplacements de l'agglomération													
1.2 Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité	Favorisation des modes doux en améliorant une infrastructure en site propre proche des quartiers													
1.3 Amélioration du système des transports publics	Liaison efficace entre les quartiers situés au nord du Buron et la desserte TP dans le secteur d'Y-Parc (bus et à l'horizon 2031 train)													
1.5 Amélioration de la mobilité douce	Mobilité douce améliorée par l'aménagement d'une connexion directe entre deux pôles													
<p>CE2 : Développer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 35%;">2.1 Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti</td> <td>Quartiers plus favorables pour la pratique des modes doux</td> </tr> </table>					2.1 Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti	Quartiers plus favorables pour la pratique des modes doux								
2.1 Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti	Quartiers plus favorables pour la pratique des modes doux													
<p>CE3 : Accroître la sécurité du trafic</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 35%;">3.1 Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic</td> <td>Augmentation de la sécurité pour les piétons et cyclistes</td> </tr> </table>					3.1 Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic	Augmentation de la sécurité pour les piétons et cyclistes								
3.1 Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic	Augmentation de la sécurité pour les piétons et cyclistes													

CE4 : Réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources	
4.1 Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre	Pas de nuisances pour l'air Contribution pour le report modal des TIM
4.2 Réduction des nuisances sonores	Peu de nuisances sonores
4.3 Réduction de l'utilisation des ressources et valorisation des espaces verts et naturels	Faible impact sur les surfaces vertes.
<p>Etudes réalisées</p> <p>Etudes préliminaires Les études préliminaires ont été réalisées dans le cadre du PA2, en 2012.</p> <p>Avant-projet Un avant-projet pour l'ensemble des itinéraires modes doux le long des canaux a été réalisée entre 2018 et 2020.</p>	
<p>Données de base</p> <p>75 m² de passage supérieur</p>	

Mesure 4-51		Mobilité douce Poissine
Priorité : Ae	Catégorie : Mobilité douce (MD)	Coût : 5.2 MCHF
Maître d'ouvrage : DGMR		Partenaire(s) : Commune de Grandson



GENERALITES

- Limites communales
- Périmètre d'agglomération
- Zones dédiées aux activités ou mixtes

MESURES PA1, PA2 ET PA4

Mesures infrastructurelles

- Mesures PA1, PA2
- Mesures PA4

Mesures urbanisation et paysage

- Mesures d'urbanisation
- Mesures paysage

MESURES PA FUTURS

- Mesures d'urbanisation
- Mesures infrastructurelles

Mesures infrastructurelles par catégorie

Gestion du trafic

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

Plateformes multimodales

- P Interfaces des gares et haltes
- Franchissement de gare
- V Vélostation

Infrastructures pour bus / TP

- P Terminus du réseau bus
- P P+R
- ⚡ Electrification du réseau bus

Capacité des route

- Aménagement de nouvel axe
- Aménagement de nouvel axe

Tram / chemins de fer urbains

- RER Réaménagement de gare RER

Mobilité douce

- Axe de mobilité douce
- Franchissement

- Axe de mobilité douce
- Franchissement

Valorisation / sécurité de l'espace routier

- ★ Amélioration des espaces publics
- P Réaménagement de place
- R Réaménagement de rue
- R Réaménagement de l'espace rue dans les quartiers
- R Réaménagement de rue et d'espace public

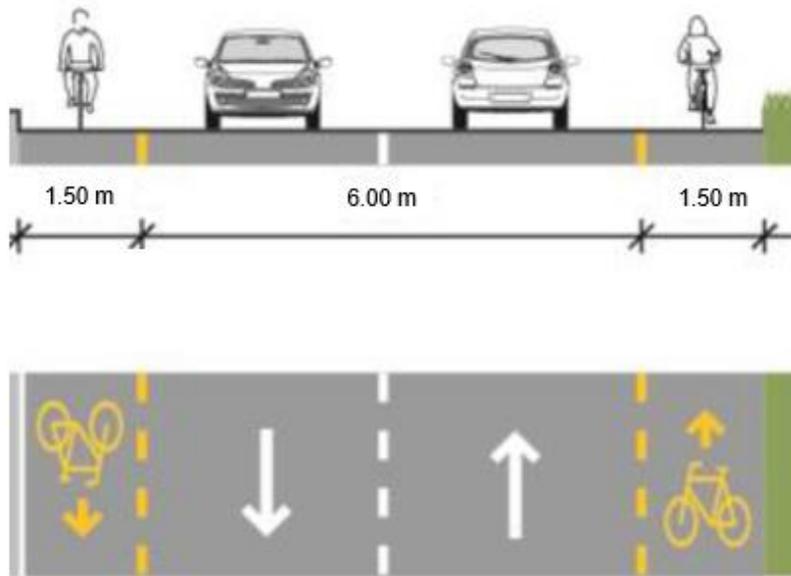
Extrait de la carte des mesures (AggloY)

Description et faisabilité

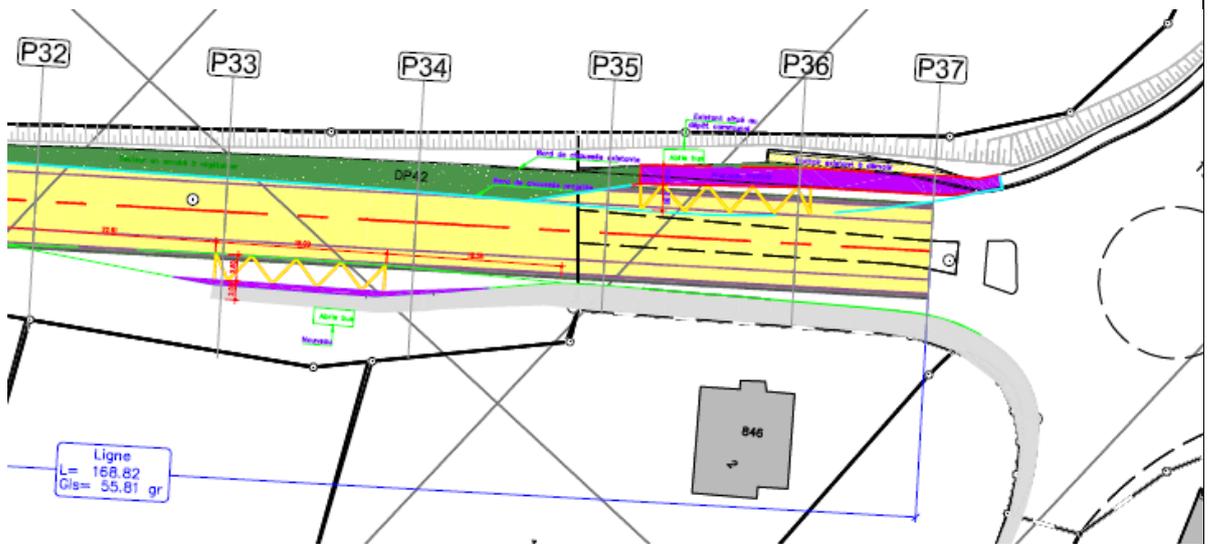
Un itinéraire de mobilité douce reliant Grandson à la zone d'activités de La Poissine permet d'offrir un itinéraire sûr et attractif entre les quartiers d'habitation et ce pôle d'emplois en développement.

Travaux prévus : mise au gabarit de la route cantonale à 6.00 m sur un tracé d'environ 7.7 km.

Aménagement de 2 bandes cyclables de 1.50m entre Grandson et Concise, à l'exception de la section entre les profils 1 et 19 car il existe une piste cyclable côté Jura qui sera maintenue.



Adaptation de l'arrêt de bus de Corcelettes aux bus articulés et à la Loi sur l'égalité pour les handicapés en partenariat avec la Commune de Grandson.



Opportunité et utilité

Cette mesure vise à améliorer favoriser les déplacements en mobilité douce entre le pôle d'emplois de la Poissine et l'agglomération.

Etat de la planification

L'état de planification de niveau 1 et ses exigences sont atteints par la mesure

Etudes préel : -	Avant-projet : -	Projet : 2020	Réalisation : 2022-2023
------------------	------------------	---------------	-------------------------

Etat « prêt à être réalisé et financé »

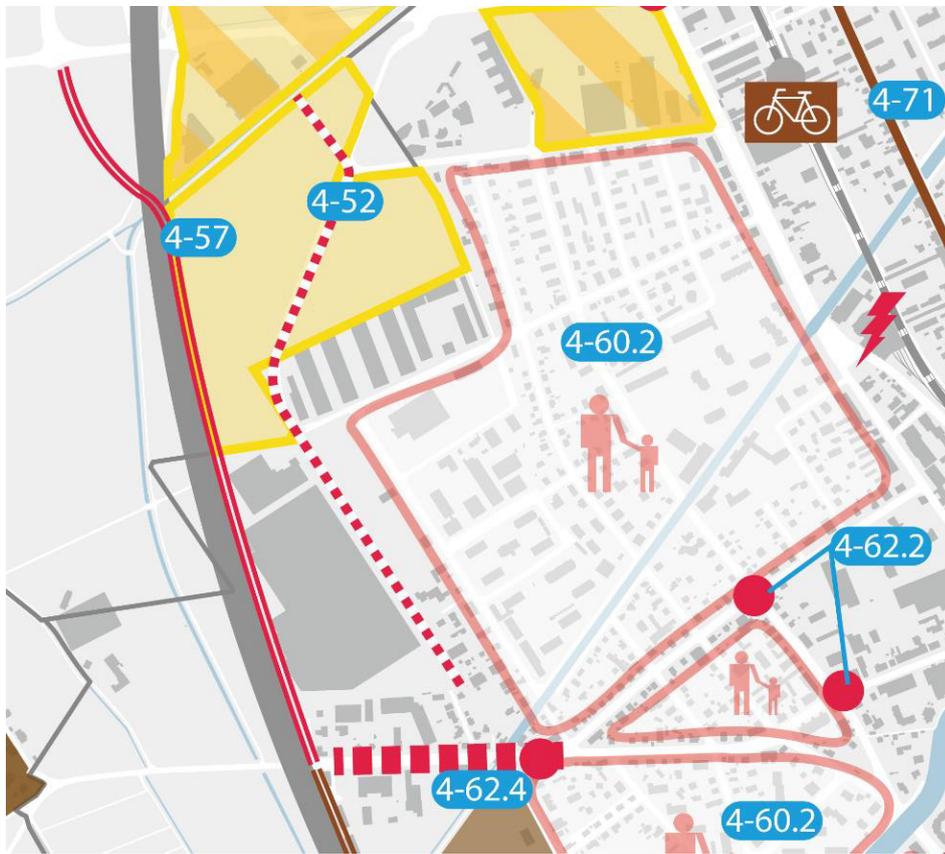
Etude de projet : réalisé.

Approbation des plans/permis de construire : aménagements entièrement dans le domaine public.

Financement : Le financement est assuré par le Canton.

Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF HT) :				
CH	Canton VD	Communes	Tiers	Total
0.0	5.2	0.0	0.0	5.2
Lien avec d'autres mesures				
-				
Critères d'efficacité				
CE1 : Améliorer la qualité du système de transport				
1.1 Amélioration du système global de transport		Itinéraire MD reliant de manière efficace et sûre la Poissine avec Grandson et l'agglomération.		
1.2 Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité		Itinéraire de mobilité douce direct entre des quartiers d'habitation et le secteur d'activités de La Poissine.		
1.5 Amélioration de la mobilité douce		Itinéraire MD reliant de manière efficace et sûre la Poissine avec Grandson et l'agglomération.		
CE3 : Accroître la sécurité du trafic				
3.1 Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic		La mesure augmente l'offre des parcours MD, diminuant ainsi le conflit d'usagers MD et TIM sur le réseau routier		
CE4 : Réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources				
4.1 Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre		Favorise la mobilité douce.		
4.2 Réduction des nuisances sonores		Favorise la mobilité douce (non bruyante).		
4.3 Réduction de l'utilisation des ressources et valorisation des espaces verts et naturels		Les emprises sur les surfaces vertes sont modérées.		
Etudes réalisées				
RC 401 B-P Grandson - Vaumarcus (Limite Canton Neuchâtel) – DGMR - 2020.				
Données de base				
4'495 mètres linéaires				

Mesure 4-52 Voie MD en site propre le long de l'Axe principal d'agglomération (APA)		
Priorité : A	Catégorie : Mobilité douce (MD)	Coût : 2.60 MCHF
Maître d'ouvrage: Ville d'Yverdon-les-Bains (STE)	Partenaire(s): Commune de Montagny-près-Yverdon	



GENERALITES

- Limites communales
- Périmètre d'agglomération
- ▨ Zones dédiées aux activités ou mixtes

MESURES PA1, PA2 ET PA4

Mesures infrastructurelles

- Mesures PA1, PA2
- Mesures PA4

Mesures urbanisation et paysage

- ▨ Mesures d'urbanisation
- Mesures paysage

MESURES PA FUTURS

- ▨ Mesures d'urbanisation
- Mesures infrastructurelles

Mesures infrastructurelles par catégorie

Gestion du trafic

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

Plateformes multimodales

- 🚏 Interfaces des gares et haltes
- ➡ Franchissement de gare
- 🚲 Vélostation

Infrastructures pour bus / TP

- 🚏 Terminus du réseau bus
- P+R
- ⚡ Electrification du réseau bus

Capacité des route

- Aménagement de nouvel axe
- Aménagement de nouvel axe

Tram / chemins de fer urbains

- 🚊 Réaménagement de gare RER

Mobilité douce

- Axe de mobilité douce
- ➡ Franchissement
- Axe de mobilité douce
- ➡ Franchissement

Valorisation / sécurité de l'espace routier

- ★ Amélioration des espaces publics
- 🚶 Réaménagement de place
- 🚶 Réaménagement de rue
- 🚶 Réaménagement de l'espace rue dans les quartiers
- Réaménagement de rue et d'espace public

Extrait de la carte des mesures (AggloY)

légende



Description et faisabilité

En parallèle du projet de nouvelle infrastructure multimodale publique, un itinéraire mobilité douce (MD) est développé majoritairement en site propre. L'itinéraire MD intercommunal a une largeur de 4m pour offrir un partage de la voie entre les cyclistes et les piétons. Il permet de relier la zone commerciale « En Chamard » au quartier des Moulins, et à plus grande échelle, jusqu'à Y-Parc. Il ne nécessite pas de construction de nouvel ouvrage de franchissement des cours d'eau. Son tracé se situe en majorité sur du domaine public existant.

Plusieurs raisons ont conduit au choix d'un itinéraire alternatif à l'APA Centre et Ouest pour l'itinéraire MD. Suivre le tracé de l'APA n'aurait pas eu de sens pour la MD. Le trajet sous le viaduc provoque un détour pour la majorité des itinéraires, et offre une « mauvaise expérience » du point de vue de la sécurité et des nuisances sonores. Il est de ce fait peu, voire pas attractif. L'itinéraire MD chemine plus près des quartiers, et des écoles, que l'APA Centre et Ouest et suit une logique différente de la route, afin de répondre aux besoins spécifiques des modes doux. Les traversées piétonnes sur les carrefours existants seront également toutes repensées, afin de permettre un lien sécurisé entre chacun des tronçons prévus avec l'aménagement de trottoirs, de passages piétons et de bandes cyclables.

La création d'un cheminement de mobilité douce en site propre depuis l'avenue Kiener jusqu'à la zone « En Chamard », dans la continuité avec l'avenue des Trois-Lacs, complétant le réseau MD dans ce secteur pour le rendre attractif, sûr et continu entre les principaux générateurs de déplacements de l'agglomération.

Opportunité et utilité

La Ville d'Yverdon-les-Bains et la Commune de Montagny-près-Yverdon ont saisi l'opportunité de l'acceptation de cette votation populaire pour développer un projet global d'amélioration de la mobilité routière et de la mobilité douce pour l'ensemble de l'AggloY. Grâce à la prise en compte des besoins de déplacement en MD et à la nécessité de desservir les nouveaux plans de quartier, l'APA dans sa globalité dépasse largement sa fonction routière de contournement d'agglomération.

La desserte en transports publics urbains et régionaux ainsi que le développement des cheminements de mobilité douce peuvent être améliorés grâce à cette nouvelle infrastructure MD. Ces opportunités sont intégrées aux différentes planifications communales.

La MD APA permet d'améliorer la desserte en mode doux des quartiers et futurs quartiers et/ou institutions en étant un maillon fort de lien entre deux pôles stratégiques « En Chamard et Y-Parc ». Elle permet de sécuriser les usagers de la mobilité douce en étant en site propre et proposer une expérience paysagère agréable.

Etat de la planification

L'état de planification de niveau 3 et ses exigences sont atteints par la mesure MD APA.

Etudes préel. 2013-2015	Avant-projet : 2016-2018	Projet : 2018-2021	Réalisation : 2024-2025
-------------------------	--------------------------	--------------------	-------------------------

Etat « prêt à être réalisé et financé »

Etude de projet : Réalisé entre 2013 et 2020

Approbation des plans/permis de construire : Procédure selon LROU, Approbation du projet acquise par les exécutifs, permis de construire sera délivré par les législatifs et l'autorité cantonale.

Financement : Le financement est assuré par les communes d'Yverdon-les-Bains et Montagny .

Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF HT) :

CH	Canton VD	Communes	Tiers	Total
0.000	0.000	2.60	0.000	2.60

Lien avec d'autres mesures

- 4-58 APA Centre
- 4-57 APA Ouest
- 22 PPA Chamard Centre
- 32 PA Les Parties
- 31 PA Prè du Canal ouest
- 4-62.4 Chaussée de Treycovagnes- Av. Kiener
- 4a. MD Canaux.

Critères d'efficacité	
CE1 : Améliorer la qualité du système de transport	
1.1 Amélioration du système global de transport	Compléter le réseau MD dans ce secteur pour le rendre attractif, sûr et continu entre les principaux générateurs de déplacements de l'agglomération
1.2 Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité	Favorisation des modes doux par une infrastructure en site propre proche des quartiers
1.5 Amélioration de la mobilité douce	Mobilité douce améliorée par la tranquillisation du trafic de transit et priorité donnée aux modes doux. Réseau piétonnier étendu au centre-ville et vers le lac. Création d'un cheminement de mobilité douce en site propre parallèle à l'APA reliant des secteurs importants de l'agglomération notamment « En Chamard à Y-Parc ». Ce cheminement permet de combler un manque de connectivité MD à l'heure actuelle dans ces secteurs.
CE2 : Développer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	
2.1 Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti	Quartiers plus favorables pour la pratique des modes doux
2.2 Mise en valeur des espaces ouverts dans la zone urbanisée	La mesure fera l'objet d'un traitement paysager mettant en valeur les espaces publics.
CE3 : Accroître la sécurité du trafic	
3.1 Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic	Mise en place d'un itinéraire MD en site propre parallèle à l'APA Ouest pour permettre une sécurisation et une continuité des axes piétonniers et vélos
CE4 : Réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources	
4.1 Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre	Pas de nuisances pour l'air Contribution au report modal des TIM vers la MD
4.2 Réduction des nuisances sonores	Peu de nuisances sonores
4.3 Réduction de l'utilisation des ressources et valorisation des espaces verts et naturels	Choix de tracé impliquant peu d'impact sur les SDA par passage sur un domaine public existant

Etudes réalisées

Etudes préliminaires :

Avenue des Trois-Lacs- Etude du tronçon Ouest, Team+, Bulle 2007

Variantes de tracé avec optimisation d'impacts sur les SDA, STE, 2014-2015

Etude de trafic pour la route de contournement, TRANSITEC, novembre 2015

Avant-projet :

Secteurs centre et ouest du projet « Route de contournement », REP et cahier des charges pour le RIE, biol conseils SA, 23 novembre 2017

Dossiers de plans géométrie, conception routière et dimensionnement infrastructures, IRYS, 2016-2017

Rapport archéologique sur les sondages géologiques et pédologiques, Yverdon-les-Bains et Montagny-près-Yverdon, Route de contournement sud (secteurs Centre et Ouest), Archeodunum SA, février 2018

Rapport géotechnique, Yverdon-les-Bains – route de contournement- secteurs Centre et Ouest, De Cerenville Géotechnique, 2 mars 2018

Rapport d'étude hydraulique, B+C, 2018

Rapport d'étude trafic, Tronçon Centre et Ouest, C&G, 2018

Etude supplémentaire pour OFROU : choc, incendie, tassement, OPAM, IRYS, 2018-2019

Projet :

Dossier d'examen préalable complet comprenant les plans et rapport technique de conception routière, dimensionnement et géométrie, rapport d'impact sur l'environnement et rapport 47 OAT, 2018-2020

Dossier d'enquête publique complet comprenant les plans et rapport technique de conception routière, dimensionnement et géométrie, rapport d'impact sur l'environnement et rapport 47 OAT, 2018-2020

Données de base

Largeur : 4 mètres

Longueur : 1000 mètres

Mesure 4-53		Passage inférieur CFF quartier Scierie-Clendy-Dessous	
Priorité : A	Catégorie : Mobilité douce (MD)	Coût : 2.80 MCHF	
Maître d'ouvrage : Yverdon-les-Bains (URB)		Partenaire(s) :	



GENERALITES

- Limites communales
- Périmètre d'agglomération
- Zones dédiées aux activités ou mixtes

MESURES PA1, PA2 ET PA4

Mesures infrastructurelles

- Mesures PA1, PA2
- Mesures PA4

Mesures urbanisation et paysage

- Mesures d'urbanisation
- Mesures paysage

MESURES PA FUTURS

- Mesures d'urbanisation
- Mesures infrastructurelles

Mesures infrastructurelles par catégorie

Gestion du trafic

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

Plateformes multimodales

- i Interfaces des gares et haltes
- ← Franchissement de gare
- ⚡ Vélostation

Infrastructures pour bus / TP

- Ⓜ Terminus du réseau bus
- P P+R
- ⚡ Electrification du réseau bus

Capacité des route

- Aménagement de nouvel axe
- Aménagement de nouvel axe

Tram / chemins de fer urbains

- Ⓜ Réaménagement de gare RER

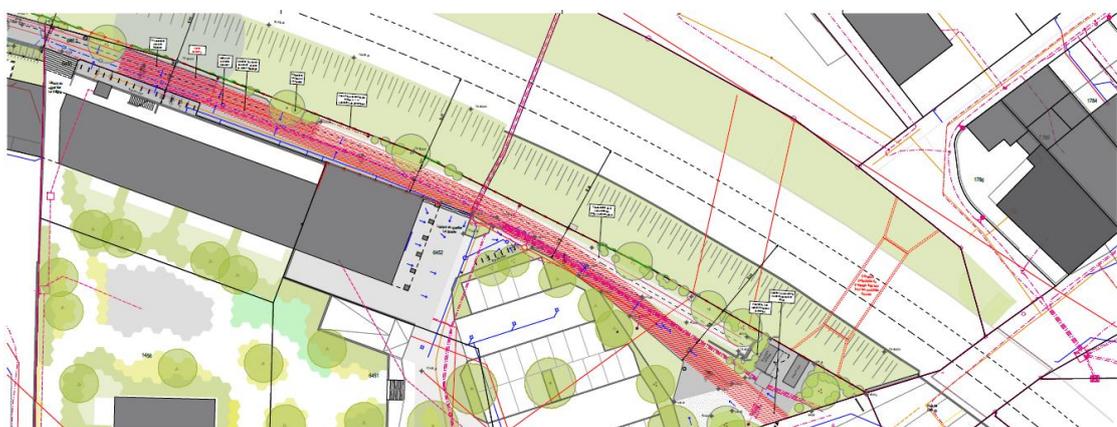
Mobilité douce

- Axe de mobilité douce
- Franchissement
- Axe de mobilité douce
- Franchissement

Valorisation / sécurité de l'espace routier

- ★ Amélioration des espaces publics
- ⬇ Réaménagement de place
- ⬇ Réaménagement de rue
- ⬇ Réaménagement de l'espace rue dans les quartiers
- ⬇ Réaménagement de rue et d'espace public

Extrait de la carte des mesures (AggloY)



Description et faisabilité

Deux quartiers de logement en plein développement nécessitent une réflexion sur le réseau de mobilités douces à l'intérieur de ce secteur. La construction d'un passage inférieur CFF crée une liaison de mobilité douce mixte (piéton et cycle) entre les quartiers de Scierie et de Clendy-Dessous.

Cette nouvelle mesure permet de relier les aménagements en cours d'avant-projet sur les quartiers précédemment cités et se connectera avec la mesure 8.2 et 10.5, de manière à améliorer la connexion piétonne et cyclable entre le centre-ville, la halte CFF, la HEIG-VD et le centre Pro-Natura.

La mesure est au stade des études de faisabilité. Le projet nécessite la validation d'un crédit d'étude au Conseil communal pour démarrer la phase d'étude d'avant-projet. La réalisation ne peut pas être prévue avant 2024-2025, notamment en raison des coordination complexe avec les CFF.

Le projet est inscrit au plan des investissements de la Ville d'Yverdon pour un montant de 2.0 MCHF. Une participation de tiers est inscrite au registre foncier par l'établissement d'une charge foncière à hauteur de 1.0 MCHF jusqu'en 2046. Les CFF demande aujourd'hui 1 million CHF supplémentaire pour la pose d'un pont provisoire durant la phase de chantier. Il est probable que ce montant inscrit au plan des investissements soit revu à la hausse d'où l'importance d'obtenir une subvention de la Confédération. Un devis estimatif plus précis sera réalisé lors de la phase d'avant-projet.

Les CFF ont été consultés pour se rendre compte de la faisabilité du projet, en raison des 3^{èmes} et 4^{èmes} voies prévues à l'horizon 2045. Il est probable qu'un expert CFF soit intégré dans le groupe de travail pour s'assurer de la faisabilité technique du projet.

Opportunité et utilité

Une participation de tiers est inscrite au registre foncier par l'établissement d'une charge foncière à hauteur de 1.0 MCHF jusqu'en 2046.

Etat de la planification

L'état de planification de niveau. 1 et ses exigences sont atteints par la mesure.

Etudes pré. : 2021-2022	Avant-projet : 2023-2024	Projet : 2025	Réalisation : 2026-2027
----------------------------	-----------------------------	---------------	-------------------------

Etat « prêt à être réalisé et financé »

Etude de projet : Les études de projets sont en cours de lancement.

Approbation des plans/permis de construire : Franchissement du réseau ferré principal, nécessite une PAP.

Financement : Le projet est inscrit au plan des investissements de la ville d'Yverdon-les-Bains.

Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF HT) :

CH	Canton VD	Communes	Tiers	Total
0.000	0.000	2.80	0.000	2.80

Lien avec d'autres mesures

Liaison longeant les voies ferrées jusqu'à la mesure 8.2 « Aménagement du passage dénivelé du Buron et des liaisons correspondantes » côté ouest et liaison à travers le quartier de Clendy vers la mesure 10.5 « Valorisation des interfaces des haltes de l'YStC et de la halte de Champ Pittet »

Critères d'efficacité

CE1 : Améliorer la qualité du système de transport

1.5 Amélioration de la mobilité douce	Connexion entre le centre-ville et l'est de la Ville, séparer la mobilité douce de la desserte TIM, amélioration de la qualité du tronçon en modes doux.
---------------------------------------	--

CE3 : Accroître la sécurité du trafic

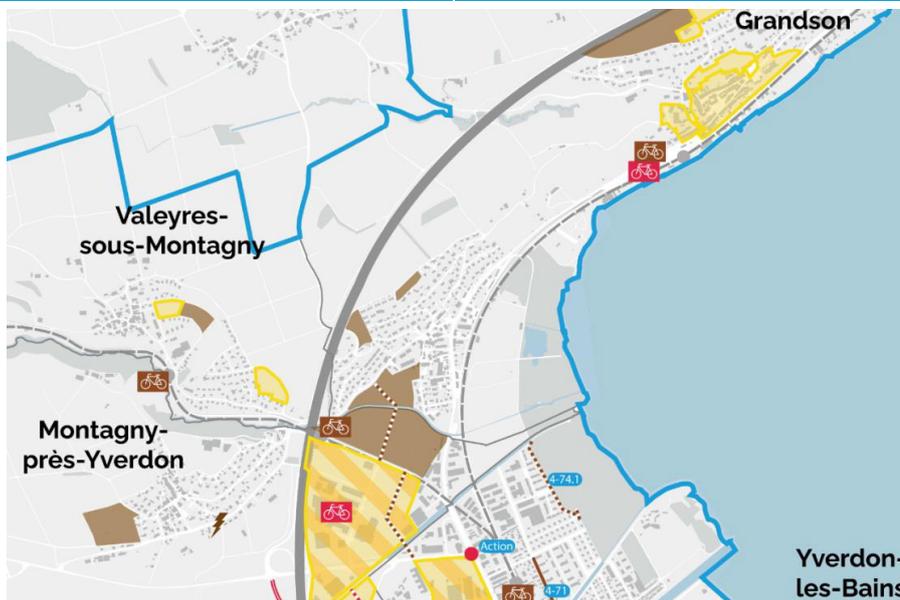
3.1 Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic	Sécurisation des piétons et des cycles par un tronçon sans TIM
--	--

CE4 : Réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources	
4.1 Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre	Par la promotion des modes doux
4.2 Réduction des nuisances sonores	Par l'amélioration de l'attractivité du réseau MD
Etudes réalisées : Pas encore à ce stade.	
Données de base	
Franchissement de 2 voies principales CFF (longueur de 20 mètres)	
Gabarit de 3,5 à 4,5 mètres	

Paquet MD-01 Stationnement sécurisé en vélostation à la gare de Grandson et à Chamard
Mesure 4-54

Priorité : A Catégorie : Mobilité douce (MD) Coût : 1.65 MCHF

Maître d'ouvrage : Communes AggloY Partenaire(s) : CFF, TRAVYS



GENERALITES

- Limites communales
- Périmètre d'agglomération
- Zones dédiées aux activités ou mixtes

MESURES PA1, PA2 ET PA4

Mesures infrastructuruelles

- Mesures PA1, PA2
- Mesures PA4

Mesures urbanisation et paysage

- Mesures d'urbanisation
- Mesures paysage

MESURES PA FUTURS

- Mesures d'urbanisation
- Mesures infrastructuruelles

Mesures infrastructuruelles par catégorie

Gestion du trafic

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

Plateformes multimodales

- E Interfaces des gares et haltes
- Franchissement de gare
- M.S. Vélostation

Infrastructures pour bus / TP

- B Terminus du réseau bus
- P P+R
- ⚡ Electrification du réseau bus

Capacité des routes

- Aménagement de nouvel axe
- Aménagement de nouvel axe

Tram / chemins de fer urbains

- RER Réaménagement de gare RER

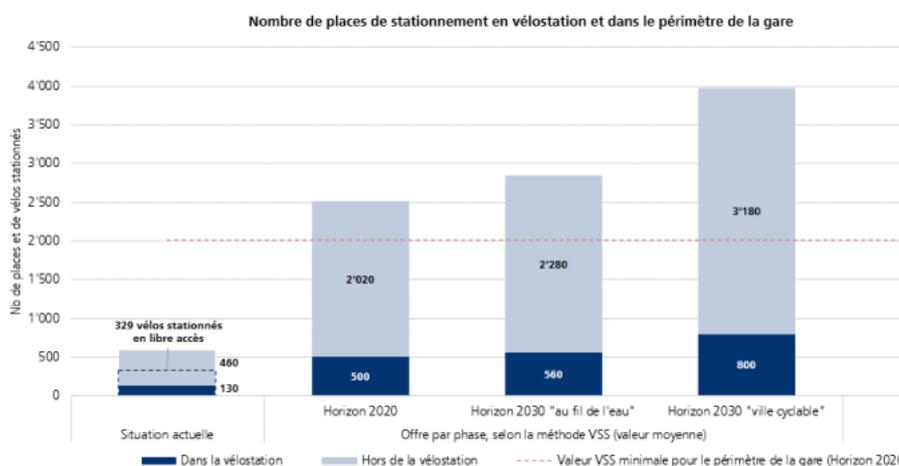
Mobilité douce

- Axe de mobilité douce
- Franchissement
- Axe de mobilité douce
- Franchissement

Valorisation / sécurité de l'espace routier

- ★ Amélioration des espaces publics
- P Réaménagement de place
- R Réaménagement de rue
- R Réaménagement de l'espace rue dans les quartiers
- R Réaménagement de rue et d'espace public

Extrait de la carte des mesures (AggloY)

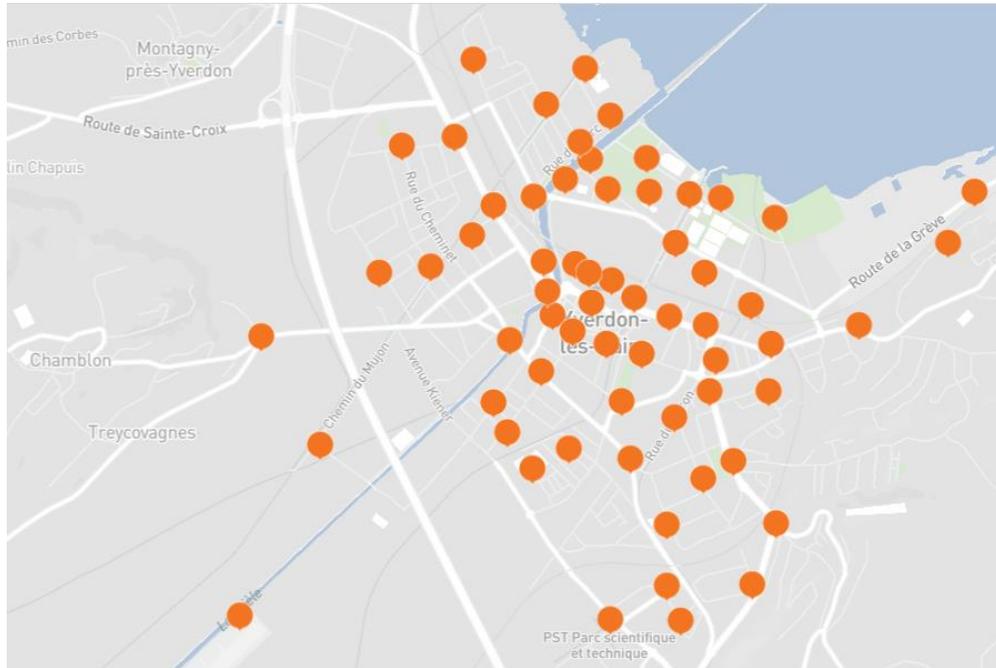


Evaluation du besoin en gare d'Yverdon-les-Bains, selon étude de faisabilité, BFM, 2019

<p>Description et faisabilité</p> <p>Le stationnement sécurisé des vélos proche des gares et des sites stratégiques est une composante majeure d'une mobilité multimodale et durable. L'absence d'une offre minimale constitue un réel frein à l'usage du vélo pour rejoindre les interfaces de transports publics. L'augmentation de la valeur du parc de vélos, notamment par la nette augmentation du nombre de vélos électriques, et l'avènement des vélos spéciaux (cargo, long tails, etc.) doit être accompagnée d'une offre de stationnement sécurisée dans les environnements immédiats des gares et des sites stratégiques, non seulement pour éviter les vols et les déprédations, mais également pour offrir de nouveaux services à une clientèle intéressée par l'optimisation du temps et des kilomètres parcourus (p.ex services de livraison de courses, réparations, etc.). Les communes de Montagny et de Grandson prévoient d'implanter dès 2024 une première vélostation en Chamard et en gare RER de Grandson.</p> <p>L'analyse du besoin en matière de stationnement « ouvert/libreaccès » (gratuit, extérieur) et « sécurisé » (en vélostation) a été faite en 2019 par le bureau BFM, pour la gare d'Yverdon-les-Bains. Elle a révélé que l'offre actuelle est nettement sous-dimensionnée, autour de la gare principale, mais également autour des gares secondaires de l'agglomération telle que Grandson.</p>														
<p>Opportunité et utilité</p> <p>Cette mesure s'inscrit dans la complémentarité des mesures 2 et 5 du projet d'agglomération de 2^{ème} génération, qui traitent le stationnement en libreaccès devant les gares et les points d'intérêts principaux (collèges, centres commerciaux, etc.). Avec les nombreux projets en cours de développement autour de la gare de Grandson et du site stratégique de Chamard, de réelles synergies sont à envisager en engageant la construction de vélostations moderne et fonctionnelle.</p> <p>Un potentiel important est à relever autour de la gare de Grandson, notamment en raison de la taille et des dénivellations rencontrées sur le territoire de la commune, propices au développement de la mobilité deux-roues électriques. Couplée au développement des vélos électriques, ces infrastructures de stationnement sécurisées doivent notamment encourager un report modal des usagers pratiquant de plus grandes distances depuis leur domicile, avec des dénivellations plus importantes (par exemple les pendulaires en provenance de Pomy, Chamblon, Cheseaux, communes hors AggloY).</p>														
<p>Etat de la planification</p> <p>L'état de planification de niveau 1 et ses exigences sont atteints par les mesures 4-54 (priorité A) et 4-68 (priorité B).</p> <table border="1"> <tr> <td>Etudes préél. : 2019</td> <td>Avant-projet : 2022</td> <td>Projet : 2023</td> <td>Réalisation : 2024</td> </tr> </table>					Etudes préél. : 2019	Avant-projet : 2022	Projet : 2023	Réalisation : 2024						
Etudes préél. : 2019	Avant-projet : 2022	Projet : 2023	Réalisation : 2024											
<p>Etat « prêt à être réalisé et financé »</p> <p>Etude de faisabilité : prévue dès 2021 (priorité A) Financement :</p> <p>Le financement est assuré par les communes impliquées</p>														
<p>Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF HT) :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>CH</th> <th>Canton VD</th> <th>Communes</th> <th>Tiers</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0.000</td> <td>0.000</td> <td>1.65</td> <td>0.000</td> <td>1.65</td> </tr> </tbody> </table>					CH	Canton VD	Communes	Tiers	Total	0.000	0.000	1.65	0.000	1.65
CH	Canton VD	Communes	Tiers	Total										
0.000	0.000	1.65	0.000	1.65										
<p>Lien avec d'autres mesures</p> <p>2 et 5 Stationnement 2R 15b Interface TP (mesures 35 PAs Front-Gare 37b Réaménagement de la Place d'Armes et de l'avenue des remparts (mesure 2-11 Réaménagement de la gare de Grandson</p>														
<p>Critères d'efficacité</p> <p>CE1 : Améliorer la qualité du système de transport</p> <table border="1"> <tr> <td>1.1 Amélioration du système global de transport</td> <td>Encouragement à la multimodalité</td> </tr> <tr> <td>1.2 Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité</td> <td>Favorisation des modes doux en offrant une solution sécurisée pour le stationnement des cycles, en particulier des cycles électriques et des véhicules spéciaux (cargo, remorques, etc...)</td> </tr> </table>					1.1 Amélioration du système global de transport	Encouragement à la multimodalité	1.2 Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité	Favorisation des modes doux en offrant une solution sécurisée pour le stationnement des cycles, en particulier des cycles électriques et des véhicules spéciaux (cargo, remorques, etc...)						
1.1 Amélioration du système global de transport	Encouragement à la multimodalité													
1.2 Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité	Favorisation des modes doux en offrant une solution sécurisée pour le stationnement des cycles, en particulier des cycles électriques et des véhicules spéciaux (cargo, remorques, etc...)													

1.3 Amélioration du système des transports publics	Encouragement à l'usage des transports publics par des interfaces multimodales
1.5 Amélioration de la mobilité douce	Nouvelle offre de stationnement protégeant les usagers du vol et des déprédations
CE4 : Réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources	
4.1 Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre	Solutions pour un report modal => diminution des émissions de polluants atmosphériques
4.2 Réduction des nuisances sonores	Solutions pour un report modal => diminution du trafic TIM et par conséquent des nuisances sonores
<p>Etudes réalisées</p> <p>Etudes préliminaires : Nouvelle vélostation en gare d'Yverdon-les-Bains, Rapport d'étude de faisabilité, BFM, 2019</p>	
<p>Données de base</p> <p>Nouvelles places projetées : 120 places à Grandson dont 40 à l'horizon 2028</p> <p>Coût/place considéré : 3'000 CHF/place</p>	

Paquet MD-01 Extension du réseau de vélos en libre-service – Étape 1 Mesure 4-55	
Priorité : A Catégorie : Mobilité douce	Coût : 0.20 MCHF
Maître d'ouvrage : Communes AggloY	Partenaire(s) :



Plan du réseau de vélos en libre-service actuel

Description et faisabilité

A ce jour, seule la commune centre de l'agglomération exploite un réseau de vélos en libre-service. Ce dernier a passablement évolué ces dernières années, avec le passage à une dernière génération de système, plus flexible et plus attractive pour les usagers en 2020. Le nombre de vélos a été multiplié par 1.5 et le nombre de stations a passé de 10 (ex réseau Publibike) à plus de 50 au cœur de l'agglomération, offrant une qualité de service supérieure aux usagers pendulaires, touristes et habitants.

Dans une première étape, les communes de Grandson et Montagny-près-Yverdon projettent la création de quelques stations, à proximité du château et en Chamard (2024). Simultanément, le nombre de vélos et de stations sera augmenté à Yverdon.

La seconde étape fait l'objet d'une fiche distincte.

Opportunité et utilité

L'agglomération est constituée de plusieurs pôles d'activités/commerces/loisirs relativement proche entre eux. L'agglomération est également concernée par un important flux d'étudiants et de touristes. Dès lors, l'intérêt d'un réseau de vélos en libre-service performant, couvrant équitablement le territoire de l'agglomération, est réel.

Le réseau actuel, récemment modernisé (2020) est en mesure d'être étendu aisément aux communes voisines, la plateforme existante étant extensible à coûts très faible. Un investissement initial doit être consenti par les communes pour l'acquisition de vélos supplémentaires et l'installation de supports de stationnement dans certaines stations. Suite à cela, les frais d'exploitation sont couverts par le budget courant. L'expérience acquise par la commune-centre depuis 2010 en matière d'exploitation d'un réseau de vélos en libre-service, ainsi que les prestataires à disposition pour l'exploitation du réseau, constituent une vraie opportunité pour proposer un service de mobilité de qualité à la grande majorité de la population de l'agglomération.

