



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC
Office fédéral du développement territorial ARE

30 octobre 2009

Projet d'agglomération yverdonnoise

Rapport d'examen de la Confédération

N° de référence: 321.1 / I414-0043

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral du développement territorial ARE

Dr. Maria Lezzi
Directrice

Table des matières

1	Objet, but, procédure	4
1.1	Objet de l'examen	4
1.2	Objectif de l'examen.....	4
1.3	Procédure d'examen	4
2	Résumé des résultats	5
3	Examen des exigences de base.....	7
4	Évaluation de l'impact d'un projet d'agglomération.....	7
4.1	L'utilité – évaluation selon les critères d'efficacité	7
4.2	Impact du projet d'agglomération (rapport coût-utilité).....	10
5	Examen de l'ordre de priorité des mesures et des paquets de mesures	11
5.1	L'adaptation des mesures ou paquets de mesures sur la base des dispositions des directives	11
5.2	Mesures et paquets de mesures exclus du cofinancement par la Confédération	12
5.3	Prestations assumées entièrement par l'agglomération	12
5.4	Mesures pouvant être financées par d'autres sources de financement de la Confédération.....	13
5.5	Modification de l'ordre de priorité A, B, C par la Confédération.....	13
5.6	Listes A, B et C après examen de l'ordre de priorité	13
6	Interaction avec le plan sectoriel des transports et les plans directeurs	14
6.1	Interaction avec le plan sectoriel des transports.....	14
6.2	Harmonisation spatiale des mesures ou paquets de mesures de priorité A ou B avec les plans directeurs cantonaux	14
7	Remarques sur le développement ultérieur du projet d'agglomération.....	14
	ANNEXE.....	15

1 Objet, but, procédure

1.1 Objet de l'examen

Ce rapport présente l'examen du Projet d'agglomération yverdonnoise, qui se compose des éléments suivants :

- Projet d'agglomération yverdonnoise
- Rapport provisoire d'évaluation et fiches de mesures

Le projet d'agglomération (PA) a été remis pour examen à la Confédération le 21 décembre 2007. Le dépôt du projet par l'entité responsable tient lieu de candidature pour obtenir, dans le cadre de la loi sur le fonds d'infrastructure, un cofinancement par la Confédération pour la réalisation des infrastructures de transports définies comme prioritaires dans le projet d'agglomération.

1.2 Objectif de l'examen

L'examen a un triple objectif:

1. Vérifier si les exigences de base ont été remplies.
2. Évaluer l'impact du projet d'agglomération. Cet impact est un élément déterminant pour fixer le montant de la contribution fédérale.
3. Examiner la priorité des mesures, en comparaison avec tous les autres projets d'agglomération, en tenant compte des moyens dont dispose la Confédération.

C'est sur cette base que sera élaboré le message sur les projets d'agglomération (Programme Trafic d'agglomération) en vue de la libération des contributions de la Confédération par le Parlement fédéral et de l'élaboration des conventions de prestations.

Le présent rapport d'examen ne préjuge pas du respect des dispositions légales en matière de réalisation des infrastructures de transport.

1.3 Procédure d'examen

La procédure d'examen est fixée par le document intitulé Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération du 12 décembre 2007 édité par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

Lors de l'application pratique des Directives, certains aspects ont été précisés et spécifiés. Par ailleurs, pour différents groupes de mesures, les lignes de tram par exemple, des comparaisons transversales entre tous les projets d'agglomération ont été menées afin de s'assurer d'une évaluation cohérente et équitable.

Des approfondissements concernant les différentes étapes de cette procédure sont apportés dans le rapport explicatif du 30 octobre 2009.

2 Résumé des résultats

Appréciation générale du projet d'agglomération

D'une manière générale, le projet d'agglomération yverdonnoise présente une conception pertinente du développement de l'agglomération, principalement en mettant l'accent sur la qualité urbaine et en intégrant les espaces ouverts comme outil de mise en valeur du centre. Il identifie les secteurs de développement et propose des orientations pour les développements en fonction de la qualité de desserte.

