



22.02.2023

---

# **Projet d'agglomération AggloY de 4<sup>e</sup> génération**

## **Rapport d'examen de la Confédération**

---

N° de référence : ARE-223.1-04-40/4/2



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

Office fédéral du développement territorial ARE



Lezzi Lauper Maria QZOAGC  
15.02.2023

Info: [admin.ch/esignature](mailto:admin.ch/esignature) | [validator.ch](mailto:validator.ch)

**Dr. Maria Lezzi**  
Directrice



Seewer Ulrich FZ4UYO  
07.02.2023

Info: [admin.ch/esignature](mailto:admin.ch/esignature) | [validator.ch](mailto:validator.ch)

**Dr. Ulrich Seewer**  
Vice-directeur

## Table des matières

<b>1</b>	<b>Objet et but de l'examen, examen préliminaire</b> .....	<b>4</b>
1.1	Objet de l'examen.....	4
1.2	But de l'examen.....	4
1.3	Déroulement de l'examen.....	4
<b>2</b>	<b>Résumé des résultats de l'examen</b> .....	<b>5</b>
2.1	Taux de contribution .....	5
2.2	Appréciation générale.....	5
2.3	Mesures cofinancées.....	7
<b>3</b>	<b>Examen préliminaire et examen des exigences de base</b> .....	<b>8</b>
3.1	Examen préliminaire .....	8
3.2	Examen des exigences de base.....	8
<b>4</b>	<b>Évaluation des mesures</b> .....	<b>8</b>
4.1	Mesures adaptées .....	9
4.2	Mesures non cofinancées.....	10
4.2.1	Mesures non cofinancées par la Confédération .....	10
4.2.2	Mesures ne relevant pas du projet d'agglomération.....	10
4.3	Mesures (co)financées par d'autres fonds fédéraux.....	10
4.4	Priorités A, B, C modifiées par la Confédération .....	11
4.5	Liste B après vérification de la priorisation .....	12
<b>5</b>	<b>Évaluation du projet</b> .....	<b>12</b>
5.1	Utilité globale .....	12
5.2	Coûts globaux.....	13
5.3	Évaluation de la mise en œuvre et taux de contribution.....	13
<b>6</b>	<b>Conformité avec la législation, les instruments de planification de la Confédération et les plans directeurs cantonaux</b> .....	<b>15</b>
6.1	Législation, plans sectoriels, plan de mesures et inventaires de la Confédération..	15
6.1.1	Généralités .....	15
6.1.2	Mesures de priorité A ou B potentiellement sources de conflits dans le domaine de l'environnement selon l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) .....	15
6.2	Preuve de la coordination des mesures infrastructurelles de priorité A avec les plans directeurs cantonaux.....	15
<b>7</b>	<b>Recommandations en vue du développement du projet d'agglomération</b> .....	<b>16</b>
	<b>ANNEXE 1</b> .....	<b>18</b>
	<b>ANNEXE 2</b> .....	<b>20</b>

# 1 Objet et but de l'examen, examen préliminaire

## 1.1 Objet de l'examen

L'examen porte sur le projet d'agglomération AggloY lequel comprend :

- Projet de l'agglomération yverdonnoise 4<sup>ème</sup> génération, volume A – Rapport de projet, 20 août 2021
- Projet de l'agglomération yverdonnoise 4<sup>ème</sup> génération, volume B – Rapport de mesures et annexes (tableaux de mise en œuvre inclus), 20 août 2021
- Autres documents de référence (listes de mesures, informations factuelles, géodonnées, etc.)

Avec le projet d'agglomération (PA), l'organisme responsable sollicite le cofinancement par la Confédération, dans le cadre de la loi du 30 septembre 2017 sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (LFORTA)<sup>1</sup>, des projets d'infrastructure de transport considérés comme prioritaires dans le projet d'agglomération. Les conditions pour le cofinancement d'infrastructures de transport sont fonction de l'art. 17 a – 17f de la loi fédérale du 22 mars 1985 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)<sup>2</sup> et de l'ordonnance du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière (OUMin)<sup>3</sup>.

## 1.2 But de l'examen

L'examen du projet d'agglomération sert à déterminer, de façon compréhensible, le taux de contribution et les contributions fédérales pour le projet d'agglomération AggloY.

Sur la base du rapport d'examen, la Confédération élabore le message du Conseil fédéral relatif à l'arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2024 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération (quatrième génération) à l'attention de l'Assemblée fédérale.

L'examen ne vérifie pas la compatibilité des mesures prévues par les projets d'agglomération avec les exigences légales ; le rapport d'examen ne présage donc en rien de l'autorisation ou non des diverses mesures.

## 1.3 Déroulement de l'examen

Dans le cadre de la LUMin et de l'OUMin, l'examen des projets d'agglomération dépend de l'ordonnance du DETEC du 20 décembre 2019 concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération (OPTA) et des directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération du 13 février 2020 (DPTA). La pratique a permis de concrétiser et préciser les dispositions de l'OPTA et des DPTA au cours du processus d'examen.

La procédure d'examen est définie dans les art. 11ss OPTA :

1. Examen préliminaire ;
2. Examen des exigences de base ;
3. Examen et priorisation des différentes mesures du projet d'agglomération AggloY (évaluation des mesures)

---

<sup>1</sup> RS 725.13

<sup>2</sup> RS 725.116.2

<sup>3</sup> RS 725.116.21

4. Évaluation du projet d'agglomération sur la base
  - de l'utilité globale des mesures (examinées et priorisées) et de leurs relations avec les coûts globaux (rapport coût-utilité)
  - de l'état de la mise en œuvre du projet d'agglomération de 2<sup>e</sup> génération

De plus amples détails quant au déroulement et aux résultats de la procédure d'examen figurent dans le rapport explicatif du 22.02.2023.