Un réseau de vélos en libre-service dense, avec de multiples petites stations réparties autour des points d'intérêts principaux, permet de mettre à disposition un vélo pour chaque habitant, de manière simple et à prix très attractif. Ce service à la population permet à toutes les classes de population de recourir au vélo pour des déplacements internes à l'agglomération, favorisant le report modal, la diminution du trafic TIM et l'usage d'une mobilité combinée.

Etat de la planification				
Etudes préél. : 2020		Avant-projet : -	Projet : 2022-2023	Réalisation : 2024
Etat « prêt à être réalisé et financé »				
Etude de marché : en cours				
Financement : Le financement est assuré par les communes concernées				
Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF HT) :				
CH	Canton VD	Communes	Tiers	Total
0.000	0.000	0.20	0.000	0.20
Lien avec d'autres mesures				
15b Arrêts TP				
2 et 5 Stationnement vélos (mesures PA2)				
Critères d'efficacité				
CE1 : Améliorer la qualité du système de transport				
1.1 Amélioration du système global de transport		Augmentation de l'offre de mobilité durable pour les déplacements internes à l'agglomération		
1.2 Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité		Favorisation des modes doux pour le dernier kilomètre pour les usagers TIM (depuis P+R) et TP (depuis « hubs TP »)		
1.3 Amélioration du système des transports publics		Augmentation de l'attractivité du réseau TP par de meilleures connexions aux arrêts situés en entrées de l'agglomération		
1.5 Amélioration de la mobilité douce		Développement de la pratique du vélo		
CE4 : Réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources				
4.1 Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre		Solutions pour un report modal => diminution des émissions de polluants atmosphériques		
4.2 Réduction des nuisances sonores		Solutions pour un report modal => diminution du trafic TIM et par conséquent des nuisances sonores		
Etudes réalisées				
Etudes préliminaires :				
Etude pour l'implantation d'un réseau de vélos en libre-service, Christe & Gyax, 2008				
Etude comparative des systèmes d'exploitation, Ville d'Yverdon-les-Bains, 2019				
Données de base				
Réseau futur				
50 vélos à Montagny-près-Yverdon (5-10 stations)				
50 vélos à Grandson (5-10 stations)				
50 vélos à Yverdon-les-Bains (5-10 stations)				

Paquet MD-01 Mesure 4-56		Continuités MD
Priorité : A	Catégorie : Mobilité douce (MD)	Coût : 0.6 MCHF
Maître d'ouvrage : Ville d'Yverdon-les-Bains (MOB)		Partenaire(s) :



GENERALITES

- Limites communales
- Périmètre d'agglomération
- Zones dédiées aux activités ou mixtes

MESURES PA1, PA2 ET PA4

Mesures infrastructurelles

- Mesures PA1, PA2
- Mesures PA4

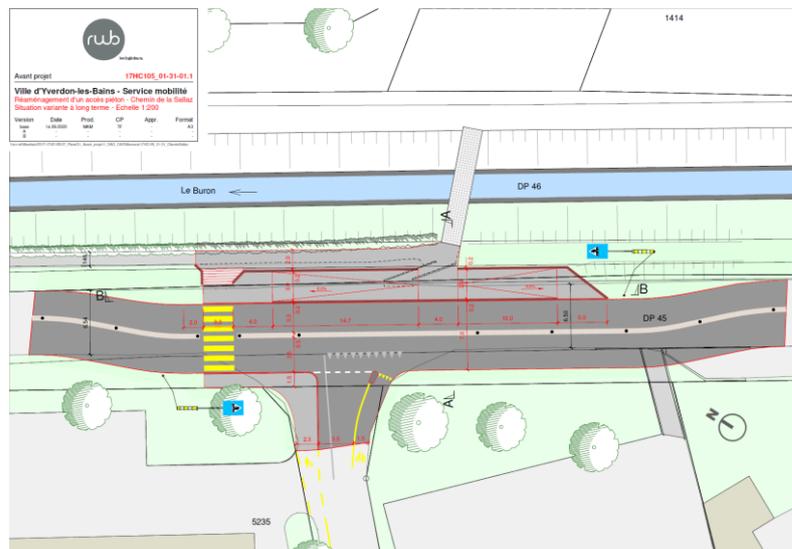
Mesures urbanisation et paysage

- Mesures d'urbanisation
- Mesures paysage

MESURES PA FUTURS

- Mesures d'urbanisation
- Mesures infrastructurelles

Extrait de la carte des mesures (AggloY)



Plan d'avant-projet, mesure 4-56.1

Description et faisabilité

4-56.1 Raccordement MD passerelle Champs-Lovats existante – Y-Parc

Le Parc Scientifique et Technologique Y-Parc est séparé de la zone artisanale et commerciale de Champs-Lovats par le Buron. Une passerelle permet de franchir ce cours d'eau à pied ou en vélo entre la route de la Sallaz et la rue des Champs-Lovats. Côté route de la Sallaz, un cheminement en site propre permet au piéton de longer la route de la Sallaz en direction de la rue du Midi. Cette passerelle n'offre toutefois pas aujourd'hui de bonnes connexions vers Y-Parc, en l'absence de liaison vers la rue Galilée. Le projet consiste donc à réaménager le débouché de la passerelle sur la route de la Sallaz pour permettre aux cyclistes et piétons d'accéder aisément à la rue Galilée, située en face de la passerelle. Les cyclistes pourront aussi accéder plus facilement à la passerelle depuis la route de la Sallaz, grâce aux traversées et à la rampe créée dans le cadre du projet.

Coûts de la mesure partielle : 0.25 MCHF

4-56.2 – Rue des Casernes - continuité MD

Dans la continuité des aménagements réalisés en 2020, améliorations de la gestion des cycles sur toute la longueur de l'axe, entre les carrefours Midi – Moulins et Ancienne-Douane – Remparts. En particulier, il s'agit d'intégrer des aménagements cyclables entre le débouché de la rue du Milieu et le carrefour Midi – Moulins, dans le prolongement des aménagements de 2020. Cette mesure permet la création d'un axe MD APA – Centre avec le traitement de la rue des Moulins (4-59) et le réaménagement du carrefour Ancienne-Douane – Remparts (4-62.1). Cette mesure permet d'assurer la continuité de la MD avec le traitement de la rue des Moulins (4-59).

Coûts de la mesure partielle : 0.05 MCHF

4-56.3 – Réaménagement des liaisons mobilité douce existantes le long des canaux - Accessibilité à Y-Parc

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. Cette mesure est importante pour le développement du site stratégique PST.

En parallèle, la mesure devra tenir compte de la fonction écologique et hydraulique des canaux.

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.

Coûts de la mesure partielle : 0.3 MCHF

Critères d'efficacité

CE1 : Améliorer la qualité du système de transport

1.1 Amélioration du système global de transport

Compléter le réseau MD dans ces secteurs pour le rendre attractif, sûr et continu entre les principaux générateurs de déplacements de l'agglomération

1.2 Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité

Favorisation des modes doux en améliorant une infrastructure en site propre proche du centre et des quartiers

1.5 Amélioration de la mobilité douce

Mobilité douce améliorée par l'aménagement d'une connexion directe entre deux pôles
Sécurisation des déplacements dans les nœuds des réseaux de mobilité.

CE2 : Développer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti

2.1 Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti

Quartiers plus favorables pour la pratique des modes doux

<p>CE3 : Accroître la sécurité du trafic</p>	
<p>3.1 Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic</p>	<p>Sécurisation du nœud routier Sallaz / Gallilée / passerelle</p> <p>Le réaménagement prendra en compte les dernières normes en vigueur et les besoins des modes doux, ainsi la sécurité objective sera améliorée.</p>
<p>CE4 : Réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources</p>	
<p>4.1 Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre</p>	<p>Pas de nuisances pour l'air</p>
<p>4.2 Réduction des nuisances sonores</p>	<p>Peu de nuisances sonores</p>
<p>4.3 Réduction de l'utilisation des ressources et valorisation des espaces verts et naturels</p>	<p>Aménagement sur le domaine public existant, très faible impact sur les surfaces vertes.</p>
<p>Etudes réalisées</p> <p>Avant-projet :</p> <p>L'avant-projet de la passerelle a permis de montrer la faisabilité de la mesure en restant sur le domaine public existant. Les coûts sont donc raisonnables, puisqu'ils ne couvrent que la réalisation des rampes et le dévoiement dans la chaussée y relatif.</p>	
<p>Données de base</p> <p>4-56.1 Raccordement MD passerelle Champs-Lovats existante – Y-Parc</p> <p>120 m² de passage supérieur</p> <p>4-56.2 – Rue des Casernes - continuité MD</p> <p>240 mètres linéaires</p> <p>4-56.3 – Réaménagement des liaisons mobilité douce existantes le long des canaux - Accessibilité à Y-Parc</p> <p>230 mètres linéaires</p>	

Mesure 4-57 Axe principal d'agglomération (APA), secteur Ouest		
Priorité : A	Catégorie : Capacité des routes	Coût : 13.58 MCHF
Maître d'ouvrage : Ville d'Yverdon-les-Bains (STE)	Partenaire(s) : Commune de Montagny-près-Yverdon	



GENERALITES

- Limites communales
- Périmètre d'agglomération
- Zones dédiées aux activités ou mixtes

MESURES PA1, PA2 ET PA4

Mesures infrastructurales

- Mesures PA1, PA2
- Mesures PA4

Mesures urbanisation et paysage

- Mesures d'urbanisation
- Mesures paysage

MESURES PA FUTURS

- Mesures d'urbanisation
- Mesures infrastructurales

Mesures infrastructurales par catégorie

Gestion du trafic

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

Plateformes multimodales

- Interfaces des gares et haltes
- Franchissement de gare
- V Vélostation

Infrastructures pour bus / TP

- Terminus du réseau bus
- P+R
- Electrification du réseau bus

Capacité des route

- Aménagement de nouvel axe
- Aménagement de nouvel axe

Tram / chemins de fer urbains

- Réaménagement de gare RER

Mobilité douce

- Axe de mobilité douce
- Franchissement
- Axe de mobilité douce
- Franchissement

Valorisation / sécurité de l'espace routier

- ★ Amélioration des espaces publics
- Réaménagement de place
- Réaménagement de rue
- Réaménagement de l'espace rue dans les quartiers
- Réaménagement de rue et d'espace public

Extrait de la carte des mesures (AggloY)



Plan du projet

Description et faisabilité

La nouvelle infrastructure multimodale publique est un projet intercommunal influençant l'ensemble du bassin versant de mobilité de la région. Cette mesure s'étend de la chaussée de Treycovagnes à la jonction autoroutière N5 de Montagny-près-Yverdon. Cette mesure vise à permettre une accessibilité à l'Ouest de l'agglomération sans transiter par le centre. L'infrastructure joue un rôle de desserte des quartiers et futurs quartiers ainsi que des pôles économiques et institutionnels de la région en permettant l'évitement de la zone nord de l'agglomération et en protégeant les cœurs de quartier de St-Georges, Avenue de Grandson, des Uttins et de la rue de Montagny. Report du trafic en périphérie de la ville, APA Ouest est une condition indispensable pour que le fonctionnement du réseau routier, et de mobilité plus globalement, soit assuré. Cette infrastructure est ainsi une opportunité tant pour la fluidité du réseau routier en déchargeant et soulageant la route cantonale de St-Croix qui est saturé sur ces trois giratoires mais aussi en pacifiant le centre-ville du transit.

La mesure prévoit une route d'une chaussée de 7m avec une vitesse projetée de 60 km/h. Le gabarit est optimisé pour les convois exceptionnels de type IV. Afin de répondre aux objectifs du projet plan directeur régional du nord vaudois et du projet d'Agglomération, qui visent à favoriser les transports publics et la mobilité douce, l'APA Ouest agit avec d'autres mesures sur la dissuasion de la traversée du centre-ville au trafic individuel motorisé (TIM). La rue des Remparts, au Centre-Ville, sera notamment aménagée en zone de rencontre, le transit sur l'avenue de la gare coupé au TIM et d'autres mesures sont à l'étude pour réduire le trafic de transit au centre-ville. Le trafic sera ainsi logiquement reporté en périphérie de la ville et donc sur l'APA Ouest. Cette route est ainsi une opportunité tant pour la fluidité du réseau routier que pour le développement de la mobilité douce grâce à la création d'un cheminement majoritairement en site propre allant d'Y-Parc à la zone commerciale de Chamard.

L'APA Ouest est intégré dans les planifications supérieures notamment au concept TIM de 2015 et au PCIR à venir. Il y joue un rôle primordial en garantissant un réseau structurant extérieur au centre d'Yverdon-les-Bains pour garantir l'accessibilité routière à l'agglomération, le bon fonctionnement des différents modes transports et un centre urbain apaisé, valorisé et accessible au MD-TP. L'infrastructure est cofinancable en regard des exigences légales LUMin et OUMin. Ces éléments sont repris dans la fiche R12 du plan directeur cantonal (4e adaptation). L'APA Ouest est dûment garanti par les Communes responsables d'Yverdon-les-Bains et Montagny-près-Yverdon. L'infrastructure a un effet positif sur le réseau routier de l'agglomération. L'APA Ouest est cohérente avec les stratégies mobilité du PA4. L'APA résulte d'un besoin d'action identifié et d'une volonté populaire. Les mesures d'accompagnement sont identifiées dans les stratégies mobilité du PA4. La faisabilité de la mesure est démontrée et justifiée. Le projet est dans un état plus avancé que l'avant-projet au sens de la norme SIA 103. Les coûts d'investissements estimatifs sont à +/- 20 %.

L'APA Ouest allège considérablement le trafic de l'agglomération en soulageant notamment de 30% la route de Sainte-Croix.

Opportunité et utilité

L'APA Ouest permet de tranquilliser considérablement le trafic au Centre-Ville et de soulager la route de St-Croix. Elle permet d'accompagner la croissance démographique de l'agglomération et d'améliorer la desserte des quartiers et futurs quartiers et/ou institutions en étant un maillon fort de lien entre deux pôles stratégiques En Chamard et Y-Parc. Elle permet de sécuriser les usagers de la mobilité douce et d'améliorer le fonctionnement des réseaux TP-MD de l'agglomération. Cette mesure permet aussi d'intégrer la problématique de gestion des eaux en cas de dangers naturels marqués.

Les effets principaux escomptés de la mesure sont une réduction du trafic TIM au Centre-Ville pour une meilleure appropriation pour les MD et TP, ainsi qu'une fluidification de la route cantonale de St-Croix.

Etat de la planification

L'état de planification de niveau 3 et ses exigences sont atteints par la mesure APA Ouest. La réalisation est planifiée entre 2025 et 2028, en deux étapes successives. Tronçon ch. de Treycovagnes – rue des Uttins dans une première étape (2025-26) et tronçon rue des Uttins – autoroute dans une seconde étape (2027-28).

Etudes préel. : 2013-2015 | Avant-projet : 2016-2018 | Projet : 2018-2021 | Réalisation : 2025-2028

Etat « prêt à être réalisé et financé »

Etude de projet : Réalisé entre 2013 et 2020

Approbation des plans/permis de construire : Procédure selon LROU, Approbation du projet acquise par les exécutifs, permis de construire sera délivré par le législatif et l'autorité cantonale

Financement : Le financement est assuré par les deux communes pilotes et partenaires.

Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF HT) :

CH	Canton VD	Communes	Tiers	Total
0.000	0.000	13.58	0.000	13.58

<p>Lien avec d'autres mesures</p> <p>4-58 APA Centre 4-52 APA MD 22 PPA Chamard Centre 44 PA Verdun 4-62.4 Chaussée de Treycovagnes</p>	
<p>Critères d'efficacité</p> <p>CE1 : Améliorer la qualité du système de transport</p>	
1.1 Amélioration du système global de transport	Déchargement du transit au Centre-Ville, fluidification du trafic et incitation d'utilisation des axes parallèles. Report du trafic de transit vers l'APA en périphérie.
1.2 Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité	Encouragement à la Mobilité douce et amélioration de l'espace piétonnier au centre-ville par le déchargement du trafic de transit et permet de créer des axes structurants pour la MD et les TP pour les rives du lac et des quartiers d'habitation
1.3 Amélioration du système des transports publics	Amélioration de la circulation des TP par une décongestion du trafic sur la route de St-Croix, Av. de Grandson et au Centre-Ville. Favorisation de leur progression.
1.4 Amélioration du réseau routier et gestion du réseau	Tranquillisation du TIM au Centre-Ville par report vers l'APA Ouest favorisant les TP et la MD. Soulager le trafic sur la route de Sainte-Croix d'environ 30%, axe structurant majeur d'entrée à l'Ouest de l'Agglomération fortement congestionné à l'heure actuelle.
1.5 Amélioration de la mobilité douce	Mobilité douce améliorée par la tranquillisation du trafic de transit et priorité donnée aux modes doux. Espaces piétonniers étendus au centre-ville et vers le lac. Création d'un cheminement de mobilité douce en site propre parallèle à l'APA reliant des secteurs importants « En Chamard à Y-Parc » en manque de connectivité MD à l'heure actuelle.
<p>CE2 : Développer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti</p>	
2.1 Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti	Accessibilité aux quartiers existants par un système de peigne et garantit l'accessibilité au secteur « En Chamard » en développement tout en limitant significativement le transit et les nuisances du TIM dans les cœur de quartier au sud de la jonction A5
<p>CE3 : Accroître la sécurité du trafic</p>	
3.1 Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic	Mise en place d'un itinéraire MD en site propre parallèle à l'APA Ouest pour permettre une sécurisation et une continuité des axes piétonniers et vélos.
<p>CE4 : Réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources</p>	
4.1 Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre	L'APA contribue à fluidifier la circulation mais implique d'un autre côté un prolongement des itinéraires du trafic automobile en contournant les zones urbanisées. Selon les charges de trafic prévues à l'état futur, les émissions de NOx devraient diminuer d'environ 35% alors que les émissions de CO2 et de PM10 devraient rester stables.
4.2 Réduction des nuisances sonores	Pose d'un revêtement phonoabsorbant de type SDA4-VD pour diminuer les nuisances sonores
4.3 Réduction de l'utilisation des ressources et valorisation des espaces verts et naturels	En parallèle à l'APA Ouest, une revitalisation du cours d'eau « Canal occidental » permet une valorisation des espaces naturels à proximité et un bilan écologique meilleur que l'état actuel. Choix de tracé impliquant peu d'impact sur SDA par passage sous viaduc autoroutier.

Etudes réalisées

Etudes préliminaires :

Avenue des Trois-Lacs- Etude du tronçon Ouest, Team+, Bulle 2007

Variantes de tracé avec optimisation d'impacts sur les SDA, STE, 2014-2015

Etude de trafic pour la route de contournement, TRANSITEC, novembre 2015

Avant-projet :

Secteurs centre et ouest du projet « Route de contournement », REP et cahier des charges pour le RIE, biol conseils SA, 23 novembre 2017

Dossiers de plans géométrie, conception routière et dimensionnement infrastructures, IRYS, 2016-2017

Rapport archéologique sur les sondages géologiques et pédologiques, Yverdon-les-Bains et Montagny-près-Yverdon, Route de contournement sud (secteurs Centre et Ouest), Archeodunum SA, février 2018

Rapport géotechnique, Yverdon-les-Bains – route de contournement- secteurs Centre et Ouest, De Cerenville Géotechnique, 2 mars 2018

Rapport d'étude hydraulique, B+C, 2018

Rapport d'étude trafic, Tronçon Centre et Ouest, C&G, 2018

Etude supplémentaire pour OFROU : choc, incendie, tassement, OPAM, IRYS, 2018-2019

Projet :

Dossier d'examen préalable complet comprenant les plans et rapport technique de conception routière, dimensionnement et géométrie, rapport d'impact sur l'environnement et rapport 47 OAT, 2018-2020

Dossier d'enquête publique complet comprenant les plans et rapport technique de conception routière, dimensionnement et géométrie, rapport d'impact sur l'environnement et rapport 47 OAT, 2018-2020

Données de base

4 carrefours giratoires

1'500 mètres de chaussée à une voie TIM par sens, dont 400 mètres avec voie MD de 4.0 mètres

L'infrastructure n'est pas et ne sera pas utilisée par les transports publics

Mesure 4-58		Axe principal d'agglomération (APA), secteur Centre	
Priorité : C	Catégorie : Capacité des routes		Coût : 9.60 MCHF
Maître d'ouvrage : Ville d'Yverdon-les-Bains (STE)		Partenaire(s) :	



GENERALITES

- Limites communales
- Périmètre d'agglomération
- Zones dédiées aux activités ou mixtes

MESURES PA1, PA2 ET PA4

Mesures infrastructurelles

- Mesures PA1, PA2
- Mesures PA4

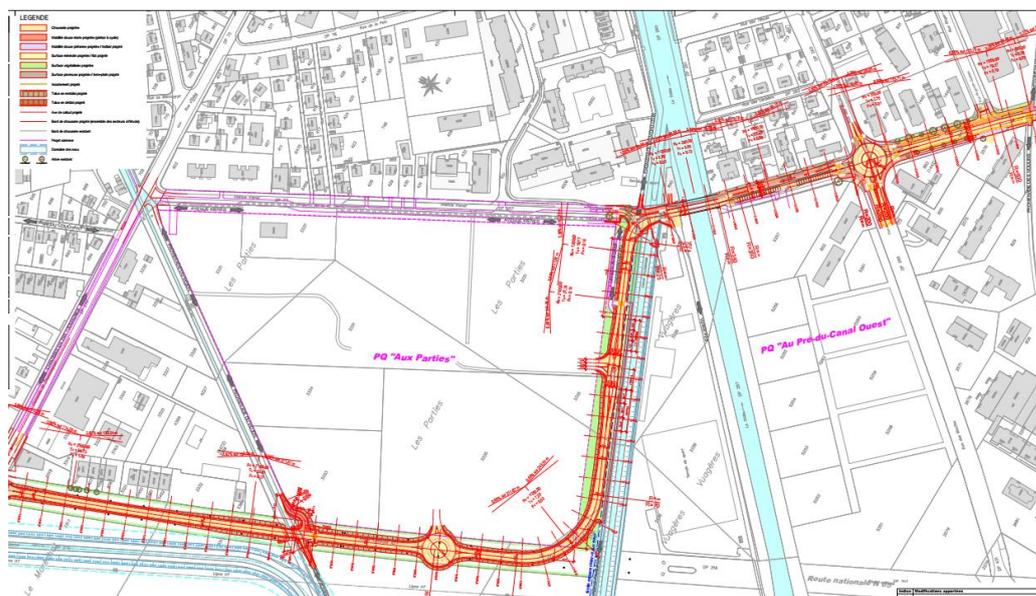
Mesures urbanisation et paysage

- Mesures d'urbanisation
- Mesures paysage

MESURES PA FUTURS

- Mesures d'urbanisation
- Mesures infrastructurelles

Extrait de la carte des mesures (AggloY)



Plan du projet

Description et faisabilité

La nouvelle infrastructure multimodale public est un projet communal influençant l'ensemble du bassin versant de mobilité de la région en coordination avec l'APA ouest. L'APA centre, longeant le futur plan de quartier des Parties, a une fonction mixte et un caractère urbain. Cette mesure s'étend du canal Oriental en passant par l'avenue Kiener pour bifurquer le long du canal du Déversoir et venir s'insérer sous le viaduc autoroutier jusqu'à la chaussée de Treycovagnes pour rejoindre l'APA Ouest. Elle garantit l'accès aux quartiers ainsi qu'à la zone d'activité, tout en permettant de soulager la traversée du centre-ville. L'infrastructure joue un rôle de desserte des quartiers et futurs quartiers ainsi que des pôles économiques et institutionnels de la région. Il permet aussi le report du trafic en périphérie de la ville. Cette infrastructure est ainsi une opportunité tant pour la fluidité du réseau routier en déchargeant et en pacifiant le centre-ville du transit mais en permettant par axes secondaires agissant en peignes d'y accéder.

La mesure prévoit une route d'une chaussée de 7m avec une vitesse projetée de 50 km/h. Le gabarit est optimisé pour les convois exceptionnels de type II. L'APA centre est situé entièrement sur la commune d'Yverdon-les-Bains. Il évite une partie de l'avenue Kiener en passant sous le viaduc de la N5. L'APA Centre doit être coordonné en termes de construction avec le plan de quartier « Aux Parties », car l'infrastructure sera aussi la route de desserte principale de ce nouveau quartier.

En attente de la réalisation coordonnée à la légalisation du PQ des Parties, l'alternative routière consiste à utiliser l'avenue Kiener et la chaussée de Treycovagnes pour relier les secteurs SUD et Ouest de l'APA. La requalification de l'Avenue Kiener a fait l'objet d'une procédure LROU et a déjà été légalisé. Ce tracé devra s'accompagner d'une adaptation du carrefour Kiener-Treycovagnes.

Afin de répondre aux objectifs du projet plan directeur régional du nord vaudois et du projet d'Agglomération, qui visent à favoriser les transports publics et la mobilité douce, l'APA Centre agit avec d'autres mesures sur la dissuasion de la traversée du centre-ville au trafic individuel motorisé (TIM). La rue des Remparts, au Centre-Ville, sera notamment aménagée en zone de rencontre, le transit sur l'avenue de la gare coupée au TIM et d'autres mesures sont à l'étude pour réduire le trafic de transit au centre-ville. Le trafic sera ainsi logiquement reporté en périphérie de la ville et donc sur l'APA Centre puis ensuite vers l'APA Ouest. Cette route est ainsi une opportunité tant pour la fluidité du réseau routier que pour le développement de la mobilité douce grâce à la création d'un cheminement majoritairement en site propre allant d'Y-Parc à la zone commerciale de Chamard.

L'APA Centre joue un rôle primordial en garantissant un réseau structurant extérieur au centre d'Yverdon-les-Bains pour garantir l'accessibilité routière à l'agglomération, le bon fonctionnement des différents modes transports et un centre urbain apaisé, valorisé et accessible au MD-TP. L'infrastructure est co finançable en regard des exigences légales LUMin et OUMin. L'APA Centre est financé par la commune d'Yverdon-les-Bains. L'infrastructure a un effet positif sur le réseau routier de l'agglomération. L'APA Centre est cohérente avec les stratégies mobilité du PA4. L'APA résulte d'un besoin d'action identifié et d'une volonté populaire. Les mesures d'accompagnement sont identifiées dans les stratégies mobilité du PA4. La faisabilité de la mesure est démontrée et justifiée. Le projet est dans un état plus avancé que l'avant-projet au sens de la norme SIA 103. Les coûts d'investissements estimatifs sont à +/- 20 %. La répartition économique entre les communes est acquise.

Opportunité et utilité

L'APA Centre permet de tranquilliser considérablement le trafic au Centre-Ville. Elle permet d'accompagner la croissance démographique de l'agglomération et d'améliorer la desserte des quartiers et futurs quartiers et/ou institutions en étant un maillon fort de lien entre deux pôles stratégiques « En Chamard et Y-Parc ». Elle permet de sécuriser les usagers de la mobilité douce et d'améliorer le fonctionnement des réseaux TP-MD de l'agglomération. Cette mesure permet aussi d'intégrer la problématique de gestion des eaux en cas de dangers naturels marqués.

Les effets principaux escomptés de la mesure sont une réduction du trafic TIM au Centre-Ville pour une meilleure appropriation pour les MD et TP et une desserte de qualité pour les quartiers et futurs quartiers du secteur.

Etat de la planification

L'état de planification de niveau 3 et ses exigences sont atteints par la mesure APA Centre.

Etudes préel. : 2013-2015	Avant-projet : 2016-2018	Projet : 2018-2021	Réalisation : 2034-2036
---------------------------	--------------------------	--------------------	-------------------------

Etat « prêt à être réalisé et financé »

Etude de projet : Réalisé entre 2013 et 2020

Approbation des plans/permis de construire : Procédure selon LROU, Approbation du projet acquise par l'exécutif, permis de construire sera délivré par le législatif et l'autorité cantonale

Financement : Le financement est assuré par la commune pilote

Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF HT) :				
CH	Canton VD	Communes	Tiers	Total
0.000	0.000	9.60	0.000	9.60
Lien avec d'autres mesures				
4-57 APA Ouest				
4-52 APA MD				
32 PA Les Parties				
31 PA Pré-du-Canal Ouest				
4-62.4 Chaussée de Treycovagnes - Av.Kiener				
Critères d'efficacité				
CE1 : Améliorer la qualité du système de transport				
1.1 Amélioration du système global de transport	Déchargement du transit au Centre-Ville, fluidification du trafic et incitation d'utilisation des axes parallèles. Report du trafic de transit vers l'APA en périphérie. Desserte des quartiers et futures quartiers			
1.2 Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité	Encouragement à la mobilité douce et amélioration de l'espace piétonnier au centre-ville par le déchargement du trafic de transit et permet de créer des axes structurant pour la MD et les TP pour les rives du lac et des quartiers d'habitation			
1.3 Amélioration du système des transports publics	Amélioration de la circulation des TP par une décongestion du trafic sur la rue des Moulins, Rue de Montagny et au Centre-Ville. Favorisation de leur progression.			
1.4 Amélioration du réseau routier et gestion du réseau	Tranquillisation du TIM au Centre-Ville par report vers l'APA Centre favorisant les TP et la MD.			
1.5 Amélioration de la mobilité douce	Mobilité douce améliorée par la tranquillisation du trafic de transit et priorité donné aux modes doux. Espaces piétonniers étendus au centre-ville et vers le lac. Création d'un cheminement de mobilité douce en site propre parallèle à l'APA reliant des secteurs importants « En Chamard à Y-Parc » en manque de connectivité MD à l'heure actuelle.			
CE2 : Développer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti				
2.1 Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti	Accessibilité aux quartiers existants par un système de peigne et garantit l'accessibilité au PA Aux Parties à l'étude tout en limitant significativement le transit et les nuisances du TIM dans les cœur de quartier.			
2.2 Mise en valeur des espaces ouverts dans la zone urbanisée				
CE3 : Accroître la sécurité du trafic				
3.1 Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic	Mise en place d'un itinéraire MD en site propre parallèle à l'APA Centre pour permettre une sécurisation et une continuité des axes piétonniers et vélos.			
CE4 : Réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources				
4.1 Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre	L'APA contribue à fluidifier la circulation mais implique d'un autre côté un prolongement des itinéraires du trafic automobile en contournant les zones urbanisées. Selon les charges de trafic prévues à l'état futur, les émissions de NOx devraient diminuer d'environ 35% alors que les émissions de CO2 et de PM10 devraient rester stables.			
4.2 Réduction des nuisances sonores	Pose d'un revêtement phonoabsorbant de type SDA4-VD pour diminuer les nuisances sonores			

<p>4.3 Réduction de l'utilisation des ressources et valorisation des espaces verts et naturels</p>	<p>Choix de tracé impliquant peu d'impact sur SDA par passage sous viaduc autoroutier.</p>
--	--

Etudes réalisées

Etudes préliminaires :

Avenue des Trois-Lacs- Etude du tronçon Ouest, Team+, Bulle 2007

Variantes de tracé avec optimisation d'impacts sur les SDA, STE, 2014-2015

Etude de trafic pour la route de contournement, TRANSITEC, novembre 2015

Avant-projet :

Secteurs centre et ouest du projet « Route de contournement », REP et cahier des charges pour le RIE, biol conseils SA, 23 novembre 2017

Dossiers de plans géométrie, conception routière et dimensionnement infrastructures, IRYS, 2016-2017

Rapport archéologique sur les sondages géologiques et pédologiques, Yverdon-les-Bains et Montagny-près-Yverdon, Route de contournement sud (secteurs Centre et Ouest), Archeodunum SA, février 2018

Rapport géotechnique, Yverdon-les-Bains – route de contournement- secteurs Centre et Ouest, De Cerenville Géotechnique, 2 mars 2018

Rapport d'étude hydraulique, B+C, 2018

Rapport d'étude trafic, Tronçon Centre et Ouest, C&G, 2018

Etude supplémentaire pour OFROU : choc, incendie, tassement, OPAM, IRYS, 2018-2019

Projet :

Dossier d'examen préalable complet comprenant les plans et rapport technique de conception routière, dimensionnement et géométrie, rapport d'impact sur l'environnement et rapport 47 OAT, 2018-2020

Dossier d'enquête publique complet comprenant les plans et rapport technique de conception routière, dimensionnement et géométrie, rapport d'impact sur l'environnement et rapport 47 OAT, 2018-2020

Données de base

Deux carrefours giratoires

Création de 850 mètres de chaussée à une voie par sens pour les TIM

Réaménagement de 400 mètres de chaussée.

L'infrastructure n'est pas et ne sera pas utilisée par les TP, excepté sur 120 mètres réaménagés (4 bus par heure et par sens aujourd'hui, 6 bus par heure et par sens à l'horizon 2030).

Etat actuel

Etat 2030

L'APA permet d'absorber la plus grande partie du trafic généré par les développements attendus des plans de quartiers planifiés dans la ville d'Yverdon-les-Bains. Toutefois, l'intérieur des quartiers reste préservé de ces accroissements importants du trafic.

Mesure 4-59 Requalification de la rue des Moulins		
Priorité : A	Catégorie : Valorisation/sécurité de l'espace routier	Coût : 6.02 MCHF
Maître d'ouvrage : Ville d'Yverdon-les-Bains (MOB)		Partenaire(s) :



GENERALITES

- Limites communales
- Périmètre d'agglomération
- Zones dédiées aux activités ou mixtes

MESURES PA1, PA2 ET PA4

Mesures infrastructurales

- Mesures PA1, PA2
- Mesures PA4

Mesures urbanisation et paysage

- Mesures d'urbanisation
- Mesures paysage

MESURES PA FUTURS

- Mesures d'urbanisation
- Mesures infrastructurales

Mesures infrastructurales par catégorie

Gestion du trafic

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

Plateformes multimodales

- T Interfaces des gares et haltes
- Franchissement de gare
- V Vélostation

Infrastructures pour bus / TP

- T Terminus du réseau bus
- P P+R
- E Electrification du réseau bus

Capacité des route

- Aménagement de nouvel axe
- Aménagement de nouvel axe

Tram / chemins de fer urbains

- T Réaménagement de gare RER

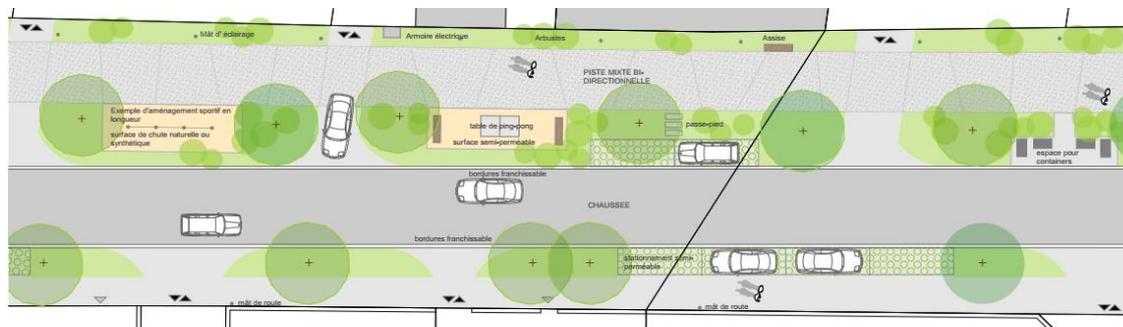
Mobilité douce

- Axe de mobilité douce
- Franchissement
- Axe de mobilité douce
- Franchissement

Valorisation / sécurité de l'espace routier

- ★ Amélioration des espaces publics
- P Réaménagement de place
- Réaménagement de rue
- P Réaménagement de l'espace rue dans les quartiers
- Réaménagement de rue et d'espace public

Extrait de la carte des mesures (AggloY)



Esquisse d'intention issue de l'étude d'avant-projet

Description et faisabilité

Le réaménagement de la rue des Moulins, axe principal du réseau routier communal et du réseau cyclable national, est nécessaire. L'état de la rue est dégradé, et la sécurité des usagers n'est plus assurée. Etant donné la concentration d'enjeux, notamment en matière de mobilité et d'urbanisme, la requalification de la rue des Moulins est un projet de grande ampleur pour l'agglomération, en particulier pour la ville-centre, dont un traitement paysager soigné est absolument nécessaire.

Une étude d'avant-projet a été réalisée en 2020 pour définir le meilleur aménagement possible et chiffrer le coût total des travaux. La prochaine étape du projet consistera à demander un crédit d'étude pour développer le projet d'ouvrage, intégrer la population et légaliser l'intervention projetée.

Opportunité et utilité

Cette requalification est d'une grande utilité puisque la rue constitue un chaînon très important du réseau TIM et MD. Le non traitement de cet axe aurait des conséquences néfastes pour la mise en œuvre du schéma de circulation défini par la stratégie TIM. Avec la réorganisation prévue des circulations à l'échelle de l'agglomération (notamment soulagement de l'axe av. de Grandson – Remparts – Av. des Bains), la rue des Moulins devra rester attractive pour l'accès au centre de l'agglomération. Les charges de trafic augmenteront significativement (+4'000 veh/j => + 200%), augmentant les nuisances pour les riverains, et renforçant les problématiques de sécurité rencontrées sur cet axe, notamment pour la MD. A cet égard, la sécurisation de la MD sur ce tronçon est primordiale, du fait du statut de route nationale cyclable et du développement prévu du PA Pré du Canal. La rénovation des réseaux souterrains est également nécessaire, offrant l'opportunité d'un chantier unique, gênant le moins possible les trafics et les riverains.

Etat de la planification

L'état de planification de niveau 3 et ses exigences sont atteints par la mesure rue des Moulins

Etudes pré : 2017-2019	Avant-projet : 2020	Projet : 2021-24	Réalisation : 2025-26
------------------------	---------------------	------------------	-----------------------

Etat « prêt à être réalisé et financé »

Etude de projet : A lancer en 2021 selon crédit d'étude octroyé

Approbation des plans/permis de construire : Demande de permis de construire avec enquête publique, permis sera délivré par l'autorité communale

Financement : Le financement est assuré par la commune d'Yverdon-les-Bains

Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF HT) :

CH	Canton VD	Communes	Tiers	Total
0.000	0.000	6.02	0.000	6.02

Lien avec d'autres mesures

4-57 et 4-58 APA

31 PA Pré du Canal

Critères d'efficacité

CE1 : Améliorer la qualité du système de transport

1.1 Amélioration du système global de transport	Mise en œuvre du schéma TIM en vue d'optimiser l'usage du réseau routier Sécurisation et amélioration des continuités du réseau MD
1.3 Amélioration du système des transports publics	Soulagement de l'axe central (Grandson-Remparts-Bains) pour une meilleure circulation des bus
1.4 Amélioration du réseau routier et gestion du réseau	Respect de la hiérarchie routière
1.5 Amélioration de la mobilité douce	Sécurisation et amélioration des continuités du réseau MD

CE2 : Développer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti

2.2 Mise en valeur des espaces ouverts dans la zone urbanisée	Mise en valeur de l'espace public Création d'espace de rencontre pour le quartier et sa population
---	---

CE3 : Accroître la sécurité du trafic	
3.1 Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic	Sécurisation des usagers par des infrastructures dimensionnées selon les normes en vigueur
CE4 : Réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources	
4.2 Réduction des nuisances sonores	Réfection de la chaussée et éloignement par rapport au front bâti pour réduire les nuisances sonores
4.3 Réduction de l'utilisation des ressources et valorisation des espaces verts et naturels	Remise en état des alignements d'arbres historiques (IVS) Développement de la biodiversité en ville.
Etudes réalisées	
Etudes préliminaires : Plan directeur des circulations, Christe & Gygax, 2020	
Avant-projet : Réaménagement de la rue des Moulins, avant-projet, Christe & Gygax, Perret-Gentil, Profil-Paysage, 2020	
Données de base	
Le TJM prévisionnel sur cet axe est de 5'600 à 6'000 véhicules par jour.	
Le secteur concerne une longueur de 490 mètres pour une largeur moyenne de 18,3 mètres, soit un total d'environ 9'000 mètres carrés.	

Paquet VRS-01 Modération du trafic dans les quartiers
 Mesure 4-60

Priorité : A Catégorie : Valorisation/sécurité de l'espace routier

Coût : 3.5 MCHF



GENERALITES

- Limites communales
- Périmètre d'agglomération
- Zones dédiées aux activités ou mixtes

MESURES PA1, PA2 ET PA4

Mesures infrastructurelles

- Mesures PA1, PA2
- Mesures PA4

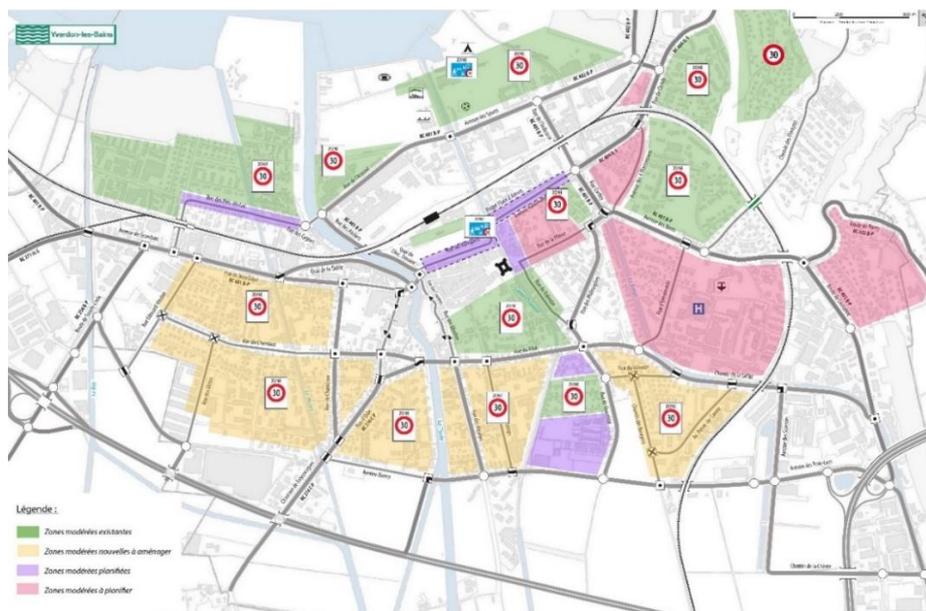
Mesures urbanisation et paysage

- Mesures d'urbanisation
- Mesures paysage

MESURES PA FUTURS

- Mesures d'urbanisation
- Mesures infrastructurelles

Extrait de la carte des mesures (AggloY)



Zones de modération planifiées (jaune et violet) en lien avec le PA4

Description et faisabilité

Pour protéger les riverains des nuisances liées au trafic de transit et sécuriser leurs déplacements, plusieurs quartiers de la ville sont passés en zone 30 au début de l'année 2021 (Pierre-de-Savoie, Roger-de-Guimps, Général Guisan et St-Georges/Cheminet). Dans la continuité, d'autres quartiers, tels que Sablonnaire et Maison Rouge seront aussi modérés, pour assurer une égalité de traitement à l'échelle de la ville et accompagner la nouvelle hiérarchie du réseau routier. Quelques quartiers (Hôpital, La Plaine, 4 Marronniers, Clendy et Calamin) resteront à traiter ultérieurement. Le quartier Près-du-Lac fait l'objet d'une fiche spécifique en horizon B.