En parallèle, une conception conséquente de l'amélioration des réseaux de transports est proposée, visant principalement une mise en valeur des modes doux, mais également une réorganisation du réseau de bus. Le projet se concentre sur les possibilités et les marges de manœuvre disponibles pour une agglomération de cette taille. La sécurité des déplacements se voit améliorée par les nombreuses requalifications routières et les mesures de mobilités douces.

Le projet d'agglomération admet cependant comme objectif une croissance de la population supérieure aux prévisions démographiques. Cet objectif entraîne une identification de secteurs de développement très optimiste pour lesquels une priorisation plus stricte paraît nécessaire. De plus, la traduction de certains principes en mesures concrètes, comme les orientations en matière d'installations à forte fréquentation, fait actuellement défaut. Hors du périmètre d'agglomération le plan directeur cantonal fixe certaines règles générales concernant le développement des communes. Des développements considérables restent toutefois possibles dans celles-ci et les éventuelles extensions des zones à bâtir ne sont pas sujettes à des règles concernant notamment la desserte en transports publics.

L'intégration incomplète des réseaux locaux et régionaux et le maintien de possibilités de circulation à travers le centre ne permettent pas de maximiser les effets des investissements consentis.

Une modification sensible des parts modales en faveur des transports collectifs et mobilité douce est attendue. Une inflexion importante en matière de consommation de surface n'est toutefois pas à attendre.

Le projet d'agglomération yverdonnoise présente, après le réexamen de l'ordre de priorité des mesures, un coût d'investissement de 68.74 millions de francs pour les listes A et B, ce qui représente un coût élevé pour une petite agglomération.

Sur la base de l'impact du projet (rapport coût-utilité), une proposition sera soumise au Parlement fédéral visant à fixer le taux suivant pour les contributions de la Confédération aux mesures ou paquets de mesures cofinancés :

35%

Sur la base de ce taux de cofinancement et de l'examen de l'ordre de priorité des mesures, la proposition de libérer les contributions fédérales mentionnées ci-après sera soumise au Parlement fédéral en vue du cofinancement des mesures de la liste A :

Liste A

No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA	Coût (Mio. CHF) 2005*	Contribution fédérale*
34.a	Réaménagement du Pont Bel-Air, du Quai de la Thièle et de l'Avenue de Grandson	8.41	7.34	2.57
34.c	Réaménagement de la Rue du Midi, de la Rue du Curtil-Maillet et du Sud de la Rue du Cheminet	3.75	3.27	1.15
37.a	Réaménagement de la Place Bel-Air, de la Rue d'Orbe et de la Rue de Neuchâtel	2.56	2.23	0.78
37.b	Réaménagement de la Rue des Remparts et de la Place d'Armes	13.85	12.09	4.23

No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA	Coût (Mio. CHF) 2005*	Contribution fédérale*
37.c	Réaménagement du goulet de la Rue du Casino	0.07	0.06	0.02
37.d	Réaménagement de la Rue de la Plaine	2.08	1.81	0.64
37.e	Réaménagement de l'Avenue Haldimand	0.52	0.45	0.16
15.a	Réorganisation et réaménagement de l'interface bus de la Place de la Gare	2.29	2.00	0.70
V, 35	Axe Gare-Lac par le Canal Oriental: Réaménagement de l'axe Gare-Lac le long du Canal Oriental	8.17	7.13	2.50
VI, 38	Espaces publics dans les centres secondaires et villages: étape 1 (Grandson)	6.80	5.93	2.08
	Concept mobilité douce Liste A		6.91	2.42
	Total		49.22	17.25

Tableau no 2-1 (* coûts à l'état octobre 2005 sans TVA)

Les mesures ou paquets de mesures ci-après ne seront pas prêts à être construits et financés d'ici quatre ans, ou alors leur rapport coût-utilité demande à être optimisé. La Confédération prévoit les moyens nécessaires pour le cofinancement dans son budget, mais ne demande pas leur libération par le Parlement :

Liste B

No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA	Coût (Mio. CHF) 2005*	Contribution fédérale *
7	Aménagement mobilité douce à la Gare (nouveau passage inférieur Nord et passerelle Sud)	9.00	7.85	2.75
	Concept mobilité douce Liste B		11.67	4.09
	Total		19.52	6.84

Tableau no 2-2 (* coûts à l'état octobre 2005 sans TVA)

Remarque importante sur les coûts des mesures

Les coûts des mesures indiqués ci-dessus sont ceux indiqués dans le projet d'agglomération. La contribution de la Confédération calculée sur cette base.

