



26 février 2014

---

# **Projet d'agglomération yverdonnoise 2<sup>ème</sup> génération**

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

---

N° de référence: 321.1 / M124-0043

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

<b>1</b>	<b>Objet, but, procédure .....</b>	<b>4</b>
1.1	Objet de l'examen .....	4
1.2	Objectifs de l'examen .....	4
1.3	Procédure d'examen .....	4
1.4	Procédure de mise en œuvre.....	4
<b>2</b>	<b>Appréciation générale, taux de contribution, listes des mesures A et B .....</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Examen des exigences de base.....</b>	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>Évaluation de l'impact du projet d'agglomération .....</b>	<b>10</b>
4.1	L'utilité - évaluation en fonction des critères d'efficacité .....	10
4.2	Impact du projet d'agglomération (rapport coût-utilité).....	13
<b>5</b>	<b>Examen de la priorité des mesures .....</b>	<b>15</b>
5.1	Adaptation des mesures sur la base des Directives du DETEC.....	15
5.2	Mesures non cofinancées .....	15
5.3	Mesures pouvant être (co)financées par d'autres sources de financement de la Confédération.....	19
5.4	Modification la de priorité A, B, C par la Confédération .....	20
5.5	Listes A, B et C* reposant sur l'examen de la priorité.....	21
<b>6</b>	<b>Conformité avec la législation et les instruments de planification de la Confédération ainsi qu'avec les plans directeurs cantonaux.....</b>	<b>22</b>
6.1	Législation, plans sectoriels, plans de mesures et inventaires de la Confédération.....	22
6.2	Coordination des mesures infrastructurelles de priorité A ou B avec les plans directeurs cantonaux.....	22
<b>7</b>	<b>Remarques sur le développement futur du projet d'agglomération .....</b>	<b>23</b>
	<b>ANNEXE 1.....</b>	<b>24</b>
	<b>ANNEXE 2.....</b>	<b>25</b>

---

# 1 Objet, but, procédure

## 1.1 Objet de l'examen

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

- AggloY 2012, Projet de l'agglomération yverdonnoise, Volume A, Rapport de projet, 25 juin 2012
- AggloY 2012, Projet de l'agglomération yverdonnoise, Volume B, Rapport de mesures, 25 juin 2012
- Rapport de mise en œuvre de la conception d'ensemble du projet d'agglomération yverdonnoise 1<sup>re</sup> génération selon l'accord sur les prestations, partie A
- Rapport de mise en œuvre de la conception d'ensemble du projet d'agglomération yverdonnoise 1<sup>re</sup> génération selon l'accord sur les prestations, partie B

Le projet d'agglomération (PA) a été remis pour examen à la Confédération le 29 juin 2012. Le dépôt du projet par l'agglomération/organisme 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 transport définies comme prioritaires dans le projet d'agglomération.

## 1.2 Objectifs de l'examen

L'examen vise un quadruple 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<sup>1</sup>, en comparaison avec tous les autres projets d'agglomération, en tenant compte des moyens dont dispose la Confédération ;
4. Examiner le rapport de mise en œuvre, parties A et B, qui fait partie intégrante du projet d'agglomération.

C'est sur cette base que seront élaborés le message relatif à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015 à l'intention du Parlement fédéral, ainsi que les accords sur les 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 en principe fixée dans les Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2<sup>ème</sup> génération du 14 décembre 2010 édité par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (ci-après Directives du DETEC). Certains aspects ont été spécifiés lors de l'application pratique des Directives..

La démarche et les résultats de la procédure d'évaluation sont documentés dans le rapport explicatif du 26 février 2014.

## 1.4 Procédure de mise en œuvre

Dans l'accord sur les prestations, les partenaires impliqués dans le projet d'agglomération s'engagent à mettre en œuvre toutes les mesures infrastructurelles et non infrastructurelles qui y figurent. Une convention de financement est conclue sur la base de l'accord sur les prestations pour chaque

---

<sup>1</sup> La notion de « mesure/s » comprend également le/s « paquet/s de mesures ».

mesure infrastructurelle de la liste A cofinancée par la Confédération et qui est prête à être réalisée et financée. La mesure peut ensuite être mise en œuvre.

Les contributions fédérales ne seront versées que pour les prestations effectuées et elles n'iront pas au-delà des montants maximaux fixés ci-après, auxquels s'ajouteront la TVA et le renchérissement.

La mise en œuvre de toutes les mesures mentionnées dans l'accord sur les prestations fera l'objet d'un examen par la Confédération dans le cadre d'un controlling continu.

## 2 Appréciation générale, taux de contribution, listes des mesures A et B

Le projet d'agglomération yverdonnoise de 2<sup>ème</sup> génération propose une vision s'inscrivant en continuité de la 1<sup>ère</sup> génération. Il soutient une conception pertinente du développement de l'agglomération basée sur la coordination entre urbanisation et transports ainsi que sur la qualité urbaine, et qui intègre les espaces ouverts pour mettre en valeur les secteurs urbanisés. La vision d'ensemble se traduit en stratégies sectorielles cohérentes et est partiellement concrétisée en mesures.

La force principale du projet d'agglomération réside dans la formulation d'une vision d'ensemble et de stratégies claires, qui créent un fil rouge entre les deux générations. Les stratégies sont élaborées sur la base d'une analyse judicieuse des forces et faiblesses du projet d'agglomération de 1<sup>ère</sup> génération. Les réponses proposées au niveau stratégique permettent d'améliorer le système de transports pour les différents modes tout en assurant la coordination avec le développement de l'urbanisation. Les points forts du projet de 2<sup>ème</sup> génération sont la poursuite du développement des itinéraires de mobilité douce, la requalification des espaces publics dans les centres secondaires et le développement de l'intermodalité (Gare de Grandson).

La conception d'urbanisation, basée sur un périmètre compact dans lequel se concentre le développement et sur la définition de secteurs centraux à fort potentiel, permet de renforcer le développement de l'urbanisation vers l'intérieur. La stratégie en matière d'urbanisation est soutenue par les orientations données par l'actuel plan directeur cantonal vaudois dans les domaines de la concentration et de la limitation de l'urbanisation ainsi que par la « Stratégie cantonale concernant les installations commerciales à forte fréquentation » (mars 2012).