Si une partie des quartiers a déjà subi une modification de la réglementation (en jaune sur la carte), tous les quartiers cités doivent faire l'objet de projets de réaménagement. Ceux-ci doivent permettre d'adapter les gabarits routiers aux nouvelles réglementations (zone de rencontre ou zone 30 km/h), d'améliorer la sécurité et le confort des modes doux et de valoriser l'espace public.

Opportunité et utilité

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

Etat de la planification

Etudes préél. : 2020-21	Avant-projet : 2022-2023	Projet : 2024-2025	Réalisation : 2024-2026
-------------------------	--------------------------	--------------------	-------------------------

Etat « prêt à être réalisé et financé »

Etude de projet : Avant-projet pour l'aménagement des zones 30 à réaliser.

Approbation des plans/permis de construire :

Financement :

Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF HT) :

CH	Canton VD	Communes	Tiers	Total
0.00	0.00	4.30	0.00	3.5 MCHF

Mesures partielles

4-60.1 : Réaménagement de la Rue de la Maison Rouge (priorité A)

La rue de la Maison Rouge, située en plein centre-ville, à proximité directe de la zone piétonne va faire l'objet d'une requalification. Une attention particulière sera portée dans ce cadre aux modes doux, en créant dans cette rue à sens unique une zone de rencontre équipée d'un contre-sens cyclable.

Coûts de la mesure partielle : 1.0 MCHF

Etat de la planification : Avant-projet

4-60.2 : Quartiers Pierre-de-Savoie, Roger-de-Guimps, Général-Guisan et St-Georges/Cheminet et Sablonnaire - Modération du trafic (priorité A)

Pour accompagner le passage progressif en zone 30 des quartiers résidentiels, un réaménagement de l'espace rue doit permettre d'adapter le gabarit routier à la nouvelle réglementation, réduire les nuisances et de sécuriser les modes doux.

Coûts de la mesure partielle : 2.5 MCHF

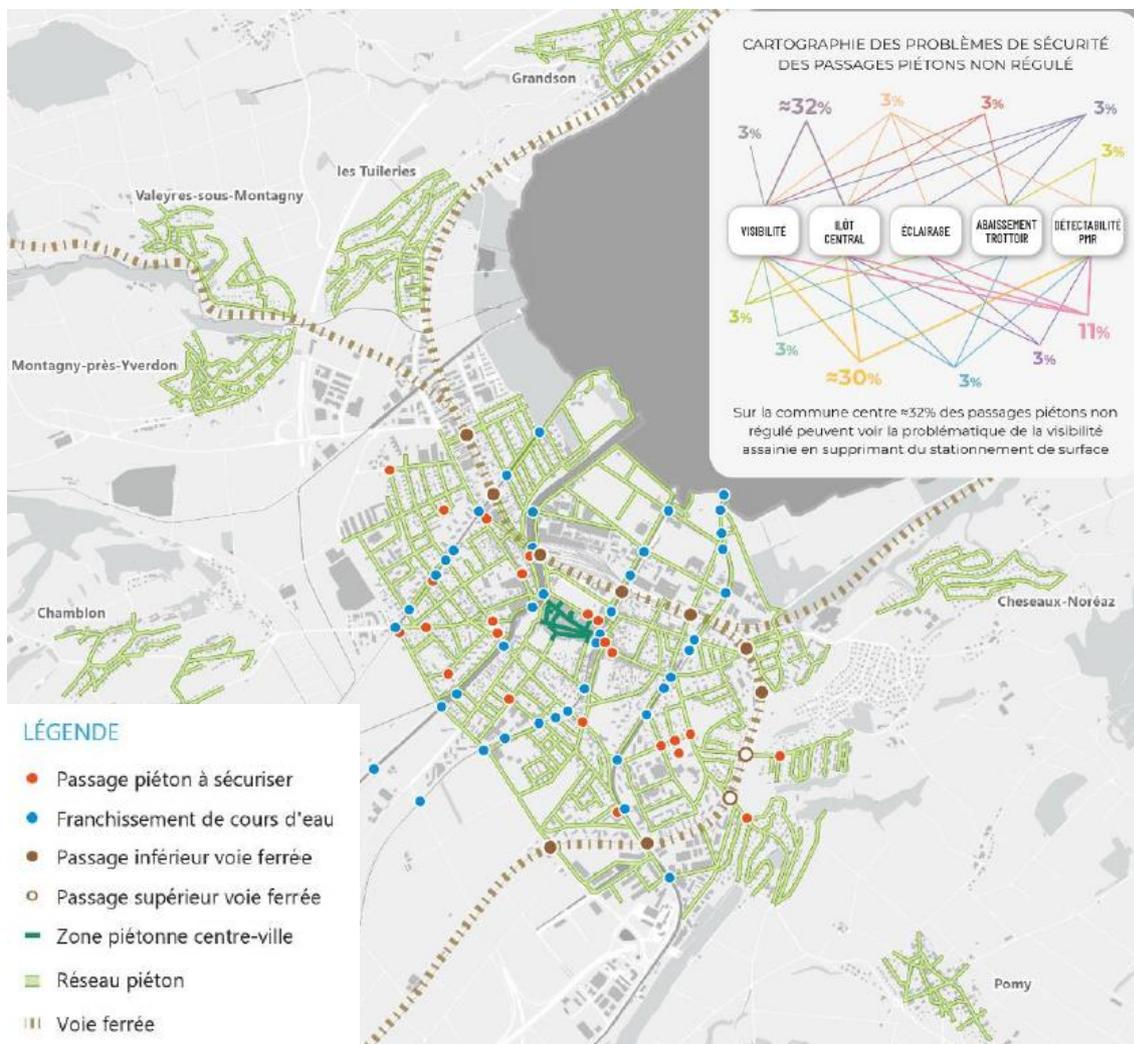
Critères d'efficacité

CE1 : Améliorer la qualité du système de transport

1.2 Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité	Favorisation des modes doux en améliorant une infrastructure mixte dans les quartiers.
1.3 Amélioration du système des transports publics	Amélioration de l'accessibilité et de la qualité des arrêts de bus situés dans les quartiers.
1.4 Amélioration du réseau routier et gestion du réseau	Favorisation du respect de la hiérarchie du réseau routier.

1.5 Amélioration de la mobilité douce	Sécurisation des modes doux dans les quartiers.
CE2 : Développer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	
2.1 Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti	Quartiers plus favorables pour la pratique des modes doux.
2.2 Mise en valeur des espaces ouverts dans la zone urbanisée	Réduction des gabarits routiers et valorisation des espaces publics.
CE3 : Accroître la sécurité du trafic	
3.1 Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic	Réduction des distances d'arrêt des TIM, réduction du risque d'accident, aussi vis-à-vis des modes doux.
CE4 : Réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources	
4.1 Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre	Réduction de vitesse de 50 à 30 km/h réduit les émissions de polluants.
4.2 Réduction des nuisances sonores	La réduction de vitesse de 50 à 30 km/h permet de gagner jusqu'à 3 dB(A).
Données de base	
151'540 m ² de rues modérées	

Paquet VRS-01 Mesure 4-61		Sécurisation des passages piétons / des traversées piétonnes
Priorité : A	Catégorie : Mobilité douce (MD)	Coût : 1.0 MCHF
Maître d'ouvrage : Ville d'Yverdon-les-Bains (MOB)		Partenaire(s) : -



Extrait de la carte identifiant les passages piétons à sécuriser (AggloY)

Description et faisabilité

La mesure prévoit la sécurisation de certaines traversées piétonnes qui ne répondent pas aux normes en vigueur. Les interventions concernent l'ensemble du territoire de l'agglomération.

Opportunité et utilité

Cette mesure vise à rendre les déplacements à pied non seulement plus sûrs mais aussi plus attractifs voire plus efficaces afin que la marche à pied soit un mode de déplacement concurrentiel face aux autres modes.

Etat de la planification

Etudes pré. : 2022-2023

Avant-projet : 2023

Projet : 2023-2028

Réalisation : 2023-2028

<p>Etat « prêt à être réalisé et financé »</p> <p>Etude de projet : Réalisé entre 2022 et 2023</p> <p>Approbation des plans/permis de construire : Procédure selon LROU, Approbation du projet acquise par les exécutifs, permis de construire sera délivré par les législatifs et l'autorité cantonale.</p> <p>Financement : Le financement est assuré par la ville d'Yverdon</p>														
<p>Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF HT) :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>CH</th> <th>Canton VD</th> <th>Communes</th> <th>Tiers</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0.0</td> <td>0.0</td> <td>1.0</td> <td>0.0</td> <td>1.0</td> </tr> </tbody> </table>					CH	Canton VD	Communes	Tiers	Total	0.0	0.0	1.0	0.0	1.0
CH	Canton VD	Communes	Tiers	Total										
0.0	0.0	1.0	0.0	1.0										
<p>Lien avec d'autres mesures</p> <p>Mesure 2-1.c Franchissement axe routier/canal</p>														
<p>Critères d'efficacité</p> <p>CE1 : Améliorer la qualité du système de transport</p> <table border="1"> <tr> <td>1.1 Amélioration du système global de transport</td> <td>Itinéraires piétons attractifs, sûrs et continus dans l'ensemble de l'agglomération</td> </tr> <tr> <td>1.2 Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité</td> <td>Favorisation de la marche à pied</td> </tr> <tr> <td>1.5 Amélioration de la mobilité douce</td> <td>Mobilité piétonne améliorée sur l'ensemble du territoire</td> </tr> </table>					1.1 Amélioration du système global de transport	Itinéraires piétons attractifs, sûrs et continus dans l'ensemble de l'agglomération	1.2 Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité	Favorisation de la marche à pied	1.5 Amélioration de la mobilité douce	Mobilité piétonne améliorée sur l'ensemble du territoire				
1.1 Amélioration du système global de transport	Itinéraires piétons attractifs, sûrs et continus dans l'ensemble de l'agglomération													
1.2 Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité	Favorisation de la marche à pied													
1.5 Amélioration de la mobilité douce	Mobilité piétonne améliorée sur l'ensemble du territoire													
<p>CE3 : Accroître la sécurité du trafic</p> <table border="1"> <tr> <td>3.1 Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic</td> <td>Sécurisation pour les piétons</td> </tr> </table>					3.1 Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic	Sécurisation pour les piétons								
3.1 Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic	Sécurisation pour les piétons													
<p>CE4 : Réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources</p> <table border="1"> <tr> <td>4.1 Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre</td> <td>Favorise la mobilité piétonne, non polluante.</td> </tr> <tr> <td>4.2 Réduction des nuisances sonores</td> <td>Favorise la mobilité piétonne, non bruyante.</td> </tr> <tr> <td>4.3 Réduction de l'utilisation des ressources et valorisation des espaces verts et naturels</td> <td>Aménagement sur le domaine public existant, peu d'impact sur les surfaces vertes.</td> </tr> </table>					4.1 Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre	Favorise la mobilité piétonne, non polluante.	4.2 Réduction des nuisances sonores	Favorise la mobilité piétonne, non bruyante.	4.3 Réduction de l'utilisation des ressources et valorisation des espaces verts et naturels	Aménagement sur le domaine public existant, peu d'impact sur les surfaces vertes.				
4.1 Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre	Favorise la mobilité piétonne, non polluante.													
4.2 Réduction des nuisances sonores	Favorise la mobilité piétonne, non bruyante.													
4.3 Réduction de l'utilisation des ressources et valorisation des espaces verts et naturels	Aménagement sur le domaine public existant, peu d'impact sur les surfaces vertes.													
<p>Etudes réalisées</p> <p>Etudes préliminaires :</p> <p>Evaluation de la sécurité des passages piétons sur le territoire yverdonnois.</p>														
<p>Données de base</p> <p>34 traversées piétonnes</p>														

Paquet GT-01 Réaménagements de carrefours et adaptations de la signalisation lumineuse	
Mesure 4-62	
Priorité : A	Catégorie : Gestion du trafic
Coût : 3.45 MCHF	
Maître d'ouvrage : Ville d'Yverdon-les-Bains	



GENERALITES

- Limites communales
- Périmètre d'agglomération
- ▭ Zones dédiées aux activités ou mixtes

MESURES PA1, PA2 ET PA4

Mesures infrastructurales

- ▬ Mesures PA1, PA2
- ▬ Mesures PA4

Mesures urbanisation et paysage

- ▭ Mesures d'urbanisation
- ▬ Mesures paysage

MESURES PA FUTURS

- ▭ Mesures d'urbanisation
- ▬ Mesures infrastructurales

Mesures infrastructurales par catégorie

Gestion du trafic

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

Plateformes multimodales

- ▬ Interfaces des gares et haltes
- ▬ Franchissement de gare
- ▬ Vélostation

Infrastructures pour bus / TP

- ▬ Terminus du réseau bus
- ▬ P+R
- ▬ Electrification du réseau bus

Capacité des route

- ▬ Aménagement de nouvel axe
- ▬ Aménagement de nouvel axe

Tram / chemins de fer urbains

- ▬ Réaménagement de gare RER

Mobilité douce

- ▬ Axe de mobilité douce
- ▬ Franchissement
- ▬ Axe de mobilité douce
- ▬ Franchissement

Valorisation / sécurité de l'espace routier

- ▬ Amélioration des espaces publics
- ▬ Réaménagement de place
- ▬ Réaménagement de rue
- ▬ Réaménagement de l'espace rue dans les quartiers
- ▬ Réaménagement de rue et d'espace public

Extrait de la carte des mesures (AggloY)

Description de la conception

Avec la mise en service de l'APA sud en 2020 et les projets d'APA ouest et APA centre intégré au PA4, la hiérarchie du réseau routier est révisée pour permettre une accessibilité en peigne au centre de l'agglomération et aux quartiers qui l'entourent. Ce nouveau concept d'accessibilité nécessite de revoir la signalisation lumineuse aux carrefours clés. Ces modifications ont aussi comme but essentiel d'améliorer la fluidité sur les pénétrantes d'agglomération, en particulier pour les transports publics. Le réaménagement des différents carrefours permettra aussi de renforcer la sécurité pour les modes doux.

Mesures partielles

4-62.1 – Carrefours Sallaz/Lausanne et Sallaz/Sciences

Les carrefours Sallaz – Lausanne et Sallaz – Sciences permettent d'orienter le trafic en entrée de ville. Ils sont destinés à former un contrôle d'accès pour maîtriser le trafic et soulager les axes urbains, notamment l'avenue des Bains.

Coûts de la mesure partielle : 1.20 MCHF

4-62.2 – Carrefours Chamblon/Cheminet et Midi/Orbe - (renouvellement infra SL avec APA)

Ces deux carrefours doivent être renouvelés pour permettre une gestion du trafic en adéquation avec l'accessibilité en peigne permise par l'APA. La priorisation des TP sera renforcée grâce au remplacement de la SL.

Coûts de la mesure partielle : 0.40 MCHF

4-62.3 – Rue de l'Ancien-Stand : modification SL pour fermeture aux TIM

Pour améliorer la connexion entre le centre-ville et le lac, la rue de l'Ancien-Stand va être fermée au trafic individuel motorisé. Seuls les transports publics et les modes doux pourront utiliser cet axe. La signalisation lumineuse doit en conséquence être adaptée à l'extrémité nord, dans le carrefour avec l'avenue des Sports, pour supprimer les images TIM correspondantes et créer les images TP prioritaires nécessaires.

Coûts de la mesure partielle : 0.05 MCHF

4-62.4 – Chaussée de Treycovagnes et carrefour Kiener/Montagny/Orbe

Dans la continuité du réaménagement de la RC 276 (intégré à la mesure 1a des PA1 et 2), la ville d'Yverdon prévoit de réaménager le tronçon situé en localité et de réaménager le carrefour Kiener – Montagny – Orbe pour créer un contrôle d'accès permettant de soulager la rue d'Orbe et la rue du Midi, améliorer la progression des TP et sécuriser les modes doux.

Coûts de la mesure partielle : 1.50 MCHF

4-62.5 – Aménagements pour passage et priorisation des bus

La mise en œuvre du futur réseau de bus implique d'une part des adaptations de certaines rues afin de permettre la circulation des bus dans le deux sens, d'autre part des modifications de carrefour pour permettre le passage des bus. Dans certains cas, une nouvelle signalisation lumineuse intégrant une priorisation des bus permettra de garantir la progression des bus.

Coûts de la mesure partielle : 0.3 MCHF

Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF HT) : 0.3

CH	Canton VD	Communes	Tiers	Total
0.0	0.0	3.45	0.0	3.45

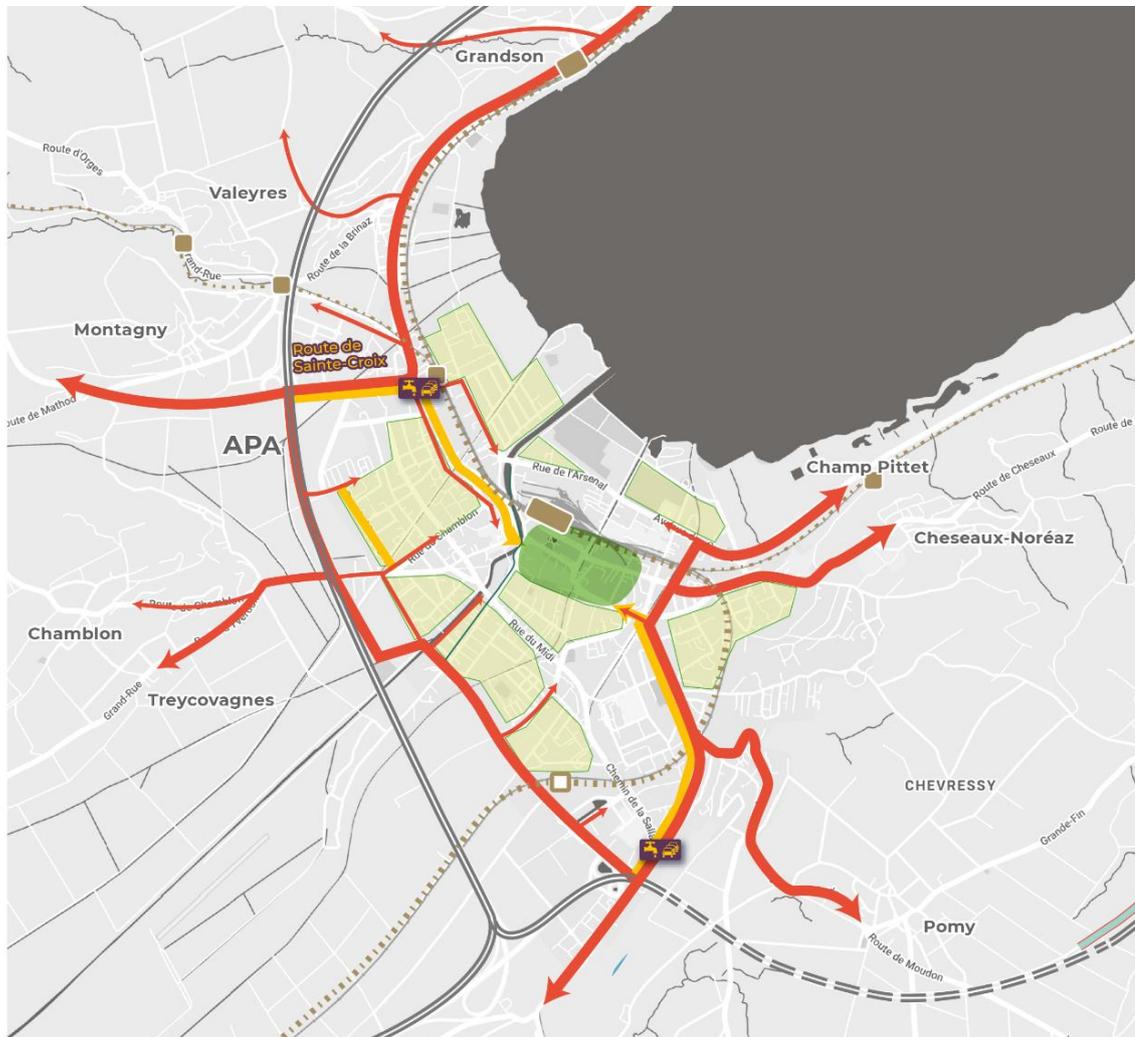
Critères d'efficacité

CE1 : Améliorer la qualité du système de transport

1.1 Amélioration du système global de transport	Amélioration de la fluidité et de l'orientation des flux de trafic pour tous les modes.
1.3 Amélioration du système des transports publics	Amélioration de la priorité aux carrefours clés, gain de temps de parcours améliorant la compétitivité.
1.4 Amélioration du réseau routier et gestion du réseau	Orientation du trafic sur les axes principaux et accessibilité selon la hiérarchie du réseau. Réduction des effets de blocage en maîtrisant le trafic dès l'entrée de l'agglomération.
1.5 Amélioration de la mobilité douce	Sécurisation des déplacements dans les nœuds des réseaux de mobilité.

CE3 : Accroître la sécurité du trafic	
3.1 Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic	Le réaménagement des carrefours prendra en compte les dernières normes en vigueur et les besoins des modes doux, ainsi la sécurité objective sera améliorée.
CE4 : Réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources	
4.1 Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre	La maîtrise du trafic permet de réduire les nuisances causées par les embouteillages à l'intérieure de l'agglomération
4.2 Réduction des nuisances sonores	La maîtrise du trafic permet de réduire les nuisances causées par les embouteillages à l'intérieure de l'agglomération.
<p>Données de base</p> <p>4-62.1 – Carrefours Sallaz/Lausanne et Sallaz/Sciences 2 noeuds concernés</p> <p>4-62.2 – Carrefours Chamblon/Cheminet et Midi/Orbe - (renouvellement infra SL avec APA) 2 noeuds concernés</p> <p>4-62.3 – Rue de l'Ancien-Stand : modification SL pour fermeture aux TIM 1 noeud concerné</p> <p>4-62.4 – Chaussée de Treycovagnes et carrefour Kiener/Montagny/Orbe 2 noeuds concernés</p> <p>4-62.5 – Aménagements pour passage et priorisation des bus 300 mètres linéaires 2 noeuds concernés</p>	

Paquet GT-01 Mesure 4-63		Signalisation directionnelle, mise à jour
Priorité : A	Catégorie : Gestion du trafic	Coût : 0.62 MCHF
Maître d'ouvrage : Ville d'Yverdon-les-Bains (MOB)		Partenaire(s) : Canton de Vaud



LÉGENDE

- Réseau structurant
- accessibilité au centre-ville et aux quartiers
- Axes déchargés de trafic grâce aux mesures / contrôle d'accès
- Diminution du trafic au centre ville et répartition sur les autres axes routiers
- Quartiers protégés du trafic transit
- Autoroute
- Voie ferrée
- Gare existante / future

Stratégie TIM à l'horizon de mise en œuvre du PA4

Description et faisabilité

La ville d'Yverdon-les-Bains a lancé une étude en vue de mettre à jour l'entier de sa signalisation directionnelle. La première étape, qui arrive à son terme, concerne la signalisation touristique.

Les prochaines étapes de ce projet sont : la mise à jour de la signalisation à destination des TIM, pour la rendre plus lisible et respecter la hiérarchie future du réseau routier ; la création d'une signalisation destinée aux vélos et aux piétons pour les diriger vers les axes en site propre ou équipés.

Opportunité et utilité

Ce projet permet d'accompagner les modifications des réseaux qui sont planifiées dans le cadre des projets d'agglomération de première, deuxième et quatrième générations. Les deux phases à venir sont en effet l'occasion de diriger les usagers, y compris les pendulaires, vers les axes qui sont aménagés pour les TIM d'une part et les modes doux d'autre part. La création de signalétiques propres aux piétons et aux cyclistes va permettre une forte valorisation de ces modes et accompagner le report modal. Les usagers qui passeront de la voiture aux modes doux pourront en effet identifier plus aisément les axes à emprunter avec le nouveau mode de déplacement.

Etat de la planification

L'avant-projet est en cours.

Etudes pré. : 2018-2020	Avant-projet : 2021	Projet : 2022	Réalisation : 2023-2028
-------------------------	---------------------	---------------	-------------------------

Etat « prêt à être réalisé et financé »

Etude de projet : En cours de réalisation. Le projet sera ensuite déployé en trois étapes : Balisage TIM, balisage piétons et finalement balisage cyclistes.

Approbation des plans/permis de construire : La ville d'Yverdon-les-Bains dispose d'une délégation de compétence pour la signalisation. Le projet est donc validé par les procédures internes usuelles à la commune.

Financement : Le financement est assuré conjointement par la ville d'Yverdon et le canton de Vaud via une demande de soutien LADE.

Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF HT) :

CH	Canton VD	Communes	Tiers	Total
0.000	0.278	0.342	0.000	0.62

Lien avec d'autres mesures

4.57, 4.58 - APA
4a MD le long des canaux
4.64 Monitoring du trafic

Critères d'efficacité

CE1 : Améliorer la qualité du système de transport

1.1 Amélioration du système global de transport	Clarification des différents réseaux pour les usagers.
1.2 Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité	Favorisation des modes doux en offrant une visibilité aux itinéraires qui leurs sont dédiés, y compris pour le dernier kilomètre pour les usagers TIM et TP.
1.4 Amélioration du réseau routier et gestion du réseau	Favorisation du respect de la hiérarchie du réseau routier.
1.5 Amélioration de la mobilité douce	Création d'un balisage des réseaux modes doux.

CE3 : Accroître la sécurité du trafic

3.1 Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic	Meilleur guidage des différents modes, réduction des usages inappropriés des différents réseaux (vélos n'utilisant pas les infrastructures dédiées, TIM empruntant des axes de faible hiérarchie pour le transit, etc.)
--	---

CE4 : Réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources

4.2 Réduction des nuisances sonores	L'amélioration du guidage des TIM permet de diriger les usagers vers des axes adaptés et sur lesquels des mesures de protection contre le bruit routier sont mises en place.
-------------------------------------	--

Etudes réalisées

Etudes préliminaires :

Les études préliminaires ont permis d'identifier et de hiérarchiser les pôles, notamment touristiques.

Concept de signalétique multimodal a été défini, et des fiches de balisage par destination ou pôle ont été réalisées.

Avant-projet :

L'avant-projet permet d'augmenter le niveau de détail. Des plans détaillés de la signalisation carrefour par carrefour sont réalisés.

Projet :

Le projet permettra de définir précisément la liste des mâts et panneaux, en vue du déploiement sur le territoire de la nouvelle signalétique. Il sera décomposé en trois parties : dans un premier temps, la signalisation TIM, puis piétons (cartes et fléchages) et finalement vélos (fléchages uniquement).

Données de base

40 nœuds concernés

Mesure 4-64	Monitoring du trafic	
Priorité : Ae	Catégorie : Gestion du trafic	Coût : 1.5 MCHF
Maître d'ouvrage : Ville d'Yverdon-les-Bains (MOB)		Partenaire(s) : Communes de l'agglomération



Stratégie de monitoring des mobilités de la Ville d'Yverdon-les-Bains

Description et faisabilité

1 : Monitoring du trafic

Pour assurer un suivi de l'évolution des parts modales, des charges de trafic (tous modes) et du stationnement, un monitoring du trafic doit être mis en place à l'échelle de l'agglomération.

Les services de la ville d'Yverdon-les-Bains ont pris les devants, en définissant une stratégie pour la mise en place de cet outil. Celle-ci prend principalement la forme d'une campagne de relevés tous les cinq ans. Elle inclut des comptages en section et aux carrefours clés TIM et vélos, une analyse des données des compagnies de transport public, des enquêtes origine - destination pour tous les modes, une analyse du MRMT et des relevés du stationnement TIM et vélos.

Pour appuyer les campagnes de comptages, des postes de comptages fixes pour les vélos et les TIM seront progressivement installés, principalement avant la première campagne en 2025. Ceux-ci permettront de suivre en continu l'évolution du trafic et de monitorer des événements ponctuels.

2 : Gestion du trafic

En dehors des indicateurs propres à la planification, la mise en place d'une gestion opérationnelle du trafic routier à l'interne de l'agglomération et des transports publics chez les exploitants (Travys et CarPostal) nécessite la création d'une centrale de gestion du trafic. Celle-ci doit permettre de superviser à distance l'exploitation des carrefours à feux (adapter le programme au trafic, réagir en cas d'incident, sur-prioriser les bus en retard) et les éventuels panneaux à messages variables ou agents de terrain (par exemple à la jonction sud, pouvoir envoyer le trafic par l'APA en cas d'accident sur la route de Lausanne ou sur le réseau autoroute).

En supervisant et agissant directement sur la régulation des carrefours et les éventuels panneaux à messages variables, l'agglomération disposera d'outils pour réduire la congestion, améliorer la progression des bus et intervenir plus rapidement et efficacement en cas d'incident ou d'accident.

Opportunité et utilité

La mise en place d'un monitoring permet de suivre l'évolution des flux pour tous les modes et d'analyser les changements de comportements. Un bureau spécialisé sera mandaté lors de chaque campagne pour agréger et analyser les données récoltées. Il pourra ainsi mettre en évidence les évolutions par rapport à la campagne précédente et les perspectives d'évolution. Le monitoring permet aussi d'évaluer l'efficacité des mesures réalisées. Il servira d'aide à la décision pour adapter les mesures à réaliser et définir les mesures complémentaires. La centrale de gestion du trafic permet d'agir au quotidien sur le trafic.

Etat de la planification				
1. Études préél. : -	1. Avant-projet : 2021	1. Projet : 2021-2023	1. Réalisation : 2025	
2. Études Préél. : 2023	2. Avant-projet : 2024	2. Projet : 2025-2026	2. Réalisation : 2027	
Etat « prêt à être réalisé et financé »				
Etudes d'avant-projet et de projet : Réalisées courant 2021				
Approbation des plans/permis de construire : Le monitoring ne nécessite pas d'approbation des plans.				
Financement : Le financement est assuré par la ville d'Yverdon-les-Bains et les autres communes de l'AggloY si elles souhaitent activer les postes de comptages planifiés sur leur territoire.				
Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF HT) :				
CH	Canton VD	Communes	Tiers	Total
0.000	0.000	0.5	0.000	0.5
Lien avec d'autres mesures				
Le monitoring permet de diagnostiquer l'effet réel des mesures et d'identifier les manques d'efficacité de ce qui a été mis en place. Ce diagnostic permet de compléter, modifier, ajuster la planification des mesures suivantes, voire la mise en œuvre de certaines mesures initialement prévues.				
Critères d'efficacité				
CE1 : Améliorer la qualité du système de transport				
1.1 Amélioration du système global de transport	Outil d'aide à la décision pour la réalisation de mesures ultérieures.			
1.2 Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité	Outil d'aide à la décision pour la réalisation de mesures ultérieures.			
1.4 Amélioration du réseau routier et gestion du réseau	Suivi de l'utilisation des infrastructures et mise en évidence du respect de la hiérarchie du réseau.			
CE3 : Accroître la sécurité du trafic				
3.1 Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic	Outil d'aide à la décision pour la réalisation de mesures ultérieures.			
CE4 : Réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources				
4.1 Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre	Une gestion plus efficace du trafic permet de réduire les nuisances.			
4.2 Réduction des nuisances sonores	Une gestion plus efficace du trafic permet de réduire les nuisances.			
Etudes réalisées				
Etudes préliminaires :-Néant.				
Avant-projet : Néant.				
Projet :				
La filière mobilité de la ville a défini une stratégie de monitoring. Celle-ci doit être étendue à l'agglomération d'ici à la réalisation de la première campagne.				
Les emplacements des postes de comptages permanents sont définis et la mise en œuvre peut débuter dès l'année 2022. Un poste pilote est déjà actif au niveau de l'APA-Sud, il est actuellement en cours de calibration avec le mandataire.				

Mesure 4-65 Mise à disposition de bornes de recharge électrique sur le domaine public		
Priorité : A	Catégorie : Mobilité électrique pour les transports privés	Coût : 1.0 MCHF
Maître d'ouvrage : Ville d'Yverdon-les-Bains (MOB)	Partenaire(s) :	



Première vision de la planification du Service des énergies d'Yverdon concernant le déploiement des bornes

Description et faisabilité

Le Service des Energies de la ville d'Yverdon-les-Bains (SEY) a développé une stratégie de déploiement de bornes de recharges. Cette stratégie doit permettre d'équiper les parkings publics avec des bornes de recharge par étapes entre 2021 et 2025. Elle prévoit aussi d'imposer aux promoteurs l'intégration de bornes de recharge dans les parkings des nouveaux bâtiments et d'offrir aux acteurs privés (hôtels, musées, etc.) la possibilité de disposer d'une borne sur leur parking.

La part de véhicules électriques dans l'agglomération yverdonnoise était inférieure à 0,5% en 2018, contre une part supérieure à 1% dans l'agglomération lausannoise. Ainsi, l'équipement en bornes de recharge doit être renforcé pour améliorer l'attractivité des véhicules électriques dans l'AggloY.

Le développement du réseau vise aussi à anticiper l'augmentation planifiée de la part des véhicules électriques, qui devrait se situer entre 6 et 9% à l'horizon 2025 et 15 à 27% à l'horizon 2030 selon le scénario de référence cantonal et un scénario appuyé sur la cible de la Confédération.

Opportunité et utilité

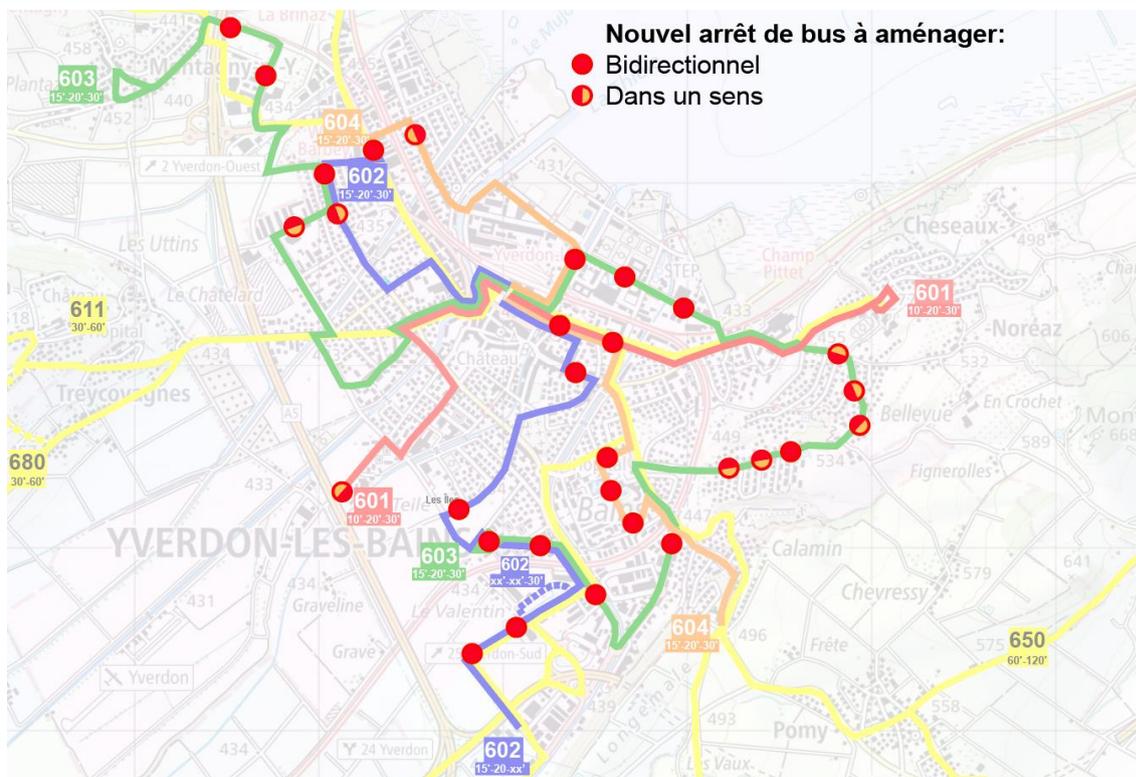
Bien qu'ils restent aussi encombrants que des véhicules thermiques, les véhicules électriques présentent l'avantage de ne pas émettre de gaz à effet de serre lors de leur utilisation (excepté éventuellement pour la production d'électricité). Ainsi, l'augmentation de la part de ces véhicules dans le parc automobile permet de réduire l'un des problèmes du transport individuel motorisé. Ces véhicules sont par ailleurs plus silencieux à basse vitesse, ce qui renforce la protection contre le bruit dans les zones modérées.

Etat de la planification

Etudes préél. : 2019-2019	Avant-projet : 2020-2021	Projet : 2021-2025	Réalisation : 2023-2028
---------------------------	--------------------------	--------------------	-------------------------

<p>Etat « prêt à être réalisé et financé »</p> <p>Etude de projet : Réalisation des études de projets par parking et échelonnées sur 5 ans</p> <p>Approbation des plans/permis de construire : Demandes de permis de construire réalisée par parking et échelonnées sur 5 ans</p> <p>Financement : Financement octroyé</p>														
<p>Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF HT) :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>CH</th> <th>Canton VD</th> <th>Communes</th> <th>Tiers</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0.000</td> <td>0.000</td> <td>1.0</td> <td>0.000</td> <td>1.0</td> </tr> </tbody> </table>					CH	Canton VD	Communes	Tiers	Total	0.000	0.000	1.0	0.000	1.0
CH	Canton VD	Communes	Tiers	Total										
0.000	0.000	1.0	0.000	1.0										
<p>Lien avec d'autres mesures</p> <p>4-60.2 Quartiers Pierre-de-Savoie, Roger-de-Guimps, Général-Guisan et St-Georges/Cheminet et Sablonnaire - Modération du trafic</p>														
<p>Critères d'efficacité</p> <p>CE4 : Réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>4.1 Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre</td> <td>Les véhicules électriques n'émettent pas de gaz à effet de serre lors de leur utilisation. La mise en place de bornes par le SEY permet de contrôler la provenance de l'électricité et les émissions à la production.</td> </tr> <tr> <td>4.2 Réduction des nuisances sonores</td> <td>À vitesse modérée, les véhicules électriques sont moins bruyants. Dans les zones modérées, ils produisent donc moins de nuisances sonores.</td> </tr> <tr> <td>4.3 Réduction de l'utilisation des ressources et valorisation des espaces verts et naturels</td> <td>Réduction de la dépendance aux énergies fossiles.</td> </tr> </tbody> </table>					4.1 Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre	Les véhicules électriques n'émettent pas de gaz à effet de serre lors de leur utilisation. La mise en place de bornes par le SEY permet de contrôler la provenance de l'électricité et les émissions à la production.	4.2 Réduction des nuisances sonores	À vitesse modérée, les véhicules électriques sont moins bruyants. Dans les zones modérées, ils produisent donc moins de nuisances sonores.	4.3 Réduction de l'utilisation des ressources et valorisation des espaces verts et naturels	Réduction de la dépendance aux énergies fossiles.				
4.1 Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre	Les véhicules électriques n'émettent pas de gaz à effet de serre lors de leur utilisation. La mise en place de bornes par le SEY permet de contrôler la provenance de l'électricité et les émissions à la production.													
4.2 Réduction des nuisances sonores	À vitesse modérée, les véhicules électriques sont moins bruyants. Dans les zones modérées, ils produisent donc moins de nuisances sonores.													
4.3 Réduction de l'utilisation des ressources et valorisation des espaces verts et naturels	Réduction de la dépendance aux énergies fossiles.													
<p>Etudes réalisées</p> <p>Avant-projet :</p> <p>Définition d'une stratégie et d'un paquet de mesures pour favoriser et faciliter l'acquisition des véhicules électriques par les habitants, employés et visiteurs de l'agglomération. Validation d'une partie de la stratégie par les autorités d'Yverdon.</p>														

Paquet GT-01 Mesure 4-66		Aménagement de nouveaux arrêts de bus	
Priorité : A	Catégorie : Transports publics (TP)		Coût : 2,66 MCHF
Maître d'ouvrage : Ville d'Yverdon-les-Bains (MOB)		Partenaire(s) : Communes de Montagny-près-Yverdon et de Cheseaux-Noréaz, Travys, CarPostal	



Description et faisabilité

Pour permettre la mise en œuvre du futur réseau de bus urbains et régionaux, certains arrêts de bus doivent être déplacés, complétés ou aménagés pour les quartiers nouvellement desservis. Ces nouveaux arrêts seront réalisés conformément aux exigences pour les personnes à mobilité réduite (LHand).

La réalisation des nouveaux arrêts permettra d'une part de desservir des secteurs actuellement pas ou mal desservis, d'autre part d'offrir de nouvelles interfaces entre les haltes de train régionales et le réseau de bus urbains et régionaux.

Tous les arrêts seront aménagés conformément aux exigences de la LHand avec un mât indiquant l'horaire et les lignes desservant l'arrêt. La plupart des arrêts seront équipés d'un banc et d'une poubelle tandis que les arrêts les plus fréquentés seront équipés en plus d'un abribus voire d'une borne d'informations aux voyageurs (BIV) à certains pôles stratégiques.