Il est important de rappeler ici que les mesures feront l'objet d'une convention de financement entre l'entité responsable et l'office compétent de la confédération. La convention de financement comprendra le plafond définitif de la contribution que la Confédération est susceptible d'allouer pour une mesure ou un paquet de mesures et ceci selon les pratiques usuelles des offices compétents. Les coûts d'entretien en particulier ne sont pas cofinancés par le fonds d'infrastructure.

En ce qui concerne les mesures d'amélioration de la sécurité dans les traversées de localité, un montant maximum par mètre carré sera fixé dans le but de garantir un standard de qualité, mais d'éviter le cofinancement de mesures perfectionnistes.

3 Examen des exigences de base

Le droit au cofinancement d'un projet d'agglomération par la Confédération est lié au respect des exigences de base. Ayant pris connaissance du projet d'agglomération déposé, la Confédération constate que les exigences de base sont remplies.

4 Évaluation de l'impact d'un projet d'agglomération

La procédure d'évaluation de l'impact d'un projet d'agglomération est définie dans les Directives du DETEC. Elle met en relation le coût et l'utilité du projet d'agglomération. Tant pour le coût que pour l'utilité, des valeurs relatives sont établies, prenant en compte la taille de l'agglomération en question (population et emplois).

Les mesures des listes A et B ainsi que les mesures non infrastructurelles dans les domaines des transports et de l'urbanisation sont décisives pour mesurer l'impact d'un projet.

L'évaluation tient également compte des mesures prises à des niveaux supérieurs, pour autant qu'elles aient un effet sur le projet d'agglomération et que, au moment de l'évaluation, les services compétents de la Confédération aient reconnu leur opportunité et une probabilité de réalisation élevée dans les vingt prochaines années.

4.1 L'utilité – évaluation selon les critères d'efficacité

<i>Critère d'efficacité</i>	<i>Évaluation avec justification</i>
<p>CE1 : Amélioration de la qualité des systèmes de transport</p>	<p>Forces</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le projet d'agglomération permet une amélioration des systèmes de transports par la mise en valeur des modes doux. Un concept pertinent couvrant l'ensemble de l'agglomération est proposé et des mesures concrètes et cohérentes sont prévues pour mettre en œuvre ce concept. Ces mesures permettent de répondre aux lacunes mises en lumière par le diagnostic. ▪ Le projet propose également de nombreuses mesures de requalifications routières, permettant une amélioration sensible de la qualité des réseaux de mobilités douces, une amélioration de la qualité des déplacements en lien avec la gare et, dans une certaine mesure, une fluidification du trafic individuel. ▪ La réorganisation du réseau de bus urbains d'Yverdon permet une amélioration des temps de déplacements en transports collectifs et une meilleure lisibilité du réseau pour les usagers. Une amélioration des fréquences et de l'amplitude de l'offre est prévue. ▪ L'amélioration de l'interface principale des transports publics (gare CFF) offre un gain de qualité des transports collectifs et accroît les possibilités d'intermodalité. L'intermodalité est également améliorée par la mise en valeur de l'accessibilité des arrêts de transports publics par les mobilités douces. ▪ Le projet propose une structure hiérarchisée du réseau routier, notamment basée sur une utilisation accrue de l'autoroute comme contournement de la ville d'Yverdon. La structure proposée du réseau routier vise notamment à accorder la priorité à l'accessibilité au centre de l'agglomération en reportant une partie du trafic sur l'autoroute. <p>Faiblesse</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le concept de transports publics vise d'une part à améliorer les connexions à l'offre nationale, d'autre part à offrir une meilleure desserte à tous les secteurs stratégiques de l'agglomération. Toutefois, l'adéquation future des fréquences urbaines avec l'offre nationale doit encore être vérifiée, principalement en heures creuses. ▪ La complémentarité des réseaux de transports publics urbains et régionaux, identifiée comme lacunaire, n'est pas traitée pour l'heure. Il en résulte notamment que l'accessibilité régionale au centre de l'agglomération n'est que peu améliorée.