Une faiblesse importante du projet réside toutefois dans le manque de mesures permettant la concrétisation de la vision et des stratégies sectorielles de transport. De ce fait, le projet ne permet pas d'améliorations quant à l'accessibilité des pôles de développement pour les transports publics. Il ne contribue pas non plus à l'intégration des réseaux ferroviaire et routier de transports publics ou à une meilleure exploitation du réseau routier.

En matière d'urbanisation, la principale faiblesse du projet d'agglomération consiste en l'identification de secteurs de développement trop optimistes pour lesquels une priorisation plus stricte paraît nécessaire. De plus, le projet d'agglomération ne développe pas de stratégie en matière de densification dans le bâti existant. Le projet ne permet donc pas d'inflexion nette de la consommation de nouvelles surfaces par rapport à la tendance actuelle.

Une légère amélioration de la sécurité pour les différents usagers de l'espace public peut être attendue dans les centres secondaires ainsi que pour les modes doux sur l'ensemble de l'agglomération. Toutefois, l'absence de gestion volontariste en matière d'accessibilité du trafic individuel motorisé dans le centre-ville et l'augmentation généralisée du trafic attendue dans l'agglomération limitent la portée de ces améliorations.

En l'absence de mesures visant à développer les transports publics et à limiter l'augmentation du trafic individuel motorisé, le projet d'agglomération ne permet pas d'escompter un report modal du trafic individuel motorisé important sur les autres modes. Le projet d'agglomération ne permet donc qu'une faible réduction des atteintes à l'environnement. Le traitement innovant des espaces ouverts ainsi que la prise en considération des espaces protégés et du réseau hydrographique dans le volet paysager du projet d'agglomération est saluée.

Le projet d'agglomération yverdonnoise présente, après le réexamen de la priorité des mesures, un coût d'investissement de 81.30 millions de francs. Ce montant comprend 32.08 millions de francs pour les listes A et B ainsi que 49.22 millions de francs pour les mesures A1 de la 1<sup>ère</sup> génération, ce qui représente un coût moyen<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Prix d'octobre 2005, hors TVA et renchérissement

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 cofinancées de la 2<sup>ème</sup> génération<sup>3</sup> :

35%
-----

Sur la base de ce taux de cofinancement et de l'examen de la priorité des mesures, les mesures de la liste A ainsi que les montants maximaux des contributions fédérales indiqués pour chacune d'elles seront soumis au Parlement fédéral pour cofinancement.

## Liste A

Code ARE	N° PA	Mesure	Coût (mio CHF) selon PA	Coût (mio CHF) 2005*	Contribution fédérale**
5938.2.009	4.a	Nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce le long des canaux	4.41	4.15	1.45
5938.2.014	6.a	Réseau mobilité douce à Chamard et franchissements de l'YSteC	2.26	2.12	0.74
5938.2.015	6.b	Aménagements de mobilité douce le long des canaux du Bey et de la Brinaz	5.37	5.05	1.77
5938.2.016	7	Aménagement mobilité douce à la Gare - Secteur Ouest	9.00	8.45	2.96
5938.2.018	8	Aménagement du passage dénivelé du Buron et des liaisons correspondantes	1.60	1.50	0.53
5938.2.019	9	Réouverture du passage St-Roch	1.00	0.94	0.33
5938.2.021	2-11	Réaménagement de la gare CFF de Grandson	7.00	6.27	2.20
5938.2.026	2-15.a	Réorganisation et réaménagement de l'interface de la Gare de Grandson	1.00	0.94	0.33
5938.2.091		MD Liste A (Annexe 1)		1.81	0.63
		Total		31.23	10.94

Tableau 2-1 (\* Prix d'octobre 2005 hors TVA et renchérissement ; \*\* Contribution fédérale maximale, prix d'octobre 2005 hors TVA et renchérissement)

Les mesures faisant partie de la liste B ci-dessous ne seront pas prêtes à être réalisées et financées au cours de la période quadriennale 2015-2018, ou alors leur rapport coût-utilité demande à être optimisé. Au moment de l'envoi de ce rapport d'examen (26 février 2014), le cofinancement par la Confédération de ces mesures n'est assuré ni par le fonds d'infrastructure, ni par d'autres instruments de financement de la Confédération. La Confédération aspire à l'augmentation des moyens financiers fédéraux et à la régularisation du cofinancement du programme en faveur du trafic d'agglomération. Sous réserve que le financement soit assuré, ces mesures devront à nouveau être présentées dans les projets d'agglomération de 3<sup>ème</sup> génération et seront réexaminées par la Confédération:

<sup>3</sup> Le taux de contribution attribué aux mesures A1 et fixé dans l'accord sur les prestations (1<sup>ère</sup> génération) reste inchangé.

**Liste B**

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (Mio. CHF) selon PA</i>	<i>Coût (Mio. CHF) 2005*</i>	<i>Contribution fédérale*</i>
5938.2.092		MD Liste B (Annexe 1)		0.85	0.30
Total				0.85	0.30

Tableau 2-2 (\* Prix d'octobre 2005 hors TVA et renchérissement)

**Remarques**

Les mesures d'urbanisation et de transport pertinentes mais non cofinancées dans le cadre des projets d'agglomération (voir chap. 5.2.1 et 5.2.2), ainsi que les mesures pouvant être (co)financées par d'autres sources de financement de la Confédération (voir chap. 5.3, sont considérées comme partie intégrante du projet d'agglomération dans l'évaluation de son efficacité. Il en est ainsi tenu compte lors de la détermination du taux de contribution fédérale.

Pour les projets d'agglomération révisés de 2<sup>ème</sup> génération, les mesures selon l'accord sur les prestations de la 1<sup>ère</sup> génération sont également prises en compte dans le rapport coût-utilité (sans les mesures de priorité B, voir chap. 3.4 de l'accord sur les prestations). Les « projets urgents » cofinancés par le fonds d'infrastructure ne sont pas inclus. Toutefois, leur mise en œuvre, y compris les mesures d'accompagnement, est une condition préalable à une éventuelle participation de la Confédération aux mesures du projet d'agglomération. L'appréciation des coûts est réalisée sur la base d'une classification en cinq catégories principales et quatre catégories intermédiaires, dont les seuils sont fixés en fonction de la catégorie de taille d'agglomération. L'agglomération yverdonnoise est considérée comme une petite agglomération.