Coupe longitudinale - Arrêt avec abri

Opportunité et utilité

La réalisation de nouveaux arrêts de bus est l'opportunité d'apporter les améliorations suivantes :

Offrir des connexions entre les réseaux ferroviaires régional, de bus urbain et de bus régional. Cela permettra d'offrir de nouvelles interfaces d'échanges en complément de l'interface principale (gare CFF d'Yverdon-les-Bains).

Desservir de nouveaux quartiers actuellement mal ou pas desservis. Cela permettra de rendre l'offre TP attractive pour les futurs habitants, employés et visiteurs de ces quartiers.

Mieux relier certains quartiers entre eux. Cela permettra de faciliter les déplacements internes à l'agglomération.

Aménager du stationnement vélo et/ou une station VLS à certains arrêts stratégiques. Cela permettra de favoriser la multimodalité.

Etat de la planification

Etudes préél : 2017-2021

Avant-projet : 2021-2022

Projet : 2022-2024

Réalisation : 2023-2026

Etat « prêt à être réalisé et financé »

Etude de projet : Débuté en 2020, à finaliser en 2024

Approbation des plans/permis de construire : Demande de permis de construire avec enquête publique, permis sera délivré par l'autorité communale

Financement : Le financement est assuré par les trois communes pilotes et partenaires

Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF HT) :

CH	Canton VD	Communes	Tiers	Total
0.000	0.000	2.66	0.000	2.66

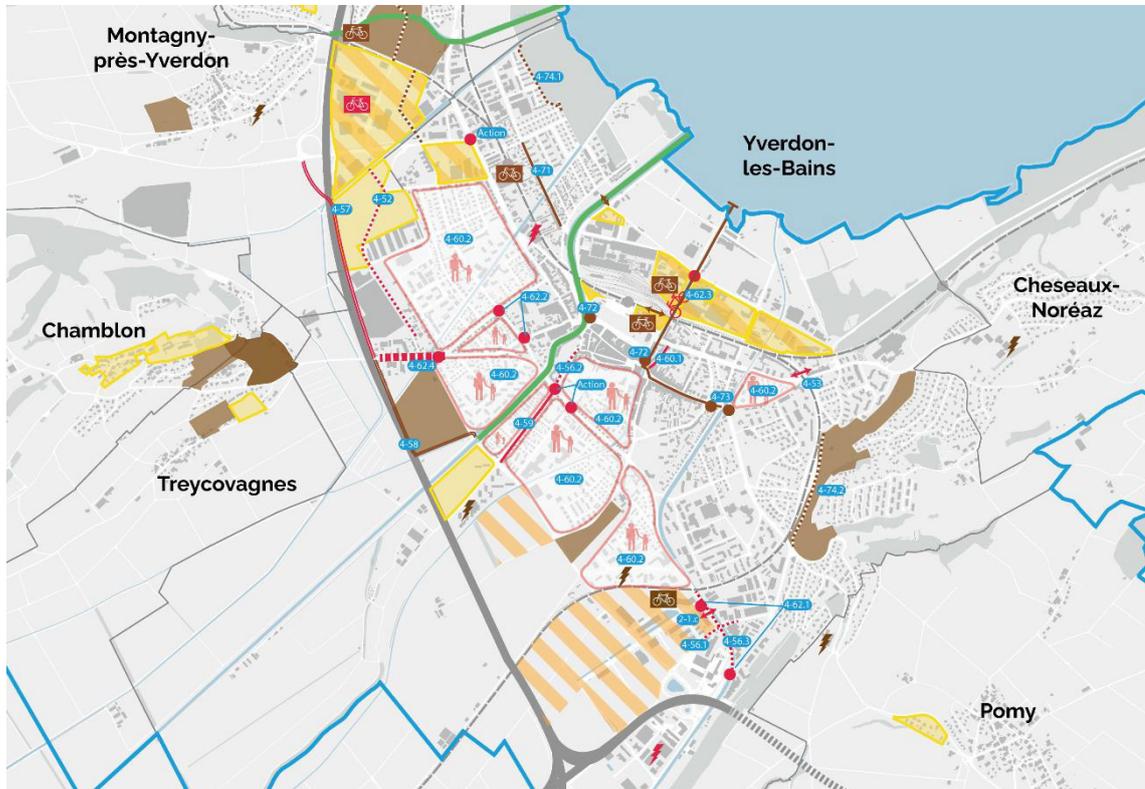
Lien avec d'autres mesures

4-62 Réaménagements de carrefours et adaptations de la signalisation lumineuse

4-69 Extension du réseau de vélos en libre-service – Étape 2

Critères d'efficacité	
CE1 : Améliorer la qualité du système de transport	
1.1 Amélioration du système global de transport	Relier les quartiers entre eux Desservir de nouveaux secteurs
1.2 Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité	Arrêts situés dans des nœuds stratégiques ou des centralités de quartiers équipés de stationnement vélo et/ou d'une station VLS
1.3 Amélioration du système des transports publics	Nouvelles connexions entre les réseaux ferroviaire régional, de bus urbain et de bus régional
1.5 Amélioration de la mobilité douce	Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite grâce à la mise en place d'arrêts conformes à la LHand
CE2 : Développer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	
2.1 Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti	Desserte de nouveaux quartiers en développement, actuellement mal ou pas desservis.
CE3 : Accroître la sécurité du trafic	
3.1 Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic	Certains arrêts sur chaussée sans dépassement possible pour les TIM contribuent à modérer les vitesses et ainsi augmenter la sécurité du trafic
CE4 : Réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources	
4.1 Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre	TP moins énergivores que TIM
4.2 Réduction des nuisances sonores	Une meilleure offre TP contribue à réduire les TIM et donc le bruit, en particulier si les bus sont électriques
4.3 Réduction de l'utilisation des ressources et valorisation des espaces verts et naturels	Pas d'emprises nécessaires sur des espaces verts
Etudes réalisées	
Avant-projet d'un arrêt de bus type, avec abribus et bordures LHand	
Données de base	
30 arrêts de bus	

Mesure 4-67 Electrification du réseau de bus		
Priorité : Ae	Catégorie : Transports publics (TP)	Coût : 1,4 MCHF
Maître d'ouvrage : Travys SA		Partenaire(s) : Ville d'Yverdon-les-Bains (SEY), communes de Montagny-près-Yverdon et Cheseaux-Noréaz



GENERALITES

- Limites communales
- Périmètre d'agglomération
- Zones dédiées aux activités ou mixtes

MESURES PA1, PA2 ET PA4

Mesures infrastructurelles

- Mesures PA1, PA2
- Mesures PA4

Mesures urbanisation et paysage

- Mesures d'urbanisation
- Mesures paysage

MESURES PA FUTURS

- Mesures d'urbanisation
- Mesures infrastructurelles

Mesures infrastructurelles par catégorie

Gestion du trafic

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

Plateformes multimodales

- P Interfaces des gares et haltes
- Franchissement de gare
- V.S. Vélostation

Infrastructures pour bus / TP

- P Terminus du réseau bus
- P+R P+R
- ⚡ Electrification du réseau bus

Capacité des route

- Aménagement de nouvel axe
- Aménagement de nouvel axe

Tram / chemins de fer urbains

- RER Réaménagement de gare RER

Mobilité douce

- Axe de mobilité douce
- Franchissement
- Axe de mobilité douce
- Franchissement

Valorisation / sécurité de l'espace routier

- ★ Amélioration des espaces publics
- Réaménagement de place
- Réaménagement de rue
- Réaménagement de l'espace rue dans les quartiers
- Réaménagement de rue et d'espace public

Extrait de la carte des mesures (AggloY)

Description et faisabilité

Le réseau de bus urbain de l'agglomération est exploité par des bus diesel. Il est prévu de renouveler progressivement la flotte en remplaçant les véhicules arrivant en fin de vie par des bus électriques. Les investissements de départ pour l'installation de nouvelles infrastructures sont prévus en 2021-2022 pour l'installation d'une station de recharge dans le dépôt de bus actuel et d'une station de recharge par « biberonnage » au terminus d'Y-Parc. Ainsi une première ligne sera exploitée avec des bus électriques. Ces investissements, qui s'élèvent à 1,4 MCHF, sont assumés entièrement par les communes desservies pas le réseau de bus urbains, soit Yverdon-les-Bains, Montagny-près-Yverdon et Cheseaux-Noréaz, et le Canton. L'achat des véhicules électriques est à la charge des mêmes acteurs.

La suite de l'électrification du réseau sera réalisée à partir de l'horizon 2028. Le déménagement de l'exploitant dans un nouveau dépôt est nécessaire pour permettre le stationnement nocturne d'un volume supplémentaire de véhicules électriques. Pour la première étape, les coûts sont les suivants :

- Adaptations de la station de recharge dans un nouveau dépôt : 0,2 MCHF
- Installation de 2 nouvelles stations de recharge par biberonnage aux terminus des lignes concernées : 1,2 MCHF.

Opportunité et utilité

Le but de cette mesure est de réduire les émissions CO2 liées aux transports publics urbains.

Etat de la planification

Les dates affichées ici concernent l'électrification d'une ligne du réseau.

Etudes préel. : 2020-21	Avant-projet : 2022	Projet : 2022	Réalisation : 2023
-------------------------	---------------------	---------------	--------------------

Etat « prêt à être réalisé et financé »

Etude de projet : Etude à réaliser en 2022

Approbation des plans/permis de construire : Approbation des plans et permis de construire délivrés par la/les communes concernées.

Financement : Financement par les communes concernées

Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF HT) :

CH	Canton VD	Communes	Tiers	Total
0.000	0.7	0.7	0.000	1.4

Lien avec d'autres mesures

Aménagement de nouveaux arrêts de bus

Mesures qui relèvent du plan directeur (si pertinent)

Critères d'efficacité

CE4 : Réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources

4.1 Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre

Les bus électriques sont alimentés par le réseau yverdonnois qui fournit 98% de courant renouvelable, le solde étant du nucléaire.

4.2 Réduction des nuisances sonores

Les bus électriques produisent très peu de bruit, en particulier à basse vitesse dans les centres urbains et lors des démarrages. Les nuisances dans les quartiers sont ainsi réduites.

Etudes réalisées

Appel d'offre pour le matériel roulant réalisé par l'exploitant (Travys).

Définition par l'exploitant de la ligne la plus opportune pour l'électrification et des aménagements nécessaires (moyens de recharge).

Description et faisabilité

L'aptitude à stationner un vélo, qu'il soit électrique ou non, un vélo cargo ou autre engin de mobilité douce influence notablement le choix modal. De ce fait, les communes mettent tout en œuvre pour assurer la construction de locaux sécurisés conformes aux normes VSS, dans les lotissements privés, dans les locaux d'entreprises, en particulier dans les sites stratégiques et les nouveaux quartiers. Ces actions sont régies par des articles inscrits aux règlements des PA et des PACom, ainsi que par un contrôle méticuleux des demandes de permis de construire. De plus, des installations sécurisées localisées à proximité immédiate des gares et haltes ferroviaires permettent un rabattement efficace des pendulaires sur le train.

En parallèle, il existe de nombreux secteurs résidentiels dans lesquels l'offre de stationnement sécurisée pour les cycles est faible voire inexistante, forçant de nombreux résidents à stationner leur vélos de manière sauvage dans des endroits inappropriés (p.ex couloir de bâtiments, caves non aménagées, etc...). Cela constitue un réel frein au développement de la mobilité douce, en particulier pour les vélos électriques et cargo, plus chers et souvent plus encombrants. Les communes entendent dès lors évaluer le potentiel de développement d'un concept de « vélostations de quartiers » dans les secteurs résidentiels non équipés/insuffisamment équipés en stationnement deux roues. La mise en œuvre d'un tel concept pourrait être envisagée ultérieurement, dans le cadre d'un projet d'agglomération ultérieur.

Opportunité et utilité

Les révisions en cours de nombreux PACom et l'élaboration de plusieurs plans d'affectations offrent l'occasion d'assurer un dimensionnement convenable des locaux de stationnement dans les principaux sites stratégiques « à développer ».

Cette mesure s'inscrit dans la complémentarité des mesures 2 et 5 du projet d'agglomération de 2^{ème} génération, qui traite le stationnement en libre-accès devant les gares et les points d'intérêts principaux (collèges, centres commerciaux, etc.). Avec les nombreux projets en cours de développement autour de la gare d'Yverdon-les-Bains (Nouvelle place d'Armes, PA Front Gare, Interface TP), de réelles synergies sont à envisager en engageant la construction d'une vélostation moderne et fonctionnelle au cœur de l'agglomération. Une construction en 2 étapes est projetée (400 places en priorité B et 400 places en priorité C). La présente mesure concerne la première étape (**priorité B**).

Un potentiel important est à relever autour des gares de Grandson et Valeyres, notamment en raison de la taille et des dénivellations rencontrées sur le territoire de ces communes, propices au développement de la mobilité deux-roues électriques. Couplée au développement des vélos électriques, ces infrastructures de stationnement sécurisées doivent notamment encourager un report modal des usagers pratiquant de plus grandes distances depuis leur domicile, avec des dénivellations plus importantes (par exemple les pendulaires en provenance de Pomy, Chamblon, Cheseaux, communes hors aggloY). La commune de Grandson compte développer une première vélostation à court terme (priorité A, horizon 2024). En priorité B seront développées les vélostations et stationnement sécurisés énumérés précédemment.

Les sites stratégiques tels que Gare-Lac et Y-Parc regrouperont un nombre conséquent d'usagers du site et de visiteurs. Des vélostations contribueront à renforcer l'attrait du vélo pour se rendre sur ces sites.

Etat de la planification

Etudes préél. : 2023	Avant-projet : 2024-25	Projet : 2026-27	Réalisation : 2028-30
----------------------	------------------------	------------------	-----------------------

Etat « prêt à être réalisé et financé »

Etude de faisabilité : prévue dès 2023

Financement : Le financement est assuré par les communes impliquées

Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF HT) :

CH	Canton VD	Communes	Tiers	Total
0.000	0.000	1.41	0.000	1.41

Lien avec d'autres mesures

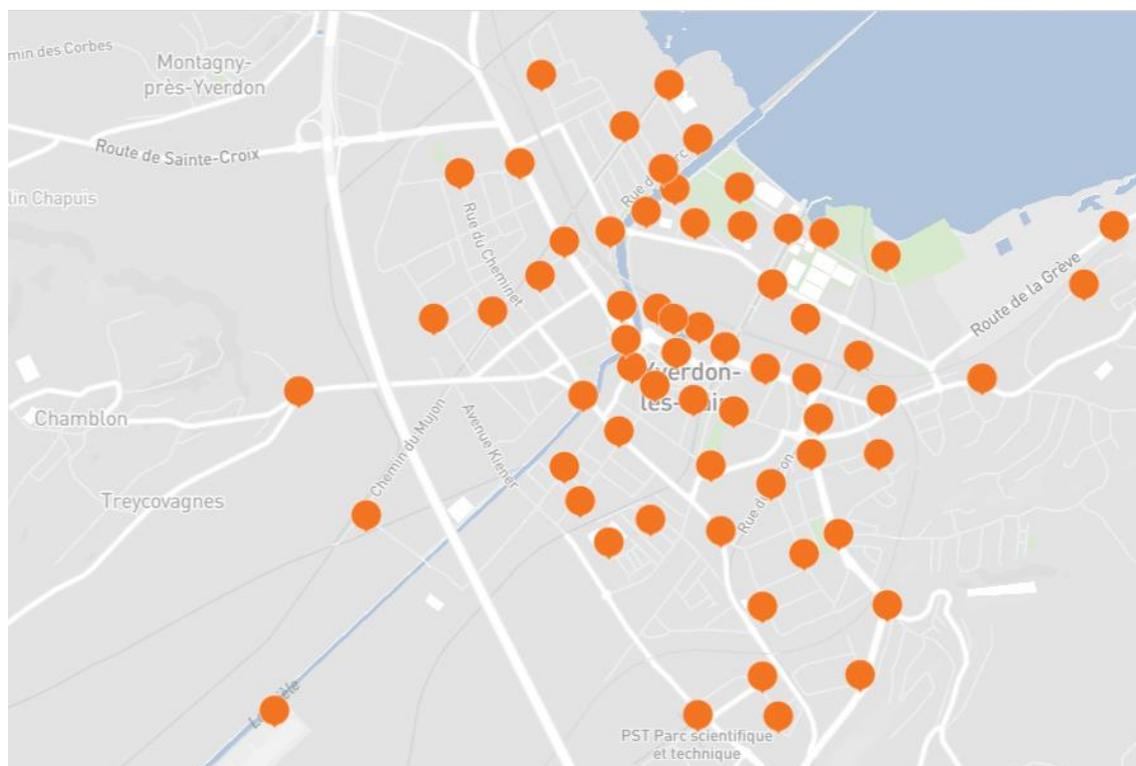
Stationnement 2R (mesures 2 et 5 du PA2)

Vélostations en gares

Divers plans d'affectations

Critères d'efficacité	
CE1 : Améliorer la qualité du système de transport	
1.1 Amélioration du système global de transport	Faciliter l'usage du vélo par une offre en stationnement sûre et attractive.
1.2 Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité	Favorisation des modes doux en offrant une solution sécurisée pour le stationnement des cycles pour toute les classes de populations
1.3 Amélioration du système des transports publics	Encouragement à l'usage des transports publics par des interfaces multimodaux
1.5 Amélioration de la mobilité douce	Nouvelle offre de stationnement protégeant les usagers du vol et des déprédations
CE4 : Réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources	
4.1 Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre	Solutions pour un report modal => diminution des émissions de polluants atmosphériques
4.2 Réduction des nuisances sonores	Solutions pour un report modal => diminution du trafic TIM et par conséquent des nuisances sonores
Etudes réalisées	
Etudes préliminaires : à l'intention	
Données de base	
Les installations de stationnement vélo sécurisées suivantes sont prévues en priorité B :	
<ul style="list-style-type: none"> - 4-68.1 : Vélostation, gare d'Yverdon-les-Bains, 400 places - 4-68.2 : Vélostation, site stratégique Y-Parc, 66 places - 4-68.3 : Vélostation, site stratégique Gare-Lac, 66 places - 4-68.4 : Vélostation, gare de Grandson (étape 2), 80 places - 4-68.5 : Stationnement sécurisé, halte William Barbey, 30 places - 4-68.6 : Stationnement sécurisé, halte La Brinaz, 30 places - 4-68.7 : Stationnement sécurisé, halte Valeyres-sous-Montagny, 30 places 	

Paquet MD-02 Mesure 4-69		Extension du réseau de vélos en libre-service – Étape 2	
Priorité : B	Catégorie : Mobilité douce	Coût : 0.4 MCHF	
Maître d'ouvrage : : Communes AggloY		Partenaire(s) :	



Plan du réseau de vélos en libre-service actuel

Description et faisabilité

A ce jour, seule la commune centre de l'agglomération exploite un réseau de vélos en libre-service. Ce dernier a passablement évolué ces dernières années, avec le passage à une dernière génération de système, plus flexible et plus attractive pour les usagers en 2020. Le nombre de vélos a été multiplié par 1.5 et le nombre de stations a passé de 10 (ex réseau Publibike) à plus de 50 au cœur de l'agglomération, offrant une qualité de service supérieure aux usagers pendulaires, touristes et habitants.

La première étape fait l'objet d'une fiche distincte.

Pour la deuxième étape de développement (2026-2031), plusieurs communes projettent l'extension du réseau à l'échelle de l'agglomération, notamment, les villages de Treycovagnes/Valeyres et le gymnase d'Yverdon (commune de Cheseaux-Noréaz). Ces extensions ont pour principal objectif de faciliter l'usage du vélo dans de courts et moyens déplacements, que ce soit pour des usagers pendulaires, des étudiants d'écoles supérieures, des touristes ou des habitants. Aussi, l'objectif est d'augmenter le nombre de vélos disponibles sur certains arrêts TP du réseau régional/urbain dans le but d'augmenter l'intermodalité et réduire le temps de parcours des usagers pratiquant des trajets tangentiels.

<p>Opportunité et utilité</p> <p>L'agglomération est constituée de plusieurs pôles d'activités/commerces/loisirs relativement proche entre eux. L'agglomération est également concernée par un important flux d'étudiants et de touristes. Dès lors, l'intérêt d'un réseau de vélos en libre-service performant, couvrant équitablement le territoire de l'agglomération, est réel.</p> <p>Le réseau actuel, récemment modernisé (2020) est en mesure d'être étendu aisément aux communes voisines, la plateforme existante étant extensible à coûts très faible. Un investissement initial doit être consenti par les communes pour l'acquisition de vélos supplémentaires et l'installation de supports de stationnement dans certaines stations. Suite à cela, les frais d'exploitation sont couverts par le budget courant. L'expérience acquise par la commune-centre depuis 2010 en matière d'exploitation d'un réseau de vélos en libre-service, ainsi que les prestataires à disposition pour l'exploitation du réseau, constituent une vraie opportunité pour proposer un service de mobilité de qualité à la grande majorité de la population de l'agglomération.</p> <p>Un réseau de vélos en libre-service dense, avec de multiples petites stations réparties autour des points d'intérêts principaux, permet de mettre à disposition un vélo pour chaque habitant, de manière simple et à prix très attractif. Ce service à la population permet à toutes les classes de population de recourir au vélo pour des déplacements internes à l'agglomération, favorisant le report modal, la diminution du trafic TIM et l'usage d'une mobilité combinée. Cette seconde étape propose une électrification partielle du parc de véhicule-</p>														
<p>Etat de la planification</p> <table border="1"> <tr> <td>Etudes préel. : 2020</td> <td>Avant-projet : -</td> <td>Projet : 2023-2026</td> <td>Réalisation : 2026-2031</td> </tr> </table>					Etudes préel. : 2020	Avant-projet : -	Projet : 2023-2026	Réalisation : 2026-2031						
Etudes préel. : 2020	Avant-projet : -	Projet : 2023-2026	Réalisation : 2026-2031											
<p>Etat « prêt à être réalisé et financé »</p> <p>Etude de marché : en cours</p> <p>Financement : Le financement est assuré par les communes concernées</p>														
<p>Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF HT) :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>CH</th> <th>Canton VD</th> <th>Communes</th> <th>Tiers</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0.000</td> <td>0.000</td> <td>0.40</td> <td>0.000</td> <td>0.40</td> </tr> </tbody> </table>					CH	Canton VD	Communes	Tiers	Total	0.000	0.000	0.40	0.000	0.40
CH	Canton VD	Communes	Tiers	Total										
0.000	0.000	0.40	0.000	0.40										
<p>Lien avec d'autres mesures</p> <p>15b Arrêts TP</p> <p>2 et 5 Stationnement vélos</p>														
<p>Critères d'efficacité</p> <p>CE1 : Améliorer la qualité du système de transport</p> <table border="1"> <tr> <td>1.1 Amélioration du système global de transport</td> <td>Augmentation de l'offre de mobilité durable pour les déplacements internes à l'agglomération</td> </tr> <tr> <td>1.2 Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité</td> <td>Favorisation des modes doux pour le dernier kilomètre pour les usagers TIM (depuis P+R) et TP (depuis « hubs TP»)</td> </tr> <tr> <td>1.3 Amélioration du système des transports publics</td> <td>Augmentation de l'attractivité du réseau TP par de meilleures connexions aux arrêts situés en entrées de l'agglomération</td> </tr> <tr> <td>1.4 Amélioration du réseau routier et gestion du réseau</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>1.5 Amélioration de la mobilité douce</td> <td>Développement de la pratique du vélo</td> </tr> </table>					1.1 Amélioration du système global de transport	Augmentation de l'offre de mobilité durable pour les déplacements internes à l'agglomération	1.2 Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité	Favorisation des modes doux pour le dernier kilomètre pour les usagers TIM (depuis P+R) et TP (depuis « hubs TP»)	1.3 Amélioration du système des transports publics	Augmentation de l'attractivité du réseau TP par de meilleures connexions aux arrêts situés en entrées de l'agglomération	1.4 Amélioration du réseau routier et gestion du réseau	-	1.5 Amélioration de la mobilité douce	Développement de la pratique du vélo
1.1 Amélioration du système global de transport	Augmentation de l'offre de mobilité durable pour les déplacements internes à l'agglomération													
1.2 Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité	Favorisation des modes doux pour le dernier kilomètre pour les usagers TIM (depuis P+R) et TP (depuis « hubs TP»)													
1.3 Amélioration du système des transports publics	Augmentation de l'attractivité du réseau TP par de meilleures connexions aux arrêts situés en entrées de l'agglomération													
1.4 Amélioration du réseau routier et gestion du réseau	-													
1.5 Amélioration de la mobilité douce	Développement de la pratique du vélo													
<p>CE2 : Développer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti</p> <table border="1"> <tr> <td>2.1 Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>2.2 Mise en valeur des espaces ouverts dans la zone urbanisée</td> <td>-</td> </tr> </table>					2.1 Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti	-	2.2 Mise en valeur des espaces ouverts dans la zone urbanisée	-						
2.1 Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti	-													
2.2 Mise en valeur des espaces ouverts dans la zone urbanisée	-													

CE3 : Accroître la sécurité du trafic	
3.1 Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic	-
CE4 : Réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources	
4.1 Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre	Solutions pour un report modal => diminution des émissions de polluants atmosphériques
4.2 Réduction des nuisances sonores	Solutions pour un report modal => diminution du trafic TIM et par conséquent des nuisances sonores
4.3 Réduction de l'utilisation des ressources et valorisation des espaces verts et naturels	-
Etudes réalisées	
Etudes préliminaires :	
Etude pour l'implantation d'un réseau de vélos en libre-service. Christe & Gygax, 2008	
Etude comparative des systèmes d'exploitation, Ville d'Yverdon-les-Bains, 2019	
Données de base	
Réseau futur :	
50 vélos électriques dans les communes de l'agglomération	
75 vélos électriques à Yverdon-les-Bains	

Mesures 4-71 Réaménagement de la rue des Prés-du-Lac		Coût : 0.80 MCHF
Priorité : B	Catégorie : Valorisation/sécurité de l'espace routier	



GENERALITES

- Limites communales
- Périmètre d'agglomération
- Zones dédiées aux activités ou mixtes

MESURES PA1, PA2 ET PA4

Mesures infrastructurales

- Mesures PA1, PA2
- Mesures PA4

Mesures urbanisation et paysage

- Mesures d'urbanisation
- Mesures paysage

MESURES PA FUTURS

- Mesures d'urbanisation
- Mesures infrastructurales

Mesures infrastructurales par catégorie

Gestion du trafic

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

Plateformes multimodales

- Interfaces des gares et haltes
- Franchissement de gare
- Vélostation

Infrastructures pour bus / TP

- Terminus du réseau bus
- P+R
- Electrification du réseau bus

Capacité des route

- Aménagement de nouvel axe
- Aménagement de nouvel axe

Tram / chemins de fer urbains

- Réaménagement de gare RER

Mobilité douce

- Axe de mobilité douce
- Franchissement
- Axe de mobilité douce
- Franchissement

Valorisation / sécurité de l'espace routier

- Amélioration des espaces publics
- Réaménagement de place
- Réaménagement de rue
- Réaménagement de l'espace rue dans les quartiers
- Réaménagement de rue et d'espace public

Extrait de la carte des mesures (AggloY)

Description et faisabilité

Pour protéger les riverains des nuisances liées au trafic de transit et sécuriser leurs déplacements, plusieurs quartiers de la ville sont passés en zone 30 au début de l'année 2021 (Pierre-de-Savoie, Roger-de-Guimps, Général Guisan et St-Georges/Cheminet). Dans la continuité, de la mesure 4-60 (Modération du trafic dans les quartiers) à l'horizon A, une adaptation de la hiérarchie du réseau routier dans le quartier des Prés-du-Lac et pour assurer la progression des transports publics est prévue dans une seconde phase. Ainsi, un réaménagement de l'espace rue est planifié à la rue des Prés-du-Lac qui permettra de sécuriser les modes doux et de réduire les nuisances, en considérant le passage en zone 30.

Opportunité et utilité

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

Etat de la planification				
Etudes préél. : 2024	Avant-projet : 2025-2026	Projet : 2027-2028	Réalisation : 2028-2029	
Etat « prêt à être réalisé et financé »				
Etude de projet : Avant-projet pour l'aménagement des zones 30 à réaliser.				
Approbation des plans/permis de construire :				
Financement :				
Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF HT) :				
CH	Canton VD	Communes	Tiers	Total
0.00	0.00	0.8	0.00	0.8
Etat de la planification : Avant-projet				
En lien avec l'adaptation de la hiérarchie du réseau routier dans le quartier des Prés-du-Lac et pour assurer la progression des transports publics, un réaménagement de l'espace rue est planifié à la rue des Prés-du-Lac. Ce projet permettra par ailleurs de sécuriser les modes doux et de réduire les nuisances, en considérant le passage en zone 30.				
Etat de la planification : Etude de faisabilité				
Critères d'efficacité				
CE1 : Améliorer la qualité du système de transport				
1.2 Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité	Favorisation des modes doux en améliorant une infrastructure mixte dans les quartiers.			
1.3 Amélioration du système des transports publics	Amélioration de l'accessibilité et de la qualité des arrêts de bus situés dans les quartiers.			
1.4 Amélioration du réseau routier et gestion du réseau	Favorisation du respect de la hiérarchie du réseau routier.			
1.5 Amélioration de la mobilité douce	Sécurisation des modes doux dans les quartiers.			
CE2 : Développer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti				
2.1 Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti	Quartiers plus favorables pour la pratique des modes doux.			
2.2 Mise en valeur des espaces ouverts dans la zone urbanisée	Réduction des gabarits routiers et valorisation des espaces publics.			
CE3 : Accroître la sécurité du trafic				
3.1 Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic	Réduction des distances d'arrêt des TIM, réduction du risque d'accident, aussi vis-à-vis des modes doux.			
CE4 : Réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources				
4.1 Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre	Réduction de vitesse de 50 à 30 km/h réduit les émissions de polluants.			
4.2 Réduction des nuisances sonores	La réduction de vitesse de 50 à 30 km/h permet de gagner jusqu'à 3 dB(A).			
Données de base				
Le trafic journalier moyen attendu sur cet axe est de 9'800 véhicules par jours.				
Le projet concerne le réaménagement de 520 mètres de rue, d'une largeur moyenne de 12.4 mètres, soit une surface totale à réaménager de 6'500 mètres carrés.				

Mesures 4-72		Réaménagements carrefours Ancienne-Douane - Remparts - Rue du Casino
Priorité : B	Catégorie : Gestion du trafic	Coût : 4.20 MCHF
Maître d'ouvrage : Ville d'Yverdon-les-Bains		Partenaires :



GENERALITES

- Limites communales
- Périmètre d'agglomération
- ▭ Zones dédiées aux activités ou mixtes

MESURES PA1, PA2 ET PA4

Mesures infrastructurales

- Mesures PA1, PA2
- Mesures PA4

Mesures urbanisation et paysage

- ▭ Mesures d'urbanisation
- ▭ Mesures paysage

MESURES PA FUTURS

- ▭ Mesures d'urbanisation
- ▭ Mesures infrastructurales

Mesures infrastructurales par catégorie

Gestion du trafic

- ▬ Réaménagement de rue
- ⚡ Priorité aux bus et MD
- 🚲 Réaménagement de carrefour

Plateformes multimodales

- 🚏 Interfaces des gares et haltes
- 🚆 Franchissement de gare
- 🚲 Vélostation

Infrastructures pour bus / TP

- 🚏 Terminus du réseau bus
- P+R
- ⚡ Electrification du réseau bus

Capacité des routes

- ▬ Aménagement de nouvel axe
- ▬ Aménagement de nouvel axe

Tram / chemins de fer urbains

- 🚆 Réaménagement de gare RER

Mobilité douce

- ⋯⋯⋯ Axe de mobilité douce
- ▬ Franchissement
- ⋯⋯⋯ Axe de mobilité douce
- ▬ Franchissement

Valorisation / sécurité de l'espace routier

- ★ Amélioration des espaces publics
- ▭ Réaménagement de place
- ▭ Réaménagement de rue
- ▭ Réaménagement de l'espace rue dans les quartiers
- ▭ Réaménagement de rue et d'espace public

Extrait de la carte des mesures (AggloY)

Description et faisabilité

Avec la mise en service de l'APA sud en 2020 et les projets d'APA ouest et APA centre intégré au PA4, la hiérarchie du réseau routier est révisée pour permettre une accessibilité en peigne au centre de l'agglomération et aux quartiers qui l'entourent. Ce nouveau concept d'accessibilité nécessite de revoir la signalisation lumineuse aux carrefours clés. Ces modifications ont aussi comme but essentiel d'améliorer la fluidité sur les pénétrantes d'agglomération, en particulier pour les transports publics. Le réaménagement des différents carrefours permettra aussi de renforcer la sécurité pour les modes doux.

Le réaménagement du carrefour Ancienne-Douane – Remparts avec une signalisation lumineuse doit permettre la priorisation des bus entre la place Bel-Air et la gare tout en gérant les mouvements liés au futur parking de la Place d'Armes. Le projet comprend la création d'une voie cyclable bidirectionnelle pour sécuriser les cycles et une sécurisation des traversées piétonnes. Ce projet vise à assurer une accessibilité multimodale au cœur de l'agglomération.

La transformation du carrefour Remparts – Casino, actuellement très routier, sera simplifié de manière à prendre en compte la fermeture au trafic motorisé du goulet du Casino et sa reconversion en axe dédié à la mobilité douce.

Opportunité et utilité

Afin de répondre aux objectifs du projet plan directeur régional du nord vaudois et du projet d'Agglomération (PA1 et PA2), qui visent à favoriser les transports publics et la mobilité douce, plusieurs mesures dont ce carrefour ont été définies pour dissuader la traversée du centre-ville au trafic individuel motorisé (TIM) à l'horizon de mise en service du nouveau parking souterrain de la place d'Armes.

Le réaménagement de ces carrefours est nécessaire afin de gérer les flux des différents modes de transports dans ce secteur qui regroupe la gare d'Yverdon-les-Bains, le centre-ville et le parking de la Place d'Armes.

Il permet de réaménager des espaces publics qualitatifs, de prioriser les bus grâce à une signalisation lumineuse, de sécuriser les cyclistes au moyen d'une piste cyclable et de rendre les flux piétons plus sûrs et agréables grâce à des cheminements fluides et directs.

Etat de la planification				
Etudes préél. : 2019	Avant-projet : 2021	Projet : 2023-2025	Réalisation : 2028-2029	
<p>Etat « prêt à être réalisé et financé »</p> <p>Etude de projet : Le projet sera développé de 2023 à 2025.</p> <p>Approbation des plans/permis de construire : Procédure selon LROU, Approbation du projet acquise par les exécutifs, permis de construire sera délivré par les législatifs et l'autorité cantonale.</p> <p>Financement : Le financement est assuré par la Ville d'Yverdon-les-Bains</p>				
Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF HT) :				
CH	Canton VD	Communes	Tiers	Total
0.00	0.00	4.20	0.00	4.20
Critères d'efficacité				
CE1 : Améliorer la qualité du système de transport				
1.1 Amélioration du système global de transport		Amélioration de la fluidité et de l'orientation des flux de trafic pour tous les modes.		
1.2 Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité		Renforcement du lien fonctionnel entre l'interface multimodale de la gare et la zone piétonne du centre-ville.		
1.3 Amélioration du système des transports publics		Amélioration de la priorité aux carrefours clés, gain de temps de parcours améliorant la compétitivité.		
1.4 Amélioration du réseau routier et gestion du réseau		Orientation du trafic sur les axes principaux et accessibilité selon la hiérarchie du réseau. Réduction des effets de blocage en maîtrisant le trafic dès l'entrée de l'agglomération.		
1.5 Amélioration de la mobilité douce		Sécurisation des déplacements dans les nœuds des réseaux de mobilité.		
CE2 : Développer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti				
2.1 Concentration de l'urbanisation et développement à l'intérieur du tissu bâti		-		
2.2 Mise en valeur des espaces ouverts dans la zone urbanisée		Le réaménagement du carrefour Remparts-Casino est directement lié à la mise en zone piétonne du goulet Casino, mettant en valeur les espaces publics dans ce secteur dans la continuité de la zone piétonne du centre-ville.		
CE3 : Accroître la sécurité du trafic				
3.1 Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic		Le réaménagement des carrefours prendra en compte les dernières normes en vigueur et les besoins des modes doux, ainsi la sécurité objective sera améliorée.		
CE4 : Réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources				
4.1 Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre		La maîtrise du trafic permet de réduire les nuisances causées par les embouteillages à l'intérieur de l'agglomération.		
4.2 Réduction des nuisances sonores		La maîtrise du trafic permet de réduire les nuisances causées par les embouteillages à l'intérieur de l'agglomération.		
Données de base				



TJM 2035 : Extrait au niveau du carrefour Douane – Rempart et vision à l'échelle du centre-ville d'Yverdon.

Mesures 4-73 Réaménagement des carrefours des Quatre Marronniers	
Priorité : C	Catégorie : Gestion du trafic
Coût : 2.00 MCHF	
Maître d'ouvrage : Ville d'Yverdon-les-Bains	Partenaire(s) :



GENERALITES

- Limites communales
- Périmètre d'agglomération
- Zones dédiées aux activités ou mixtes

MESURES PA1, PA2 ET PA4

Mesures infrastructurales

- Mesures PA1, PA2
- Mesures PA4

Mesures urbanisation et paysage

- Mesures d'urbanisation
- Mesures paysage

MESURES PA FUTURS

- Mesures d'urbanisation
- Mesures infrastructurales

Mesures infrastructurales par catégorie

Gestion du trafic

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

Plateformes multimodales

- i Interfaces des gares et haltes
- P Franchissement de gare
- V Vélostation

Infrastructures pour bus / TP

- B Terminus du réseau bus
- P P+R
- ⚡ Electrification du réseau bus

Capacité des route

- Aménagement de nouvel axe
- Aménagement de nouvel axe

Tram / chemins de fer urbains

- R Réaménagement de gare RER

Mobilité douce

- Axe de mobilité douce
- Franchissement
- Axe de mobilité douce
- Franchissement

Valorisation / sécurité de l'espace routier

- ★ Amélioration des espaces publics
- P Réaménagement de place
- R Réaménagement de rue
- R Réaménagement de l'espace rue dans les quartiers
- R Réaménagement de rue et d'espace public

Extrait de la carte des mesures (AggloY)

Description et faisabilité

Avec la mise en service de l'APA sud en 2020 et les projets d'APA ouest et APA centre intégré au PA4, la hiérarchie du réseau routier est révisée pour permettre une accessibilité en peigne au centre de l'agglomération et aux quartiers qui l'entourent. Ce nouveau concept d'accessibilité nécessite de revoir la signalisation lumineuse aux carrefours clés. Ces modifications ont aussi comme but essentiel d'améliorer la fluidité sur les pénétrantes d'agglomération, en particulier pour les transports publics. Le réaménagement des différents carrefours permettra aussi de renforcer la sécurité pour les modes doux.

Le carrefour Quatre Marronniers – Bains – Cordey – Philosophe doit faire l'objet d'un réaménagement pour garantir la fluidité sur cet axe, à la fois important pour les transports publics et la liaison Yvonand – Yverdon-Sud via la rue Cordey. Les sécurités des modes doux reste à garantir, par exemple par des feux, comme c'est le cas avec le carrefour actuel.

Critères d'efficacité

CE1 : Améliorer la qualité du système de transport

1.1 Amélioration du système global de transport	Amélioration de la fluidité et de l'orientation des flux de trafic pour tous les modes.
1.3 Amélioration du système des transports publics	Amélioration de la priorité aux carrefours clés, gain de temps de parcours améliorant la compétitivité..
1.4 Amélioration du réseau routier et gestion du réseau	Orientation du trafic sur les axes principaux et accessibilité selon la hiérarchie du réseau. Réduction des effets de blocage en maîtrisant le trafic dès l'entrée de l'agglomération.

1.5 Amélioration de la mobilité douce	Sécurisation des déplacements dans les nœuds des réseaux de mobilité.
<p>CE3 : Accroître la sécurité du trafic</p> <p>3.1 Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic</p> <p>Le réaménagement des carrefours prendra en compte les dernières normes en vigueur et les besoins des modes doux, ainsi la sécurité objective sera améliorée.</p>	
<p>CE4 : Réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources</p> <p>4.1 Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre</p> <p>La maîtrise du trafic permet de réduire les nuisances causées par les embouteillages à l'intérieure de l'agglomération.</p>	
4.2 Réduction des nuisances sonores	La maîtrise du trafic permet de réduire les nuisances causées par les embouteillages à l'intérieure de l'agglomération.
<p>Données de base</p>  <p>TJM 2035 : Charges de trafic aux abords du carrefours des Quatre Marronniers</p>	

Mesure 4-74.1		Mobilité douce Vernes
Priorité : C	Catégorie : Mobilité douce (MD)	Coût : 0.30 MCHF
Maître d'ouvrage : Ville d'Yverdon-les-Bains (MOB)		Partenaire(s) :



GENERALITES

- Limites communales
- Périmètre d'agglomération
- Zones dédiées aux activités ou mixtes

MESURES PA1, PA2 ET PA4

Mesures infrastructurelles

- Mesures PA1, PA2
- Mesures PA4

Mesures urbanisation et paysage

- Mesures d'urbanisation
- Mesures paysage

MESURES PA FUTURS

- Mesures d'urbanisation
- Mesures infrastructurelles

Mesures infrastructurelles par catégorie

Gestion du trafic

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

Plateformes multimodales

- Interfaces des gares et haltes
- Franchissement de gare
- Vélostation

Infrastructures pour bus / TP

- Terminus du réseau bus
- P+R
- Electrification du réseau bus

Capacité des route

- Aménagement de nouvel axe
- Aménagement de nouvel axe

Tram / chemins de fer urbains

- Réaménagement de gare RER

Mobilité douce

- Axe de mobilité douce
- Franchissement
- Axe de mobilité douce
- Franchissement

Valorisation / sécurité de l'espace routier

- Amélioration des espaces publics
- Réaménagement de place
- Réaménagement de rue
- Réaménagement de l'espace rue dans les quartiers
- Réaménagement de rue et d'espace public

Extrait de la carte des mesures (AggloY)



Tronçon concerné, entre Le Bey et la Rue de l'Avenir (Yverdon-les-Bains).