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Malgré un concept pertinent, visant notamment à reporter une partie du trafic sur l'autoroute, et des mesures de requalifications nombreuses, l'effet reste partiel en raison du maintien de la perméabilité du centre.
<p>CE2 : Encouragement du développement urbain vers l'intérieur</p>	<p>Forces</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le projet propose une vision cohérente du développement qualitatif de l'agglomération. Le concept s'appuie judicieusement sur les espaces libres pour valoriser les secteurs denses de l'agglomération. ▪ Des mesures précises et systématiques, comme la mise en valeur des canaux comme axes de mobilité douce par exemple, permettent une nette amélioration de la qualité de vie en milieu urbain. Le projet donne des instructions claires aux communes pour la réalisation de ces mesures. ▪ Le nouveau réseau de transports collectif est bien coordonné avec les pôles de développement. ▪ Le projet d'urbanisation gare-lac et la valorisation de l'accès du centre au lac sont des mesures concrètes et exemplaire de mise en œuvre de la conception générale du projet d'agglomération. ▪ Le concept d'urbanisation définit un périmètre compact dans lequel se concentrent les développements urbains. Des secteurs centraux à fort potentiels sont considérés comme prioritaires pour le développement. ▪ Les mesures de requalifications routières permettent de limiter l'effet de coupure des infrastructures de transports dans le milieu bâti. De même, le projet comprend des mesures spécifiques visant à limiter l'effet de coupure induit par la présence du chemin de fer. <p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le projet se donne pour ambition de répondre à une croissance de population supérieure aux prévisions démographiques et identifie donc un potentiel d'accueil important. Des priorités plus strictes qu'actuellement devraient être établies pour le cas où cette croissance ne se réaliserait pas. ▪ Hors du périmètre d'agglomération le plan directeur cantonal fixe certaines règles générales concernant le développement des communes. Des développements considérables restent toutefois possibles dans celles-ci et les éventuelles extensions des zones à bâtir ne sont pas sujettes à des règles concernant notamment la desserte en transports publics. ▪ Des orientations générales concernant l'implantation des installations à forte fréquentation sont en revanche proposées, mais ne sont pas encore traduites en mesures concrètes.
<p>CE3 : Augmentation de la sécurité du trafic</p>	<p>Forces</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Les mesures de requalification routière et les mesures en faveur des mobilités douces, couvrant l'ensemble du territoire de l'agglomération, permettent une amélioration de la sécurité des déplacements. ▪ Les sections routières identifiées comme problématiques en termes d'accidents trouvent presque toutes une amélioration grâce aux mesures proposées. <p>Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Outre les requalifications en milieu habité, le projet ne comprend pas de programme spécifique concernant la sécurité routière, notamment pour les secteurs situés proches des jonctions autoroutières à fort caractère routier.
<p>CE4 : Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources</p>	<p>Forces</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Une modification sensible des parts modales en faveur des transports collectifs et mobilité douce est attendue. ▪ Les mesures de requalification routière permettent une diminution du trafic au centre et une diminution de l'exposition de la population au bruit routier. ▪ Les mesures prévues, notamment les requalifications urbaines, permettent une amélioration de l'utilisation du sol. ▪ Le concept paysager et les mesures de mise en valeur des canaux participent au maintien des pénétrantes vertes dans le milieu bâti.

Faiblesses

- Les mesures dans le domaine de l'urbanisation, principalement en dehors du périmètre compact, ne contribuent que de manière limitée à la diminution de la pression environnementale.