Les coûts mentionnés ont été repris du projet d'agglomération de 2<sup>ème</sup> génération déposé et de l'accord sur les prestations du projet d'agglomération de 1<sup>ère</sup> génération. Les mesures catégorisées par la Confédération comme des mesures de sécurisation/requalification de l'espace routier, de gestion du trafic ainsi que de mobilité douce sont soumises à un benchmark qui a pour objectif de définir des bases comparables pour l'évaluation et l'octroi de contributions. Les coûts d'exploitation (p. ex. coûts d'entretien ou d'assainissement) sont exclus d'un financement par le fonds d'infrastructure (art. 17a al. 4 LUMin). Des attestations correspondantes seront exigées lors de la conclusion des conventions de financement.



### 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 définies dans les Directives du DETEC. Lors des entretiens d'état des lieux du présent projet d'agglomération, la Confédération a déjà eu l'occasion de relever d'éventuelles lacunes concernant les exigences de base.

Ayant pris connaissance du projet d'agglomération déposé, la Confédération constate que les exigences de base sont remplies.

#### Remarques concernant l'organisme responsable en vue de la mise en œuvre:

La Confédération exige pour la mise en œuvre que le canton et les communes, le cas échéant également les autres collectivités régionales, s'engagent à mettre en œuvre toutes les mesures pertinentes pour l'impact du projet d'agglomération mentionnées dans le rapport d'examen (chap. 2, 5.2.1, 5.2.2 et 5.3) qui sont de leur responsabilité. A cet effet, ils devront, en règle générale au niveau exécutif, prendre les décisions dans le cadre de leurs compétences qui les engagent à réaliser ces mesures, et transmettre ces décisions au(x) canton(s)/organisme responsable avant la signature de l'accord sur les prestations. L'approbation des plans et les décisions des organes compétents en matière financière sont réservées.

*Remarque: Cette règle s'applique sous réserve que la mesure concernée ne soit pas déjà contraignante en raison d'instruments juridiques, de planification et/ou financiers.*

#### Indications sur le controlling

La Confédération procède régulièrement à un controlling et à un monitoring pour vérifier l'avancée de la mise en œuvre et l'impact des projets d'agglomération. A cet effet, l'agglomération devra mettre à disposition les rapports et données cantonales et/ou communales.

Les mesures qui s'avèrent indispensables dans le domaine de l'urbanisation et des transports et qui ne figurent pas dans le projet d'agglomération car ultérieures au dépôt de celui-ci auprès de la Confédération doivent être planifiées dans le sens d'une efficacité maximale du projet d'agglomération. Elles devront être intégrées dans la planification du projet de la génération suivante, et seront à spécifier et à expliciter dans le rapport déposé auprès de la Confédération.

L'organisme responsable s'engage à développer et à mettre en œuvre le projet d'agglomération conformément à la législation et aux plans sectoriels d'ordre supérieur, tout en prenant en compte les inventaires de protection. Les stratégies et les mesures d'ordre supérieur doivent être inscrites dans le plan directeur cantonal avant la conclusion de l'accord sur les prestations (voir chapitre 6).

## 4 Évaluation de l'impact du projet d'agglomération

La procédure d'évaluation de l'impact d'un projet d'agglomération est définie dans les Directives du DETEC (voir chap. 2, 3.5 et 4.5). Elle met en relation le coût et l'utilité du projet d'agglomération. L'évaluation est effectuée de façon différenciée en fonction de la taille de l'agglomération (soit la population et les emplois pondérés par un facteur 0.5 sur le périmètre OFS suisse), aussi bien pour le coût que pour l'utilité.

La vision d'ensemble, les analyses, les objectifs, les stratégies ainsi que le fil conducteur sont déterminants pour mesurer l'impact du projet. En ce qui concerne les projets d'agglomération ayant déjà bénéficié d'un soutien dans le cadre de la 1<sup>ère</sup> génération, la cohérence entre le projet de 1<sup>ère</sup> et de 2<sup>ème</sup> génération est également examinée. Les mesures des listes A et B cofinancées par le fonds d'infrastructure (chap. 2), les mesures non cofinancées par la Confédération (chap. 5.2.1), les prestations assumées entièrement par l'agglomération (chap. 5.2.2) ainsi que les mesures pouvant être (co)financées par d'autres sources de financement de la Confédération (chap. 5.3) sont prises en considération lors de l'examen. Pour les projets d'agglomération soutenus dans le cadre de la 1<sup>ère</sup> génération, l'utilité des mesures mentionnées dans l'accord sur les prestations de la 1<sup>ère</sup> génération est également prise en compte, à l'exception des mesures de priorité B (chap. 3.4 de l'accord sur les prestations). 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 estimé qu'une réalisation dans les vingt prochaines années était fortement probable.

Les mesures des listes A et B sont déterminantes pour l'évaluation du coût du projet. Pour les projets d'agglomération soutenus dans le cadre de la 1<sup>ère</sup> génération, les mesures de priorité A de l'accord sur les prestations, soit les mesures A1, sont également prises en compte.