## 2 Résumé des résultats de l'examen

### 2.1 Taux de contribution

Au regard de l'évaluation du projet (cf. sections 2.2 et 5), il est proposé au Parlement d'appliquer le taux de contribution suivant aux mesures cofinancées du projet d'agglomération AggloY de 4<sup>e</sup> génération :

30%
-----

### 2.2 Appréciation générale

L'évaluation des objectifs d'efficacité du projet d'agglomération par la Confédération est expliquée ci-après, y compris une présentation des points forts et des points faibles. Par ailleurs, le chapitre 7 présente des recommandations importantes pour le développement du projet d'agglomération.

Le projet d'agglomération AggloY de 4<sup>e</sup> génération (PA) est bien présenté et il poursuit la stratégie de consolidation des centralités d'Yverdon-les-Bains et de Grandson. De plus, il identifie clairement les enjeux et les besoins d'action auxquels les mesures qui en résultent ne peuvent toutefois pas être rattachées. Les mesures manquent par ailleurs de concrétisation. Ainsi, la cohérence d'ensemble du projet en souffre. Parmi l'ensemble des mesures identifiées, le projet s'articule essentiellement sur l'Axe Principal d'Agglomération (APA) et ses mesures d'accompagnement. Cependant, le PA ne réussit pas à mettre en cohérence le concept global reposant sur une nouvelle infrastructure routière et la volonté de réduire significativement la part du transport individuel motorisé (TIM).

La coordination entre les mesures d'ordre supérieur et le PA est garantie pour la nouvelle halte ferroviaire du RER vaudois au parc scientifique et technologique Y-Parc. Par contre, les autres mesures d'ordre supérieur sur lesquelles s'appuie le PA (p.ex. cadence 15' entre Yverdon et Chamard) ne développeront leurs effets qu'à un horizon souvent ultérieur à celui du projet d'agglomération actuel. En outre, en ne proposant que deux mesures d'urbanisation à court terme (horizon A et avec des effets moindres), la coordination entre les transports et l'urbanisation n'est pas garantie.

Le PA a un effet modéré sur la qualité du système de transport. La gestion du trafic proposée permet de reporter spatialement le trafic de transit et d'échange sur le réseau routier structurant en améliorant localement les conditions de circulation de la mobilité douce (MD) et des transports publics (TP). Le PA propose une stratégie contribuant à développer le réseau urbain de TP et continue sur la lignée des générations précédentes pour favoriser la MD. Par contre, une vision multimodale fait défaut ; l'articulation et la complémentarité des différents modes ne sont pas explicitées ni consolidées. Les mesures proposées, notamment en accompagnement de l'APA, ne sont pas suffisamment volontaristes pour répondre efficacement à l'objectif du PA de maîtriser le TIM, réduire le trafic traversant le centre de l'agglomération et opérer un report modal efficace vers les autres modes de transport.

L'intermodalité est améliorée de manière ponctuelle. Les rabattements MD et TP sur les gares et les haltes sont optimisées, par exemple avec la création de stationnements vélos (Grandson, Chamard) ou la réalisation de nouveaux arrêts de bus à William-Barbey et à Y-Parc. Par contre, une stratégie et des mesures concrètes facilitant l'intermodalité ne sont pas proposées, et le développement des interfaces multimodales reposent essentiellement sur les mesures d'ordre supérieur. Pour agir activement sur la demande de mobilité, une stratégie et des principes concernant la gestion du stationnement sont définis.

Cependant, les mesures sont actuellement focalisées sur la ville-centre et restent à concrétiser à l'échelle de l'agglomération. En outre, les analyses sur la structure d'usagers du stationnement au centre-ville restent sans conséquence, alors qu'un potentiel de réduction de l'offre a été identifié. Par ailleurs, d'autres mesures fortes visant à influencer la demande manquent.

La nouvelle organisation des TP améliore tant la desserte que la lisibilité du réseau et permet d'utiliser au mieux les synergies entre le réseau régional et urbain. La priorisation des TP aux carrefours et l'aménagement d'arrêts offrent une plus grande fiabilité tout en augmentant la qualité de l'offre. Toutefois, le concept relatif à la valorisation des arrêts n'est pas encore abouti et les mesures qui en découlent ne sont ainsi que partiellement concrétisées.

La gestion du réseau routier est globalement fonctionnelle et améliore d'une part localement les conditions de circulation, via le report du trafic de transit sur des axes principaux existants (autoroute, routes cantonales) ou nouveaux (APA), et d'autre part les conditions de circulation des autres modes de transport (MD et TP), notamment aux abords du centre-ville d'Yverdon. La mise en œuvre des contrôles d'accès aux carrefours principaux de la ceinture urbaine y contribue également. Par contre, les mesures d'accompagnement de l'APA restent encore insuffisantes pour limiter très fortement le TIM dans le centre-ville. En effet, l'accessibilité motorisée au centre-ville reste possible, voire est fluidifiée, en renforçant le rôle de certains axes de quartiers (p. ex. rue des Moulins). La modération du trafic proposée dans les quartiers demeure vague et peu contraignante. En outre, la requalification des axes est peu concrétisée et le réaménagement d'un des carrefours-clés du PA (carrefour des Quatre-Marronniers) n'est prévu qu'à long terme. A défaut de proposer un concept de gestion et de maîtrise du trafic, les parts de trafic d'échange et interne restent prédominantes à l'échelle de la ville-centre et de l'agglomération car l'APA permet malgré tout, d'assurer la desserte/l'accessibilité du centre-ville par le réseau routier.

La stratégie MD renforce le réseau, notamment en identifiant les axes structurants (les deux voies vertes), et est mise en œuvre par des mesures efficaces contribuant à densifier et à rendre le réseau MD plus sûr et continu. Par ailleurs, elle distingue partiellement le réseau cyclable de celui pour la marche à pied. Toutefois, ce dernier n'est pas hiérarchisé. De plus, les ambitieux standards d'aménagement mentionnés dans la stratégie ainsi que la voie verte le long du lac ne sont pas traduits en mesures concrètes.