Mesures antérieures CE 1-4	L'agglomération yverdonnoise n'a pas mis en place, antérieurement au projet d'agglomération, de mesures spécifiques ou consenti des efforts de plusieurs années ayant permis d'atteindre un niveau nettement supérieur à la moyenne dans les domaines de la qualité des systèmes de transports, de la densification urbaine, de la sécurité du trafic ou de l'impact sur l'environnement.
-------------------------------	---

Tableau no 4-1

L'utilité du projet d'agglomération, décrite dans l'évaluation ci-dessus, est exprimée en points dans le tableau suivant :

<i>Critère d'efficacité</i>	<i>Utilité (-1 à 3 points)</i>	<i>Mesures antérieures (0 ou 1 point)</i>	<i>Total</i>
CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport	2	0	2
CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur	2	0	2
CE3: Augmentation de la sécurité du trafic	2	0	2
CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources	2	0	2
Somme CE1 – CE4 (utilité)	8	0	8

Tableau no 4-2

4.2 Impact du projet d'agglomération (rapport coût-utilité)

Les coûts des mesures des listes A et B sont décisifs pour l'évaluation des coûts du projet d'agglomération. Après la priorisation des mesures effectuée par la Confédération, les coûts d'investissement du projet d'agglomération yverdonnoise s'élèvent à 68.74 millions. Pour une petite agglomération, ces coûts sont considérés comme élevés.

L'impact du projet d'agglomération dépend du rapport entre l'utilité (définie dans le chapitre 44.1) et le coût total.

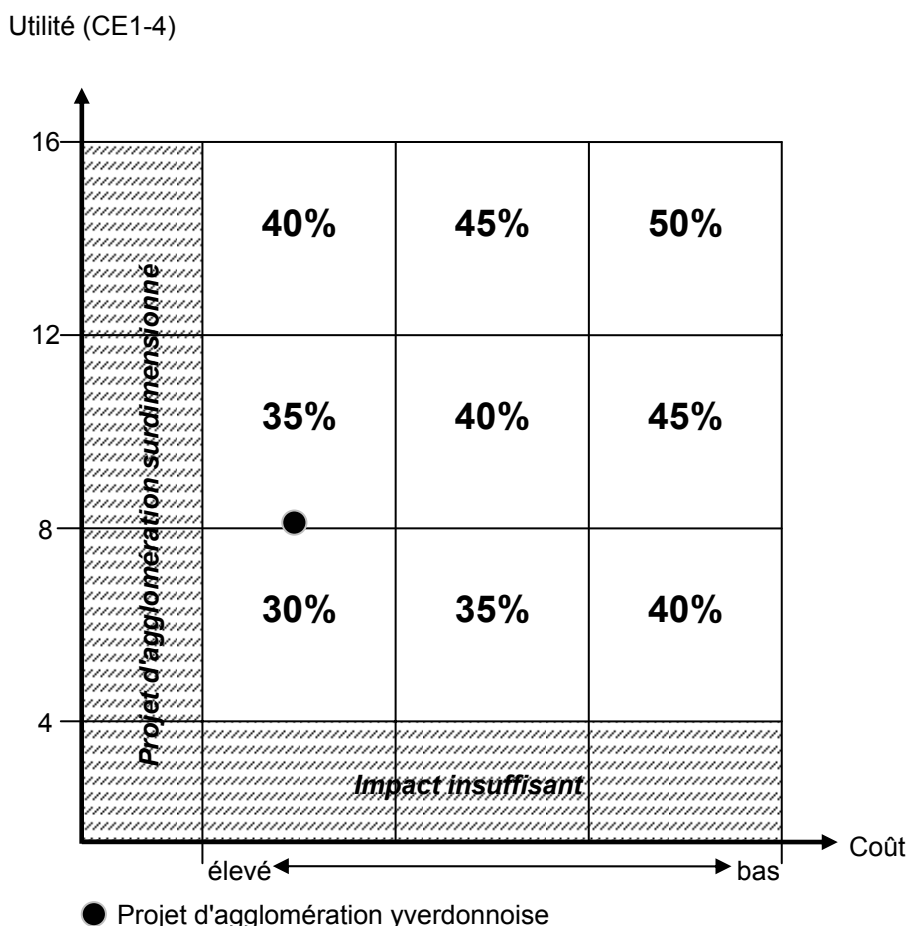


Fig. no 4-1

5 Examen de l'ordre de priorité des mesures et des paquets de mesures

Dans la mesure où les montants d'investissements des mesures proposées dépassent largement les moyens à disposition, la Confédération a été obligée de réexaminer la priorité des mesures individuelles. Cet examen intervient conformément aux Directives du DETEC (notamment chapitre 4.4). Deux nouvelles listes de mesures A et B sont établies :

- Les mesures de la liste A ont un degré de maturité suffisant pour être financées et réalisées dans un délai de quatre ans ;
- Les mesures de la liste B n'ont pas encore atteint ce degré de maturité ou nécessitent une optimisation de leur relation coût-utilité.