### 4.1 L'utilité - évaluation en fonction des critères d'efficacité

<i>Critère d'efficacité</i>	<i>Évaluation avec justification</i>
CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport	<p><b>Forces</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Le projet d'agglomération propose une vision cohérente du système de transport, coordonnée avec l'urbanisation et s'inscrivant dans la continuité de la première génération. Les stratégies sectorielles reposent sur une analyse judicieuse des forces et faiblesses du projet de 1<sup>ère</sup> génération et proposent un développement pertinent des différents réseaux de transport.</li> <li>▪ L'agglomération poursuit ses efforts dans le domaine de la mobilité douce, avec un concept hiérarchisé du réseau cyclable et des mesures couvrant l'ensemble de l'agglomération. Le projet propose une utilisation judicieuse des caractéristiques hydrographiques pour le maillage des déplacements doux, intégrant la dimension paysagère. De nombreux franchissements des infrastructures de transport et des canaux sont prévus et améliorent la continuité et la sécurité des déplacements, ainsi que l'accessibilité des secteurs urbains denses. Les mesures de requalification des traversées des centres secondaires permettent également d'accroître l'attractivité des déplacements à pied et à vélo. La distinction entre stationnement deux-roues motorisés et vélos est saluée.</li> <li>▪ La requalification de l'interface de Grandson (accueil des têtes de lignes du réseau RER vaudois) et le développement ambitieux du stationnement vélo aux abords des gares et haltes des réseaux nationaux, régionaux et urbain facilitent l'intermodalité ainsi que l'accès aux transports publics. Les nouveaux</li> </ul>

franchissements des voies à la gare d'Yverdon-les-Bains améliorent l'accessibilité des piétons au pôle d'échange principal ainsi qu'aux quais. La perméabilité du secteur Gare-Lac s'en trouve par ailleurs significativement améliorée.

### Faiblesses

- Le projet d'agglomération propose de nombreuses orientations stratégiques pertinentes pour le développement des transports publics (intégration des réseaux, développement des lignes structurantes, gestion de l'interface de la gare d'Yverdon). Ces objectifs ne sont toutefois pas concrétisés en mesures dans les horizons temporels du projet de 2<sup>ème</sup> génération. De ce fait, le projet ne permet pas d'améliorer l'accessibilité des transports publics aux pôles de développement (PST Y-Parc, pôle de Chamard) ou aux nouveaux quartiers (Borné-Nau).
- La stratégie routière identifie les potentiels d'amélioration concernant le réseau actuel et propose une nouvelle hiérarchie visant à maîtriser plus fortement l'accessibilité du centre. Le projet de 2<sup>ème</sup> génération ne propose toutefois aucune mesure pour concrétiser ces objectifs. En l'absence de mise en place d'un système d'accessibilité par poches et sans amélioration dans la gestion et l'exploitation du réseau routier, la perméabilité du centre reste importante. Les conflits entre transports publics et trafic individuel motorisé ne sont pas résolus.
- La volonté d'établir une réglementation du stationnement et des P+R sur l'ensemble de l'agglomération est saluée. La localisation des deux P+R à Chamard et au PST Y-Parc est jugée cohérente avec le système de transport. Toutefois, la stratégie relative au stationnement reste à un niveau conceptuel et le projet d'agglomération ne propose pas de mesures non-infrastructurelles visant à agir sur la demande et le choix modal.

### CE2:

Encouragement du développement urbain vers l'intérieur

### Forces

- Le projet propose une vision d'ensemble transport-urbanisation pertinente, à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération. La hiérarchie urbaine proposée est judicieuse et constitue un bon outil d'aide à la réflexion pour structurer le territoire de l'agglomération.
- La conception d'urbanisation définit un périmètre compact dans lequel se concentre le développement. Des secteurs centraux à fort potentiel sont considérés comme prioritaires pour le développement. La détermination de densités minimales pour le périmètre compact et les sites stratégiques ainsi qu'une qualité de desserte bonne à satisfaisante pour les secteurs centraux permettent de garantir une concentration des activités et de la population dans des secteurs favorables. Cette stratégie est soutenue par les orientations données par l'actuel plan directeur cantonal vaudois en matière de concentration de l'urbanisation et de dimensionnement de la zone à bâtir.
- En matière d'IFF, le projet d'agglomération se base sur les exigences pertinentes de la « Stratégie cantonale concernant les installations commerciales à forte fréquentation » (mars 2012). Le projet d'agglomération identifie les IFF au sein de l'agglomération mais montre la volonté de disposer seulement à plus long terme d'une stratégie d'agglomération en la matière.
- Le projet propose une vision cohérente du développement qualitatif de l'agglomération. Le concept s'appuie judicieusement sur les espaces ouverts et les cours d'eau pour valoriser les secteurs denses de l'agglomération et participe ainsi à une amélioration nette de la qualité de vie en milieu urbain.
- Les mesures en matière de mobilité douce ainsi que les requalifications routières permettent de réduire les effets de coupure dans le milieu bâti et

---

d'améliorer la qualité de vie en milieu urbain.

**Faiblesses**

- Bien qu'il relève l'importance de densification urbaine autour des gares et de la mutation urbaine en vue de concentrer l'urbanisation, le projet n'identifie pas le potentiel de densification dans le bâti existant et ne développe pas de stratégie spécifique à ce sujet.
- Bien que l'horizon temporel pour la définition des capacités d'accueil ait été repoussé de 2020 à 2030 tout en conservant le périmètre compact de 2007, les zones de développement restent considérées comme généreuses et se trouvent en périphérie du périmètre compact. Des priorités plus strictes devraient être établies pour le cas où la croissance prévue ne se réaliserait pas.
- Le manque de concrétisation des mesures de transport dans les horizons temporels du projet de 2<sup>ème</sup> génération - principalement en matière de transports publics et de requalifications routières - affaiblissent la volonté du projet de concentrer le développement dans les secteurs favorables et d'améliorer la qualité des espaces publics.

---

CE3:

Augmentation de la sécurité du trafic

**Forces**

- Le projet d'agglomération présente un diagnostic global sur la sécurité, et identifie les lieux à concentration d'accidents selon la norme VSS. La fixation d'objectifs plus stricts (audits de sécurité routière systématiques, application métier VUGIS) est saluée, mais n'est prévue qu'à plus long terme.
- L'accent important mis sur la mobilité douce, avec notamment le développement des itinéraires en site propre et la création de franchissements des infrastructures de transport, permet une amélioration importante de la sécurité dans une agglomération de cette taille. La requalification des espaces publics des centralités secondaires participe également à cette amélioration.

**Faiblesses**

- En l'absence de mesures visant à modérer le trafic sur les axes urbains et à influencer de manière volontariste l'accessibilité du trafic individuel motorisé du centre, les volumes de trafic interne et d'échange restent importants et pèsent sur la sécurité des différents usagers de l'espace public.