En matière de développement de l'urbanisation vers l'intérieur, le PA a un effet limité. La stratégie sectorielle va dans le bon sens en s'appuyant sur le développement des sites stratégiques et des centralités, en priorisant l'urbanisation dans les secteurs centraux et en mobilisant les réserves en zones à bâtir, sans pour autant, présenter des éléments contraignants. Il est toutefois difficile d'attester concrètement l'efficacité du PA en matière de coordination entre urbanisation et transport puisque la très grande majorité des mesures d'urbanisation est prévue soit avant, soit après les horizons du PA. Des incertitudes demeurent également au sujet du potentiel d'accueil pour les emplois. Par ailleurs, la thématique des installations commerciales à forte fréquentation (ICFF) n'a pas été traitée de manière approfondie. Pour finir, le projet quantifie certes l'impact du développement sur charges de trafic futures mais ne traite pas des conséquences qu'elles auraient sur les infrastructures de transport (TIM et TP). La mise en valeur des espaces ouverts dans les zones urbanisées représente un besoin d'action avéré, auquel le projet d'agglomération ne fournit que des éléments trop peu concrets pour y répondre, notamment dans les mesures de requalification multimodale, de modération du trafic ou de la voie verte. Le concept de « un espace public à 5 minutes » ainsi que les grands parcs (ou)verts envisagés dans les pôles de développement sont des éléments intéressants mais dont la réalisation doit encore être concrétisée.

En ce qui concerne la sécurité du trafic, le PA a un effet modéré. Y contribuent l'extension du réseau MD notamment avec le tronçon ouest de la voie verte, un franchissement aux abords du Y-Parc, la sécurisation des passages pour piétons à Yverdon, le réaménagement de la rue Prés-du-Lac ainsi que des limitations de vitesse sur quelques axes. Cependant, la réalisation, à moyen terme, de nouvelles zones à vitesse modérée n'est pas garantie, et ceci malgré un besoin d'action avéré. Par ailleurs, l'analyse des déficits se limite aux points noirs d'accidents (dont l'assainissement est déjà planifié) et aux passages pour piétons. Le PA ne propose pas de stratégie sectorielle « sécurité » et la portée des mesures demeure limitée. De plus, l'agglomération ne traite pas les autres enjeux importants comme la

mobilité scolaire, la mixité piétons-cycles ou la gestion des conflits liés aux infrastructures dédiées à la MD.

L'agglomération réduit très modérément les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources, avec notamment l'extension du réseau MD (y compris la voie verte), le développement de bornes de recharge pour le TIM, l'électrification du réseau de bus et les zones à vitesse modérée. Cependant, en l'absence de mesures fortes et contraignantes sur le trafic motorisé et pour orienter la demande, seul un très faible report modal du TIM vers la MD et les TP est envisageable. Par conséquent, une réduction très modérée et ponctuelle de la pollution atmosphérique et sonore est attendue, qui avec l'APA se retrouvera plutôt déplacée que résolue.

Le PA présente une stratégie sectorielle paysagère propre qui développe et préserve la structure paysagère du lac à la plaine afin de renforcer les liaisons entre les espaces naturels. Mais sa contribution à la promotion des espaces verts et naturels reste très limitée. En l'absence de mesures, ces éléments restent par ailleurs uniquement conceptuels.

En comparaison des autres agglomérations, l'état de la mise en œuvre des mesures de 2<sup>e</sup> génération, à savoir la proportion de mesures dont les travaux ont débuté ou sont terminés, est clairement insuffisant tant pour les mesures d'infrastructure de transport que pour les mesures d'urbanisation. Malgré la mise en place, pour un nombre de cas restreint, de mesures provisoires, les retards pris péjorent l'efficacité du PA. De plus, les informations transmises dans le rapport de mise en œuvre concernant les justifications en particulier pour les mesures d'infrastructure de transport ne sont pas assez détaillées. L'état de mise en œuvre des mesures de 2<sup>e</sup> génération est donc jugé globalement insuffisant.

### 2.3 Mesures cofinancées

Sur la base de ce taux de contribution, le cofinancement des mesures figurant dans la liste A ci-dessous et la libération des contributions fédérales correspondantes sont proposés aux Chambres fédérales.

#### Liste A

Code ARE	N° PA	Mesure	Coûts (mio CHF) selon PA	Coûts (mio CHF)*	Contrib. fédérale **	Contrib. fédérale ***
5938.4.001	2-1.c	Franchissement axe routier/canal à créer – Accès en entrée au Y-Parc	0.40	0.40	0.12	
5938.4.003	4-52	Tronçon Ouest de la voie verte de la Plaine de l'Orbe	2.60	2.56	0.77	
5938.4.016	4-65	Mise à disposition de bornes de recharge électrique sur le domaine public	1.00	0.98	0.29	
5938.4.017	4-66	Arrêts de bus	2.66	2.62	0.79	
5938.4.069	MD-A	Paquet MD Liste A	3.22	2.43		0.73
5938.4.070	GT-A	Paquet GT Liste A	4.01	4.43		1.33
5938.4.071	VSR-A	Paquet VSR Liste A	3.45	3.70		1.11
<b>Somme</b>			<b>17.34</b>	<b>17.12</b>	<b>1.97</b>	<b>3.17</b>

Tableau 2-1 \* Prix d'octobre 2020 hors TVA et renchérissement : pour les mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires TVA et renchérissement inclus; \*\* Prix d'octobre 2020 hors TVA et renchérissement; \*\*\* TVA et renchérissement inclus, cf. annexe 1 et rapport explicatif relatif à l'examen des projets d'agglomération de 4<sup>e</sup> génération

## 3 Examen préliminaire et examen des exigences de base

### 3.1 Examen préliminaire

La Confédération n'examine que les PA qui répondent aux exigences définies aux art. 1 à 3 et à l'art. 8 OPTA (art. 11 OPTA et annexe 1 DPTA)<sup>4</sup>. Ces conditions sont remplies dans le présent projet d'agglomération. Les exigences des art. 1 à 3 et 8 OPTA sont respectées, raison pour laquelle l'examen du PA a été entrepris.