<p>Description et faisabilité</p> <p>Le cheminement de mobilité douce reliant Grandson à Yverdon-les-Bains le long du lac (itinéraire régional Suisse Mobile 22) nécessite un élargissement pour augmenter son attractivité.</p>														
<p>Opportunité et utilité</p> <p>Cette mesure vise à améliorer le confort pour les cyclistes et à réduire les conflits entre piétons et cyclistes. Elle fait partie intégrante de la réflexion globale de la voie verte le long du lac.</p>														
<p>Etat de la planification</p> <p>L'état de planification de niveau 1 et ses exigences sont atteints par la mesure « Mobilité douce Vernes ».</p> <p>Etudes préél. : 2025-2026 Avant-projet : 2026-2027 Projet : 2028-2029 Réalisation : 2030-2031</p>														
<p>Etat « prêt à être réalisé et financé »</p> <p>Etude de projet : Les études seront débutées à partir de 2025, en vue d'une réalisation d'ici 2031.</p> <p>Approbation des plans/permis de construire : -</p> <p>Financement : Le financement est assuré par la ville d'Yverdon.</p>														
<p>Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF HT) :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>CH</th> <th>Canton VD</th> <th>Communes</th> <th>Tiers</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0.0</td> <td>0.0</td> <td>0.3</td> <td>0.0</td> <td>0.3</td> </tr> </tbody> </table>					CH	Canton VD	Communes	Tiers	Total	0.0	0.0	0.3	0.0	0.3
CH	Canton VD	Communes	Tiers	Total										
0.0	0.0	0.3	0.0	0.3										
<p>Lien avec d'autres mesures</p> <p>4-60.3 Rue des Prés-du-Lac, la modération de cette rue permet d'offrir une liaison attractive vers le centre depuis Grandson et en complément de la présente mesure.</p>														
<p>Critères d'efficacité</p> <p>CE1 : Améliorer la qualité du système de transport</p> <table border="1"> <tr> <td>1.1 Amélioration du système global de transport</td> <td>Itinéraires MD stratégique pour l'agglomération, reliant Grandson et Yverdon-les-Bains.</td> </tr> <tr> <td>1.2 Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité</td> <td>Itinéraire rendu plus attractif pour la mobilité douce.</td> </tr> <tr> <td>1.5 Amélioration de la mobilité douce</td> <td>Itinéraire rendu plus attractif pour la mobilité douce.</td> </tr> </table>					1.1 Amélioration du système global de transport	Itinéraires MD stratégique pour l'agglomération, reliant Grandson et Yverdon-les-Bains.	1.2 Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité	Itinéraire rendu plus attractif pour la mobilité douce.	1.5 Amélioration de la mobilité douce	Itinéraire rendu plus attractif pour la mobilité douce.				
1.1 Amélioration du système global de transport	Itinéraires MD stratégique pour l'agglomération, reliant Grandson et Yverdon-les-Bains.													
1.2 Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité	Itinéraire rendu plus attractif pour la mobilité douce.													
1.5 Amélioration de la mobilité douce	Itinéraire rendu plus attractif pour la mobilité douce.													
<p>CE3 : Accroître la sécurité du trafic</p> <table border="1"> <tr> <td>3.1 Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic</td> <td>La mesure augmente l'offre des parcours MD, diminuant ainsi le conflit d'usagers MD et TIM sur le réseau routier</td> </tr> </table>					3.1 Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic	La mesure augmente l'offre des parcours MD, diminuant ainsi le conflit d'usagers MD et TIM sur le réseau routier								
3.1 Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic	La mesure augmente l'offre des parcours MD, diminuant ainsi le conflit d'usagers MD et TIM sur le réseau routier													
<p>CE4 : Réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources</p> <table border="1"> <tr> <td>4.1 Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre</td> <td>Favorise la mobilité douce.</td> </tr> <tr> <td>4.2 Réduction des nuisances sonores</td> <td>Favorise la mobilité douce (non bruyante).</td> </tr> <tr> <td>4.3 Réduction de l'utilisation des ressources et valorisation des espaces verts et naturels</td> <td>Les emprises sur les surfaces vertes sont modérées.</td> </tr> </table>					4.1 Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre	Favorise la mobilité douce.	4.2 Réduction des nuisances sonores	Favorise la mobilité douce (non bruyante).	4.3 Réduction de l'utilisation des ressources et valorisation des espaces verts et naturels	Les emprises sur les surfaces vertes sont modérées.				
4.1 Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre	Favorise la mobilité douce.													
4.2 Réduction des nuisances sonores	Favorise la mobilité douce (non bruyante).													
4.3 Réduction de l'utilisation des ressources et valorisation des espaces verts et naturels	Les emprises sur les surfaces vertes sont modérées.													
<p>Etudes réalisées</p> <p>Aucune étude n'a été réalisée à ce stade.</p>														

Mesure 4-74.2		Mobilité douce Coteaux
Priorité : C	Catégorie : Mobilité douce (MD)	Coût : 1.0 MCHF
Maître d'ouvrage :	Ville d'Yverdon-les-Bains (MOB)	Partenaire(s) :



GENERALITES

- Limites communales
- Périmètre d'agglomération
- Zones dédiées aux activités ou mixtes

MESURES PA1, PA2 ET PA4

Mesures infrastructurales

- Mesures PA1, PA2
- Mesures PA4

Mesures urbanisation et paysage

- Mesures d'urbanisation
- Mesures paysage

MESURES PA FUTURS

- Mesures d'urbanisation
- Mesures infrastructurales

Mesures infrastructurales par catégorie

Gestion du trafic

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

Plateformes multimodales

- Interfaces des gares et haltes
- Franchissement de gare
- Vélostation

Infrastructures pour bus / TP

- Terminus du réseau bus
- P+R
- ⚡ Electrification du réseau bus

Capacité des routes

- Aménagement de nouvel axe
- Aménagement de nouvel axe

Tram / chemins de fer urbains

- Réaménagement de gare RER

Mobilité douce

- Axe de mobilité douce
- Franchissement
- Axe de mobilité douce
- Franchissement

Valorisation / sécurité de l'espace routier

- ★ Amélioration des espaces publics
- Réaménagement de place
- Réaménagement de rue
- Réaménagement de l'espace rue dans les quartiers
- Réaménagement de rue et d'espace public

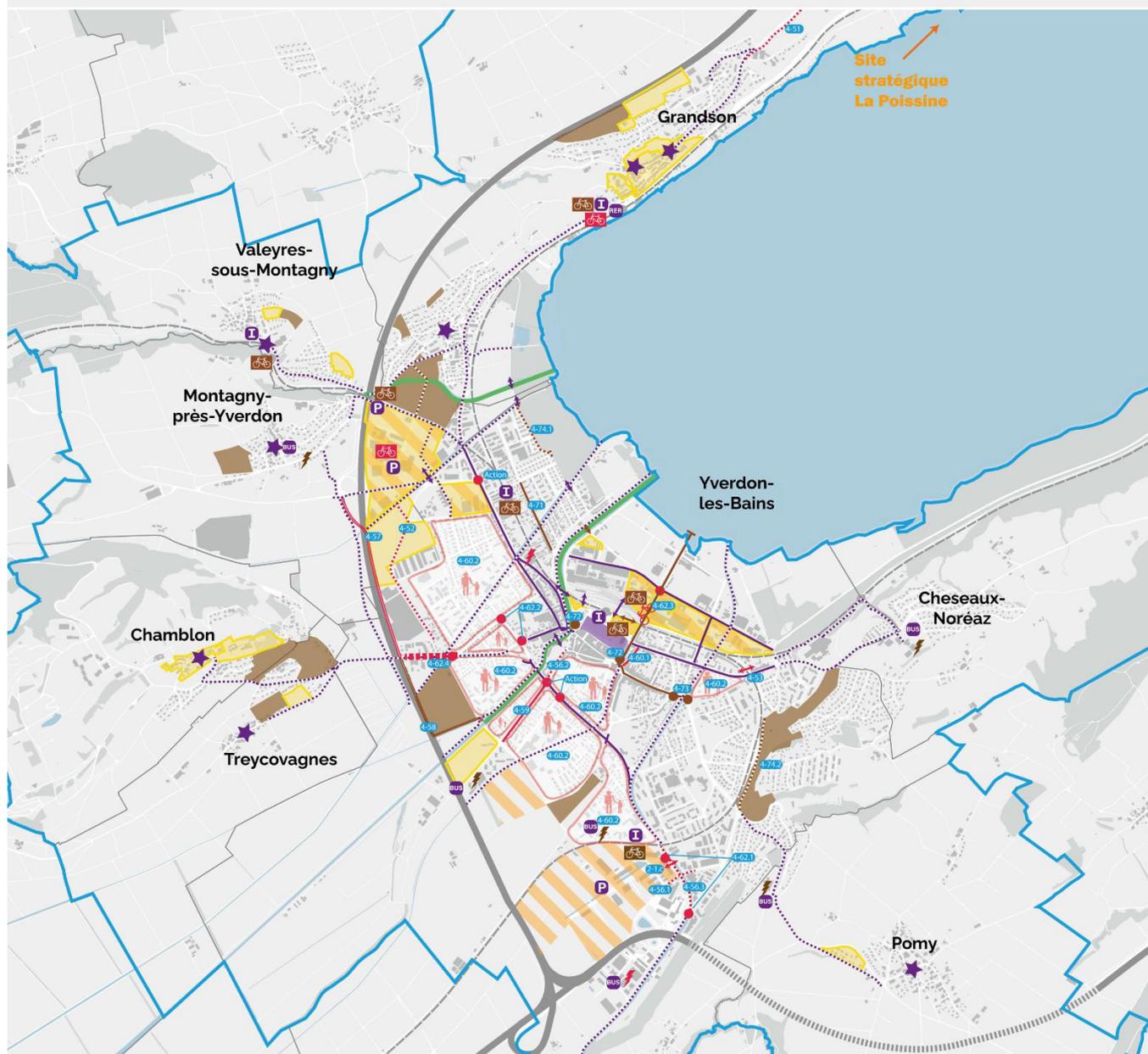
Extrait de la carte des mesures (AggloY)



Tronçon concerné, entre la Route de Lausanne et le Chemin de Sous-Bois (Yverdon-les-Bains).

<p>Description et faisabilité</p> <p>Un itinéraire de mobilité douce reliant la route de Lausanne au Chemin de Sous-Bois permet d'offrir une continuité des itinéraires de mobilité douce le long des voies ferrées.</p>														
<p>Opportunité et utilité</p> <p>Cette mesure vise à améliorer le réseau cyclable et piéton dans l'est de la ville et à relier les quartiers de ce secteur entre eux.</p>														
<p>Etat de la planification</p> <p>L'état de planification de niveau 1 et ses exigences sont atteints par la mesure « Mobilité douce Coteaux ».</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;">Etudes pré-l : 2025-2026</td> <td style="width: 25%;">Avant-projet : 2026-2027</td> <td style="width: 25%;">Projet : 2028-2029</td> <td style="width: 25%;">Réalisation : 2030-2031</td> </tr> </table>					Etudes pré-l : 2025-2026	Avant-projet : 2026-2027	Projet : 2028-2029	Réalisation : 2030-2031						
Etudes pré-l : 2025-2026	Avant-projet : 2026-2027	Projet : 2028-2029	Réalisation : 2030-2031											
<p>Etat « prêt à être réalisé et financé »</p> <p>Etude de projet : Les études seront débutées à partir de 2025, en vue d'une réalisation d'ici 2031.</p> <p>Approbation des plans/permis de construire : -</p> <p>Financement : Le financement est assuré par la ville d'Yverdon.</p>														
<p>Clé de répartition du financement, hors subvention fédérale (MCHF HT) :</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%;">CH</th> <th style="width: 20%;">Canton VD</th> <th style="width: 20%;">Communes</th> <th style="width: 20%;">Tiers</th> <th style="width: 20%;">Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0.0</td> <td>0.0</td> <td>1.0</td> <td>0.0</td> <td>1.0</td> </tr> </tbody> </table>					CH	Canton VD	Communes	Tiers	Total	0.0	0.0	1.0	0.0	1.0
CH	Canton VD	Communes	Tiers	Total										
0.0	0.0	1.0	0.0	1.0										
<p>Lien avec d'autres mesures</p> <p>En complément des mesures « Franchissement axe routier/canal à créer – Accès en entrée au PST », « Raccordement MD passerelle Champs-Lovat existante – Y-Parc » et « Nouvelles liaisons assurant la continuité des liaisons mobilité douce le long des canaux – Accessibilité au PST », cette mesure permet une meilleure liaison entre le sud de la ville (Y Parc) et l'est de la ville (Gymnase, HEIG-VD, La Villette).</p> <p>En coordination avec la mesure d'urbanisation 36 Coteau Est (après 2036)</p>														
<p>Critères d'efficacité</p> <p>CE1 : Améliorer la qualité du système de transport</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 40%;">1.1 Amélioration du système global de transport</td> <td>Itinéraires MD reliant de manière efficace et sûre le secteur de Champs-Lovats avec les quartiers d'habitation de la Villette et de Sous-Bois.</td> </tr> <tr> <td>1.2 Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité</td> <td>Itinéraire de mobilité douce direct entre des quartiers d'habitation et le secteur d'activités et commercial de Champs-Lovats.</td> </tr> <tr> <td>1.5 Amélioration de la mobilité douce</td> <td>Amélioration de la desserte fine dans le secteur.</td> </tr> </table>					1.1 Amélioration du système global de transport	Itinéraires MD reliant de manière efficace et sûre le secteur de Champs-Lovats avec les quartiers d'habitation de la Villette et de Sous-Bois.	1.2 Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité	Itinéraire de mobilité douce direct entre des quartiers d'habitation et le secteur d'activités et commercial de Champs-Lovats.	1.5 Amélioration de la mobilité douce	Amélioration de la desserte fine dans le secteur.				
1.1 Amélioration du système global de transport	Itinéraires MD reliant de manière efficace et sûre le secteur de Champs-Lovats avec les quartiers d'habitation de la Villette et de Sous-Bois.													
1.2 Amélioration de l'intermodalité et régulation active de la demande de mobilité	Itinéraire de mobilité douce direct entre des quartiers d'habitation et le secteur d'activités et commercial de Champs-Lovats.													
1.5 Amélioration de la mobilité douce	Amélioration de la desserte fine dans le secteur.													
<p>CE3 : Accroître la sécurité du trafic</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 40%;">3.1 Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic</td> <td>La mesure augmente l'offre des parcours MD, diminuant ainsi le conflit d'usagers MD et TIM sur le réseau routier</td> </tr> </table>					3.1 Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic	La mesure augmente l'offre des parcours MD, diminuant ainsi le conflit d'usagers MD et TIM sur le réseau routier								
3.1 Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic	La mesure augmente l'offre des parcours MD, diminuant ainsi le conflit d'usagers MD et TIM sur le réseau routier													
<p>CE4 : Réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 40%;">4.1 Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre</td> <td>Favorise la mobilité douce.</td> </tr> <tr> <td>4.2 Réduction des nuisances sonores</td> <td>Favorise la mobilité douce (non bruyante).</td> </tr> <tr> <td>4.3 Réduction de l'utilisation des ressources et valorisation des espaces verts et naturels</td> <td>Les emprises sur les surfaces vertes sont modérées.</td> </tr> </table>					4.1 Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre	Favorise la mobilité douce.	4.2 Réduction des nuisances sonores	Favorise la mobilité douce (non bruyante).	4.3 Réduction de l'utilisation des ressources et valorisation des espaces verts et naturels	Les emprises sur les surfaces vertes sont modérées.				
4.1 Réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre	Favorise la mobilité douce.													
4.2 Réduction des nuisances sonores	Favorise la mobilité douce (non bruyante).													
4.3 Réduction de l'utilisation des ressources et valorisation des espaces verts et naturels	Les emprises sur les surfaces vertes sont modérées.													
<p>Etudes réalisées Aucune étude n'a été réalisée à ce stade.</p>														

MESURES INFRASTRUCTURELLES ET D'URBANISATION - PA1, PA2, PA4 ET FUTURS



Sources géodonnées
Géodonnées Etat de Vaud: MO et NPCS, limites administratives



GENERALITES

- Limites communales
- Périmètre d'agglomération
- Zones dédiées aux activités ou mixtes

MESURES PA1, PA2 ET PA4

Mesures infrastructurelles

- Mesures PA1, PA2
- Mesures PA4

Mesures urbanisation et paysage

- Mesures d'urbanisation
- Mesures paysage

MESURES PA FUTURS

- Mesures d'urbanisation
- Mesures infrastructurelles

Mesures infrastructurelles par catégorie

Gestion du trafic

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

Plateformes multimodales

- I Interfaces des gares et
- Franchissement de gare
- 🚲 Vélostation

Infrastructures pour bus / TP

- P Terminus du réseau bus
- P+R P+R
- ⚡ Electrification du réseau bus

Capacité des route

- Aménagement de nouvel axe
- Aménagement de nouvel axe

Tram / chemins de fer urbains

- 🚊 Réaménagement de gare RER

Mobilité douce

- Axe de mobilité douce
- Franchissement
- Axe de mobilité douce
- Franchissement

Valorisation / sécurité de l'espace routier

- ★ Amélioration des espaces publics
- Réaménagement de place
- Réaménagement de rue
- Réaménagement de l'espace rue dans les quartiers
- Réaménagement de rue et d'espace public



agglo

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

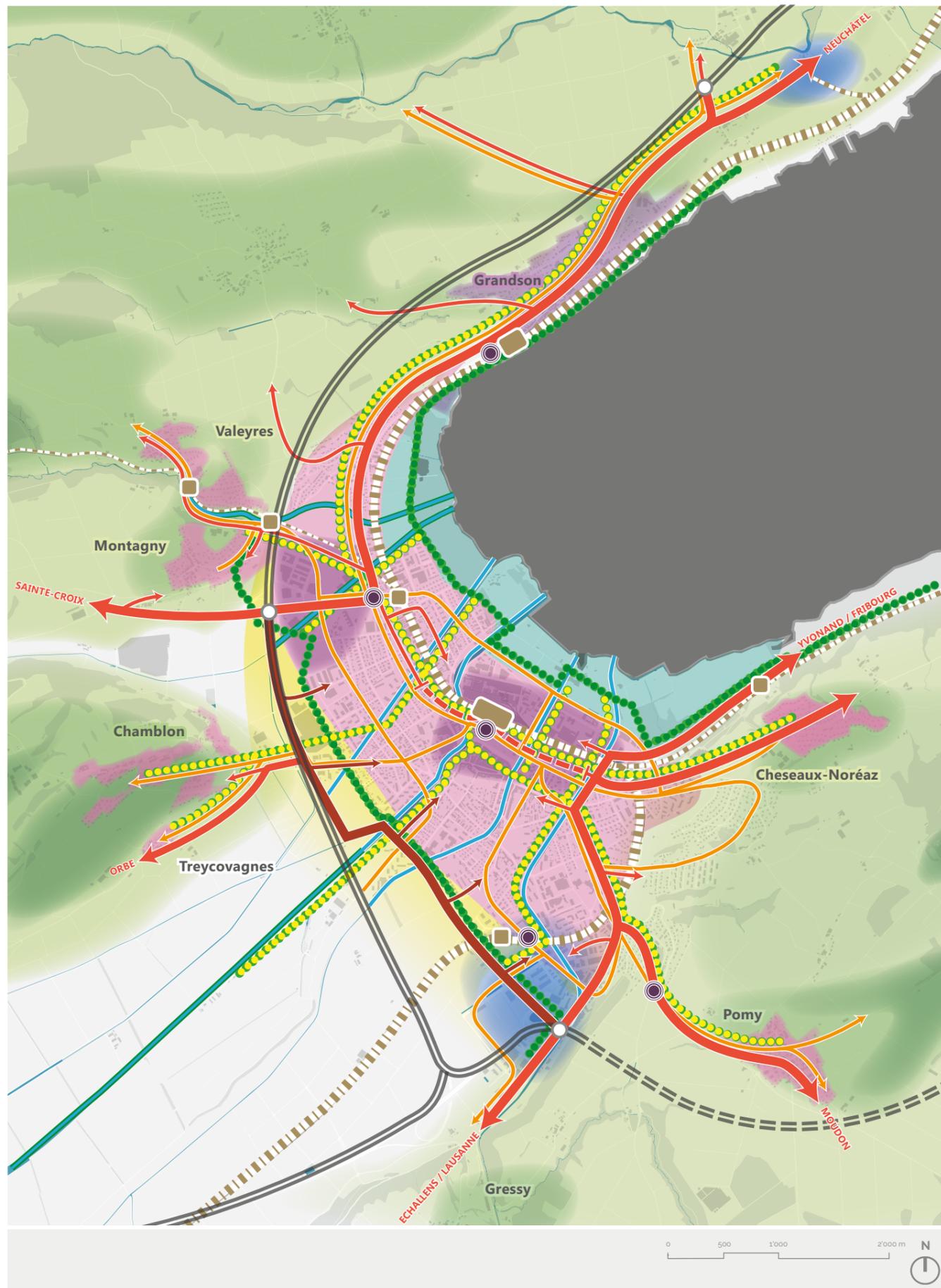
PA44

ANNEXES

ANNEXES

1. CARTES DU PROJET

- **Carte 1 : Vision d'ensemble**
- **Carte 2 : Sites stratégiques et centralités**
- **Carte 3 : Potentiel d'accueil des planifications**
- **Carte 4 : Stratégie paysagère**
- **Carte 5 : Réseau de transports publics futur**
- **Carte 6 : Réseau modes doux**
- **Carte 7 : Mesures de mobilité douce**
- **Carte 8 : Hiérarchie du réseau routier**
- **Carte 9 : Stratégie des transports individuels motorisés**
- **Carte 10 : Stratégie de modération du trafic**
- **Carte 11 : Mesures des PA1 et PA2**
- **Carte 12 : Mesures des PA1 et PA2 – Rapport de mise en œuvre**
- **Carte 13 : Mesures infrastructurelles et d'urbanisation – PA4**
- **Carte 14 : Mesures infrastructurelles et d'urbanisation – PA1, PA2, PA4 et futurs**



PAYSAGE

Le réseau d'espaces paysagers et ouverts, du lac à la plaine et en direction des villages est mis en valeur.



- Canal
- Canal renaturé
- Arc lac
Les activités de détente et de loisirs sont valorisées tout en préservant les qualités environnementales.
- Arc urbain
Le réseau d'espaces publics et la trame des canaux sont requalifiés.
- Arc plaine
Le parc habité et des pôles de développement font l'objet d'une intégration paysagère soignée.

URBANISATION

Une urbanisation maîtrisée à l'intérieur du périmètre compact structurée par des pôles complémentaires et un cadre paysager exceptionnel.

L'urbanisation de secteurs centraux, bien desservis et de qualité structurent le milieu bâti. Les réserves dans la zone à bâtir sont mieux utilisées.

Affectation logements - activités



L'agglomération est structurée autour de sites stratégiques et de centralités complémentaires et accessibles :

- le site Gare-Lac renforce et étend la ville-centre
- le site technologique Y-Parc au sud a une meilleure accessibilité et ses espaces publics sont valorisés
- le site Chamard-Châtellard à l'ouest conforte sa vocation commerciale et mixte
- le centre régional de Grandson offre une palette diversifiée de logements, équipements et commerces
- le site Poissine au nord favorise le développement d'activités industrielles connectées au rail

MOBILITÉ

Un centre d'agglomération apaisé par des réseaux de transports publics et modes doux attractifs et un réseau routier bien hiérarchisé avec une offre de stationnement adaptée.

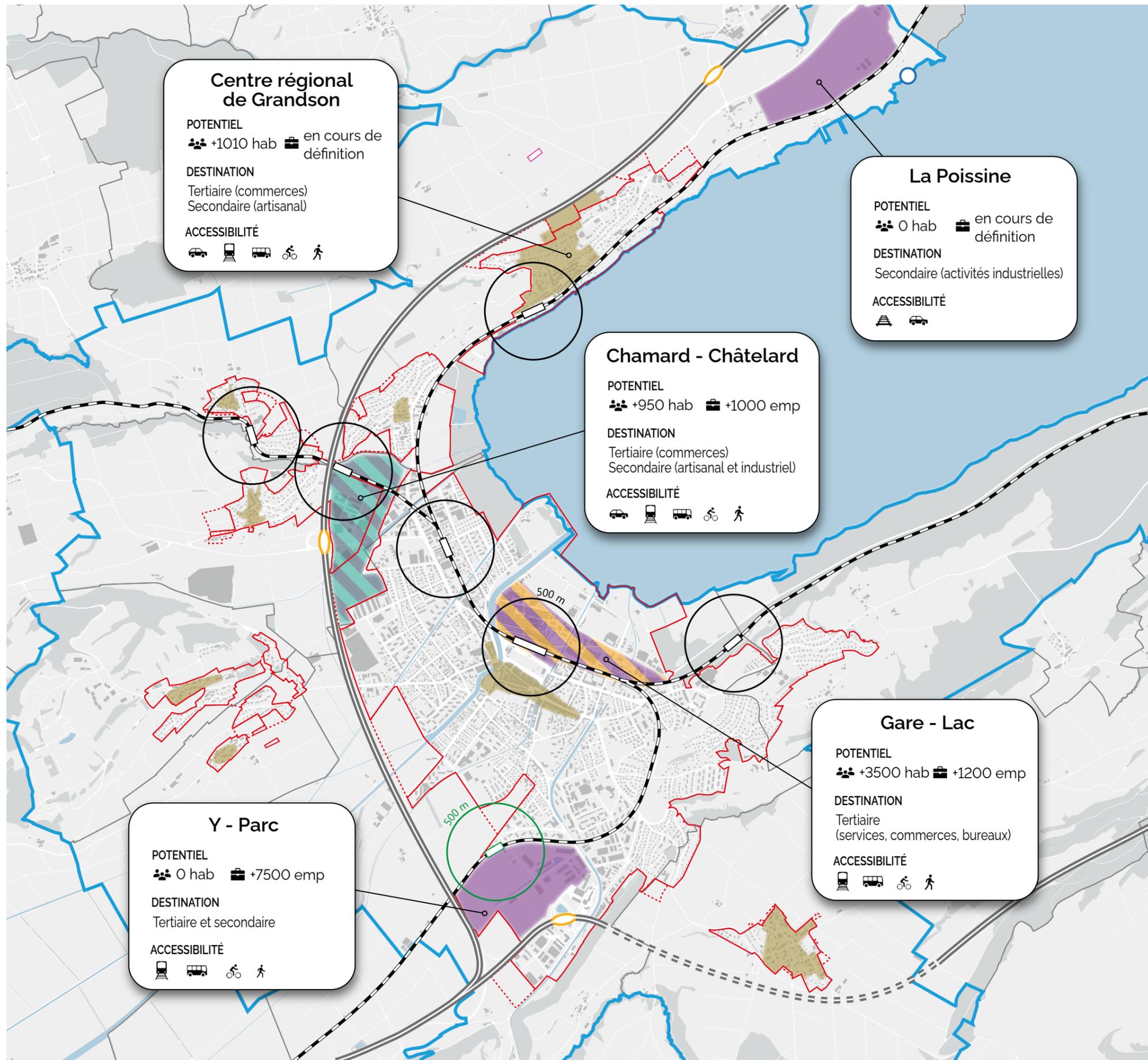
Transports publics (TP) et Mobilité douce (MD)

- Voie ferrée : ligne du Pied-du-Jura (CFF Lausanne-Bienne)
- Voie ferrée : ligne de la Broye transversale (CFF Fribourg-Yverdon)
- Voie ferrée : ligne Yverdon - Sainte-Croix (Travys)
- Gare principale (Yverdon)
- Gare secondaire (Grandson)
- Halte ferroviaire
- Réseau TP bus
L'offre TP est étoffée, notamment pour les déplacements internes à l'agglomération en lien avec la 2e couronne. La connexion des réseaux urbains et régionaux est coordonnée.
- Réseau MD : voies vertes
Deux voies principales en site propre en bordure de la ville : la voie verte du Lac, de Grandson à Yvonand et la voie verte de la plaine, permettant de relier les sites stratégiques et centralités tout en assurant les connexions avec la plaine. Le réseau vélo libre-service est agrandi.
- Réseau MD structurant
Les liaisons modes doux sûres et confortables entre les villages et la ville-centre et en interne à la ville assurent les déplacements fonctionnels. Les liaisons le long des canaux entre le lac et la plaine remplissent un rôle à la fois fonctionnel et de loisirs.
- Plateforme multimodale
L'accès en mode doux ainsi que le stationnement deux-roues sont améliorés dans les noeuds TP. Les transbordements entre les différents TP sont facilités.

Transports individuels motorisés (TIM)

- Autoroute
- Réseau TIM structurant
- Réseau TIM de desserte
- Réseau TIM dans coeur agglomération
- Axe Principal d'Agglomération (APA)
- Distribution APA

Avec l'APA, le réseau principal des axes routiers est complété afin de dissuader le trafic au centre de l'agglomération, tout en offrant des alternatives périphériques et des alternatives de report modal. La politique de stationnement à l'échelle de la région est mise en place, traitant de façon différenciée et ciblée les différentes catégories d'usagers (visiteurs, pendulaires et résidents). Les déficits en sécurité sont assainis par des nouveaux aménagements et d'autres instruments de sécurité.



GÉNÉRALITÉS

- Limites communales
- Périmètre d'agglomération
- Périmètre compact d'agglomération - en vigueur
- Périmètre compact d'agglomération - projet communal

ENTITÉS SPATIALES

- Site stratégique d'activités
- Site mixte de développement
- Site en cours de définition
- Centralités

ACCESSIBILITÉ

- Gare ou halte (existante / projet)
- Raccordement ferroviaire pour marchandises
- Réseau ferré
- Autoroute / enterrée
- Jonction autoroutière
- Port (transport de sables et graviers)

Sources géodonnées

Géodonnées État de Vaud : cadastre MO et NPCS, limites administratives, périmètre compact d'agglomération



POTENTIEL D'ACCUEIL DES PLANIFICATIONS

GÉNÉRALITÉS

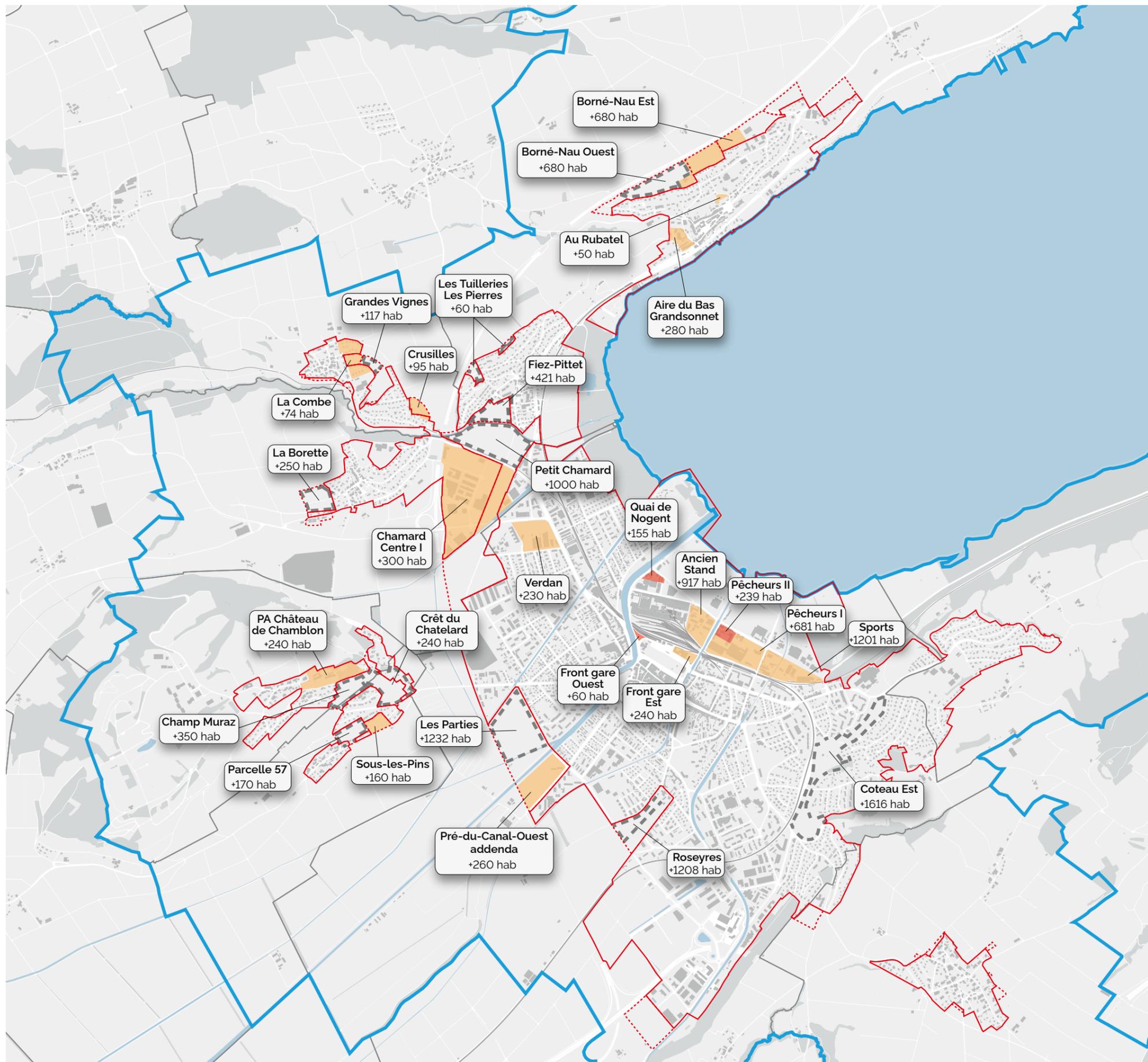
- Limites communales
- Périmètre d'agglomération
- Périmètre compact d'agglomération - en vigueur
- Périmètre compact d'agglomération - projet communal

ÉTAPES DE PLANIFICATION

- Court terme (2021 - 2027)
- Moyen / long terme (2028 - 2035)
- Planification reportée (2036 et plus)

POTENTIEL D'ACCUEIL

- Secteur
+260 hab
- Potentiel en habitants



Sources géodonnées

Géodonnées État de Vaud : cadastre MO et NPCS, limites administratives, périmètre compact d'agglomération



GÉNÉRALITÉS

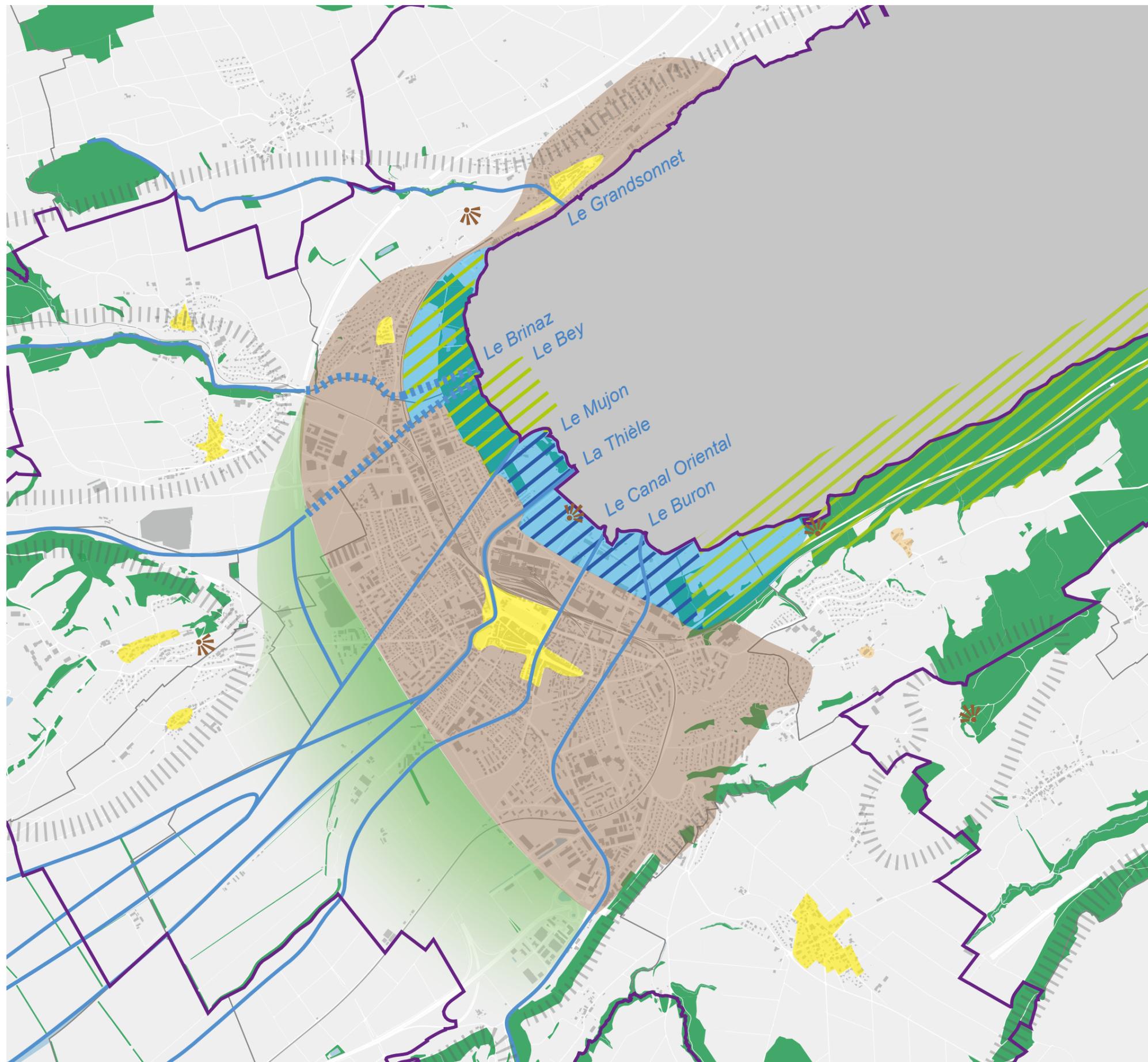
-  Limites communales
-  Périmètre d'agglomération

ENTITÉS STRUCTURANTES

-  Cours d'eau / canaux
-  Dénivellé important
-  Aire forestière
-  Centre ville / centre historique
-  Ancien hameau agricole

OBJECTIFS

-  Arc Lac valoriser les activités de détente et de loisir tout en préservant ses qualités environnementales
-  Arc Urbain requalifier le réseau d'espaces publics et la trame des canaux
-  Arc Plaine soigner l'intégration paysagère du parc habité et des pôles de développement
-  Secteur à préserver
-  Secteur de détente
-  Renaturation du cours d'eau
-  Point de vue à préserver



Sources géodonnées

Géodonnées État de Vaud : MO et NPCS, limites administratives
périmètre compact d'agglomération



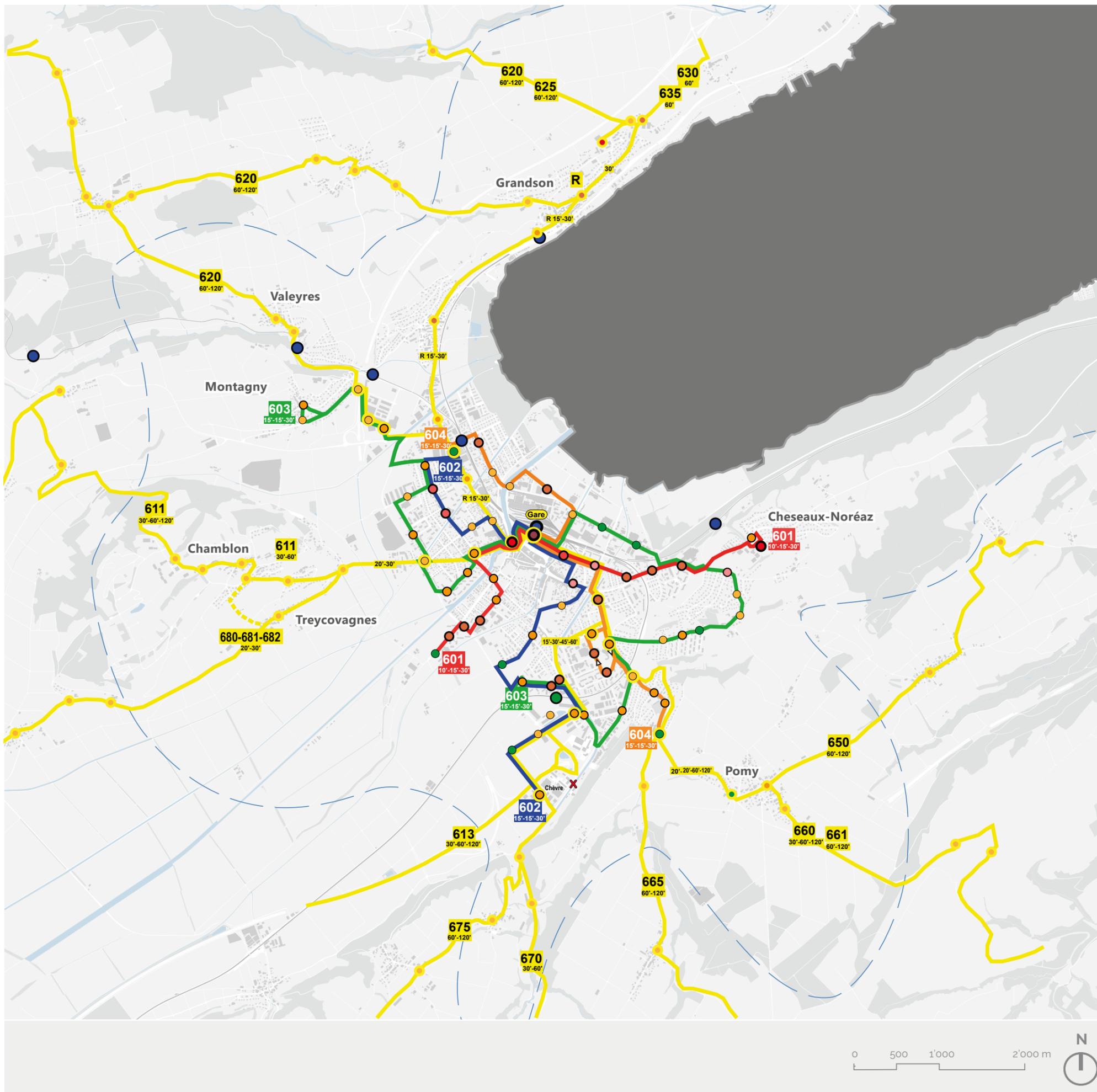
RÉSEAU DE TRANSPORTS PUBLICS FUTUR

LÉGENDE

- Gare ferroviaire
- R Renfort TRV en HP
- xx'-xx' Fréquence HP-HC
- Périmètre de l'agglomération