---

CE4:

Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources

**Forces**

- Grâce à la prise en considération des espaces protégés, du réseau hydrographique et au traitement innovant des espaces ouverts, le projet d'agglomération favorise la mise en réseaux d'espaces naturels et paysagers.

**Faiblesses**

- Les effets positifs des améliorations en matière de mobilité douce sont relativisés par le manque de concrétisation de la stratégie de transports publics de 2<sup>ème</sup> génération ainsi que par l'absence de mesures réduisant l'usage individuel de véhicules motorisés. En effet, le maintien dans une large mesure de l'accessibilité du trafic individuel motorisé dans l'agglomération ainsi que l'absence de mesures visant à développer les transports publics ne permet pas de mettre à profit les potentiels de report de trafic et de diminution des charges environnementales.
- Bien que les mesures d'urbanisation, soutenues par les principes de l'actuel plan directeur cantonal vaudois en matière de dimensionnement de la zone à bâtir, permettent une meilleure gestion de l'utilisation du sol, le dimensionnement généreux des sites stratégiques affaiblit la volonté de l'agglomération de réduire la consommation de nouvelles surfaces.

Rapport d'examen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les deux aspects exigés dans le rapport de mise en œuvre, soit la cohérence entre la 1<sup>ère</sup> et la 2<sup>ème</sup> génération du projet d'agglomération yverdonnoise et la mise en œuvre des mesures dans le domaine des transports et de l'urbanisation, ont été examinés (voir Rapport explicatif, chap. 4.2). Les éléments pertinents concernant la mise en œuvre sont intégrés dans l'évaluation de l'impact du projet d'agglomération (chap. 2 et 4.1).</li> </ul>
------------------	--

Tableau 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>
CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport	2
CE2: Encouragement du développement urbain vers l'intérieur	1
CE3: Augmentation de la sécurité du trafic	2
CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources	1
<b>Total CE1 - CE4 (utilité)</b>	<b>6</b>

Tableau 4-2

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

Les coûts des mesures de priorité A et B (cf. listes A et B du chap. 2) s'élèvent à 31.24 millions de francs, auxquels s'ajoutent 49.22 millions de francs pour les mesures A1 de la 1<sup>ère</sup> génération. Ces coûts de 81.30 millions de francs sont considérés comme moyens.

Le système de malus lié à la mise en œuvre des mesures A1 des projets révisés, tel que prévu dans les Directives du DETEC, n'a pas été appliqué. Cet abandon est dû au laps de temps trop court entre la signature de l'accord sur les prestations et la date de référence du rapport de mise en œuvre. A défaut, les résultats du rapport de mise en œuvre ont été pris en compte dans le cadre de l'évaluation de l'utilité du projet (voir chapitre 4.1.).

L'impact du projet d'agglomération dépend du rapport entre l'utilité (définie dans le chapitre 4.1) et le coût total.

Utilité (CE1-4)

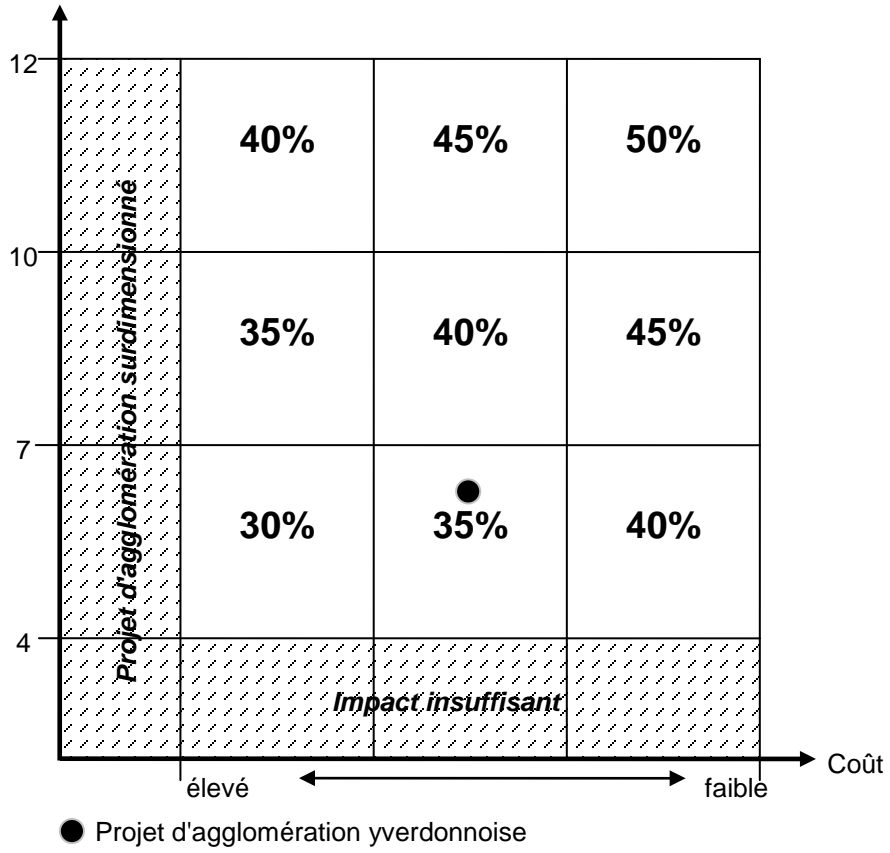


Figure 4-1

## 5 Examen de la priorité des mesures

En comparaison avec l'ensemble des projets d'agglomération et compte tenu des moyens à disposition, la Confédération réexamine la priorité des mesures fixées par l'agglomération sur la base de la procédure décrite dans les Directives du DETEC (notamment chap. 2, 3.5 et 4.4). Elle comprend les étapes suivantes :

Adaptation des mesures (voir chap. 5.1)

Désignation des mesures non cofinancées (voir chap. 5.2) :

- Mesures d'urbanisation
- Mesures de transport non cofinancées
- Prestations assumées entièrement par l'agglomération - selon l'agglomération
- Prestations assumées entièrement par l'agglomération - selon la Confédération
- Mesures non pertinentes pour le projet d'agglomération ;

Désignation des mesures pouvant être (co)financées par d'autres sources de financement de la Confédération (voir chap. 5.3) ;

Désignation des mesures dont la A/B/C a été modifiée (voir chap. 5.4) ;

Désignation des mesures de priorité A et B selon l'examen de la Confédération (voir chap. 2) :

- Les mesures de la liste A sont prêtes à être financées et réalisées au cours de la période quadriennale 2015-2018
- Les mesures de la liste B n'ont pas encore atteint ce degré de maturité ou nécessitent une optimisation de leur rapport coût-utilité ;

Désignation des mesures de priorité C pour lesquelles la Confédération reconnaît en principe la nécessité d'agir (mesures C\*) (voir chap. 5.5).