Parmi les mesures proposées, les catégories suivantes sont également identifiées :

- Mesures ne pouvant être cofinancées par la confédération pour des raisons juridiques (voir chapitre 5.2) ;
- Mesures considérées comme prestations entièrement assumées par l'agglomération au sens des critères précisés dans le rapport explicatif ;
- Mesures pouvant prétendre à une autre source de (co)financement de la Confédération.

Le chapitre 5.5 présente les adaptations apportées par la confédération au degré de priorité des mesures ainsi que leur justification. La liste complète des mesures de la liste C n'est pas explicitement mentionnée dans le présent rapport. Une sous-catégorie de mesures C est toutefois présentée. Il s'agit des mesures pour lesquelles la Confédération reconnaît une certaine nécessité d'action, mais dont la solution proposée n'est pas encore satisfaisante, notamment en raison d'une relation coût-utilité trop faible.

5.1 L'adaptation des mesures ou paquets de mesures sur la base des dispositions des directives

Pour garantir l'examen de tous les projets d'agglomération selon des critères homogènes et sur la base des dispositions des Directives du DETEC (chap. 6.4), les mesures du projet d'agglomération yverdonnoise ont été considérées individuellement. De plus, les mesures suivantes ont fait l'objet d'un découpage :

Mesure selon le PA *Modification mesure et explication*

38 Espaces publics dans les centres secondaires et villages: étape 1	Chaque centre est considéré indépendamment. Le parking inclus dans la requalification de Grandson est considéré séparément : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Espaces publics dans les centres secondaires et villages: étape 1 (Grandson) aménagements; 6.80 mios ; Priorité A ▪ Espaces publics dans les centres secondaires et villages: étape 1 (Grandson) parking; 9.60 mios ; pas de cofinancement ▪ Espaces publics dans les centres secondaires et villages: étape 1 (Valeyres) ; 1.00 Mio. ; Prestation assumée entièrement par l'agglomération
11 Transformation de la gare CFF d'Yverdon-les-Bains	Une partie est rendue nécessaire par l'offre grande ligne, une autre par l'offre RER. La mesure est donc séparée en deux parties. La répartition des coûts reste à affiner. <ul style="list-style-type: none"> ▪ 11 Transformation de la gare CFF d'Yverdon-les-Bains, grandes lignes, 80.00 mios, autres sources de financement ▪ 11 Transformation de la gare CFF d'Yverdon-les-Bains, RER, 20.00 mios, priorité C

Tableau no 5-1

5.2 Mesures et paquets de mesures exclus du cofinancement par la Confédération

Les mesures ou paquets de mesures suivants sont exclus du cofinancement par la Confédération compte tenu des dispositions légales (notamment art. 17a LUmin) et des explications complémentaires contenues dans les Directives du DETEC (chapitre 6.3) :

No	Mesure	Explication concernant l'exclusion du cofinancement par la Confédération
13	Axe Gare-Lac par le Canal Oriental : Nouveau débarcadère à l'extrémité du Canal Oriental	La mesure est avant tout destinée au trafic de loisir et non à l'amélioration du système de transport de l'agglomération. Elle n'est ainsi pas conforme au principe défini par la loi sur l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (LUmin).
38	Espaces publics dans les centres secondaires et villages: étape 1 (Grandson), parking	La mesure n'a pas pour effet une amélioration des systèmes de transports au sens des directives du DETEC.