### 3.2 Examen des exigences de base

Un projet d'agglomération doit satisfaire les exigences de base définies à l'art. 7 OPTA. Des adaptations sont toutefois possibles dans les modalités et dans le degré de détail des exigences de base pour tenir compte des enjeux spécifiques et de la taille de chaque agglomération<sup>5</sup>.

Dans le projet d'agglomération AggloY les exigences de bases sont remplies.

## 4 Évaluation des mesures

Le résultat de l'évaluation des mesures selon l'art. 13 OPTA et la section 3.3 des DPTA est présenté ci-après d'une manière récapitulative.

- Mesures modifiées (section 4.1)
- Mesures non co-financées (section 4.2)
  - Mesures d'urbanisation et paysagères (section 4.2.1)
  - Mesures de transport non cofinancées (section 4.2.1)
  - Prestations assumées entièrement par l'agglomération (section 4.2.1)
  - Mesures ne relevant pas du projet d'agglomération (section 4.2.2)
- Mesures (co)financées par d'autres fonds fédéraux (section 4.3)
- Mesures dont la priorité a été modifiée A/B/C (section 4.4)

Un récapitulatif des mesures de priorité A et B après examen par la Confédération est disponible à la section 2 et à la section 4.5.

- Les mesures de la liste A seront prêtes à être réalisées et financées durant la période quadriennale 2024-2027.
- Les mesures de la liste B n'atteindront ce stade que plus tard, ou leur rapport coût-utilité doit encore être optimisé

Les mesures visées dans les tableaux 2-1, 4-2, et 4-6 sont pertinentes pour déterminer le taux de contribution et seront intégrées à l'accord sur les prestations.

L'effet des mesures auxquelles l'agglomération a attribué une priorité C n'est pas évalué par la Confédération.

---

<sup>4</sup> Cf. DPTA p. 21, section 2.3

<sup>5</sup> Cf. DTPA p. 27, section 2.6.

## 4.1 Mesures adaptées

Pour que tous les projets d'agglomération puissent être examinés de manière cohérente, la composition des mesures suivantes a dû être modifiée :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Modification de la composition de la mesure</i>
Aucune mesure			

Tableau 4-1

Les mesures suivantes ont été attribuées aux paquets avec des contributions fédérales forfaitaires :

### Paquet de mesures de mobilité douce de la liste A (MD liste A)

<i>Code ARE</i>	<i>N° AP</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) oct. 2020 hors TVA</i>
5938.4.005	4-54	Stationnement sécurisé des cycles	1.65
5938.4.007	4-56	Continuités MD	0.59
5938.4.012	4-61	Sécurisation des traversées piétonnes	0.98

Tableau 4-1a

### Paquet de mesures de valorisation / sécurité de l'espace routier de la liste A (VSR liste A)

<i>Code ARE</i>	<i>N° AP</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) oct. 2020 hors TVA</i>
5938.4.011	4-60	Modération du trafic dans les quartiers	3.45

Tableau 4-1b

### Paquet de mesures de gestion du trafic de la liste A (GT liste A)

<i>Code ARE</i>	<i>N° AP</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) oct. 2020 hors TVA</i>
5938.4.013	4-62	Intervention sur voie et carrefours	3.40
5938.4.014	4-63	Signalisation directionnelle, mise à jour	0.61

Tableau 4-1c

### Paquet de mesures de mobilité douce de la liste B (MD liste B)

<i>Code ARE</i>	<i>N° AP</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) oct. 2020 hors TVA</i>
5938.4.019	4-68	Stationnement sécurisé des cycles	1.39

Tableau 4-1d

## 4.2 Mesures non cofinancées

### 4.2.1 Mesures non cofinancées par la Confédération

En vertu des dispositions légales (notamment de l'article 17a LUMin et de l'art. 21 OUMin)<sup>6</sup> et des compléments apportés par les DTPA (section 2.7) les mesures suivantes du projet ne peuvent donner lieu à un cofinancement par des fonds fédéraux. Elles étaient néanmoins pertinentes pour l'évaluation des effets et doivent donc être mises en œuvre dans les délais prévus.

Code ARE	N° PA	Mesure	Priorité
Mesures d'urbanisation			
5938.4.028	40	Château de Chamblon	As
5938.4.058	35.4	Front gare Est	As
Prestations assumées entièrement par l'agglomération qui n'ont pas fait l'objet d'une demande de cofinancement			
5938.4.002	4-51	MD Poissine	Av E
5938.4.015	4-64	Monitoring trafic	Av E
5938.4.018	4-67	Electrification du réseau bus - stations de recharges	Av E

Tableau 4-2

### 4.2.2 Mesures ne relevant pas du projet d'agglomération

Les mesures figurant dans la liste ci-après, qui ont soit fait l'objet d'une demande de cofinancement, soit été présentées comme des prestations entièrement assumées par l'agglomération, ont été jugées par la Confédération comme non pertinentes pour l'efficacité du projet. L'agglomération est donc libre de les mettre en œuvre ou non.

Code ARE	N° PA	Mesure	Justification
5938.4.006	4-55	Extension du réseau de vélo en libre-service - Etape 1	La mesure ne peut pas être cofinancée par le FORTA.
5938.4.020	4-69	Extension du réseau de vélo en libre-service - Etape 2	La mesure ne peut pas être cofinancée par le FORTA.