Les chapitres 2 et 5 ne comprennent que des mesures ayant un impact positif ou neutre sur le projet d'agglomération. Les mesures mentionnées dans les tableaux 2.1, 2.2, 5.2, 5.3 et 5.5 sont déterminantes pour le taux de contribution et seront reprises dans l'accord sur les prestations.

Les mesures qui ont été déposées avec une priorité C par l'agglomération n'ont pas été examinées par la Confédération.

### 5.1 Adaptation des mesures sur la base des Directives du DETEC

Pour garantir la cohérence de l'examen entre les projets d'agglomération, la composition des mesures suivantes a dû être adaptée :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Modification de la composition des mesures</i>
Aucune mesure dans cette catégorie.			

Tableau 5-1

### 5.2 Mesures non cofinancées

#### 5.2.1 Mesures exclues du cofinancement par la Confédération

En raison des dispositions légales (notamment art. 17a LUMin et art. 21 OUMin) et des prescriptions complémentaires contenues dans les Directives du DETEC (chap. 3.6 et 4.4), ou parce qu'elles ont été déposées comme prestations assumées entièrement par l'agglomération, les mesures suivantes ne sont pas cofinancées par la Confédération. L'effet de ces mesures est cependant pris en compte

dans l'évaluation de l'impact du projet. Elles sont donc déterminantes et doivent être mises en œuvre par l'agglomération ou un tiers dans l'horizon temporel annoncé.

L'évaluation du projet d'agglomération par la Confédération (chap. 4) doit être prise en considération dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation et de transport afin de maximiser l'impact du projet.

Code ARE	N° PA	Mesure	Priorité	Explication concernant l'exclusion du cofinancement
Mesures d'urbanisation				
5938.2.049	2-100	Renaturation de la Brinaz	A	Il s'agit de mesures d'urbanisation et/ou paysagères. Ce type de mesure n'est pas cofinancé par le fonds d'infrastructure.
5938.2.050	2-101	Revitalisation de la Thièle	B	
5938.2.052	2-103	Etablissement d'un concept énergétique intercommunal	A	
5938.2.053	1	Adaptation ou toilettage du RPGA, voire du plan/Chablons	A	
5938.2.054	2	PDL intercommunal pour l'aménagement du coteau/Chablons et Treycovagnes	A	
5938.2.055	3	PPA intercommunal en Champ-Muraz/Chablons et Treycovagnes	A	
5938.2.056	4	Révision du PGA-RPGA/Cheseaux-Noréaz -	A	
5938.2.057	5	PPA Sous-Bellevue/Cheseaux-Noréaz	A	
5938.2.058	6	PDCOM/ Grandson -	A	
5938.2.059	7	Révision du PGA/Grandson	A	
5938.2.060	9	PPA La Poissine/Grandson	A	
5938.2.061	10	PPA Place du Château/Grandson -	A	
5938.2.062	11	PPA Derrière-les-Remparts/Grandson	A	
5938.2.063	12	PPA Le Repuis/Grandson	B	
5938.2.064	13	PPA Borné-Nau/Grandson	A	
5938.2.065	14	PPA Bas-Grandsonnet / Grandson	A	
5938.2.066	15	PPA Es-Pierres ouest/Grandson	A	
5938.2.067	16	PPA Fiez-Pittet/Grandson	A	
5938.2.068	17	PPA Vieille ville/Grandson	A	



Code ARE	N° PA	Mesure	Priorité	Explication concernant l'exclusion du cofinancement
5938.2.069	18	PDL intercommunal Chamard-Chatelard/Grandson, Montagny-près-Yverdon et Yverdon	A	Il s'agit de mesures d'urbanisation et/ou paysagères. Ce type de mesure n'est pas cofinancable par le fonds d'infrastructure.
5938.2.070	19	Adaptation du RPGA/Gressy et Yverdon	B	
5938.2.071	20	PPA Champs-Torrens/Gressy		
5938.2.072	21	Révision du RPGA/Montagny-près-Yverdon	A	
5938.2.073	22	PPA (révision) Chamard - Les Creux/Montagny-près-Yverdon	A	
5938.2.074	23	PPA Petit-Chamard/Montagny-près-Yverdon	A	
5938.2.075	24	PPA St-Georges/Montagny-près-Yverdon et Yverdon	A	
5938.2.076	25	PPA La Borette/Montagny-près-Yverdon	A	
5938.2.077	38	Révision du RPGA/Pomy	A	
5938.2.078	26	Révision du PGA / Treycovagnes	A	
5938.2.079	27	PPA Sous-les-Pins/Treycovagnes	A	
5938.2.080	28	Révision du PGA et du RPGA/Valeyres-sous-Montagny -	A	
5938.2.081	29	PPA La Combe/Valeyres-sous-Montagny	A	
5938.2.082	30	Adaptation PDCOM/Yverdon-les-Bains	A	
5938.2.083	31	PQ Pré-du-Canal-Ouest/Yverdon-les-Bains	A	
5938.2.084	32	PPA Les Parties/Yverdon-les-Bains -	A	
5938.2.085	33	PPA PST/Yverdon-les-Bains	A	
5938.2.086	34	PDL Secteur Gare-Lac/Yverdon-les-Bains	A	
5938.2.087	35	divers PPA/PQ Secteur Gare-Lac / Yverdon-les-Bains	A	