MOUVEMENTS/JOUR

- <50
- 50-150
- 150-500
- 500-1000
- >1000
- Nouveau



RÉSEAU MODES DOUX

GÉNÉRALITÉS

□ Limites communales

RÉSEAU CYCLABLE

Existant A améliorer

— Réseau primaire

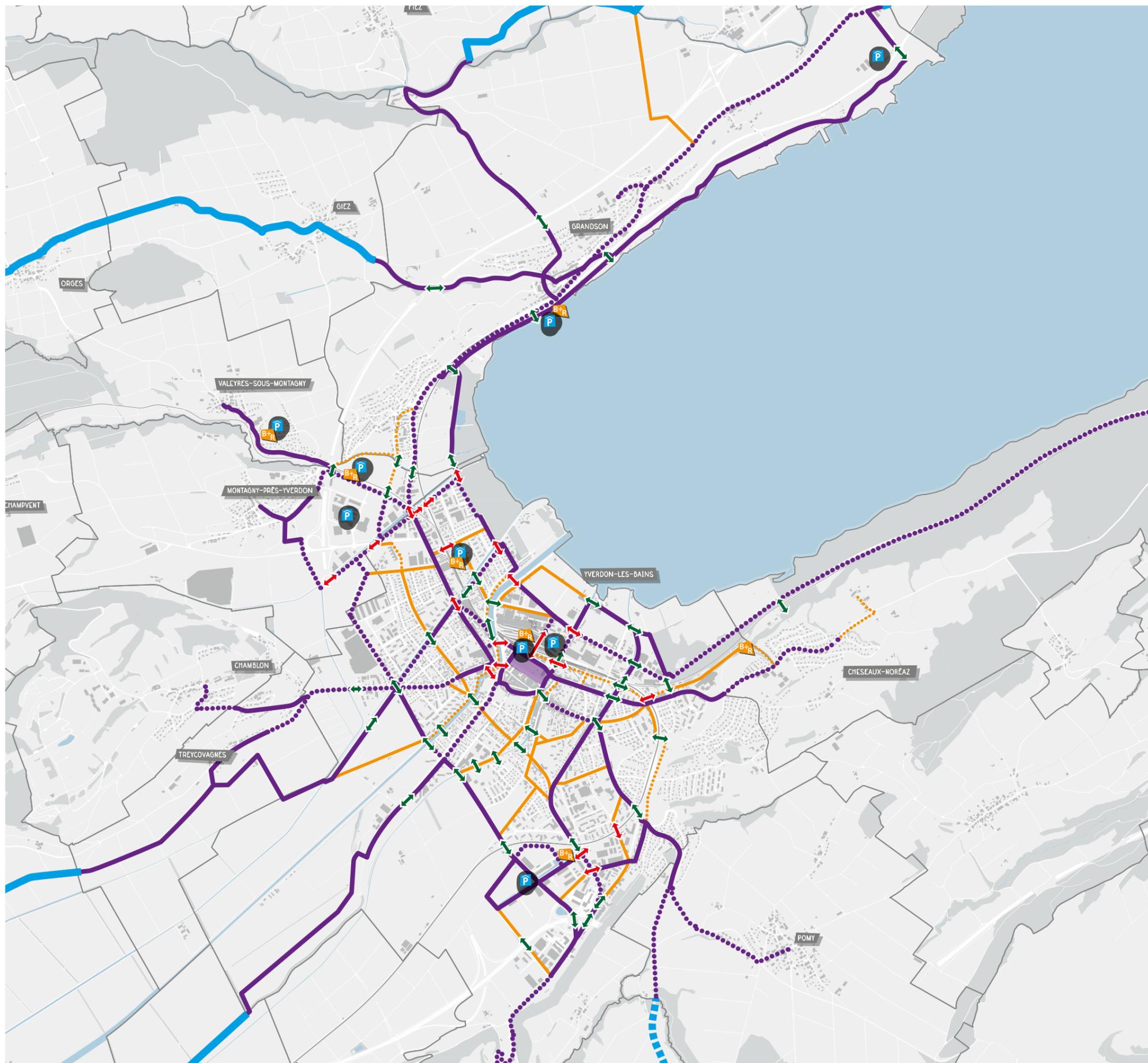
— Réseau secondaire

→ Franchissement

Ⓟ Vélostation (vers sites stratégiques et gares)

B+R Bike & ride

— Itinéraire SuisseMobile



Sources géodonnées

Géodonnées État de Vaud : cadastre MO et NPCS, limites administratives, périmètre compact d'agglomération



GÉNÉRALITÉS

□ Limites communales

RÉSEAU CYCLABLE

Existant A améliorer

— Réseau primaire

— Réseau secondaire

← Franchissement

P Vélostation

B+R Bike & ride

— Itinéraire Suisse Mobile

TYPES DES MESURES

■ Nouvelles mesures du PA4

■ Mesures PA1 et PA2 prévues

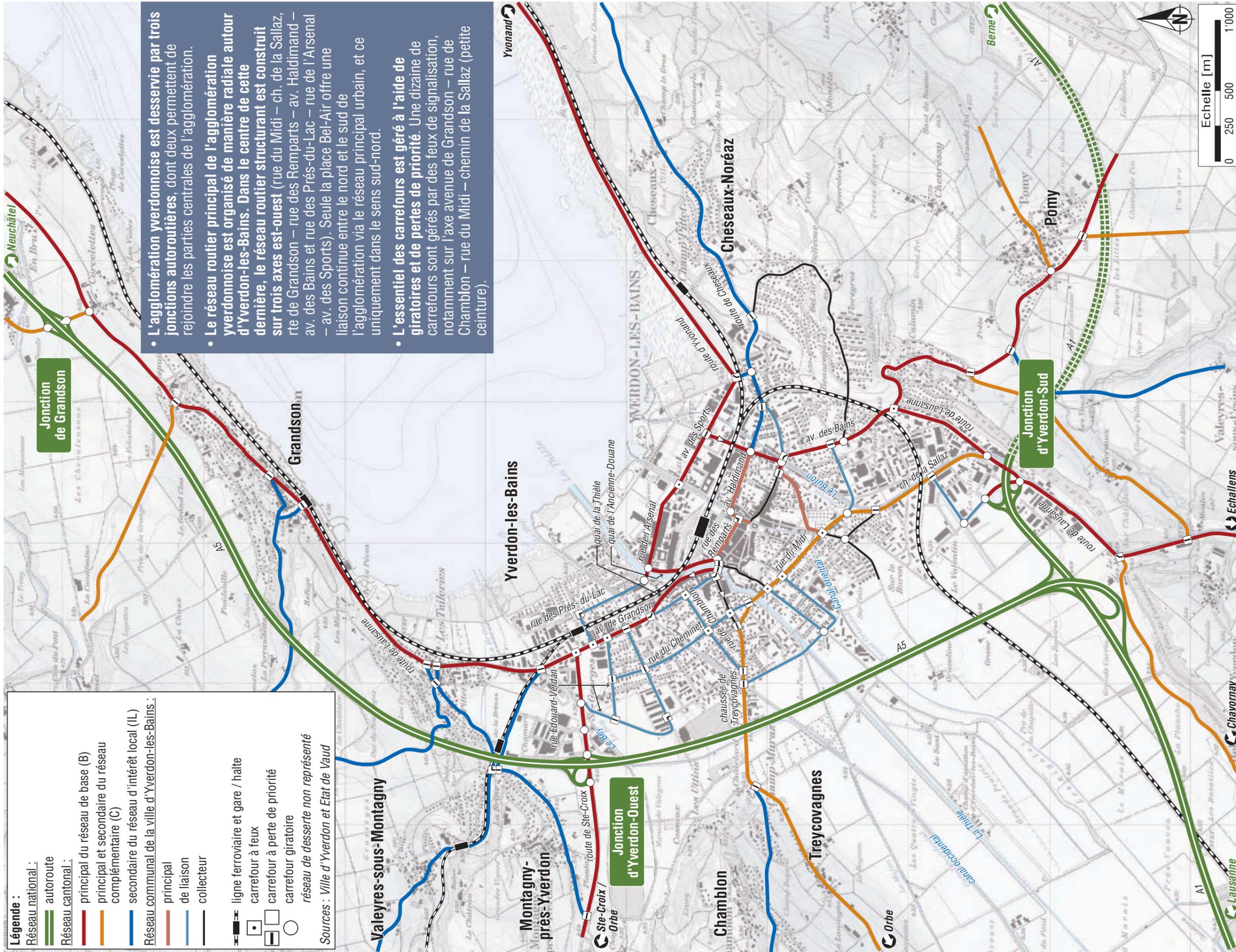
■ Mesures PA1 et PA2 réalisées



Sources géodonnées

Géodonnées État de Vaud : cadastre MO et NPCS, limites administratives, périmètre compact d'agglomération

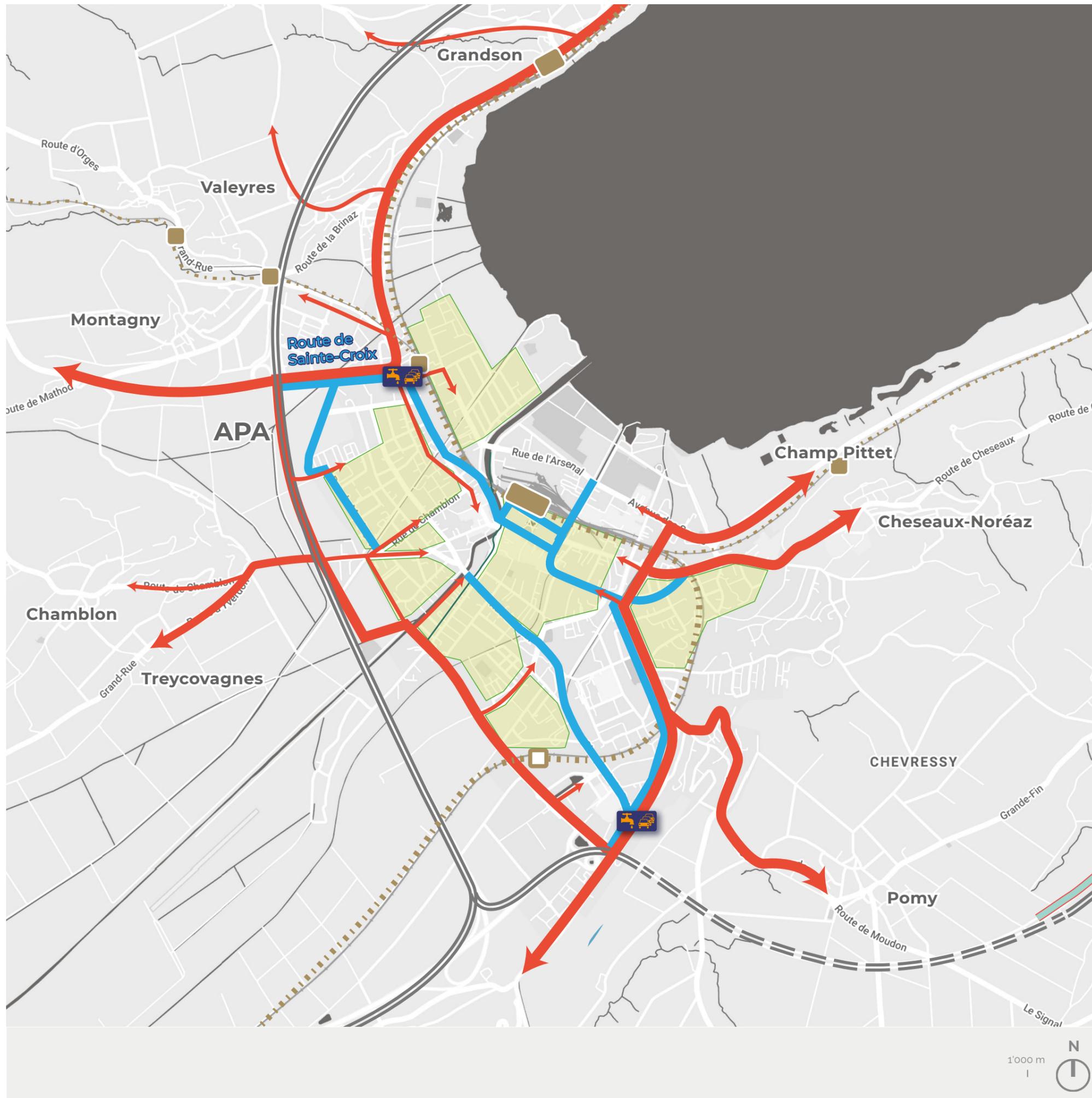




STRATÉGIE DES TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISÉS

LÉGENDE

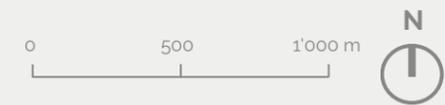
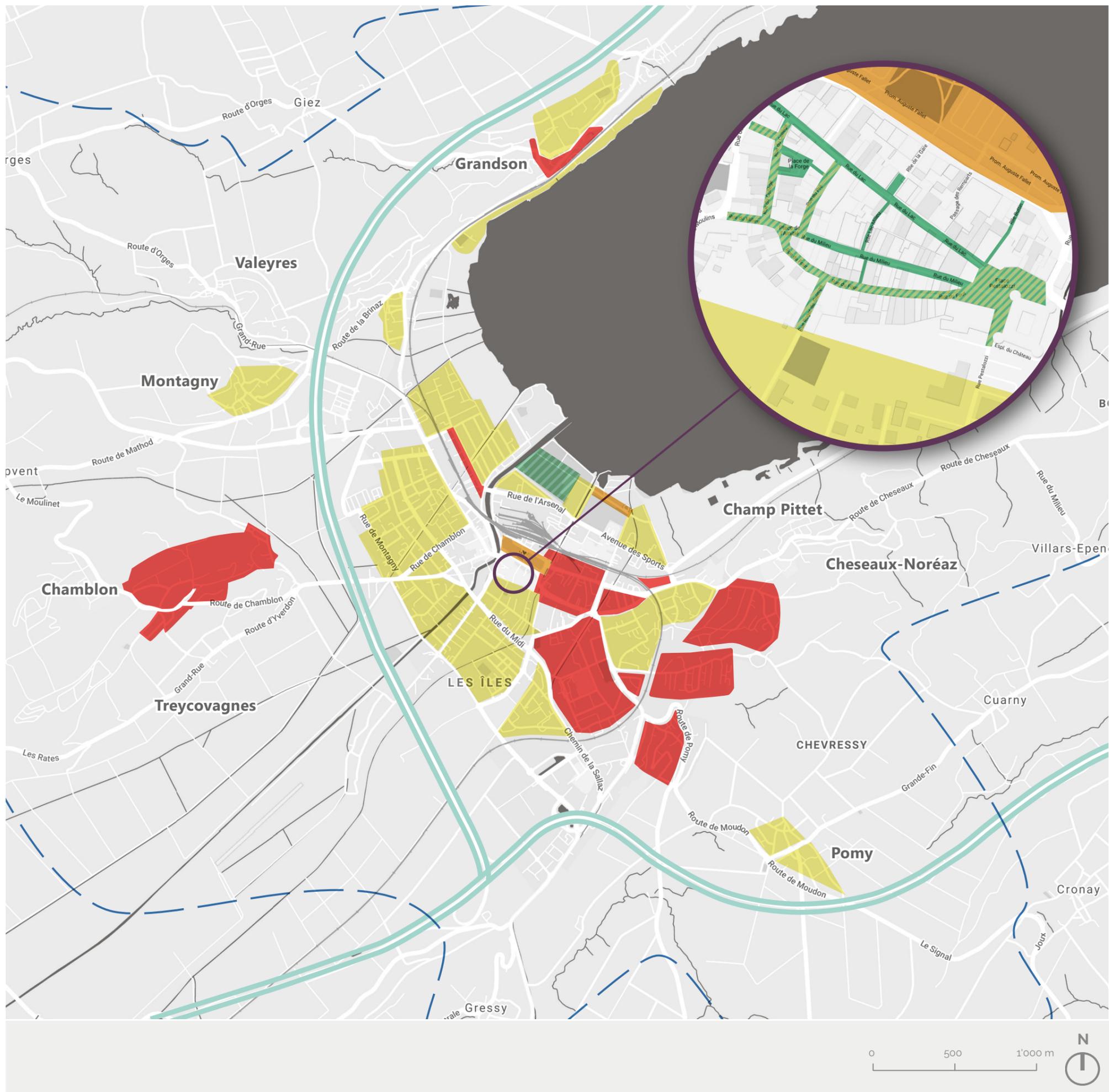
- Réseau structurant
- ↔ Accessibilité au centre-ville et aux quartiers
-  Axes déchargés de trafic grâce aux mesures / contrôle d'accès
- Centre et quartiers protégés du trafic transit
- Autoroute
- Voie ferrée
- Gare existante / future

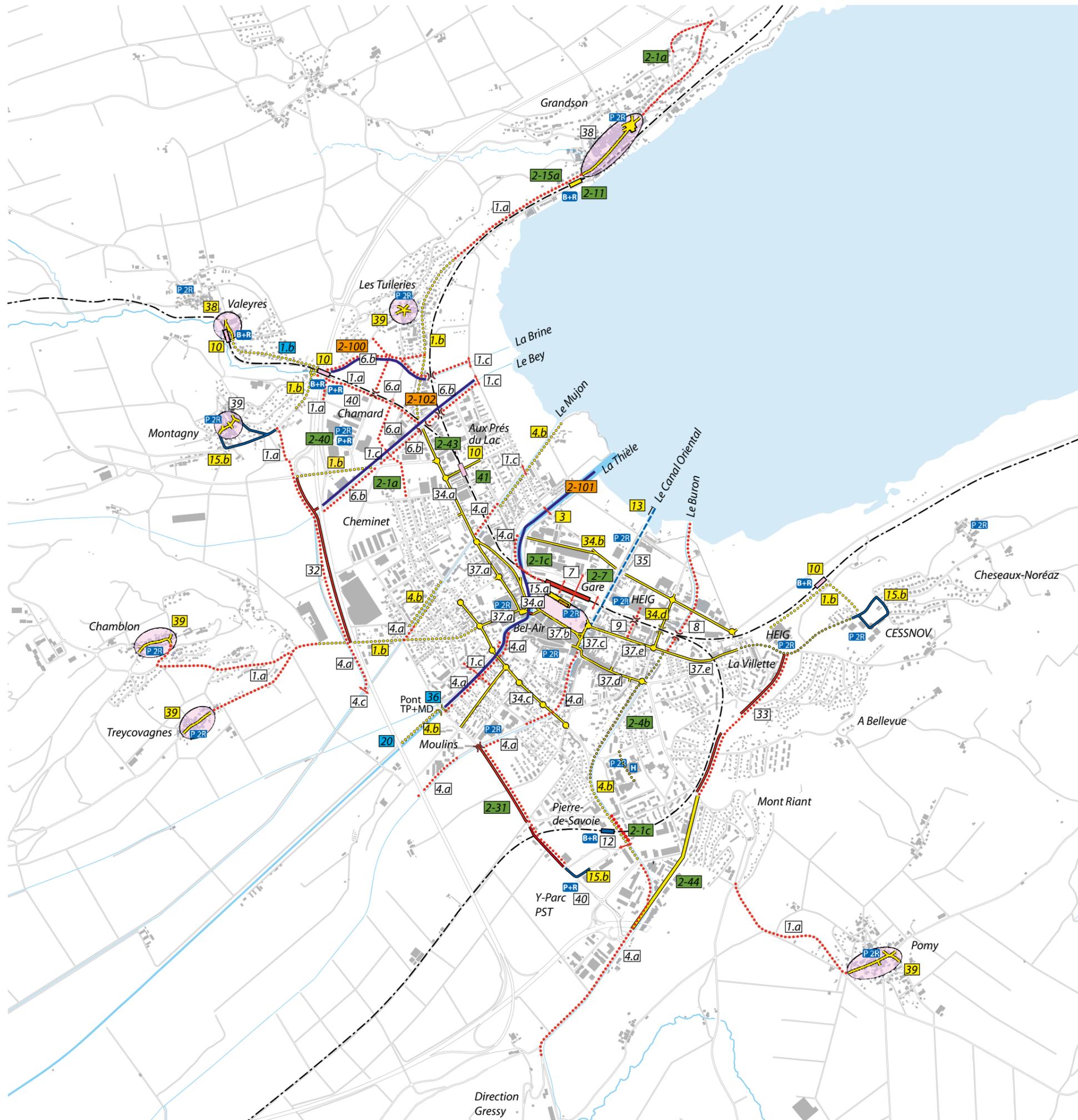


STRATÉGIE DE MODÉRATION DU TRAFIC

LÉGENDE

- Zone 30 km/h projetée
- Zone 30 km/h
- Zone piétonne
- ▨ Circulation cyclable tolérée
- Zone de rencontre
- ▨ Parc (piéton-vélo)
- - - Périmètre de l'agglomération
- Autoroute





LÉGENDE

- Nouvel axe routier
- Nouveau franchissement dénivelé
- Assainissement de franchissement à niveau de voie ferrée pour la mobilité douce
- Nouveau franchissement de canal pour la mobilité douce
- Nouveau tronçon mobilité douce
- Assainissement phonique
- Réaménagement des canaux

- Réaménagement axe routier
- Réaménagement de franchissement dénivelé
- Réaménagement liaison mobilité douce
- Amélioration espace public central
- Réaménagement interface bus
- Aménagement terminus de ligne
- Valorisation de l'interface de la halte
- Nouvelle halte RER
- Transformation Gare

- Nouveau débarcadère
- Nouvelle liaison lacustre et réaménagement des bords du canal
- Nouveau P+R / B+R
- Nouveau stationnement 2 roues
- Nouvelle station vélo
- Mesure PA 2007 - A1 / Réalisée avant 2011
- Mesure PA 2007 - Ae / hors LFIInfr
- Mesure PA 2012
- Mesure PA 2012 entièrement assumé par l'agglomération / hors LFIInfr

Mesures non localisées

- Réaménagement des liaisons mobilité douce existante
- Aménagement de stationnement pour les cycles, étape 1
- Réaménagement des liaisons mobilité douce existantes le long des canaux
- Aménagement de stationnement pour les cycles, étape 2
- Réseaux de bus régionaux et urbains (mesures dispersées)
- Extension du label «cité de l'énergie» hors LFIInfr

MESURES DES PA1 ET PA2 RAPPORT DE MISE EN OEUVRE

GÉNÉRALITÉS

-  Limites communales
-  Périmètre d'agglomération

MESURES INFRASTRUCTURELLES PRIORITE A'

Mesures cofinancées

-  En service
-  Horizon 2027
-  Réportée / abandonnée

Mesures non cofinancées

-  En service
-  Horizon 2027
-  Réportée / abandonnée

MESURES D'URBANISATION PRIORITE AS'

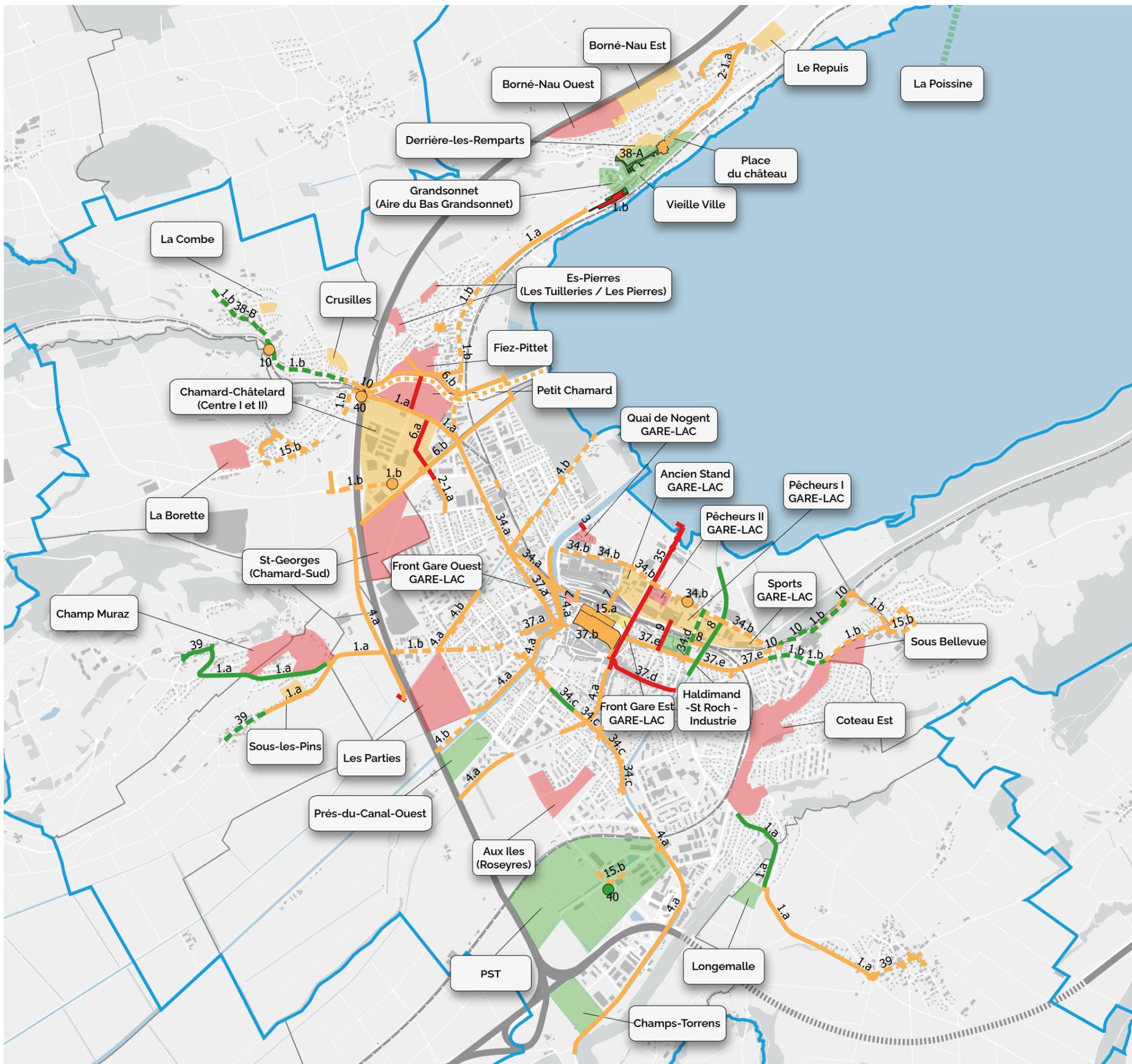
Étapes de réalisation

-  En vigueur
-  Horizon 2027
-  Horizon après 2027

MESURES PAYSAGE PRIORITE AS'

Étapes de réalisation

-  Horizon 2027



Sources géodonnées

Géodonnées Etat de Vaud: MO et NPCS, limites administratives



MESURES INFRASTRUCTURELLES ET D'URBANISATION - PA4

GÉNÉRALITES

- Limites communales
- Périmètre d'agglomération
- Zones dédiées aux activités ou mixtes

MESURES PA4

Mesures infrastructurelles

- Mesures PA4

Mesures urbanisation et paysage

- Mesures d'urbanisation avant 2036

MESURES INFRASTRUCTURELLES PAR CATÉGORIE

Gestion du trafic

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

Plateformes multimodales

- Vélostation

Valorisation / sécurité de l'espace routier

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

Capacité des route

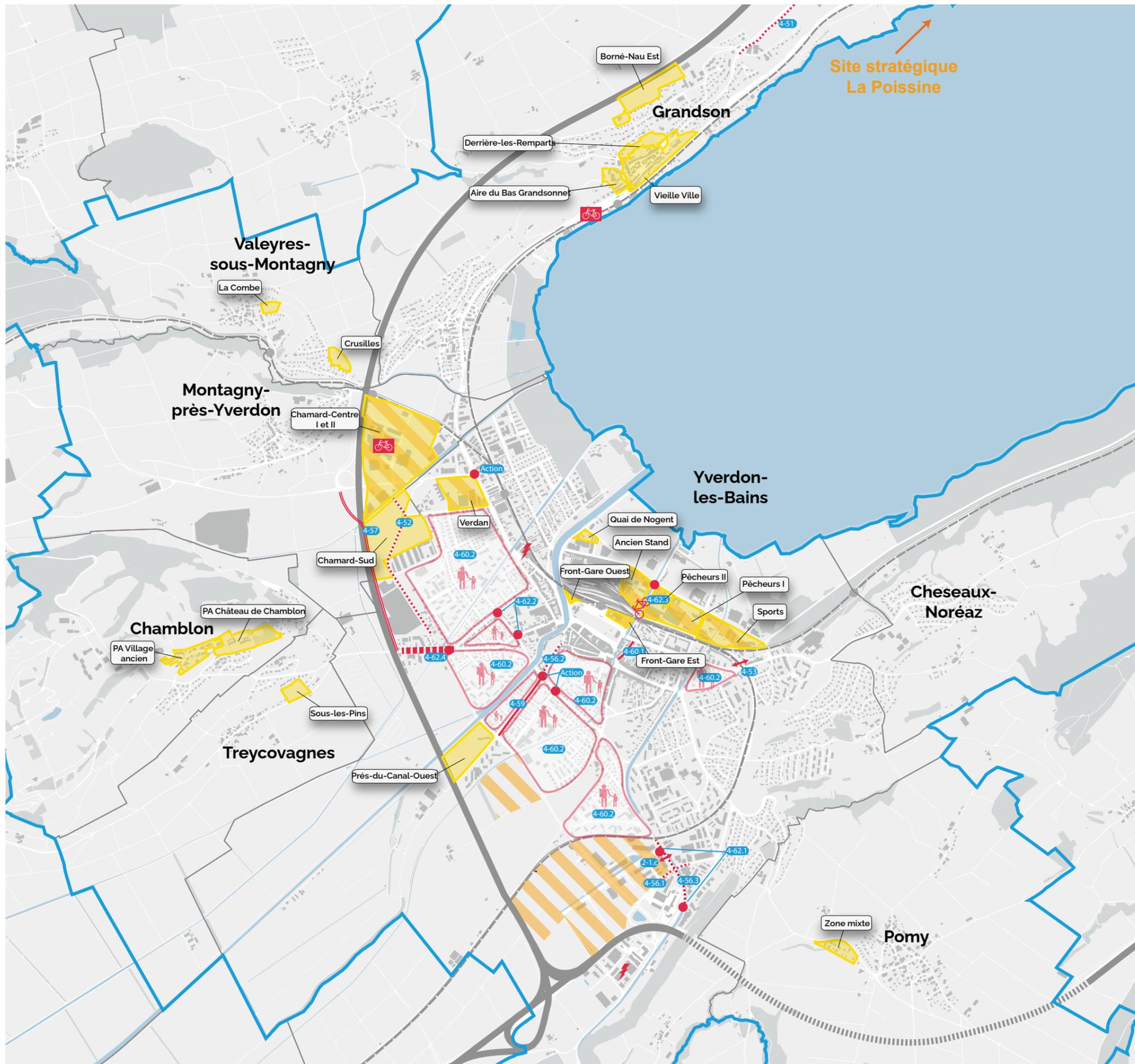
- Aménagement de nouvel axe

Mobilité douce

- Axe de mobilité douce
- Franchissement

Infrastructures pour bus / TP

- Electrification du réseau bus



Sources géodonnées

Géodonnées Etat de Vaud: MO et NPCS, limites administratives



MESURES INFRASTRUCTURELLES ET D'URBANISATION PA1, PA2, PA4 ET FUTURS

GÉNÉRALITÉS

- Limites communales
- Périmètre d'agglomération
- Zones dédiées aux activités ou mixtes

MESURES PA1, PA2 ET PA4

Mesures infrastructurelles

- Mesures PA1, PA2
- Mesures PA4

Mesures urbanisation et paysage

- Mesures d'urbanisation
- Mesures paysage

MESURES PA FUTURS

- Mesures d'urbanisation
- Mesures infrastructurelles

MESURES INFRASTRUCTURELLES PAR CATÉGORIE

Gestion du trafic

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

Plateformes multimodales

- Interfaces des gares et haltes
- Franchissement de gare
- Vélostation

Infrastructures pour bus / TP

- Terminus du réseau bus
- P+R
- Electrification du réseau bus

Capacité des route

- Aménagement de nouvel axe
- Aménagement de nouvel axe

Tram / chemins de fer urbains

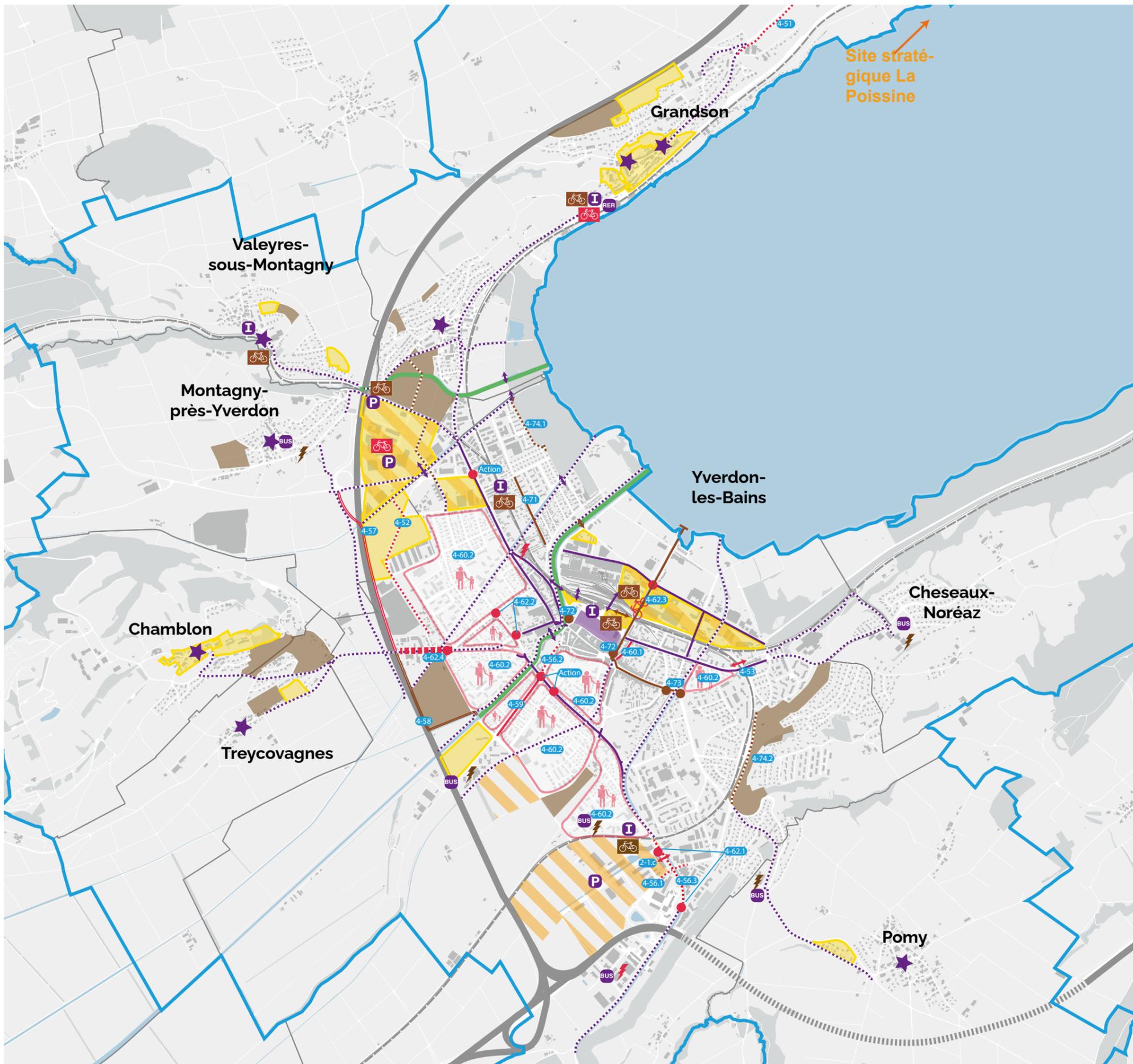
- Réaménagement de gare RER

Mobilité douce

- Axe de mobilité douce
- Franchissement
- Axe de mobilité douce
- Franchissement

Valorisation / sécurité de l'espace routier

- Amélioration des espaces publics
- Réaménagement de place
- Réaménagement de rue
- Réaménagement de l'espace rue dans les quartiers
- Réaménagement de rue et d'espace public



Sources géodonnées

Géodonnées Etat de Vaud: MO et NPCS, limites administratives



2. TABLEAUX DE MISE EN OEUVRE

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

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

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

Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (1re g)	Mesure - N° (Agglo) (1re g)	Mesure	Coûts d'investissement						Etat des coûts lors du cofinancement	Compte rendu de mise en oeuvre					
					Indications lors de la remise par l'agglomération		Evaluation Confédération et Accord sur les		Etat actuel		Coûts (2005 excl. TVA)	Accord sur les prestations	Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)
					Coût d'investissement	Priorité ABC	Coûts (2005 hors TVA)	Priorité ABC	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)							
K	5938 Yverdon	5938.003	34.a	Réaménagement du Pont Bel-Air, du Quai de la Thièle et de l'Avenue de Grandson	8.41	A	7.34	A	4.000	2020	2.570	2021	2026	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	dépendance au projet place d'armes	
K	5938 Yverdon	5938.005	34.c	Réaménagement de la Rue du Midi, de la Rue du Curtil-Maillet et du Sud de la Rue du Cheminet	3.75	A	3.27	A	6.203	2019	1.150	2015	2027	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Réalisé : 2.098mioCHF	
K	5938 Yverdon	5938.007	37.a	Réaménagement de la Place Bel-Air, de la Rue d'Orbe et de la Rue de Neuchâtel	2.56	A	2.23	A	1.000	2020	0.780	2025	2026	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	dépendance au projet place d'armes	
K	5938 Yverdon	5938.008	37.b	Réaménagement de la Rue des Remparts et de la Place d'Armes	13.85	A	12.09	A	18.900	2020	4.230	2022	2025	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Projet à la consultation	
K	5938 Yverdon	5938.009	37.c	Réaménagement du goulet de la Rue du Casino	0.07	A	0.06	A	0.072	2010	0.020	2022	2025	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	dépendance au projet place d'armes	
K	5938 Yverdon	5938.010	37.d	Réaménagement de la Rue de la Plaine	2.08	A	1.81	A	5.000	2020	0.640	2028	2027	arrêt / suspension de la planification	Autres motifs: ...	Ce projet doit se réaliser après la mise en service du parking sous-terrain de la place d'Armes. Forte mobilisation de la population.	
K	5938 Yverdon	5938.011	37.e	Réaménagement de l'Avenue Haldimand	0.52	A	0.45	A	6.034	2020	0.160	2024	2025	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	réalisé : 0.520mioCHF	
K	5938 Yverdon	5938.015	15.a	Réorganisation et réaménagement de l'interface bus de la Place de la Gare	2.29	A	2.00	A	2.287	2010	0.700	2025	2027	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Ce projet doit se réaliser après la mise en service du parking sous-terrain de la place d'Armes prévue en 2025.	
K	5938 Yverdon	5938.033	35	Axe Gare-Lac par le Canal Oriental: Réaménagement de l'axe Gare-Lac le long du Canal Oriental	8.17	A	7.13	A	11.150	2020	2.500	2028	2027	arrêt / suspension de la planification	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	dépendance au projet Gare-Lac	
K	5938 Yverdon	5938.035	38-A	Espaces publics dans les centres secondaires et villages: étape 1 (Grandson) aménagements	17.40	A	5.93	A	5.602	2019	2.080	y	2024	Retard relativement important (> 4 ans)	Recours en suspens		
K	5938 Yverdon	5938.041	0	Concept mobilité douce_liste A	7.91	0	6.91	A	14.301	2020	2.420	2015	2027	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	réalisé : 2.578mioCHF	

As1 - Mesures de 1re génération non imputables - urbanisation
cf. Accord sur les prestations de la 1re génération, chap. 3.1