Tableau no 5-2

5.3 Prestations assumées entièrement par l'agglomération

Au vu des ressources limitées du fonds d'infrastructure et pour concentrer celles-ci sur les mesures les plus significatives et les plus difficilement finançables, il est admis que certaines mesures, d'envergure relativement locales ou dont les coûts sont clairement supportables par l'agglomération, sont du ressort de l'agglomération ou de tiers. Ces mesures ne sont donc pas cofinancées par le fonds d'infrastructure, mais sont prise en compte dans l'évaluation de l'effet du projet d'agglomération avec le degré de priorité annoncé. Ces mesures sont listées ci-dessous.

Liste des prestations assumées entièrement par l'agglomération

No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA	Horizon de réalisation
34.b	Réaménagement de l'Avenue des Sports et de la Rue de l'Arsenal	3.71	A
34.d	Réaménagement de la Rue de l'Industrie (y.c. franchissement des voies CFF)	0.48	A
10	Valorisation des interfaces des haltes de l'YSteC et de la halte de Champ Pittet	0.54	A
14	Mesures d'aménagement dispersées pour les réseaux de bus régionaux et urbains en zone urbaine	2.00	A
15.b	Aménagement des terminus de lignes principales et des arrêts de bus du réseau	2.75	A
30	Nouvelle infrastructure routière pour les transports publics au Pré-Neuf combinée avec la création de la continuité du réseau mobilité douce	0.84	A
1.b	Réaménagements des liaisons mobilité douce existantes	3.09	A
3	Construction d'une passerelle sur la Thièle dans la zone de détente du bord du lac	0.90	B
4.b	Réaménagements des liaisons mobilité douce existantes le long des canaux	0.44	B
VI, 38	Espaces publics dans les centres secondaires et villages: étape 1 (Valeyres)	1.00	A
VI, 39	Espaces publics dans les centres secondaires et villages: étape 2 (Tuileries, Montagny, Chamblon, Treycovagnes et Pomy)	7.00	B

Tableau no 5-3

5.4 Mesures pouvant être financées par d'autres sources de financement de la Confédération

Pour les mesures ci-après, la participation de la Confédération est d'ores et déjà envisagée et décidée au travers d'autres instruments de financements que le fonds d'infrastructure ou une participation de la Confédération au travers de ces instruments peut être sollicitée par l'agglomération (respectivement le canton).

No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA	Instrument de financement
11	Transformation de la gare CFF, grandes lignes	80.00	Cette mesure est liée aux options d'extension de ZEB et devrait être financée dans ce cadre. Son financement n'est toutefois pour l'heure pas assuré et devra être vérifié. Les coûts devront être précisés.

Tableau no 5-4

5.5 Modification de l'ordre de priorité A, B, C par la Confédération

L'examen de l'ordre de priorité des mesures sur la base des Directives du DETEC (chap. 4.4) et en regard des mesures de tous les projets d'agglomération (portefeuille de mesures) compte tenu des moyens à disposition, entraîne les modifications suivantes de l'ordre de priorité:

No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA	Modifi- cation	Explication
31	Nouvel accès d'agglomération Sud	20.96	A → C	La fonction de cette infrastructure consiste avant tout à desservir de nouveaux quartiers. Son opportunité pour l'amélioration des systèmes de transports d'agglomération n'est pas avérée.
40	Création de P+R aux interfaces de Y-Parc et de la Brinaz ainsi qu'au terminus à Grandson	2.00	A → C	Voir rapport explicatif.
32	Nouvel accès d'agglomération Ouest	6.89	B → C	L'opportunité de ce nouvel accès d'agglomération n'est pas avérée. La conception générale du projet d'agglomération peut également être mise en œuvre sans la réalisation de cette mesure.
11	Transformation de la gare CFF, RER	20.00	B → C	La nécessité d'augmenter le nombre de voies à quai en gare d'Yverdon est encore incertaine.

Tableau no 5-5

5.6 Listes A, B et C après examen de l'ordre de priorité

Les listes des mesures de priorité A et B sont présentées au chapitre 2.

Liste C

La liste ci-dessous n'est pas exhaustive. Seules sont listées les mesures pour lesquelles la Confédération reconnaît en principe la nécessité d'agir, mais pour lesquelles la relation coût-utilité ou le degré de maturité ne justifient pas le maintien d'un degré de priorité B.