Code ARE	N° PA	Mesure	Priorité	Explication concernant l'exclusion du cofinancement
5938.2.088	36	PPA Coteau Est/Yverdon-les-Bains	A	Il s'agit de mesures d'urbanisation et/ou paysagères. Ce type de mesure n'est pas cofinancable par le fonds d'infrastructure.
5938.2.089	37	PQ Haldimand - St-Roch - Industrie/Yverdon-les-Bains	A	
5938.2.090	38	PPA Longemalle/Pomy	A	
<b>Mesures de transport</b>				
Aucune mesure dans cette catégorie.				
<b>Prestations assumées entièrement par l'agglomération qui n'ont pas fait l'objet d'une demande de cofinancement</b>				
5938.2.008	3	Construction d'une passerelle sur la Thièle dans la zone de détente du bord du lac	A	Mesures infrastructurelles pour lesquelles l'agglomération n'a pas adressé de demande de cofinancement au fonds d'infrastructure.
5938.2.010	4.b	Réaménagements des liaisons mobilité douce existantes le long des canaux	A	
5938.2.028	20	Assainissement phonique du viaduc autoroutier	A	
5938.2.044	39	Amélioration des espaces publics dans les centres secondaires et villages, étape 2 (Tuileries, Montagny, Chamblon, Treycovagnes et Pomy)	A	

Tableau 5-2

### 5.2.2 Prestations assumées entièrement par l'agglomération

Au vu de leur impact relativement local et de leur coût supportable pour l'agglomération, les mesures suivantes ne sont pas cofinancées par le fonds d'infrastructure. Les mesures de requalification et de sécurisation de l'espace routier qui ne présentent pas les seuils minimaux de charge de trafic et le nombre de personnes concernées définis dans le rapport explicatif sont également considérées comme des prestations assumées entièrement par l'agglomération. L'effet de ces mesures est cependant pris en compte dans l'évaluation de l'impact du projet. Elles doivent être mises en œuvre par l'agglomération ou un tiers dans les horizons temporels annoncés :

Code ARE	N° PA	Mesure	Priorité	Coût (mio CHF) selon PA
<b>Prestations assumées entièrement par l'agglomération selon la Confédération (Directives du DETEC 14.12.2010)</b>				
5938.2.045	40	Création de P+R en complémentarité avec l'offre TP	A	2.00

Tableau 5-3

### 5.2.3 Mesures ayant un impact limité sur le projet d'agglomération

La liste des mesures ci-dessous reprend les mesures qui ont été déposées par l'agglomération en vue d'un cofinancement ou comme prestations assumées entièrement par l'agglomération, mais qui ont été considérées par la Confédération comme ayant un impact limité sur le projet d'agglomération. L'agglomération est libre de les mettre en œuvre :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Explication</i>
5938.2.023	13	Nouveau débarcadère à l'extrémité du Canal Oriental	La réalisation de cette mesure n'est pas significative pour l'effet du projet d'agglomération.

Tableau 5-4

### 5.3 Mesures pouvant être (co)financées par d'autres sources de financement de la Confédération

Pour les mesures ferroviaires et routières ci-dessous, la participation de la Confédération est prévue par d'autres instruments de financement que le fonds d'infrastructure, partie trafic d'agglomération est prévue. Ces mesures sont pertinentes pour le développement global des transports et de l'urbanisation sur le territoire de l'agglomération et sont ainsi prises en considération par la Confédération dans l'évaluation de l'impact du projet d'agglomération. Les mesures contenues dans le programme d'élimination des goulets d'étranglement Module 3 sont mentionnées pour information, même si, au vu de leur horizon de réalisation, elles n'ont pas été prises en considération dans l'évaluation de l'impact du projet d'agglomération.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (Mio.CHF) selon PA</i>	<i>Instrument de financement</i>
Aucune mesure dans cette catégorie.				

Tableau 5-5

Les mesures suivantes se situent sur des tronçons qui faisaient partie intégrante du nouveau réseau des routes nationales (NAR). L'intégration des tronçons concernés dans le réseau des routes nationales et leur financement par la Confédération ont été refusés lors de la votation populaire du 24.11.2013. Les mesures demeurent sous l'égide du canton. La planification et le financement de ces mesures sont à examiner.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (Mio.CHF) selon PA</i>	<i>Instrument de financement</i>
Aucune mesure dans cette catégorie.				

Tableau 5-6

Tableau 5-6

Les tableaux n'ont qu'un caractère informatif. La réalisation des mesures est réglée par les planifications et les décisions de crédit des programmes correspondants de la Confédération ou par des procédures spécifiques aux différents projets.

## 5.4 Modification la de priorité A, B, C par la Confédération

L'examen de la priorité des mesures sur la base des Directives du DETEC (chap. 4.4) quant à leur plausibilité, leur rapport coût/utilité et leur degré de maturité entraîne les modifications suivantes par rapport aux indications du projet d'agglomération déposé :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (mio CHF) selon PA</i>	<i>Explications</i>
<b>A → C</b>				
5938.2.030	32	Nouvel accès d'agglomération Ouest	6.89	<p>Rapport coût-utilité : insuffisant et degré de maturité : insuffisant</p> <p>La fonction de cette mesure se trouve modifiée de manière importante suite à la votation populaire concernant le contournement sud de novembre 2013. Dans l'attente de l'intégration de ce nouvel élément dans le concept de circulation de l'agglomération, et en particulier en l'absence de données actualisées concernant les modifications des charges de trafic attendues sur les tronçons à décharger, la Confédération estime que le degré de maturité de la mesure est insuffisant.</p> <p>Le rapport coût-utilité de cette mesure est par ailleurs jugé insuffisant pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le nouvel accès n'est pas suffisamment inscrit dans une stratégie globale d'accessibilité et de gestion du trafic dans l'agglomération, de sorte que sa vocation n'est pas clairement définie.</li> <li>• L'usage de l'autoroute doit avant tout être maximisé pour les flux d'échange à destination du pôle de Chamard.</li> <li>• Au niveau des flux internes entre le centre-ville et Chamard, d'autres solutions sont à envisager en priorité pour réduire la pression du trafic sur les quartiers traversés (gestion du stationnement et du trafic).</li> </ul>
<b>B → C</b>				
5938.2.017	2-7	Aménagement mobilité douce à la Gare - Secteur Est	4.00	<p>Rapport coût-utilité : insuffisant</p> <p>La Confédération reconnaît la nécessité d'améliorer la perméabilité du secteur en cofinçant les deux nouveaux franchissements nord-sud (voir mesure 5938.2.016/7, Liste A). La liaison proposée ici dans le secteur Est, le long des voies, est jugée moins prioritaire. L'itinéraire secondaire du réseau cyclable permet déjà actuellement de relier la Place de la Gare et la vélostation depuis la Rue de l'Ancien Stand.</p>

Tableau 5-7

## 5.5 Listes A, B et C\* reposant sur l'examen de la priorité

Les listes A et B sont présentées au chap. 2.