Légende

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

Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (1re g)	Mesure - N° (Agglo) (1re g)	Mesure	Horizon temporel (selon Accords sur les prestations)	Compte rendu de mise en oeuvre				Développement/ concrétisation	
						début des travaux de planification	Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)	ARE-Code (2e g)
K	5938 Yverdon	5938.201	1	Adaptation ou toilettage du RPGA, voire du plan/Chablons	2014	2012	état théorique à atteindre		Plan d'Affectation communal (PAco) + Plan d'Affectation « Village Ancien » : Mise à l'enquête juillet 2020, actuellement, traitement des oppositions. Approbation du Conseil général prévu fin 2021, début 2022.	5938.2.053	1
K	5938 Yverdon	5938.202	2	PDL intercommunal pour l'aménagement du coteau/ Chablons et Treykovagnes	2011	2012	arrêt / suspension de la planification	Autres motifs:	Abandonné. Lancement des PPA	5938.2.054	2
K	5938 Yverdon	5938.203	3	PPA intercommunale en Champ-Muraz/Chablons et Treykovagnes	2013	2016	arrêt / suspension de la planification	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	report post 2030 (mesure D11 PDCn)	5938.2.055	3
K	5938 Yverdon	5938.204	4	Révision du PGA-RPGA/ Cheseaux-Noréaz -	2014	-	arrêt / suspension de la planification	Modification des conditions – Politique	La commune n'a pas identifié le besoin de réviser son plan	5938.2.056	4
K	5938 Yverdon	5938.205	5	PPA Sous-Bellevue/ Cheseaux-Noréaz	d'ici 2014	-	arrêt / suspension de la planification		La commune n'a pas identifié le besoin de réviser son plan	5938.2.057	5
K	5938 Yverdon	5938.206	6	PDCom/ Grandson -	2011	2002	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	approuvé par le Conseil d'Etat (CE) en 2012	5938.2.058	6
K	5938 Yverdon	5938.208	9	PPA La Poissine/Grandson	2012	2007	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mise à l'enquête au mois de janvier 2021	5938.2.060	9
K	5938 Yverdon	5938.209	10	PPA Place du Château/ Grandson -	2011	2007	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	approuvé par le CE en 2012	5938.2.061	10
K	5938 Yverdon	5938.210	11	PPA Derrière-les-Remparts/ Grandson	2013	2017	Léger retard (≤ 4 ans)	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	Secteur sera scindé en 2. Planification en cours	5938.2.062	11
K	5938 Yverdon	5938.212	13	PPA Borné-Nau/Grandson	2012	2012	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	approuvé par le CE en 2014 Divisé en 2 Plans d'affectations : Borné Nau Est et Borné Nau Ouest	5938.2.064	13
K	5938 Yverdon	5938.213	14	PPA Bas-Grandsonnet / Grandson	2012	2012	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	2021	5938.2.065	14
K	5938 Yverdon	5938.215	16	PPA Fiez-Pittet/Grandson	2012	2004	arrêt / suspension de la planification	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	report post 2030 (mesure D11 PDCn)	5938.2.067	16
K	5938 Yverdon	5938.216	17	PPA Vieille ville/Grandson	2013	1991	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	approuvé par le CE en 2020	5938.2.068	17
K	5938 Yverdon	5938.217	18	PDL intercommunal Chamard-Chatelard/ Grandson, Montagny-près-Yverdon et Yverdon	2013	2015	arrêt / suspension de la planification	Modification des conditions – Politique	Abandonné. Lancement des PPA	5938.2.069	18
K	5938 Yverdon	5938.219	20	PPA Champs-Torrens/Gressy	réalisé	2005	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	approuvé par le CE en 2008	5938.2.071	20
K	5938 Yverdon	5938.220	21	Révision du RPGA/Montagny-près-Yverdon	2012	2010	état théorique à atteindre	Modification des conditions – Politique	La Commune souhaite un cadre de travail clair avant de démarrer. Fin 2020, la commune parlait de relancer le PGA	5938.2.072	21
K	5938 Yverdon	5938.223	24	PPA St-Georges/Montagny-près-Yverdon et Yverdon	2014	2025	arrêt / suspension de la planification	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	renommé Chamard Sud report post 2030 en attente du PDZA-NV	5938.2.075	24
K	5938 Yverdon	5938.224	25	PPA La Borette/Montagny-près-Yverdon	2012	2002	arrêt / suspension de la planification	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	report post 2030 (mesure D11 PDCn)	5938.2.076	25
K	5938 Yverdon	5938.225	38	Révision du RPGA/Pomy	2014	2010	état théorique à atteindre	Recours en suspens	la commune envisage de recommencer entièrement la procédure	5938.2.077	38
K	5938 Yverdon	5938.226	26	Révision du PGA / Treykovagnes	2014	2005	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	approuvé par le CE en 2018	5938.2.078	26
K	5938 Yverdon	5938.227	27	PPA Sous-les-Pins/Treykovagnes	2014	2017	Léger retard (≤ 4 ans)	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	blocage lié aux SDA	5938.2.079	27
K	5938 Yverdon	5938.228	28	Révision du PGA et du RPGA/Valeyres-sous-Montagny -	2012	2010	état théorique à atteindre	Recours en suspens	recours de la confédération suite à la décision de la CDAP	5938.2.080	28
K	5938 Yverdon	5938.229	29	PPA La Combe/Valeyres-sous-Montagny	2013	2016	Léger retard (≤ 4 ans)	Recours en suspens	recours de la confédération suite à la décision de la CDAP	5938.2.081	29
K	5938 Yverdon	5938.231	31	PQ Pré-du-Canal-Ouest/ Yverdon-les-Bains	2014	2001	état théorique à atteindre	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	approuvé par le CE en 2001 addenda en cours	5938.2.083	31
K	5938 Yverdon	5938.232	32	PPA Les Parties/Yverdon-les-Bains -	2012	2010	arrêt / suspension de la planification	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	report post 2030 (mesure D11 PDCn) + problème des SDA	5938.2.084	32
K	5938 Yverdon	5938.233	33	PPA PST/Yverdon-les-Bains	2011	2005	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	approuvé par le CE en 2014	5938.2.085	33
K	5938 Yverdon	5938.234	34	PDL Secteur Gare-Lac/ Yverdon-les-Bains	2011	2009	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	approuvé par le CE en 2015	5938.2.086	34
K	5938 Yverdon	5938.235	35	divers PPA/PQ Secteur Gare-Lac / Yverdon-les-Bains	2013	2016	Léger retard (≤ 4 ans)	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	divisé en 7 plans d'affectations : Gare-Lac, Pêcheurs Phase 1 - début PPA 2024 Gare-Lac, Pêcheurs Phase 2 - report post 2030 Gare-Lac, Ancien Stand - début PPA 2023 Gare-Lac, Quai Nogent - report post 2030 Gare-Lac, Front-gare Est - début PPA 2023 Gare-Lac, Front-gare Ouest - report post 2030 Gare-Lac, Sport - incertitudes liées à l'archéologie UNESCO	5938.2.087	35
K	5938 Yverdon	5938.236	36	PPA Coteau Est/Yverdon-les-Bains	2012	2010	arrêt / suspension de la planification	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	report post 2030 (mesure D11 PDCn)	5938.2.088	36
K	5938 Yverdon	5938.237	37	PQ Haldimand - St-Roch – Industrie/Yverdon-les-Bains	2011	2008	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	approuvé par le CE en 2013	5938.2.089	37

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

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

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

Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (2e g)	Mesure -N° (Agglo) (2e g)	Mesure	Coûts d'investissement				Etat des coûts lors du cofinancement		Compte rendu de mise en oeuvre						
					Indications lors de la remise par l'agglomération		Evaluation Confédération et Accord sur les		Etat actuel		Accord sur les prestations						
					Coût d'investissement	Priorité ABC	Coûts (2005 hors TVA)	Priorité ABC	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)	Coûts (2005 hors TVA)		début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)
K	5938 Yverdon	5938.2.009	4.a	Nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce le long des canaux	4.41	A	4.15	A	8.09	2020	1.45	2022	2027	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	Etude de faisabilité terminée en 2020	
K	5938 Yverdon	5938.2.014	6.a	Réseau mobilité douce à Chamard et franchissements de l'YSteC	2.26	A	2.12	A	2.26	2012	0.74	2030	2030	arrêt / suspension de la planification	Autres motifs: ...	Suite LATC, report du PA Fiez Pittet et Petit Chamard post 2030	
K	5938 Yverdon	5938.2.015	6.b	Aménagements de mobilité douce le long des canaux du Bey et de la Brinaz	5.37	A	5.05	A	9.292	2020	1.77	2020	2027	Retard relativement important (> 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Mesure fortement impactée par projet ECF	
K	5938 Yverdon	5938.2.016	7	Aménagement mobilité douce à la Gare – Secteur Ouest	9.00	A	8.45	A	15	2020	2.96	2026	2027	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	mesure étroitement liée aux planifications Front Gare et Ancien Stand retardés pour conformité à la LAT	
K	5938 Yverdon	5938.2.018	8	Aménagement du passage dénivelé du Buron et des liaisons correspondantes	1.60	A	1.50	A	2.308	2020	1.50	2016	2022	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Réalisé : 1.308 mioCHF en attente de la levée des recours pour début des travaux phase 2	
K	5938 Yverdon	5938.2.019	9	Réouverture du passage St-Roch	1.00	A	0.94	A	2.895	2015	0.33	-	-	arrêt / suspension de la planification	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement		
K	5938 Yverdon	5938.2.021	2-11	Réaménagement de la gare CFF de Grandson	7.00	A	6.27	A	6.7	2015	2.20	2015	2015	état théorique à atteindre		en service	
K	5938 Yverdon	5938.2.026	2-15.a	Réorganisation et réaménagement de l'interface de la Gare de Grandson	1.00	A	0.94	A	0.94	2012	0.33	2023	2024	arrêt / suspension de la planification	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Coordination avec partenaires (CarPostal/La Poste) en cours, réalisation au-delà de 2027	
K	5938 Yverdon	5938.2.091		MD Liste A			1.81	A	4.75	2021	0.63	2022	2027	Retard relativement important (> 4 ans)	Modification majeure de la mesure en termes d'aménagement	mesure 2-1.a : dépendance de plusieurs PA mesure 5 : en attente de la phase 3 de l'étape 1	

Av2 - Mesures de 2e génération non imputables - transports

cf. Accord sur les prestations de la 2e génération, chap. 3.1

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

Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (2e g)	Mesure - N° (Agglo) (2e g)	Mesure	Coûts d'investissement				Compte rendu de mise en oeuvre							
					Coût d'investissement	Priorité ABC	Evaluation Confédération et Accord sur les prestations		Etat actuel							Développement/ concrétisation
							Coûts (2005 hors TVA)	Horizon temporel (début de la mise en oeuvre)	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)	Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)	
K	5938 Yverdon	5938.2.008	3	Construction d'une passerelle sur la Thièle dans la zone de détente du bord du lac	0.90	A	0.85	Av E	1.5	2020	2028	2031	arrêt / suspension de la planification	Autres motifs: ...	dépendance à l'égard du projet Gare-Lac	
K	5938 Yverdon	5938.2.010	4.b	Réaménagements des liaisons mobilité douce existantes le long des canaux	0.44	A	0.42	Av E	0.1	2020	2023	2024	Retard relativement important (> 4 ans)	modification de la mesure en termes d'aménagement	liée à la mesure 4a. Etude de faisabilité terminée en 2020.	
K	5938 Yverdon	5938.2.044	39	Amélioration des espaces publics dans les centres secondaires et villages, étape 2 (Tuileries, Montagny, Chamblon, Treycovagnes et Pomy)	7.00	A	6.57	Av E	7	2012	2020	2027	Retard relativement important (> 4 ans)	Financement non garanti - Politique	Treycovagnes réalisé	

As2 - Mesures de 2e génération non imputables - urbanisation

cf. Accord sur les prestations de la 2e génération, chap. 3.1

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

Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (2e g)	Mesure - N° (Agglo) (2e g)	Mesure	Horizon temporel (début de la mise en oeuvre)	Compte rendu de mise en oeuvre				Développement/ concrétisation
						Début de la mise en oeuvre (aaaa)	Etat de la mise oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)	
K	5938 Yverdon	5938.2.049	2-100	Renaturation de la Brinaz	A	2010	état théorique à atteindre		réalisé	-
K	5938 Yverdon	5938.2.053	1	Adaptation ou toiletteage du RPGA, voire du plan/Chamblon	A1	2012	état théorique à atteindre		Plan d'Affectation communal (PAco) + Plan d'Affectation « Village Ancien » : Mise à l'enquête juillet 2020, actuellement, traitement des oppositions. Approbation du Conseil général prévu fin 2021, début 2022.	-
K	5938 Yverdon	5938.2.054	2	PDL intercommunal pour l'aménagement du coteau/ Chamblon et Treykovagnes	A1	2012	arrêt / suspension de la planification	Autres motifs:	Abandonné. Lancement des PPA	-
K	5938 Yverdon	5938.2.055	3	PPA intercommunal en Champ-Muraz/Chamblon et Treykovagnes	A1	2016	arrêt / suspension de la planification	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	report post 2030 (mesure D11 PDCn)	-
K	5938 Yverdon	5938.2.056	4	Révision du PGA-RPGA/ Cheseaux-Noréaz -	A1	-	arrêt / suspension de la planification	Modification des conditions – Politique	La commune n'a pas identifié le besoin de réviser son plan	-
K	5938 Yverdon	5938.2.057	5	PPA Sous-Bellevue/ Cheseaux-Noréaz	A1	-	arrêt / suspension de la planification		La commune n'a pas identifié le besoin de réviser son plan	-
K	5938 Yverdon	5938.2.058	6	PDCom/ Grandson -	A1	2002	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	approuvé par le Conseil d'Etat (CE) en 2012	-
K	5938 Yverdon	5938.2.059	7	Révision du PGA/Grandson	A1	2013	état théorique à atteindre		en cours	-
K	5938 Yverdon	5938.2.060	9	PPA La Poissine/Grandson	A1	2007	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	Mise à l'enquête au mois de janvier 2021	-
K	5938 Yverdon	5938.2.061	10	PPA Place du Château/ Grandson -	A1	2007	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	approuvé par le CE en 2012	-
K	5938 Yverdon	5938.2.062	11	PPA Derrière-les-Remparts/ Grandson	A1	2017	Léger retard (≤ 4 ans)	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	Secteur sera scindé en 2. Planification en cours	-
K	5938 Yverdon	5938.2.063	12	PPA Le Repuis/Grandson	A1	-	Retard relativement important (> 4 ans)	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	problème des SDA. Étude de solutions en cours	-
K	5938 Yverdon	5938.2.064	13	PPA Borné-Nau/Grandson	A1	2012	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	approuvé par le CE en 2014 Divisé en 2 Plans d'affectations : Borné Nau Est et Borné Nau Ouest	-
K	5938 Yverdon	5938.2.065	14	PPA Bas-Grandsonnet / Grandson	A1	2012	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	2021	-
K	5938 Yverdon	5938.2.066	15	PPA Es-Pierres ouest/ Grandson	A1	-	arrêt / suspension de la planification	Autres motifs:	Les propriétaires ne souhaitent pas démarrer l'étude dans l'immédiat.	-
K	5938 Yverdon	5938.2.067	16	PPA Fiez-Pittet/Grandson	A1	2004	arrêt / suspension de la planification	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	report post 2030 (mesure D11 PDCn)	-
K	5938 Yverdon	5938.2.068	17	PPA Vieille ville/Grandson	A1	1991	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	approuvé par le CE en 2020	-
K	5938 Yverdon	5938.2.069	18	PDL intercommunal Chamard-Chatelard/ Grandson, Montagny-près-Yverdon et Yverdon	A1	2015	arrêt / suspension de la planification	Modification des conditions – Politique	Abandonné. Lancement des PPA	-
K	5938 Yverdon	5938.2.070	19	Adaptation du RPGA/Gressy et Yverdon	A1	2015	Léger retard (≤ 4 ans)			-
K	5938 Yverdon	5938.2.071	20	PPA Champs-Torrens/Gressy	A1	2005	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	approuvé par le CE en 2008	-
K	5938 Yverdon	5938.2.072	21	Révision du RPGA/Montagny-près-Yverdon	A1	2010	état théorique à atteindre	Modification des conditions – Politique		-
K	5938 Yverdon	5938.2.073	22	PPA (révision) Chamard - Les Creux/Montagny-près-Yverdon	A1	-	arrêt / suspension de la planification	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	report post 2030 (mesure D11 PDCn)	-
K	5938 Yverdon	5938.2.074	23	PPA Petit-Chamard/Montagny-près-Yverdon	A1	-	arrêt / suspension de la planification	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	report post 2030 (mesure D11 PDCn)	-
K	5938 Yverdon	5938.2.075	24	PPA St-Georges/Montagny-près-Yverdon et Yverdon	A1	2025	arrêt / suspension de la planification	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	renommé Chamard Sud report post 2030 en attente du PDZA-NV	-
K	5938 Yverdon	5938.2.076	25	PPA La Borette/Montagny-près-Yverdon	A1	2002	arrêt / suspension de la planification	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	report post 2030 (mesure D11 PDCn)	-
K	5938 Yverdon	5938.2.077	38	Révision du RPGA/Pomy	A1	2010	état théorique à atteindre	Recours en suspens	la commune envisage de recommencer entièrement la procédure	-
K	5938 Yverdon	5938.2.078	26	Révision du PGA / Treykovagnes	A1	2005	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	approuvé par le CE en 2018	-
K	5938 Yverdon	5938.2.079	27	PPA Sous-les-Pins/Treykovagnes	A1	2017	Léger retard (≤ 4 ans)	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	blocage lié aux SDA	-
K	5938 Yverdon	5938.2.080	28	Révision du PGA et du RPGA/Valeyres-sous-Montagny -	A1	2010	état théorique à atteindre	Recours en suspens	recours de la confédération suite à la décision de la CDAP	-
K	5938 Yverdon	5938.2.081	29	PPA La Combe et Crusilles/Valeyres-sous-Montagny	A1	2016	Léger retard (≤ 4 ans)	Recours en suspens	recours de la confédération suite à la décision de la CDAP	-
K	5938 Yverdon	5938.2.082	30	Adaptation PDCom/Yverdon-les-Bains	A1	2015	Léger retard (≤ 4 ans)		en cours	-
K	5938 Yverdon	5938.2.083	31	PQ Pré-du-Canal-Ouest/ Yverdon-les-Bains	A1	2001	état théorique à atteindre	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	approuvé par le CE en 2001 addenda en cours	-
K	5938 Yverdon	5938.2.084	32	PPA Les Parties/Yverdon-les-Bains -	A1	2010	arrêt / suspension de la planification	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	report post 2030 (mesure D11 PDCn) + problème des SDA	-
K	5938 Yverdon	5938.2.085	33	PPA PST/Yverdon-les-Bains	A1	2005	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	approuvé par le CE en 2014	-
K	5938 Yverdon	5938.2.086	34	PDL Secteur Gare-Lac/ Yverdon-les-Bains	A1	2009	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	approuvé par le CE en 2015	-
K	5938 Yverdon	5938.2.087	35	divers PPA/PQ Secteur Gare-Lac / Yverdon-les-Bains	A1	2016	Léger retard (≤ 4 ans)	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	divisé en 7 plans d'affectations : Gare-Lac, Pêcheurs Phase 1 - début PPA 2024 Gare-Lac, Pêcheurs Phase 2 - report post 2030 Gare-Lac, Ancien Stand - début PPA 2023 Gare-Lac, Quai Nogent - report post 2030 Gare-Lac, Front-gare Est - début PPA 2023 Gare-Lac, Front-gare Ouest - report post 2030 Gare-Lac, Sport - incertitudes liées à l'archéologie UNESCO	-
K	5938 Yverdon	5938.2.088	36	PPA Coteau Est/Yverdon-les-Bains	A1	2010	arrêt / suspension de la planification	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	report post 2030 (mesure D11 PDCn)	-
K	5938 Yverdon	5938.2.089	37	PQ Haldimand - St-Roch – Industrie/Yverdon-les-Bains	A1	2008	état théorique à atteindre	Absence d'écart ou écarts marginaux entre les situations théorique et réelle	approuvé par le CE en 2013	-
K	5938 Yverdon	5938.2.090	38	PPA Longemalle/Pomy	A	2012	état théorique à atteindre			-

Désistement définitif

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

Légende

à remplir par l'agglomération, le cas échéant

Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code	Mesure - N° (Agglo)	Mesure	Coûts d'investissement				Etat des coûts lors du cofinancement	Compte rendu de mise en oeuvre
					Coût d'investissement	Priorité ABC	Coûts (2005 hors TVA)	Priorité ABC	Indications lors de la remise par l'agglomération	Evaluation Confédération et Accord sur les prestations
K	5938 Yverdon	5938.01	37.d	Réaménagement de la Rue de la Plaine	2.079	A	1.81	A	0.64	
K	5938 Yverdon	5938.033	35	Axe Gare-Lac par le Canal Oriental: Réaménagement de l'axe Gare-Lac le long du Canal Oriental	8.17	A	7.13	A	2.5	
K	5938 Yverdon	5938.034	V, 13	Axe Gare-Lac par le Canal Oriental: Nouveau débarcadère à l'extrémité du Canal Oriental	0.2	B	d'ici 2015		-	Bv1
K	5938 Yverdon	5938.2.014	6.a	Réseau mobilité douce à Chamard et franchissements de l'YSteC	2.26	A	2.12	A	0.74	
K	5938 Yverdon	5938.2.019	9	Réouverture du passage St-Roch	1	A	0.94	A	0.33	
	5938 Yverdon	5938.2.012	4.c	Franchissement de canaux à créer ou réaménager	0.48	A	0.45	A	0.16	MD liste A2
K	5938 Yverdon	5938.2.008	3	Construction d'une passerelle sur la Thièle dans la zone de détente du bord du lac	0.9	A	0.85	Av E	-	Av2
K	5938 Yverdon	5938.2.026	2-15.a	Réorganisation et réaménagement de l'interface de la Gare de Grandson	1	A	0.94	A	0.33	Coordination avec partenaires (CarPostal/La Poste) en cours, réalisation au-delà de 2027

3. TABLEAU DE SYNTHÈSE DE LA MISE EN ŒUVRE

Numéro mesure	PA	Intitulé	Coût (MCHF)	Horizon de réalisation	Commentaire
1.a	PA1	Nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce	3.51	A	20% réalisés 80% en cours d'étude pour une réalisation d'ici 2025
2-1.a	PA2	Nouvelles liaisons assurant la desserte mobilité douce de Borné-Nau et A. Ed. Verdun	0.60	A	Retard relativement important dépendance à plusieurs Plans d'affectation réalisation d'ici 2025
1.b	PA1	Réaménagements des liaisons mobilité douce existantes	3.09	Ae	5/18 réalisés réalisation d'ici 2025
1.c	PA1	Franchissements de canaux à créer ou à réaménager	1.76	A	1/6 réalisés 2/6 en cours d'étude avec réalisation d'ici 2023
2-1.c.1	PA2	Franchissement de canaux à créer ou réaménager - Franchissement de la Thièle vers le pont CFF	0.90	A	étude en cours réalisation d'ici 2023
2	PA1	Aménagements de stationnement pour les cycles en lien avec les transports publics, les écoles supérieures, les centres commerciaux et le centre-ville, étape 1	2.65	A	66% réalisés réalisation d'ici 2022
3	PA2	Construction d'une passerelle sur la Thièle dans la zone de détente du bord du lac	0.90	Av E	lié au projet Port et Rives Suspension de la mesure en vue d'une réalisation au-delà de 2027
4.a	PA2	Nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce le long des canaux	4.41	A	Etude en cours de finalisation réalisation d'ici 2027
4.b	PA2	Réaménagements des liaisons mobilité douce existantes le long des canaux	0.44	Av E	Etude en cours de finalisation réalisation d'ici 2027
4.c	PA2	Franchissement de canaux à créer ou réaménager	0.48	A	mesure 4c jugée non pertinente du fait du report sur la voie MD APA située à 400m.

5	PA2	Aménagements de stationnement pour les cycles en lien avec les transports publics, les écoles supérieures, les centres commerciaux et le centre-ville, étape 2	A	0.85	Sera menée après la 3ème étape de la mesure n°2. réalisation d'ici 2025
6.a	PA2	Réseau mobilité douce à Chamard et franchissements de l'YSteC	A	2.26	Lié aux PAs Fiez Pittet et Petit Chamard post 2030 Suspension de la mesure en vue d'une réalisation au-delà de 2027
6.b	PA2	Aménagements de mobilité douce le long des canaux du Bey et de la Brinaz	A	5.37	Etude de la Brinaz réalisée. Travaux débuté sur une portion réalisation d'ici 2027
7	PA2	Aménagement mobilité douce à la Gare - Secteur Ouest	A	9.00	liée aux PAs Front Gare et Ancien Stand Etude en cours Réalisation d'ici 2027
8	PA2	Aménagement du passage dénivelé du Buron et des liaisons correspondantes	A	1.60	82% réalisés réalisation d'ici 2022
9	PA2	Réouverture du passage St-Roch	A	1.00	Abandon de la mesure au profit d'itinéraires alternatifs
10	PA1	Valorisation des interfaces des haltes de l'YSteC et de la halte de Champ Pittet	Ae	0.54	1/4 réalisés réalisation d'ici 2027
2-11	PA2	Réaménagement de la gare CFF de Grandson	A	7.00	En service
14	PA1	Mesures d'aménagement dispersées pour les réseaux de bus régionaux et urbains en zone urbaine	Ae	2.00	Retard relativement important réalisation d'ici 2027
15.a	PA1	Réorganisation et réaménagement de l'interface bus de la Place de la Gare	A	2.29	lié au projet Place d'Armes réalisation d'ici 2027
2-15a	PA2	Réorganisation et réaménagement de l'interface de la Gare de Grandson	A	1.00	Coordination complexe entre acteurs publics Suspension de la mesure en vue d'une réalisation au-delà de 2027

15.b	PA1	Aménagement des terminus de lignes principales et des arrêts de bus du réseau	2.75	Ae	Retard relativement important Dépendance au concept TP en cours réalisation d'ici 2027
34.a	PA1	Réaménagement du Pont Bel-Air, du Quai de la Thièle et de l'Avenue de Grandson	8.41	A	Retard relativement important dépendance à plusieurs projets (Accès Nord) et projets (Place d'armes) réalisation d'ici 2026
34.b	PA1	Réaménagement de l'Avenue des Sports et de la Rue de l'Arsenal	3.71	Ae	Retard relativement important lié aux plans de quartier connexes.
34.c	PA1	Réaménagement de la Rue du Midi, de la Rue du Curtil-Maillet et du Sud de la Rue du Cheminet	3.75	A	55% réalisés réalisation d'ici 2027
34.d	PA1	Réaménagement de la Rue de l'Industrie (y.c. franchissement des voies CFF)	0.48	Ae	En service
35	PA1	Axe Gare-Lac par le Canal Oriental: Réaménagement de l'axe Gare-Lac le long du Canal Oriental	8.17	A	Suspension de la planification lié aux PA Ancien Stand et Pêcheur réalisation au-delà de 2027
37.a	PA1	Réaménagement de la Place Bel-Air, de la Rue d'Orbe et de la Rue de Neuchâtel	2.56	A	dépendance au projet place d'armes réalisation d'ici 2027
37.b	PA1	Réaménagement de la Rue des Remparts et de la Place d'Armes	13.85	A	Projet à la consultation réalisation d'ici 2025
37.c	PA1	Réaménagement du goulet de la Rue du Casino	0.07	A	dépendance au projet place d'armes réalisation d'ici 2025
37.d	PA1	Réaménagement de la Rue de la Plaine	2.08	A	Suspension de la planification réalisation au-delà de 2027
37.e	PA1	Réaménagement de l'Avenue Haldimand	0.52	A	1ère phase en 2016 réalisation d'ici 2027

38-A	PA1	Espaces publics dans les centres secondaires et villages: étape 1 (Grandson) aménagements	17.40	A	34% réalisé réalisation d'ici 2027
38-B	PA1	Espaces publics dans les centres secondaires et villages: étape 1 (Valeyres)	1.00	Ae	recours en attente réalisation d'ici 2027
39	PA2	Amélioration des espaces publics dans les centres secondaires et villages, étape 2 (Tuileries, Montagny, Chamblon, Treycoovagnes et Pomy)	7.00	Av E	1/5 réalisés réalisation d'ici 2027
40	PA2	Création de P+R en complémentarité avec l'offre TP	2.00	Ae	1/2 réalisés réalisation d'ici 2027
2-100	PA2	Renaturation de la Brinaz	7.00	A	En service (juin 2021)
2-101	PA2	Revitalisation de la Thièle	10.00	B	En service

4. RAPPORT DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

La consultation publique du PA4 a eu lieu du 1^{er} au 31 juillet 2021. Une séance publique a eu lieu le 7 juillet 2021.

La consultation était possible selon deux modes : par le site internet aggloy.ch, ainsi que par la consultation de la version papier déposée auprès des greffes des communes.

Aussi, deux formes d'envoi des réponses à la consultation ont été offertes : par le questionnaire ad hoc en ligne dans le site internet ou par courrier, voire courriel

55 personnes ou instances ont pris part à la consultation via le questionnaire en ligne, réparties de la manière suivante :

- 21 personnes ont répondu à la consultation en entier, dont 13 ont laissé leurs coordonnées ;
- 34 n'ont pas terminé la consultation, mais ont répondu à certains éléments.

AggloY a également reçu 6 courriers via la Poste et l'adresse [mail info@aggloy.ch](mailto:info@aggloy.ch).

La compilation des remarques et des réponses est organisée selon les tableaux relatifs aux modules du PA4 ou thématiques. Les catégories des réponses sont cataloguées selon la légende ci-après.

Catégorie	Traitement de la remarque
	Prise en compte : le document est modifié
	Les arguments de réponse ne suscitent pas de modification dans le document
	Sera traitée ultérieurement dans le Plan directeur intercommunal (PDI) et/ou dans une prochaine génération du projet d'agglomération
	A évaluer ultérieurement (après le PA4) par une pesée d'intérêts pour éventuelle prise en compte
	Ne peut pas être prise en compte
	Enjeux politiques ne pouvant pas être traités spécifiquement dans le cadre du projet.

Vision d'ensemble

Sous-chapitre	Date	Intervenant.e	Mots-clés	Remarque	Réponse Agglo	Cat
Général	26.07.21 courrier	Groupe des vertes et solidaires	Reprise des éléments pour le PA5	Au regard des délais extrêmement serrés, les éléments qui ne pourront pas être intégrés dans la nouvelle version du PA4, devront être pris en compte dans le PA5, pour répondre aux enjeux de mobilité et de protection de la nature de notre agglomération.	Effectivement, le projet d'agglomération et sa mise en œuvre est un processus en continu. Chaque génération de projet doit permettre le lien avec les générations antérieures et fournir des pistes pour les futures.	
	21.07.21 internet	Privé 1 Grandson	Vision sans concrétisation	Une vision pour 2040 c'est bien joli... mais du concret plus rapide serait beaucoup mieux. Je me demande ce que AggloY apporte réellement aux communes... des idées... des projets... de plans... pour quelles réalisations ? Les autorités communales sont-elles suffisamment impliquées dans les projets d'AGGLOY ??	Les autorités communales sont toutes représentées au sein du Comité de pilotage, instance de décision pour l'agglomération. AggloY a le rôle de coordination et conduites des études nécessaires pour la mise en œuvre des projets, dépendants des investissements prévus par les communes et le Canton.	
	29.07.21 courrier	Parti socialiste yverdonnois (PSY)	Vision d'ensemble trop succincte	Si le Projet d'agglomération mentionne dans sa vision trois éléments que souhaite également le PSY, une vision d'ensemble n'est pas développée au-delà et se limite à une page unique.	Nous avons privilégié effectivement une description succincte afin de mettre en valeur les éléments principaux qui composent la vision d'ensemble. Par ailleurs, la légende raisonnée de la carte apporte des références identifiables dans les différentes stratégies sectorielles, qui traitent en détail les objectifs et les actions à mener pour la construction de cette vision.	
	29.07.21 courrier	Parti socialiste yverdonnois (PSY)	Volet social manquant	Le Projet d'agglomération devrait comprendre un volet social sur la création d'une agglomération promouvant la convivialité et bien-vivre ensemble, et répondant aux urgences sociales.	C'est une remarque juste, cependant les dispositions de la Confédération ne prévoient pas l'inclusion des politiques sociales dans le projet d'agglomération. Celui-ci doit se concentrer sur la coordination entre urbanisation et transports. les dispositions cantonales ne prévoient pas non plus l'inclusion des politiques sociales dans le Plan directeur intercommunal (PDI) qui sera élaboré prochainement.	
	29.07.21 courrier	Parti socialiste yverdonnois (PSY)	Elaboration du PA4 en fonction de l'APA	Un instrument stratégique pour le développement futur de l'agglomération, ne saurait se voir instrumentaliser pour obtenir le financement d'un projet coûteux, dont les bénéfices sociaux et environnementaux n'ont pas été démontrés	Il s'agit d'une décision populaire, qu'il convient de mettre en œuvre. Et le projet d'agglomération tient compte d'une multitude de mesures autres que l'APA.	

Rôle de centre régional	31.07.21 internet	Privé 2 Grandson	Projection démographique	Il y aurait lieu de se questionner si, en raison de l'urgence climatique, l'agglomération ne devrait pas réduire ses prétentions de développement et en limiter le nombre d'habitants	L'agglomération répond aux objectifs de croissance établis par le Plan directeur cantonal (PDCn). La révision de ce plan est prévue pour 2025.
	21.07.21 internet	Privé 3 Grandson		Supprimer l'adjectif « optimiste » par rapport aux scénarios démographiques	Il s'agit d'un des objectifs majeurs du projet d'agglomération. Comme indiqué dans la stratégie, l'objectif est d'augmenter la part modale de la marche à pied de près de 70% et la part modale du vélo de plus de 400%. De nombreuses mesures visent ainsi à améliorer la sécurité et le confort pour les piétons et les cyclistes.
Mobilité durable	01.07.21 internet	Privé 4 Grandson		La grande majorité de la population est dans le périmètre compact. La mobilité douce (MD) doit donc être favorisée	Une grande partie de la vision d'ensemble sera concrétisée pour les modes doux dans les 5 prochaines années avec la réalisation des mesures des PA1 et PA2 complétées par les mesures structurantes du PA4.
	21.07.21 internet	Privé 1 Grandson	Favoriser la Mobilité douce (MD)	Les infrastructures de mobilité douce doivent se concrétiser maintenant, faute de quoi rien ne sera opérationnel dans 20 ans avec 20'000 habitants de plus.	L'objectif du Projet d'agglomération yverdonnois est d'améliorer la mobilité de l'ensemble des modes de déplacement.
	01.07.21 internet	Privé 4 Grandson		Le réseau MD doit être traité sur pied d'égalité avec les transports individuels motorisés (TIM). Il est séparé du TIM et les voies cyclables sont séparées des voies piétonnes. Si la place est manquante, la vitesse du TIM est limitée à 30km/h.	La réalisation de l'APA s'inscrit dans une réflexion d'ensemble visant à améliorer la part MD et TP dans le report modal. Des mesures spécifiques à la MD sont prévues afin d'augmenter la part modale MD.
	29.07.21 courrier	Parti socialiste yverdonnois (PSY)	La MD ne doit pas être dépendante de l'APA	La promotion de la mobilité douce doit être un objectif indépendant. Elle ne requiert aucunement la construction de l'APA à cette fin.	Les projets d'agglomération de 1 ^{ère} et 2 ^{ème} génération prévoient des mesures MD qui ont fait l'objet de nombreuses études ces dernières années. L'agglomération rentre dans une phase de réalisation de ces mesures.
	26.07.21 courrier	Groupe des vertes et solidaires		L'augmentation des réseaux de MD est dépendante de l'axe principal d'agglomération (APA). La MD est une pièce apportée au projet de la route de contournement et de ses dessertes. Des réelles mises en œuvre pour développer la MD ne sont pas encore au programme.	

	31.07.21	Privé 5 Yverdon	Coordination entre les types de transports et l'urbanisation	<p>TIM à maîtriser : bouc émissaire. La maîtrise des TIM relève du gargarisme d'un impuissant concepteur d'un plan des circulations</p> <p>Sans réseau TP performant on changera difficilement les habitudes.</p> <p>Il faut viser la fluidité dans le trafic, multiplier les mini-giratoires, supprimer les feux quand cela est possible</p> <p>Ce qui se fait avec Gare-Lac ne rapproche pas la ville de son lac mais rend plus difficile l'accès.</p> <p>Tout repose sur un APA, pourtant indispensable mais il faut cesser de croire qu'il résoudra tout.</p> <p>Fait défaut dans ce PA4, la mobilité dans l'Arc Lac et entre le Bas de Pomy et la HEIG VD.</p>	<p>Le PA4 pose une vision coordonnée entre les différents modes de transport. L'APA est en effet une mesure importante pour les TIM mais aussi pour la MD et les TP puisque cela permet de réduire le trafic sur certains axes, bénéfique pour la MD et les TP.</p> <p>Tout ne repose pas sur l'APA, des mesures sont prévues pour tirer profit de ses effets.</p> <p>De plus, le PA4 prévoit un réseau TP performant dans le but justement de changer les habitudes, en desservant de nouveaux secteurs actuellement pas desservis et en reliant mieux les quartiers entre eux.</p> <p>La stratégie du PA4 ne prévoit pas de nouvelle infrastructure routière entre le bas de Pomy et la HEIG VD (site de Cheseaux-Noréaz) pour des raisons de rapport coût-efficacité et du fait que cela irait à l'encontre de la stratégie générale de report modal</p>
	31.07.21 internet	Privé 2 Grandson	Besoins pour personnes à mobilité réduite (PMR)	<p>Il faut impérativement garder les accès clairs et efficaces par rapport aux personnes à mobilité réduite (PMR) nécessitant une mobilité motorisée, ou simplement pour les personnes souhaitant avoir leur liberté dans le choix du moyen de transport</p>	<p>L'accessibilité au centre-ville sera toujours possible par tous les modes de transport y compris les transports individuels motorisés.</p> <p>Les dispositions légales imposent la prise en compte des besoins des PMR dans les aménagements urbains.</p>

Stratégies sectorielles

Objectifs	Date	Intervenant	Mots-clés	Remarques	Réponse AggloY	Cat.
U1 Sites stratégiques et centralités	26.07.21 courrier	Groupe des vert.e.s et solidaires	Zones à bâtir surestimées	Les estimations pour l'horizon 2030 en termes démographiques se base sur la méthode du Canton de Vaud, soit de surévaluer les prochaines arrivées (estimation de la croissance maximale). Avec cette méthode, on risque de créer des zones à bâtir trop importantes, sur des surfaces d'assolément.	Le PA4 propose une réduction drastique des nouvelles zones à bâtir par rapport au PA2. Les projections démographiques seront actualisées lors de la nouvelle mouture du PDCn, prévue en 2025. Le projet d'agglomération sera actualisé en fonction. Enfin, consciente des enjeux, l'agglomération a procédé en 2020 au déclassement de nombreuses zones à bâtir situées sur des surfaces d'assolément.	
	26.07.21 courrier	Groupe des vert.e.s et solidaires	Coordination avec le plan d'affectation communal d'Yverdon (PAC).	Il semble compliqué de choisir les bonnes stratégies sectorielles lorsque l'on ne connaît pas encore le plan d'affectation communal d'Yverdon (PAC). On parle de priorisation de l'urbanisation des secteurs centraux en se basant sur un plan d'affectation de 1997 ?	L'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti est un précepte défini par la LAT. Toutes les planifications doivent y répondre Le PA4 a été élaboré en prenant compte des projets de révision du plan directeur communal (PAcom) et du PAC d'Yverdon-Les-Bains, ainsi que d'autres communes.	
U2 Urbanisation vers l'intérieur Planifications	31.07.21	Privé 5 Yverdon	Pôle stratégique dans les grands secteurs de formation	Pourquoi l'AggloY qui contient des potentialités de formations et d'études n'est-elle pas capable de mettre HEIG VD et gymnase (CPNV ?) comme pôle stratégique?	Bien que cette réflexion soit pertinente, cela ne répond pas aux critères de classification comme étant un site stratégique, qui doit faire l'objet des planifications multiples. Toutefois, ces secteurs, des importants générateurs de déplacements pour les MD et les TP, sont pris en considération p dans les stratégies sectorielles. Il n'est cependant pas exclu que ces secteurs soient identifiés comme étant des sites stratégiques à l'avenir.	
	28.07.21	Association Stop aux bouchons Yverdon	Liaison entre Pomy et HEIG-VD	absence du pôle de formation HEIG-VD et Gymnase.		
	31.07.21	Privé 5 Yverdon		Fait défaut dans ce PA4, la mobilité dans l'Arc Lac et entre le Bas de Pomy et la HEIG VD	La stratégie du PA4 ne prévoit pas de nouvelle infrastructure routière entre le bas de Pomy et la HEIG VD (site de Cheseaux-Noréaz) pour des raisons de rapport coût-efficacité et du fait que cela irait à l'encontre de la stratégie générale de report modal	

M Mobilité Report modal	26.07.21 courrier	Groupe des vert.e.s et solidaires	Projections du report modal	<p>Il est prévu de réduire de moitié le trafic TIM entre 2015 et 2040, de 72% à 36%, alors que les bonnes dessertes en TP seront presque doublées pour les habitants entre 2017 et 2040, en passant de 28% à 53% et les distances parcourues à vélo augmenteront de 443%. Aucune projection intermédiaire n'est mentionnée.</p>	<p>Le PA4 met en place une première série de mesures à réaliser à l'horizon du PA4 et qui devront être poursuivies avec les prochains projets d'agglomération pour atteindre l'objectif de 2040. Un monitoring est prévu afin de suivre l'évolution du trafic et des comportements en termes de mobilité afin de prévoir les mesures adéquates dans les prochains projets d'agglomération.</p>
	29.07.21 courrier	Parti socialiste yverdonnois (PSY)	Effets du report modal	<p>Le plan climat du Canton de Vaud rappelle qu'il est nécessaire de réduire de 50% à 60% les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 et de viser la neutralité climatique au plus tard en 2050, de limiter les risques et d'adapter les systèmes naturels et humains.</p>	<p>Le PA4 s'inscrit dans cette vision, en réduisant la part modale TIM et en favorisant l'électrification des véhicules motorisés (TIM et TP).</p>
M1 Transports publics (TP)	26.07.21 courrier	Groupe des vert.e.s et solidaires	Peu des mesures pour les TP	<p>L'analyse des forces et faiblesses est pertinente, en particulier le manque de lisibilité des changements de lignes entre la journée et le soir, le manque d'interaction entre les réseaux urbain et régional et les mauvaises connexions inter-quartiers. Ces faiblesses ne sont malheureusement que peu compensées par la seule des deux mesures proposées traitant ces problèmes.</p>	<p>Le PA4 prévoit la mise en place d'un nouveau réseau qui résout en grande partie les faiblesses identifiées.</p> <p>Toutefois, les questions liées aux cadences et aux mutualisations de certaines lignes le soir ou le week-end feront l'objet d'une analyse fine dans le cadre de la mise en œuvre du nouveau réseau.</p> <p>Les améliorations des prestations des transports ont un impact non négligeable en termes de coûts, une pesée des intérêts sera effectuée afin de trouver le juste équilibre entre amélioration de l'offre TP et maîtrise des coûts.</p> <p>Une priorisation des bus aux carrefours signalés par feux existe déjà pour le réseau urbain. Le PA4 prévoit l'adaptation de certains carrefours pour permettre le passage des bus urbains et régionaux, notamment dans le secteur de l'hôpital.</p>
	26.07.21 courrier	Groupe des vert.e.s et solidaires	Liaisons TP inter-quartier	<p>Face à tant de besoins indiqués et avec un objectif de réduction des TIM aussi élevé, il est regrettable de retrouver une mesure "fourre-tout" de refonte du réseau TP sans précisions quant aux cadences, aux priorisations des lignes de bus et aux justifications des changements de ligne. L'élaboration du Plan Directeur des TP d'Yverdon-les-Bains a fait l'objet d'une enquête publique auprès de la population de l'ensemble de l'agglomération en 2020.</p>	<p>Le plan des TP indique un principe qui doit encore être affiné dans le cadre de sa mise en œuvre. Une étude détaillée des horaires et des cadences permettra de préciser les coûts et le tracé exact de chaque ligne ainsi que les emplacements des arrêts de bus.</p>