Tableau 4-3

## 4.3 Mesures (co)financées par d'autres fonds fédéraux

Les mesures concernant les infrastructures ferroviaires et routières ne sont pas intégrées directement à l'évaluation de l'efficacité. Au contraire, l'évaluation de l'efficacité tient compte de la coordination du projet d'agglomération avec ces mesures :

- infrastructures nationales déjà actées dont la mise en chantier est prévue à l'horizon A ou B des projets d'agglomération de 4<sup>e</sup> génération ;
- mesures non encore actées, dont la mise en chantier est prévue probablement à l'horizon A ou B des projets d'agglomération de 4<sup>e</sup> génération d'après les estimations des offices fédéraux concernés (OFT et OFROU).

<sup>6</sup> RS 725.116.21

Les mesures à l'horizon C ne sont pas considérées pour l'évaluation de l'efficacité, raison pour laquelle elles ne figurent pas dans le tableau ci-dessous.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>
5938.4.067	12	Nouvelle halte du RER Vaudois au PST
5938.4.068	-	Nouvelle gare CFF de formation pour le trafic marchandise à Onnens-Bonvillars

Tableau 4-4

Les tableaux revêtent un caractère informatif. La réalisation des mesures est fonction des planifications et des décisions en matière de crédit afférentes au programme concerné de la Confédération ainsi que des procédures propres à chaque projet.

#### 4.4 Priorités A, B, C modifiées par la Confédération

La vérification de la priorisation des mesures en fonction de l'état de la planification, de leur rapport coût-utilité et de leur degré de maturité en matière de construction et de financement, conformément au DTPA (section 3.3), se traduit par les modifications suivantes par rapport au projet d'agglomération déposé :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio de CHF) selon PA</i>	<i>Justification</i>
<b>A → B</b>				
5938.4.008	4-57	APA Ouest	13.58	Etat de planification pas rempli et rapport coût-utilité pas assez bon : il manque un concept global, les mesures d'accompagnement sont insuffisamment développées, et la concrétisation du concept d'accessibilité en peigne n'est pas claire ; les charges de trafic futures et les stratégies de report modal du TIM vers la mobilité douce et les TP ne sont pas considérées dans la mesure actuelle.
<b>A → C</b>				
5938.4.004	4-53	Passage inférieur CFF quartier Scierie - Clendy-Dessous	2.80	Etat de planification pas rempli : le contenu de la mesure n'est pas clair notamment en lien avec la variante choisie pour la réalisation du passage inférieur.
5938.4.010	4-59	Réaménagement de la Rue des Moulins	6.02	Rapport coût-utilité insuffisant : la charge de trafic en 2035/2040 sur ce tronçon n'est pas suffisante pour bénéficier d'un cofinancement par le FORTA. De plus, le contenu et la temporalité de la mesure sont à coordonner en fonction de la révision de la mesure APA Ouest.

Tableau 4-5

## 4.5 Liste B après vérification de la priorisation

Les mesures de **liste B** ci-dessous ne seront pas prêtes à être réalisées et financées à temps pour la période 2024–2027, ou leur rapport coût-utilité doit encore être optimisé. À la date d'envoi du présent rapport d'examen (22.02.2023), leur cofinancement par la Confédération n'est donc pas garanti. Ces mesures doivent être optimisées et/ou portées à un état « prêt à être réalisé et financement garanti », être intégrées à la prochaine génération de projets d'agglomération et être réexaminées par la Confédération :

### Liste B

Code ARE	N° PA	Mesure	Coûts (mio CHF) selon PA	Coûts (mio CHF) 2020*	Contrib. fédérale **
5938.4.008	4-57	APA Ouest	13.58	13.37	4.01
5938.4.021	4-71	Rue des Prés-du-Lac	0.80	0.79	0.24
5938.4.022	4-72	Carrefours Ancienne-Douane - Remparts - Rue du Casino	4.20	2.43***	0.73
5938.4.072	MD-B	Paquet MD Liste B	1.39	1.39	0.42
<b>Somme</b>			<b>19.97</b>	<b>17.98</b>	<b>5.39</b>

Tableau 4-6 \* Prix d'octobre 2020; \*\* Prix d'octobre 2020 hors TVA et renchérissement ; \*\*\* Coûts réduits dans le benchmark

## 5 Évaluation du projet

Dans le cadre de l'évaluation du projet, une première étape consiste à déterminer l'utilité globale et les coûts globaux du projet d'agglomération. Les coûts globaux sont mis en rapport avec la taille de l'agglomération. L'agglomération AggloY doit être classée comme une petite agglomération (cf. section 5.1).

Dans une deuxième étape, l'utilité globale et les coûts globaux sont mis en rapport afin d'évaluer le rapport coût-utilité (art. 14, al. 1 OPTA, section 3.4 DTPA, cf. section 5.2).

La dernière étape de l'évaluation porte sur l'état de la mise en œuvre des mesures A (au sujet desquelles des engagements fermes ont été pris) conformément à l'accord sur les prestations de l'avant-dernière génération (art. 14, al. 1 en lien avec l'al. 3 OPTA, cf. section. 5.3).

L'évaluation du projet résulte du rapport coût-utilité et de l'état de la mise en œuvre. Le taux de contribution résulte, lui, de l'évaluation du projet.

Le rapport explicatif sur l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 4<sup>e</sup> génération représente les différentes étapes de l'évaluation du projet.

### 5.1 Utilité globale

L'utilité globale d'un projet d'agglomération reflète sa contribution à la réalisation des objectifs prescrits en matière d'efficacité, conformément à l'art. 17d LUMin<sup>7</sup>. Ces derniers comprennent l'amélioration de la qualité du système de transport, le développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti, l'accroissement de la sécurité du trafic et la réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources.