No	Mesure	Coût (Mio. CHF)
Aucune Mesure dans cette catégorie		

Tableau no 5-6

6 Interaction avec le plan sectoriel des transports et les plans directeurs

6.1 Interaction avec le plan sectoriel des transports

Le plan sectoriel des transports établit des directives contraignantes pour la planification courante des infrastructures de la Confédération. Le présent projet d'agglomération ne contient aucune contradiction par rapport au plan sectoriel des transports.

6.2 Harmonisation spatiale des mesures ou paquets de mesures de priorité A ou B avec les plans directeurs cantonaux

Toutes les mesures d'infrastructure qui nécessitent une inscription dans le plan directeur et qui bénéficient d'un cofinancement de la part de la Confédération dans le cadre d'un projet d'agglomération doivent être ancrées dans le plan directeur correspondant au plus tard au moment de la conclusion de la convention de prestations. Ces modifications doivent être approuvées par le Conseil fédéral. Les mesures de la liste A doivent avoir atteint le niveau « coordination réglée », celles de la liste B le niveau « coordination en cours ».

Le projet d'agglomération ne comprend pas de contradiction avec le plan directeur du canton de Vaud; les aspects relatifs aux installations à forte fréquentation restent cependant à régler dans le Plan directeur (étude en cours; projet-modèle soutenu par la Confédération).

Une fiche régionale sur le Projet d'agglomération yverdonnoise doit être établie et intégrée dans le Plan directeur cantonal.

Les adaptations nécessaires du plan directeur cantonal dans le domaine de la structure de l'urbanisation, visant à garantir la mise en œuvre des mesures prévues par le projet d'agglomération, sont à ancrer dans le plan directeur d'ici à la signature de la convention de prestations.

7 Remarques sur le développement ultérieur du projet d'agglomération

C'est sur la base des projets d'agglomération déposés fin 2007 que sera libérée la première tranche du fonds d'infrastructure, dès 2010/2011. La deuxième tranche, qui sera libérée dès 2015 environ, se basera sur des projets d'agglomération actualisés et complétés. Les points forts et points faibles décrits dans l'évaluation des critères d'efficacité doivent permettre d'orienter les adaptations et développements ultérieurs.

Le point central du développement ultérieur du projet d'agglomération yverdonnoise devra consister en un renforcement de la maîtrise du développement urbain, notamment hors du périmètre compact, et des priorités des secteurs de développement.

ANNEXE

La liste ci-dessous présente les mesures comprises dans les paquets de mesures de mobilité douce.

No	Mesure	Coût (Mio. CHF) selon PA	Coût (Mio. CHF) 2005 ^{*/**}	Priorité de la mesure
1.a	Nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce	3.51	3.06	A
1.c	Franchissements de canaux à créer ou à réaménager (6)	1.76	1.53	A
2	Aménagements de stationnement pour les cycles en lien avec les transports publics, les écoles supérieures, les centres commerciaux et le centre-ville, étape 1	2.65	2.31	A
4.a	Nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce le long des canaux	4.41	3.85	B
4.c	Franchissements de canaux à créer ou à réaménager (1)	0.48	0.42	B
5	Aménagements de stationnement pour les cycles en lien avec les transports publics, les écoles supérieures, les centres commerciaux et le centre-ville, étape 2	0.85	0.74	B
6.a	Réseau mobilité douce à Chamard et franchissements de l'YStC	2.26	1.97	B
6.b	Aménagements de mobilité douce le long des canaux du Bey et de la Brinaz	5.37	4.69	B
Total			18.57	

Les montants des mesures de mobilité douce ne sont pas réduits.

Voir l'explication de la méthode dans le rapport explicatif.

Concept mobilité douce Liste A	6.91	A
Concept mobilité douce Liste B	11.67	B

Tableau Annexe (* coûts à l'état octobre 2005 sans TVA ; ** Une différence peut exister entre le total des coûts des mesures individuelles (indiqué dans le 1er tableau ci-dessus) et les mesures agrégées (mentionnées sous le titre « Concept mobilité douce »). Cette différence s'explique par les arrondis effectués. Les montants des mesures agrégées (mentionnées sous le titre « Concept mobilité douce ») font foi et sont reportés dans le message du Conseil fédéral.)