26.07.21 courrier	Groupe des vert.e.s et solidaires		Les failles de sécurité pour la MD insuffisantes par rapport au nombre d'endroits insécurisant en ville.				Les vélos en libre-service visent tous les types d'usagers : occasionnels ou réguliers. Les tarifs sont attractifs également pour les usagers réguliers puisque l'abonnement annuel ne coûte que 45,- et permet de louer un vélo gratuitement pendant 1h plusieurs fois par jour. Le nombre de stations couvre bien l'ensemble de la ville centre et sera à l'avenir étendu à d'autres communes de l'agglomération. Les aides à l'achat de vélos électriques visent la catégorie d'utilisateurs qui souhaitent une assistance électrique, ce que n'offre pas la flotte de vélos de libre-service.
26.07.21 courrier	Groupe des vert.e.s et solidaires	Vélos en libre-service	Les vélos en libre-service profitent avant tout aux usagers occasionnels vu le coût de la location. En plus, le projet veut inciter les usagers à l'achat de leur propre vélo par le biais d'aides financières publiques.				Plusieurs mesures en faveur de la mobilité douce entre les villages de l'agglomération font déjà partie des PA1 et PA2. Le PA4 ajoute à cela une liaison MD entre la ville centre et En Chamard ainsi qu'entre Grandson et la Poissine. À titre d'exemple, la première phase de la mesure 1a de création de mobilité douce le long du chemin de Calamin entre Yverdon-les-Bains et Pomy a été inaugurée en 2019. Le reste de l'itinéraire est prévu d'être réalisé en 2022.
29.07.21 courrier	Groupe des vert.e.s et solidaires	MD entre les communes	Le projet n'offre rien de concret s'agissant d'une amélioration de la mobilité douce inter agglomération, soit avec les villages environnants				Le PA4 se base sur des objectifs de report modal qui visent une forte diminution des déplacements TIM. En parallèle, le nombre d'habitants et d'emplois continue d'augmenter dans l'agglomération. La stratégie prévoit de concentrer le trafic sur quelques axes principaux afin de libérer les autres secteurs en faveur de la MD et des TP. La promotion du covoiturage est de la compétence de la région (ADNV).
26.07.21 courrier	Groupe des vert.e.s et solidaires	Absence de stratégie de réduction des TIM	Actuellement, certains tronçons du centre-ville sont proches de leur capacité en heure de pointe. La stratégie pour éviter la saturation au centre-ville est de mettre en place une route de contournement, l'APA, pour déplacer une partie du trafic. Aucun objectif de réduction du trafic TIM n'est défini dans le plan directeur des circulations, dont le volet stratégique a été transmis au Conseil communal d'Yverdon. À noter aussi que peu de mesures non-infrastructurelles, comme la promotion du covoiturage, sont en place pour réduire l'utilisation du TIM sur le territoire de l'agglomération.				
M3 Transports individuels motorisés							

M4 Stationnement	31.07.21	Privé 5 Yverdon	Liaison TIM entre Pomy et HEIG-VD	Fait défaut dans ce PA4, la mobilité dans l'Arc Lac et entre le Bas de Pomy et la HEIG VD.	<p>La stratégie du PA4 ne prévoit pas de nouvelle infrastructure routière entre le bas de Pomy et la HEIG VD (site de Cheseaux-Noréaz) pour des raisons de rapport coût-efficacité et du fait que cela irait à l'encontre de la stratégie générale de report modal</p>
	29.07.21 courrier	Groupe des vert.e.s et solidaires	Offre de stationnement au centre et Parking Place d'Armes	<p>Pas de position concernant le nombre de stationnement au centre-ville, les décisions à prendre en horizon C. Contrairement à ce qui est affirmé, la création d'un parking à la place d'Armes augmentera l'offre en stationnement au centre-ville. Ainsi, avec ce nouveau parking et la faiblesse des mesures envisagées - qui se limitent à un simple monitoring - le stationnement ne pourra pas être utilisé comme réel levier d'action pour favoriser le report modal.</p>	<p>Le nombre de places réalisées en souterrain correspond au nombre de places supprimées en surface, si l'on tient compte qu'une partie des places du parking souterrain sera dédiée au projet Front de Gare. La stratégie consiste à regrouper les places de stationnement du centre-ville, aujourd'hui aménagées en surface, dans un parking souterrain situé à la Place d'Armes. Cette réalisation permet de libérer de l'espace en surface afin de revaloriser les espaces publics et de réaliser des aménagements en faveur de la MD et des TP. L'offre de stationnement n'est pas augmentée avec la construction du nouveau parking et des mesures d'apaisement du trafic au centre-ville sont proposées dans le PA4.</p>
	28.07.21	Association Stop aux bouchons Yverdon		<p>Etonnée du manque de prise en considération du Parking de la Place d'Armes dans ce PA4 - un important "garage" souterrain de 1000 places permettant de supprimer des centaines d'actuelles places de parc en bordure de chaussées, espace gagné au profit de la MD (pistes cyclables notamment).</p> <p>Vision de réduire le trafic n'est pas tout à fait cohérente si un parking est construit en plein centre-ville !</p>	
	31.07.21	Privé 5 Yverdon	Parkings d'échange	Le non-avancement d'un parking d'échange à l'ouest d'Yverdon montre l'absence de sérieux de ceux qui prétendent travailler sérieusement à la mobilité et à la résolution de ses problèmes.	La localisation des parkings d'échange est à revoir en fonction des directives cantonales qui préconisent leur localisation le plus près possible du lieu de résidence des usagers TIM. Une étude sera démarrée prochainement par la région (ADNV)

Mesures PA4

Mesure	Date	Intervenant.e	Mots-clés	Remarques	Réponse AggloY	Cat.
4-52 Nouvelle liaison MD APA (tronçon Ouest)	29.07.21 courrier	Pro vélo Yverdon	Extension jusqu'à Montagny	La voie cyclable qui rejoint Chamard (mesure 4-52) aboutit dans un parking très fréquenté par les automobilistes. Pourquoi ne pas avoir planifié un cheminement jusqu'à Montagny?	Le réseau MD mis en œuvre par le projet d'agglomération permettra cette liaison	
4-53 Passage inférieur CFF quartier Scierie - Clendy-Dessous	31.07.21	Privé 5 Yverdon	Contre l'abandon du passage	L'abandon du passage St-Roch, mesure 9 du PA2 subventionnée par la Confédération, est indirectement un simple cadeau à certains promoteurs de Gare-Lac.	L'inscription du passage inférieur Clendy-Dessous est en lien direct avec le plan de quartier (accessibilité en MD indispensable) et n'a pas de relation avec l'abandon du passage St-Roch.	
4-66 Arrêts de bus	26.07.21 courrier	Groupe des vert.e.s et solidaires	Visibilité des changements entre le projet et la desserte actuelle	La carte n'est pas claire et n'indique pas les changements par rapport aux anciennes lignes de bus. L'absence d'une carte indiquant les anciennes lignes rend la compréhension de cette mesure extrêmement trouble alors qu'il s'agit de la seule concernant l'augmentation de la part modal TP.	La carte indiquant le réseau de bus actuel figure au chapitre 3.2 du rapport. Le rapport a été complété par un paragraphe supplémentaire au chapitre 2.2 de la stratégie, qui justifie le tracé du nouveau réseau TP. Le fait que les bus s'arrêtent sur la chaussée apporte un plus-value en termes de sécurité car cela évite le dépassement du bus à l'arrêt, avec les problèmes de vitesse et de distance de visibilité que cela peut induire.	
	26.07.21 courrier	Groupe des vert.e.s et solidaires		Pas de détails concernant les choix de réaménagement du réseau. Aucune précision n'est faite sur les différentes lignes de bus intra-urbaine ou sur la décision ou non de conserver un fonctionnement des lignes différent entre la journée et le soir alors même que ce problème de lisibilité est annoncé dans le PA4. De plus, la mesure est-elle vraiment une mesure de "sécurisation du trafic" ? Il semble ici qu'on cherche à faire passer un inconvénient pour un avantage.		

4-71 Rue de Prés-du-Lac	29.07.21 courrier	Pro vélo Yverdon	Prioriser en A	la sécurité de l'espace routier à la rue des Prés-du-Lac (mesure 4-71) ne peut pas attendre, passer en priorité A.	L'inclusion de mesures est le fruit d'un important travail de coordination avec les communes et de mise en cohérence avec les mesures d'urbanisation.
4-73 Carrefour des Quatre Marronniers	29.07.21 courrier	Pro vélo Yverdon		Le réaménagement du carrefour des 4 Marronniers (mesure 4-73) doit passer en priorité A.	De nombreux carrefours doivent être réaménagés et celui des Quatre-Marronniers en fait partie. Toutefois, les ressources étant limitées, il a fallu effectuer une pesée des intérêts qui a abouti à une priorisation des projets. D'autres secteurs ont été identifiés comme plus urgents à traiter.
4-74.2 MD Coteaux	29.07.21 courrier	Pro vélo Yverdon		La voie cyclable le long de voies de chemin de fer en direction de Sous-Bois (mesure 4-74.2) devrait proposer un embranchement vers le chemin des Sources pour relier le quartier de Bellevue au centre-ville sans passer par la rue de Clendy.	Le chemin de Sous-Bois et le chemin de la Source sont actuellement reliés par un aménagement en terre passant à travers un cordon boisé dont les branches peuvent être gênantes pour les usagers. En effet, une liaison de meilleure qualité pourra être mise en oeuvre lors de la réalisation des aménagements MD dans ce secteur.
Propositions	21.07.21 internet	Privé 3 Grandson		Ajouter 2 mesures à court terme: 1) franchissement sécurisé de la ligne Yverdon -Ste Croix Depuis Chemin DP 56 2) entretien et réfection de l'itinéraire MD Yverdon - Gymnase	1) Les plans de quartier de Petit-Chamard et Fiez-Pitet, coordonnés avec la mesure, sont reportés et l'idée de faire un passage à niveau à cet endroit est définitivement abandonné par l'OFT pour des questions de sécurité. 2) L'itinéraire MD Yverdon-Gymnase est identifié comme une mesure 1b du PA1. Des discussions sont en cours.
Priorisation des mesures	29.07.21 courrier	Parti socialiste yverdonnois (PSY)		L'augmentation des places stationnement vélo à la gare d'Yverdon devrait être priorisée, tout comme des itinéraires de mobilité douce permettant de rejoindre le centre au Y-Parc.	Le secteur de la gare est concerné par de nombreux projets du PA1 et du PA2 qui seront réalisés à l'horizon 2027 (Place d'armes, Interface TP, Front Gare, Ancien Stand...) et qui apportent déjà des réponses en matière de stationnement des cycles. L'itinéraire MD entre le centre d'Yverdon-les-Bains et Y-Parc fait l'objet de mesures dans le PA1 et dans le PA2 qui seront complétées dans le cadre du PA4.
	29.07.21 courrier	Parti socialiste		Regrette : - l'absence de priorisation des mesures qui conduit au dépôt dans l'urgence :	La décision de déposer le PA4 est issue effectivement d'une décision politique comme tentative de recherche de fonds pour l'APA. Cependant il est

Mesures PA1 et PA2 – Rapport de mise en œuvre

Mesure	Date	Intervenant.e	Mots-clés	Remarques	Réponse AggloY	Cat.
2-15a Réorganisation et réaménagement de l'interface de la gare de Grandson	29.07.21 internet	Privé 6 Villars-Burquin	Report critique	Regrettable que les usagers des transports multimodaux doivent uniquement se contenter de la nouvelle vélo station. Il n'y a aucun abri bus à la gare et ridiculement peu depuis l'arrêt Yverdon-les-Utins, jusqu'à Champagne. Attendre 2028 n'est vraiment pas raisonnable! Comment se fait-il que l'économie sensée être générée par les commandes de voitures à la sortie d'Yverdon / En Chamard ne contribue pas à la réalisation de ce genre d'infrastructure?	La mesure 2-15a est ralentie par la nécessaire coordination entre les différents acteurs publics présents sur le site (CFF, CarPostal, La Poste). Les travaux sont envisagés en 2028.	
6.a Réseau MD à Chamard et franchissement de la ligne YSteC	21.07.21	Privé 1 Grandson	Demande de mise en œuvre d'ici 2027	Conteste la suppression de cette mesure. Ce passage était utilisé par de nombreux piétons et cyclistes depuis 50 ans! Mesure importante indépendamment de l'arrivée de nouveaux habitants (projets Petit Chamard, Chamard, Fiez-Pittet) Secteur en plein cœur du site stratégique R12 du PDCn. Site sur un faible périmètre avec l'habitation, commerces, services, emplois, arrêts TP. Il y a lieu, dans ce site stratégique, de favoriser la MD, comme l'a rappelé le Tribunal cantonal (arrêt GE.2011.0210, du 11.12.2012, considérant 2 b). Le franchissement des voies à cet endroit fait partie de la stratégie cantonale vélo de 2010 et la mesure A23 (mobilité douce) du PDCn à appliquer. Sans franchissement de ce passage à niveau, les piétons doivent effectuer un détour de plus de 500 mètres.	Au cours des dernières semaines, de nombreux échanges ont eu lieu entre les communes concernées (Montagny-près-Yverdon, Grandson), Travys, Pro vélo et Agglo Y. À ce stade les communes se concentrent sur les projets de mobilité douce le long de la RC 401. La RC 271 et la RC 269 (réalisée en 2020) dans le même secteur. L'OFT s'est par ailleurs prononcée en faveur de la fermeture de ce passage à niveau dangereux. Ce projet sera réétudié en temps utile dans le cadre des Plans d'Affectation de Chamard Centre, Fiez-Pittet et Petit Chamard (objectif U1-2). Le projet de MD le long de la RC401 est en cours d'examen par le canton, s'en suivra la procédure de mise à l'enquête.	

			<p>Aucun accident impliquant des piétons ou des cyclistes n'y ont été répertoriés depuis plus d'une décennie.</p> <p>Repousser la mesure 6a au-delà de 2027 contre-vent à plusieurs éléments stratégiques du PA4 :</p> <p>U1-2 Chamard-Châtelard : Il n'est pas possible d'améliorer les conditions de circulations internes et la connexion de ce pôle avec la ville pour les modes doux » et mettre en œuvre la stratégie ICFF (2016) en bloquant ce passage.</p> <p>U2 Urbanisation vers l'intérieur : Il n'est pas possible d'accueillir à court terme 950 nouveaux habitants sans permettre la circulation MD vers Les Tuileries où se trouvent les écoles, commerces, etc.</p> <p>M2 Valoriser les forts potentiels pour la MD : Il n'est pas possible de développer la part modale MD en coupant Les Tuileries de Montagny et en obligeant à un long et dangereux détour.</p> <p>Conserver la mesure 6a en priorité A, d'autant plus que le co-financement fédéral a été accordé.</p>	
31.07.21	Privé 5 Yverdon	<p>La plantée au sujet du passage à niveau entre les Tuileries et la zone Chamard manifeste un échec incroyable au niveau des coordinations régionales.</p> <p>Le franchissement des voies (passage à niveau) dans le secteur Petit Chamard (mesure 6.a) doit être en priorité A et ne pas être conditionnée au quartier Fiez-Pittet. En effet, il se trouve à mi-chemin entre une zone d'habitation compacte et une zone de commerces et services. C'est à raison que le Canton a mis ce franchissement dans la stratégie cantonale vélo de 2010.</p>		
29.07.21 courrier	Privé 4 Grandson	<p>Regrette vivement que le passage à niveau du Petit Chamard validé dans le PA2 ait été fermé et son assainissement repoussé au-delà de 2027 alors qu'il représente l'axe de mobilité douce à développer vers des quartiers en devenir et qu'il a obtenu un</p>		
	Groupe des vert.e.s et so- lidaires			

9 Passage Saint-Roch	31.07.21	Privé 5 Yverdon	La mesure doit être maintenue	financement fédéral. c'est pourquoi nous demandons expressément de mettre son assainissement en priorité A. L'abandon du passage St-Roch va à l'encontre d'une politique MD cohérente. La proposition d'un passage Invictus-Ciendy relève d'un opportunisme très discutable, est irréaliste tant sur le plan de son financement que de sa réelle faisabilité. C'est une manœuvre pour saboter le projet du passage St-Roch...qui reste un préalable à la réalisation de Gare-Lac! Le passage St-Roch, qui reste un préalable à la réalisation de Gare-Lac, doit être maintenu dans le PA4.	Le passage St-Roch est inscrit dans le PDMD (plan directeur de mobilité douce) de la Ville d'Yverdon-les-Bains, toutefois cet aménagement n'est pas prioritaire. Le passage Clendy permettra d'offrir une liaison MD sûre et confortable, sa faisabilité a été vérifiée. Il s'agit d'un projet indépendant du passage St-Roch. L'élaboration du PA4 a pris en considération les décisions politiques concernant la mise en œuvre des mesures annoncées dans le PA1 et PA2. Le rapport y relatif fait l'état d'une sélection réaliste des mesures, en fonction des disponibilités financières et en ressources humaines des communes. La mesure demande des études de détail mais surtout une concertation étroite entre tous les acteurs concernés. Il n'a pas été jugé réaliste de la maintenir avec un horizon de réalisation à 2027.
37d Rue de la Plaine	29.07.21 courrier	Parti socialiste yverdonnois (PSY)	Report critique	Le PSY regrette de voir la transformation de la Rue de la Plaine ait été reportée à une date postérieure à 2027.	La mesure demande des études de détail mais surtout une concertation étroite entre tous les acteurs concernés. Il n'a pas été jugé réaliste de la maintenir avec un horizon de réalisation à 2027.
2-1.C.1 Franchissement de la Thièle vers le pont CFF	29.07.21 courrier	Pro vélo Yverdon	Franchissement de la Thièle vers le pont CFF	La passerelle Travys le long des voies CFF doit être reconstruite	Une nouvelle passerelle pour la mobilité douce (piétons et cyclistes) sur la Thièle sera réalisée à proximité.
2 et 5 Aménagements de stationnement pour les cycles en lien avec TP, les écoles supérieures, les centres commerciaux et le centre-ville	29.07.21 courrier	Pro vélo Yverdon	Mise en œuvre définitive	De nombreuses places de parc vélo planifiées ne sont toujours pas réalisées	L'offre en stationnement vélo est régulièrement complétée et enrichie dans l'ensemble de la ville. À ce jour, 66% de la mesure 2 du PA1 a été réalisée. La dernière étape est prévue pour 2022.

1a Nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce	29.07.21 courrier	Pro vélo Yverdon		l'entrée Nord de la ville d'Yverdon est planifiée mais sa réalisation tarde, car elle demande une importante coordination entre les communes concernées, c'est là que nous souhaitons un vrai pilotage de la part d'AggloY pour faire avancer le projet.	Les études et les coordinations nécessaires avec tous les acteurs concernés sont en cours. Il s'agit d'une action prioritaire pour AggloY
	21.07.21 internet	Privé 1 Grandson		La traversée des Tuileries nous en parlons depuis 10 ans... et rien n'est fait... La montée MD sur Pomy ??? Treycovagnes ???	<ul style="list-style-type: none"> – mesure 1b Les Tuileries : l'aménagement fait partie du projet Accès Nord, actuellement en consultation auprès du Canton. – mesure 1a Treycovagnes : l'aménagement est au stade d'avant-projet et sera réalisé en 2023-24. – mesure 1a Pomy : Le début des travaux est prévu en 2022.
1b Réaménagements des liaisons mobilité douce existantes	29.07.21 courrier	Parti socialiste yverdonnois (PSY)		Regrette le faible taux de réalisation des mesures des précédents projets d'agglomération et le retard dans la réalisation des mesures de ses projets d'agglomérations précédents.	le dépôt du PA4 a été une opportunité pour revoir la liste des mesures du PA1 et PA2, afin de rendre réaliste la mise en œuvre du projet d'agglomération en fonction des disponibilités financières et en ressources humaines des communes.
	29.07.21 courrier	Groupe des vertes et solidaires		Ce taux de réalisation peu glorieux questionne sur la nécessité de déposer un PA4, avec une nouvelle série de mesures à mettre en place, d'ici à 2027.	
Méthodologie du rapport	01.07.21	Privé 4 Grandson		Comparatif des mesures par rapport au PA précédent. Exemple, où est la mesure 6.a (franchise-ment des voies dans le secteur Petit-Chamard	Deux tableaux ont été ajoutés à la version pour la consultation publique : <ul style="list-style-type: none"> – tableau de mise en œuvre des mesures à transmettre à l'ARE (dans les annexes) ; – tableau synthétique des mesures (dans le rapport de mise en œuvre et en annexe au présent rapport de consultation)
	21.07.21 internet	Privé 3 Grandson		Il manque l'inventaire des mesures mentionnées dans le PA3 et abandonnées dans le PA4, manque de transparence !	AggloY n'a pas déposé de PA3. L'inventaire des mesures du PA1 et PA2 maintenues ou abandonnées figure dans le rapport de mise en œuvre et le nouveau tableau de synthèse annexé.

Thématiques paysage et environnement

Sujet	Date	Intervenant.e	Mots-clés	Remarques	Réponse AggloY	Cat.
En général	29.07.21 courrier	Groupe des vert.e.s et solidaires		<p>L'état de situation en matière de nature et de paysage est assez correct et devrait conduire à des actions déterminées ambitieuses dans ces domaines. Malheureusement, force est de constater que les conclusions tirées au niveau des besoins d'action se bornent à quelques généralités basées sur la « valorisation des entités paysagères et de leurs relations ».</p> <p>Au niveau des actions proprement dites, aucune mesure concrète en faveur de la nature et du paysage n'est proposée. Il s'agit essentiellement de mesures d'aménagement et d'urbanisation. Ainsi, sous le titre « paysage et espaces ouverts », figurent des mesures d'urbanisation telles que le réaménagement de la rue des Remparts et le réaménagement de la rue des Moulins.</p> <p>En l'état, ce chapitre n'est pas acceptable et doit être entièrement revu avec l'inclusion de mesures spécifiques en faveur du paysage et de la nature.</p>	<p>L'importance majeure des thématiques du paysage et de l'environnement au regard des enjeux du 21^{ème} siècle, en particulier en lien avec l'urgence climatique ne fait l'objet d'aucun doute.</p> <p>L'élaboration d'un projet d'agglomération repose sur des dispositions précises de la Confédération exigeant de faire un état de la situation sur ces thématiques, mais n'impose toutefois pas de proposer de mesures paysagères ou environnementales.</p> <p>En effet, l'objectif principal de cet instrument est de décrocher des subventions pour les mesures infrastructurelles (mobilité) en coordination avec le développement de nouveaux quartiers. Ces mesures sont évaluées en terme d'impact environnemental, c'est pourquoi elles doivent intégrer dans le détail une composante environnementale.</p> <p>De plus, il est important de mettre en cohérence le projet avec les démarches entreprises dans d'autres stratégies directement liées telles que l'environnement. Néanmoins, d'autres mécanismes existent pour le subventionnement d'infrastructures écologiques ou autres mesures.</p> <p>Enfin, le futur Plan directeur intercommunal (PDI), intégrera une stratégie environnement avec des mesures propres (biodiversité, nature en ville, renaturation de cours d'eau, rives du lac, planification énergétique).</p>	
Analyse de la situation et tendances		<ul style="list-style-type: none"> - Verts - Pro Natura 		<p>Nature et paysage ne doivent plus être les grands thèmes oubliés par AggloY. Nous demandons donc d'intégrer des mesures concrètes et ambitieuses en faveur de la nature et du paysage dans PA4 ou de renoncer à ce projet et de partir directement vers un PA5 qui les intègre correctement et assure un équilibre correct entre conservation de la nature et du paysage et développement</p> <p>Il manque une analyse de la préservation et du renforcement de la biodiversité et de l'arborisation en milieu urbain et villageois, en se référant, par exemple, au plan</p>		

P2 Liaisons paysagères et écolo- giques					Le Projet d'agglomération devrait renforcer les stratégies sectorielles de préservation de la nature, du paysage, et de la biodiversité, comme la création de corridors biologiques,	Ces stratégies et les mesures en découlant seront élaborés dans le cadre du futur PDI.
					Le Projet d'agglomération devrait renforcer les stratégies sectorielles de lutte contre de le dérèglement climatique et la de réduction de gaz à effet de serre, comme la promotion des MD et de réduction TIM	Les objectifs de report modal du PA4 proposent des stratégies sectorielles de mobilité allant dans ce sens.
					Pour les enjeux environnementaux, c'est pas mal, mais ce n'est pas suffisant. Il n'y a aucune coordination entre l'urbanisme, les terrains agricoles et les espaces naturels. Il faut une coordination entre les différents secteurs pour maximiser nos chances d'un avenir durable et respectueux de la biodiversité. Il faut penser à des gradients de concentration entre urbain/agricole, agricole/naturel, naturel/urbain pour penser global.	La stratégie d'urbanisation du projet d'agglomération et les planifications listées limitent drastiquement l'emprise du bâti sur les surfaces agricoles (dont notamment les SDA) en vertu de la nouvelle LAT et du PDCn en vigueur. Les transitions avec les espaces naturels sont pris en compte dans la stratégie paysagère et les planifications de détail.
					Il serait bien de penser également que le paysage n'est pas que là pour être joli, mais sert de cadre dans la lutte contre les dérèglements climatiques et la perte de la biodiversité.	Bien qu'aucune mesure paysagère ne découle du projet, cette thématique n'est pas abordée uniquement par sa dimension esthétique dans le projet.
					Cette stratégie est louable mais les mesures du PA4 ne permettent en aucun cas d'atteindre ces objectifs...	Des mesures paysagères et environnementales seront proposées dans le cadre du futur PDI.
	Pro Natura					
	Parti socialiste yverdonnois (PSY)	29.07.21 courrier				
	Groupe des vert.e.s et solidaires	29.07.21 courrier				
	Groupe des vert.e.s et solidaires	29.07.21 courrier				
	Privé 7 Grandson					

Mesures		- Verts - Pro Natura		À ce stade, il n'y a donc aucune mesure en faveur de la nature et du paysage qui soit directement en relation avec AggloY.		
	30.07.21 internet	Privé 7 Grandson	Pas des mesures de protection de la nature	La protection de la nature est présentée comme une vision prioritaire, mais est totalement oubliée dans les mesures.	Il est vrai qu'aucune mesure environnementale ou paysagère spécifique n'est proposée dans le PA4 mais 3 mesures de renaturation des cours d'eau figurent dans le PA2. Ces dernières sont toutefois cofinancées par d'autres fonds (fédéraux et/ou cantonaux).	
		Privé 7 Grandson		Les mesures sont vagues et on comprend dès maintenant qu'elles ne seront pas mises en œuvre. Je vois une seule mesure intéressante qui concerne la renaturation des cours d'eau, malheureusement pour AggloY il s'agit d'une mesure du Canton et payée en très grande partie par le canton et la confédération. Dès lors, Agglo Y ne pilotera aucune mesure... Vous soulevez à juste titre que la biodiversité et les paysages sont exceptionnels, mais les réponses ne sont pas du tout à la hauteur de ce superlatif... Par ailleurs, la problématique de la lutte contre la pollution lumineuse, comme de nombreuses autres atteintes à l'environnement, auraient dû être traitées dans ce document.	L'environnement est pris en compte dans chaque planification et projet d'infrastructure de par leur réduction des atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources. Ce critère d'efficacité est central dans l'évaluation des projets d'agglomération par la Confédération. Les propositions de thèmes concernant la biodiversité sont pertinentes et pourront être développées dans le cadre du futur PD.	

Consultation publique, autres concertations et enjeux politiques

Sujet	Date	Intervenant	Mots-clés	Remarques	Réponse AggloY	Cat.
Consultation publique	21.07.21 internet	Privé 1 Grandson	Questionnaire	Beaucoup trop long et compliqué pour le simple citoyen	Le questionnaire a été élaboré par un bureau spécialisé dans le but de structurer et simplifier la prise de position de chacun, mais le bureau d'agglomération prend bonne note de cette remarque en vue d'une prochaine consultation.	
		Privé 7 Grandson		très compliqué de savoir où s'exprimer...		
	26.07.21 courrier	Groupe des verts et solidaires		Regrettable de faire une consultation publique sur un mois seulement et durant les vacances estivales. Questionnement sur l'usage des retours de cette consultation, qui seront traités en quelques semaines seulement.	En effet, le temps réduit d'élaboration du projet a été reflété dans toutes ses étapes, y compris la consultation publique. La durée d'un mois correspond à un temps classique des consultations pour les planifications directrices communales. Le mois de juillet n'a pas été un choix, vu les impératifs du calendrier. Pour la prise en compte des remarques, le traitement des remarques a été effectué en temps réel pour optimiser le temps à disposition. Toutes les remarques ont été répertoriées et une pesée d'intérêts a été effectuée. Les propositions de réponse ont été soumises au COPIL pour validation.	
	29.07.21 courrier	Parti socialiste yverdonnois (PSY)	Période de la consultation publique et traitement des remarques	Il n'est pas prévu que la procédure de consultation conduise à une modification du projet, ni à une intégration effective des résultats de celle-ci. Les résultats de la procédure de consultation n'étaient donc pas susceptibles de modifier le contenu du Projet d'agglomération, ni d'y être intégrés. La consultation a été ouverte pendant une période très courte, du 7er juillet au 31 juillet 2021. C'est un délai clairement insuffisant vu les enjeux et cela renforce l'impression d'une consultation alibi, d'une occasion ratée.		
	28.07.21	Association Stop aux bouchons Yverdon		En tant que prolongement du comité d'initiative à l'origine de la route de contournement par l'ouest de la ville-centre (aujourd'hui route appelée l'APA), Stop au bouchons regrette en effet une campagne de consultation tardive, alors que comme d'autres associations, elle tente de tirer à la même corde, soit celle d'une mobilité multimodale fluide, mais aussi une diminution de CO2, avec l'augmentation des énergies renouvelables dans la mobilité.		
	29.07.21 internet	Privé 6 Villars-Burquin		Consulter le public sur un projet aussi important et avec un rapport de plus de 350 pages est très ambitieux, mais à mon avis utopique... la dystopie vous pouvez l'imaginer: désintéret, incompréhension, nous faisons confiance au spécialiste... Les usagers sont les 1ers concernés. Notre mode de développement ne permet actuellement pas de considérer certaines voies pleines de bons sens, car de trop gros enjeux économiques sont prioritaires. Enjeux économiques qui provoqueront de nouveaux problèmes qui feront à nouveau fonctionner au mieux cette même économie.		

Autres concertations	31.07.21	Privé 5 Yverdon	Politiques publiques participatives	<p>Un PA a son utilité quand il peut s'appuyer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sur une volonté de changement de la population, - sur les possibilités réelles d'investissement d'YLB, - sur un dialogue entre les utilisateurs de l'espace public. 	
	31.07.21	Privé 5 Yverdon	Avis des citoyens	Prise en compte des avis des yverdonnois (propriétaires, locaux, commerçants, entrepreneurs...)?	
	28.07.21	Association Stop aux bouchons Yverdon	Diktat du projet d'agglomération dans les plans d'investissements des communes	<p>Défaut récurrent dans tout le processus des "agglomérations":</p> <p>par le biais d'une structure externe aux autorités délibérantes communales et non gérées par des dispositions légales cantonales, on finit souvent par imposer aux communes des dépenses qu'elles ne peuvent assumer, et auxquelles elles auraient renoncé... ou qu'elles auraient abordées différemment!</p>	<p>Le PA4 s'appuie sur les décisions communales actuelles.</p> <p>La stratégie TIM du PA4 a été élaborée à partir des planifications de chaque commune connues à ce jour.</p>
	28.07.21	Association Stop aux bouchons Yverdon	Plan des circulations d'Yverdon	<p>Aujourd'hui dans le cadre de l'établissement d'un plan des circulations, la Municipalité a déjà retiré deux fois le PR20.11 et le PR20.11bis. De plus, la commission examinant ce préavis n'a toujours pas obtenu les réponses à ses principales questions - ceci dans un délai de plus d'un an. Il plane ainsi un sentiment persistant que la ville-centre est incapable de mener à bien ce travail et qu'elle compte sur une forme de "diktat du PA4" ... pour le faire à sa place !</p>	
	31.07.21	Privé 5 Yverdon		<p>Le bureau d'AggloY devrait se procurer le rapport rédigé par la commission du PR 20.11 et PR 20.11 bis. Toutes les mesures du PA 4 qui ont un rapport avec le plan des circulations d'YLB sont toutes à prendre avec des pincettes. La Mobilité yverdonnoise a fait preuve d'incompétence tant au niveau des décisions politiques souvent hâtives et irréfléchies qu'au niveau de certaines options qui relèvent de l'irréalisme béat. Le bureau d'AggloY doit être critique par rapport à ce qui se passe à Yverdon</p>	
		Privé 5 Yverdon		<p>Qu'YLB commence par sortir son plan des circulations et qu'on arrête de confondre les TIM avec le fait de router tout seul dans une voiture.</p>	



Les Tuileries © Photo Emmanuel Galmiche

5. TABLE DES ABRÉVIATIONS

ACS	Association des communes suisses
ADNV	Association pour le développement du Nord Vaudois
AMO	Assistance à maîtrise d'ouvrage
APA	Axe principal d'agglomération
ARE	Office fédéral du développement territorial
AT-AF	Aménagement du territoire – aspects fonciers
BA	Bureau d'agglomération
BIV	Borne d'information voyageurs
BSM	Black Spot Management (Gestion des points noirs du réseau routier)
CdC	Conférence des gouvernements cantonaux
CE	Critère d'efficacité
CH	Suisse (pays)
COFIL	Comité de pilotage
COV	Composés organiques volatils
DAAT	Distributeur automatique de titre de transport
DGMR	Direction générale de la mobilité et des routes – Etat de Vaud
DGTL	Direction générale du territoire et du logement – Etat de Vaud
DPTA	Directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération
DS	Degré de sensibilité au bruit
DTAP	Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement
EA	Etape d'aménagement
ECF	Entreprise de correction fluviale
EP	Examen préalable
EPL	Examen préliminaire
EPT	Equivalent temps plein
GT	Groupe technique
HC	Heure creuse
HEIG-VD	Haute Ecole d'ingénierie et de gestion du Canton de Vaud
HP	Heure de pointe
HZB	Hors zone à bâtir
ICFF	Installations commerciales à forte fréquentation
IFF	Installation à forte fréquentation
IMNS	Inventaire des monuments naturels et sites
ISOS	Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse
IUS	Indice d'utilisation du sol
LACE	Loi fédérale sur l'aménagement des cours d'eau
LADE	Loi sur l'appui au développement économique
LASP	Loi fédérale sur l'assainissement des sites pollués
LAT	Loi fédérale sur l'aménagement du territoire
LATC	Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions
LCdF	Loi fédérale sur les chemins de fer
LEaux	Loi fédérale sur la protection des eaux

LFinfr	Loi fédérale sur le fond d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques
LHand	Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées
LPDP	Loi fédérale sur la police des eaux dépendant du domaine public
LROU	Loi cantonale sur les routes
LUMin	Loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien
LEne	Loi fédérale sur l'énergie
MD	Mobilité douce
MEP	Mandat d'étude parallèle
MOB	Filière Mobilité, ville d'Yverdon-les-Bains
MOCA	Monitoring et controlling des projets d'agglomération
MRMT	Microrecensement mobilité et transports
NSM	Network safety management (gestion de la sécurité sur le réseau routier)
OAT	Ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire
O-D	Origine-destination
OEaux	Ordonnance fédérale sur la protection des eaux
OFROU	Office fédéral des routes
OFS	Office fédéral de la statistique
OFT	Office fédéral des transports
OPB	Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit
OPS	Programme de monitoring Observation du paysage suisse
ORIF	Organisation romande d'intégration et de formation professionnelle
Osites	Ordonnance fédérale sur les sites pollués
OUMin	Ordonnance fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière
PA	Projet d'agglomération ou Plan d'affectation
PA1	Projet d'agglomération de 1 ^{ère} génération
PA2	Projet d'agglomération de 2 ^e génération
PA3	Projet d'agglomération de 3 ^e génération
PA4	Projet d'agglomération de 4 ^e génération
PA5	Projet d'agglomération de 5 ^e génération
PA6	Projet d'agglomération de 6 ^e génération
PACom	Plan d'affectation communal
PALM	Projet d'agglomération Lausanne-Morges
PCir	Plan des circulations (Yverdon-les-Bains)
PDCn	Plan directeur cantonal
PDCom	Plan directeur communal
PDEn	Plan directeur des énergies
PDI	Plan directeur intercommunal
PDL	Plan directeur localisé
PDMD	Plan directeur de la mobilité douce (Yverdon-les-Bains)
PDR	Plan directeur régional
PDTP	Plan directeur des transports publics (Yverdon-les-Bains)
PGA	Plan général d'affectation

PM	Paquet de mesures
PPA	Plan partiel d'affectation
PPDE	Politique cantonale des pôles de développement
PRODES	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire
PST	Parc scientifique et technologique
RC	Route cantonale
REC	Réseau écologique cantonal
RER	Réseau express régional
RIA	Road safety impact assesement (étude d'impact sur la sécurité routière)
RPGA	Règlement du plan général d'affectation
RSI	Road safety inspection (inspection de la sécurité routière)
SAF	Syndicat d'améliorations foncières
SD	Schéma directeur
SDA	Surface d'assolement
SEY	Service des énergies, ville d'Yverdon-les-Bains
SRGZA	Stratégie régionale de gestion des zones d'activités
STE	Service des travaux et environnement, ville d'Yverdon-les-Bains
TIBP	Territoire d'intérêt biologique prioritaire
TIBS	Territoire d'intérêt biologique supérieur
TIM	Transport individuel motorisé
TJM	Trafic journalier moyen
TP	Transport public
TRV	Trafic régional voyageur
TU	Transport urbain
UNESCO	Organisation des nations unies pour l'éducation, la science et la culture
URB	Service de l'urbanisme, Yverdon-les-Bains
UVS	Union des villes suisses
VaCo	Villes et agglomérations ayant droit aux contributions fédérales
VD	Vaud (canton)
VLS	Vélo en libre-service
YSteC	Ligne ferroviaire Yverdon – Ste-Croix

6. BIBLIOGRAPHIE

- AggloY 2007. Projet de l'agglomération yverdonnoise de 1ère génération.
- AggloY 2012. Projet de l'agglomération yverdonnoise. Volume A – Rapport de projet. Groupe Malnati, juin 2012.
- AggloY 2012. Projet de l'agglomération yverdonnoise. Volume B – Rapport de mesures. Groupe Malnati, juin 2012.
- Projet d'agglomération yverdonnoise 2ème génération. Rapport d'examen de la Confédération. ARE, février 2014.
- Projet de territoire Suisse. Version remaniée, Confédération suisse 2012.
- Politique des agglomérations 2016+ de la Confédération. Confédération suisse, Rapport du 18 février 2015.
- Directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération (DPTA). ARE, janvier 2020.
- Monitoring des projets d'agglomération transports et urbanisation (MOCA). ARE, 2018.
- Plan directeur cantonal (PDCn) 4e adaptation bis. Etat au 20 décembre 2019. Etat de Vaud, Département du territoire et de l'environnement, Service du développement territorial, décembre 2019.
- AggloY. Actualisation du concept des transports individuels motorisés (TIM). Transitec, Ingénieurs-Conseils SA, novembre 2015.
- Stratégie concernant les Installations commerciales à forte fréquentation (ICFF) dans l'agglomération yverdonnoise. Urbaplan, février 2016.
- Révision du concept Transports publics AggloY. Horizon 2019-2030. Boss et Partenaires SA, mars 2017.
- Plan directeur de mobilité douce, Yverdon-les-Bains, 2018
- Loi fédérale sur l'aménagement des cours d'eau (LACE)
- Loi fédérale sur l'assainissement des sites pollués (LASP)
- Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT)
- Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC)
- Loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF)
- Loi fédérale sur la protection des eaux (LEaux)
- Loi fédérale sur le fond d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques (LFinfr)
- Loi fédérale sur l'égalité pour les handicapés (LHand)
- Loi fédérale sur la police des eaux dépendant du domaine public (LDPD)
- Loi fédérale sur les routes (LRou)
- Loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien (LUMin)

- Loi fédérale sur l'énergie (LEne)
- Ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire (OAT)
- Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB)
- Ordonnance fédérale sur les sites pollués (OSites)
- Ordonnance fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière (OUMin)
- Plan directeur régional du Nord Vaudois
- PRODES, Étape d'aménagement 2035, Document d'accompagnement pour le projet d'offre des chemins de fer à voie normale, état 03-2020, OFT, mars 2020.
- PRODES, Étape d'aménagement 2035, Document d'accompagnement pour le projet d'offre des chemins de fer à voie étroite, état 03-2020, OFT, mars 2020.

Etudes pour l'APA:

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