<sup>7</sup> RS 725.116.2

Les mesures suivantes sont intégrées à l'évaluation de l'utilité globale du projet d'agglomération AggloY de 4<sup>e</sup> génération :

- Mesures de la liste A du projet d'agglomération de 4<sup>e</sup> génération selon la priorisation de la Confédération (section 2);
- Mesures non cofinancées par la Confédération dans les domaines de l'urbanisation, du paysage et des transports (section 4.2.1);
- Mesures de la liste B du projet d'agglomération de 4<sup>e</sup> génération selon la priorisation de la Confédération (section 4.5).

Sur la base de l'évaluation réalisée, l'utilité par critère d'efficacité, exprimée en points, est la suivante :

<i>Critère d'efficacité</i>	<i>Utilité</i>
CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport (0 à 3 points)	1
CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur (0 à 3 points)	1
CE3: Augmentation de la sécurité du trafic (0 à 3 points)	1
CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources (0 à 3 points)	1
<b>Total de points (utilité)</b>	<b>4</b>

Tableau 5-1

D'autres mesures (co)financées par la Confédération telles que visées au tableau 4-4 (cf. section 4.3), qui seront (selon toute probabilité) mises en chantier à l'horizon A ou B des projets d'agglomération de 4<sup>e</sup> génération, sont pertinentes pour le développement du trafic et de l'urbanisation sur le territoire de l'agglomération et seront donc prises en compte indirectement par la Confédération lors de l'évaluation de l'efficacité du projet d'agglomération.

## 5.2 Coûts globaux

Les coûts globaux comprennent toutes les mesures priorisées par la Confédération à l'horizon A et B des projets d'agglomération de 4<sup>e</sup> génération (y c. les mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires).

Les coûts globaux du projet d'agglomération AggloY se montent à 35.1 millions de francs. Ces coûts globaux sont jugés moyens pour l'agglomération de petite taille qu'est AggloY.

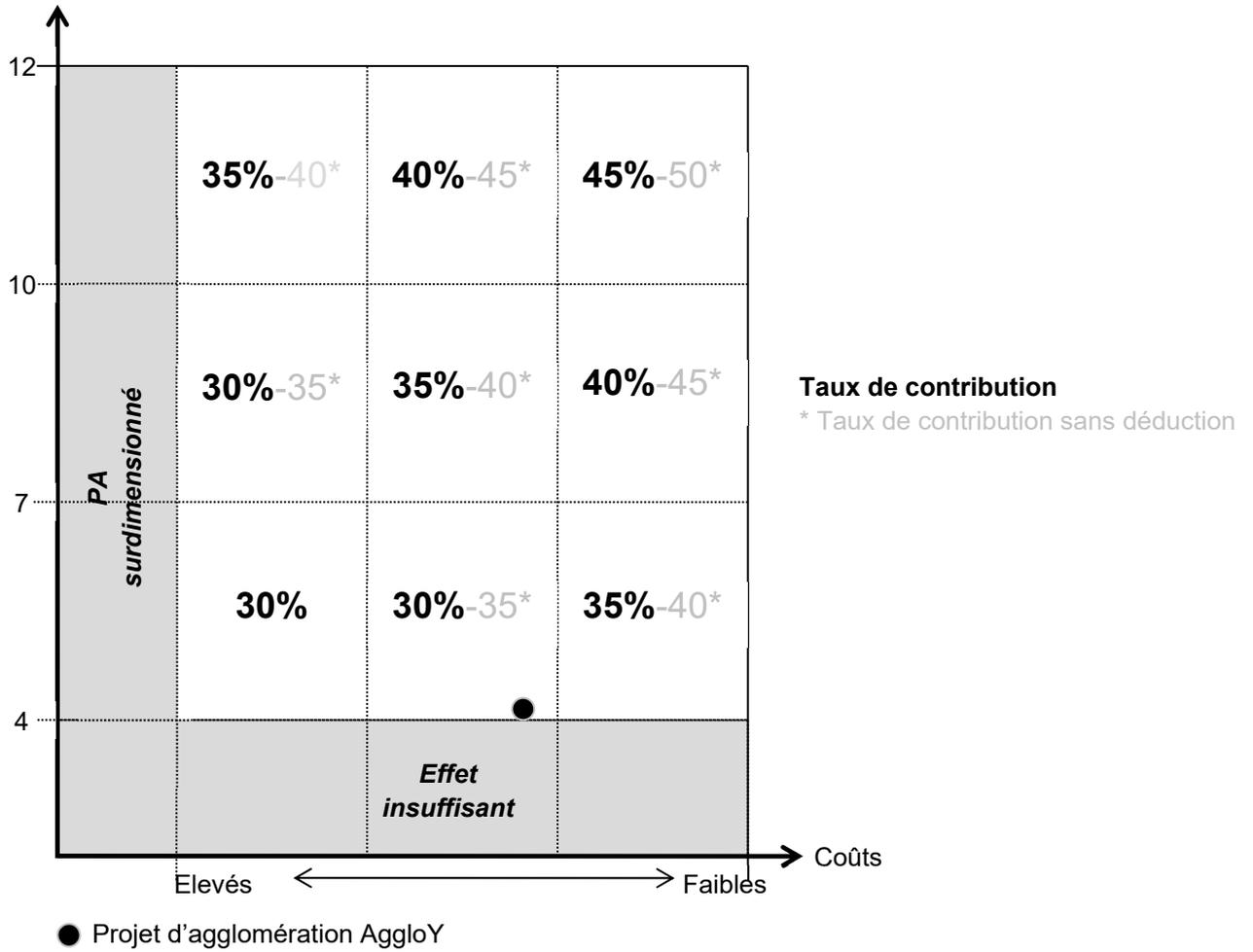
## 5.3 Évaluation de la mise en œuvre et taux de contribution

Dans le cadre de la 4<sup>e</sup> génération, la Confédération évalue l'état de mise en œuvre des mesures d'infrastructures de transport et d'urbanisation de la 2<sup>e</sup> génération ainsi que le rapport de mise en œuvre. Des lacunes dans ces éléments peuvent entraîner une déduction de 5% de la contribution fédérale.

La mise en œuvre a été jugée insuffisante. Dans ces conditions, 5 points de pourcentage sont déduits du taux de contribution, conformément au rapport coût-utilité.

Il en résulte, pour le présent projet d'agglomération, un taux de contribution de 30%.

Utilité (selon le tableau 4-2)



## 6 Conformité avec la législation, les instruments de planification de la Confédération et les plans directeurs cantonaux

### 6.1 Législation, plans sectoriels, plan de mesures et inventaires de la Confédération

#### 6.1.1 Généralités

La conformité du projet d'agglomération avec la législation en matière d'aménagement du territoire et d'environnement, avec les plans sectoriels concernés, en l'occurrence « Mobilité et territoire 2050 », plan sectoriel des transports, partie Programme, et des parties infrastructurelles rail et route, avec les plans de mesures et avec les inventaires de la Confédération, a été vérifiée sommairement. Aucune contradiction n'a été relevée à cette occasion.

Le respect des dispositions légales et des planifications est également impératif lors du développement et de la mise en œuvre du présent projet d'agglomération. Les conflits susceptibles de se présenter lors de la mise en œuvre des mesures A doivent être résolus avec les organismes fédéraux compétents avant la signature des conventions de financement.

#### 6.1.2 Mesures de priorité A ou B potentiellement sources de conflits dans le domaine de l'environnement selon l'Office fédéral de l'environnement (OFEV)

Un examen sommaire par l'OFEV a révélé que les mesures suivantes de priorité A ou B qui ont été prises en compte pour déterminer l'efficacité du projet d'agglomération sont potentiellement sources de conflits ou de difficultés pour ce qui est du respect de la législation relative à la protection de l'environnement (la liste n'est pas exhaustive) :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Tab. rapport examen</i>	<i>Mesure</i>	<i>Horizon temporel</i>	<i>Conflits potentiels</i>
5938.4.008	4-57	4-6	APA Ouest	B	Espace réservé aux eaux et bosquets dignes de protection ; fragmentation supplémentaire du dernier axe vert entre la ville et la campagne (autoroute sur viaduc)

Tableau 6-1

### 6.2 Preuve de la coordination des mesures infrastructurelles de priorité A avec les plans directeurs cantonaux

Toutes les infrastructures de transport relevant du plan directeur cantonal, qui sont cofinancées par la Confédération dans le cadre du PTA et qui ont été reprises dans les listes A, doivent être ancrées dans le plan directeur concerné en coordination réglée et être approuvées par la Confédération au plus tard lors de la conclusion de l'accord sur les prestations. Les mesures suivantes doivent figurer dans le plan directeur :

#### Liste A:

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Etat de coordination dans le plan directeur</i>	<i>Besoin d'action</i>
Aucune mesure				

Tableau 6-2

Cela s'applique également aux mesures d'urbanisation et éventuellement aux mesures paysagères qui relèvent des plans directeurs et qui sont étroitement liées à une mesure d'infrastructure de transport

des listes A (par exemple un pôle de développement stratégique devant être desservi avec une nouvelle ligne de tram). Les mesures suivantes doivent figurer dans le plan directeur :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Etat de coordination dans le plan directeur</i>	<i>Besoin d'action</i>
-----------------	--------------	---------------	--	------------------------

Aucune mesure

Tableau 6-3

En ce qui concerne les autres mesures dans le domaine de l'urbanisation et du paysage, ainsi que les mesures de transport non infrastructurelles des listes A qui relèvent du plan directeur cantonal, il est conseillé de les ancrer dans le plan directeur en coordination réglée et de les faire approuver par la Confédération au plus tard quatre ans après la conclusion de l'accord sur les prestations.

La marche à suivre concernant les surfaces d'assolement (SDA) est notamment régie par l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT)<sup>8</sup>. La mise en œuvre relève de la compétence des cantons. Des réserves supplémentaires afférentes aux SDA seront, si nécessaire, formulées dans l'accord sur les prestations.

## 7 Recommandations en vue du développement du projet d'agglomération

Dans l'appréciation générale du chapitre 2.2, le rapport d'examen met en évidence les forces et les faiblesses du projet d'agglomération pour les différents critères d'efficacité. D'autres recommandations, sans prétendre à l'exhaustivité, doivent permettre d'améliorer la coordination avec les planifications d'ordre supérieur, l'efficacité du projet ou encore les aspects opérationnels du PA.

Le PA pourrait grandement gagner en efficacité et en cohérence en concrétisant en mesures détaillées les enseignements tirés des différents modules, notamment celui des « besoins d'action », et en déclinant de façon systématique les stratégies proposées.

Dans le but de limiter plus fortement le TIM à travers le centre-ville et d'encourager clairement le report modal vers les autres modes de transport, un concept global devrait être développé pour l'ensemble de l'agglomération. Il s'agira notamment de mettre l'accent sur l'intermodalité et la complémentarité des modes de transport. La réalisation de l'APA devrait s'inscrire dans ce concept global et être accompagnée par des mesures très volontaristes afin de canaliser le TIM. Cette approche permettrait non seulement de réduire plus efficacement les émissions (air, bruit) mais également d'atteindre les objectifs ambitieux de répartition modale qui ont été fixés. L'agglomération devrait également montrer comment sont prises en compte l'augmentation des déplacements générés par le développement urbain et les mesures qui y répondent, tant relatives au trafic motorisé qu'aux transports publics. Par ailleurs, l'efficacité du PA pourrait être augmentée en y intégrant des éléments forts, concrets et contraignants relatifs à la gestion du stationnement, y compris les P+R. Entre autres, il pourrait être opportun de redimensionner l'offre publique et de maîtriser le TIM moyennant la gestion des flux (contrôles d'accès), ainsi que d'autres mesures permettant d'influencer le choix modal comme des plans de mobilité pour les entreprises et les administrations publiques. En matière de mobilité douce, la stratégie et les éléments relatifs à la marche à pied et au potentiel du vélo électrique devraient être plus approfondis à l'aide de mesures concrètes, efficaces et respectant les standards de qualité fixés. Globalement, la stratégie doit pouvoir tirer pleinement profit du contexte géographique et de la topographie favorable de l'agglomération pour encourager la MD.

Conformément à l'art. 4, al. 2 de l'OPTA, le projet d'agglomération doit contenir des mesures d'urbanisation à l'horizon A et B. Des mesures d'urbanisation aux différents horizons permettent aussi

<sup>8</sup> RS 700.1

d'assurer une meilleure coordination entre transports et urbanisation. Par ailleurs, l'agglomération devrait également travailler de manière plus approfondie le domaine de l'urbanisation, et plus particulièrement démontrer comment le développement vers l'intérieur pourrait être garanti, à l'aide de mesures concrètes, réparties en fonction des horizons de réalisation A et B du PA.

Les valeurs cibles des indicateurs MOCA ne sont pas seulement utiles au contrôle des effets : elles aident aussi à l'élaboration ou au développement d'un projet d'agglomération. Elles complètent la vision d'ensemble sur le plan quantitatif. Les stratégies sectorielles et les mesures devraient faire référence à ces valeurs et contribuer à ce qu'elles soient atteintes<sup>9</sup>. Une réduction de la part modale du TIM de 73% à 36% d'ici 2040 semble extrêmement ambitieuse, ce d'autant plus au regard des mesures proposées. Les valeurs cibles concernant la densité des zones d'habitation, mixtes et centrales, passant de 87 à 110 habitants et emplois par hectare suit l'évolution des dernières années. Cependant, le PA devrait impérativement assurer la coordination entre le développement urbain et les transports à l'aide de mesures concrètes. Par ailleurs, une progression de la réalisation des objectifs devrait être démontrée lors de la 5<sup>e</sup> génération.

Sur le plan opérationnel, l'agglomération devrait plus tenir compte des DPTA pour l'élaboration du projet d'agglomération, en particulier pour les mesures. Lors des prochaines générations, l'agglomération devrait veiller à bien respecter les horizons de réalisation A, B et C. Dans le cas où certaines mesures débutent avant l'horizon de réalisation A de la génération, elles ne peuvent pas être prises en compte dans l'évaluation en tant que mesure du PA. De plus, l'horizon de réalisation (par exemple A ou B) doit correspondre au calendrier de mise en œuvre, en particulier pour les mesures d'urbanisation. En ce qui concerne finalement la représentation cartographique dans les fiches de mesure, il serait judicieux d'indiquer uniquement la mesure en question ou de la mettre en évidence afin d'en faciliter la compréhension.

---

<sup>9</sup> Cf. DTPA p. 12, section 1.6

## ANNEXE 1

### Mesures bénéficiant de contributions fédérales forfaitaires

#### Paquet de mesures de mobilité douce de la liste A (MD liste A)

Type de mesure	Nombre d'unités de prestation	Unité de prestation	Coûts moyens par unité de prestation	Taux de contribution	Réduction conceptuelle	Supplément de renchérissement	Contribution par unité de prestation	Contribution totale
Aires de stationnement de vélos cat.3	120	Nombre	5'000	30%	5%	8%	1'539	184'680
Marquages des passages pour piétons	1	Nombre	5'385	30%	5%	8%	1'658	1'658
Îlots de protection pour piétons sans élargissement de la chaussée	8	Nombre	21'540	30%	5%	8%	6'630	53'040
Îlots de protection pour piétons avec élargissement de la chaussée	25	Nombre	37'695	30%	5%	8%	11'603	290'063
Passerelle	120	m2	2'244	30%	5%	8%	691	82'875
Cheminements MD cat.2	470	m	802	30%	5%	8%	247	116'025

Contribution totale mio CHF (arrondi)	0.73
--	------

Tableau A1-a

**Paquet de mesures de gestion du trafic de la liste A (GT liste A)**

Type de mesure	Nombre d'unités de prestation	Unité de prestation	Coûts moyens par unité de prestation	Taux de contribution	Réduction conceptuelle	Supplément de renchérissement	Contribution par unité de prestation	Contribution totale
GT cat.1	40	Nœuds	16'500	30%	5%	8%	5'079	203'148
GT cat.2	9	Nœuds	406'667	30%	5%	8%	125'172	1'126'548

Contribution totale mio CHF (arrondi)	1.33
--	------

Tableau A1-b

**Paquet de mesures de valorisation / sécurité de l'espace routier de la liste A (VSR. liste A)**

Type de mesure	Nombre d'unités de prestation	Unité de prestation	Coûts moyens par unité de prestation	Taux de contribution	Réduction conceptuelle	Supplément de renchérissement	Contribution par unité de prestation	Contribution totale
VSR	151'540	m2	25	30%	10%	8%	7	1'105'164

Contribution totale mio CHF (arrondi)	1.11
--	------

Tableau A1-c

## ANNEXE 2

### Liste des mesures non cofinancées ayant un effet critique d'après la Confédération

La liste ci-dessous contient les mesures du projet d'agglomération déposé qui ne sont pas cofinancées mais qui sont jugées critiques par la Confédération.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Justification</i>
5938.4.028	40	Château de Chamblon	Conflit avec la forêt et des arbres isolés dignes de protection ; empiète des surfaces prioritaires comme base de planification pour l'infrastructure écologique (trame sèche)

Tableau A2-1