La liste ci-dessous mentionne les mesures requalifiées en C par la Confédération pour lesquelles elle reconnaît en principe la nécessité d'agir, mais dont le rapport coût-utilité ou le degré de maturité ne justifie pas de les mettre dans les listes A ou B (mesures C\*) :

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>	<i>Coût (moi CHF) selon PA</i>
-----------------	--------------	---------------	--

---

Aucune mesure dans cette catégorie.

Tableau 5-8

## 6 Conformité avec la législation et les instruments de planification de la Confédération ainsi qu'avec les plans directeurs cantonaux

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

#### 6.1.1 Généralités

La conformité du projet d'agglomération avec la législation sur l'aménagement du territoire et sur la protection de l'environnement ainsi qu'avec les plans sectoriels correspondants, plans de mesures et inventaires a été examinée. Aucune contradiction importante n'a été constatée. L'examen définitif de la légalité de chacune des mesures aura toutefois lieu dans le cadre des procédures ordinaires de planification qui suivront et sur la base des prescriptions juridiques et de planification en vigueur à ce moment-là. Celles-ci doivent être impérativement respectées lors du développement et de la mise en œuvre des mesures du projet d'agglomération.

Lors de la mise en œuvre des mesures A, tous les conflits qui pourraient survenir devront être résolus avec l'office fédéral compétent, en particulier l'Office fédéral de l'environnement, avant la signature de la convention de financement.

Pour les mesures d'urbanisation il faut en particulier respecter les dispositions de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT) en vigueur et les prescriptions sur les dimensions des zones à bâtir correspondantes.

#### 6.1.2 Mesures infrastructurelles de priorité A ou B avec un potentiel de conflit selon l'OFEV

Selon un examen sommaire de l'OFEV, les mesures suivantes de priorité A ou B prises en compte pour l'impact du projet d'agglomération comportent des conflits ou des difficultés (cette liste n'est pas exhaustive) :

Code	N° PA	Tab.	Mesure	Horizon	Remarque conflit/difficulté
ARE		Rapport d'examen		temporel	

Aucune mesure dans cette catégorie.

Tableau 6-1

### 6.2 Coordination des mesures infrastructurelles de priorité A ou B avec les plans directeurs cantonaux

Les cantons sont en principe responsables d'assurer la conformité du plan directeur avec le projet d'agglomération.

Toutes les mesures d'infrastructure qui relèvent du plan directeur et qui bénéficient d'un cofinancement de la part de la Confédération dans le cadre d'un projet d'agglomération doivent être inscrites dans le plan directeur cantonal correspondant au plus tard au moment de la conclusion de l'accord sur les prestations. Ces modifications doivent être approuvées par le Conseil fédéral. Les mesures de la liste A doivent avoir atteint le niveau « coordination réglée ». Pour celles de la liste B, il est souhaitable qu'elles soient classées en « coordination en cours ». Les mesures d'infrastructure suivantes relèvent du plan directeur cantonal :

**Liste A:**

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>
-----------------	--------------	---------------

5938.2.021	2-11	Réaménagement de la gare CFF de Grandson
------------	------	--

Tableau 6-2

**Liste B:**

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>
-----------------	--------------	---------------

Aucune mesure dans cette catégorie.

Tableau 6-3

Les mesures non cofinancées qui relèvent du plan directeur (chap. 5.2) doivent également être inscrites dans le plan directeur cantonal correspondant avant la conclusion de l'accord sur les prestations. Ces modifications doivent être approuvées par le Conseil fédéral. Cela vaut en particulier pour les mesures d'urbanisation relevant du plan directeur lorsqu'elles sont étroitement liées à une mesure infrastructurelle de la liste A.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesure</i>
-----------------	--------------	---------------

Aucune mesure dans cette catégorie.

Tableau 6-4

Les autres mesures d'urbanisation relevant du plan directeur doivent en principe être mises en œuvre et approuvées dans le plan directeur cantonal avant la fin de la période de quatre ans indiquée dans l'accord sur les prestations. Les mesures concernées devront être fixées définitivement sur la base du tableau 5-2 adapté. Si les mesures dépendent d'une révision complète du plan directeur (p.ex. en relation avec la révision de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire), il sera possible de différer exceptionnellement les délais. Néanmoins, la coordination de la mise en œuvre des mesures d'urbanisation et des mesures infrastructurelles cofinancées doit être assurée. En fonction de ces éléments, la Confédération peut émettre des réserves dans le cadre de la conclusion des conventions de financement.

## **7 Remarques sur le développement futur du projet d'agglomération**

Les crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2015 (2<sup>ème</sup> génération) seront libérés sur la base des projets d'agglomération déposés fin 2011/mi-2012.

La Confédération soutient les efforts de l'agglomération visant à poursuivre la collaboration ainsi que la planification et la mise en œuvre coordonnées des mesures en matière d'urbanisation, de transport et de paysage. Pour l'élaboration du projet d'agglomération Yverdon de la prochaine génération, la Confédération recommande de s'appuyer sur les points forts et faibles décrits dans l'évaluation des critères d'efficacité du chapitre 4 du présent rapport. Les éléments centraux devraient être la concrétisation de la vision et des stratégies de transport en mesures (ainsi que la mise en œuvre des mesures déjà développées), la priorisation plus stricte des zones de développement et le développement d'une stratégie en matière de densification. Suivant l'évolution du plan directeur cantonal, il s'agira de porter une attention particulière à la problématique des installations commerciales à forte fréquentation à l'échelle de l'agglomération.



## ANNEXE 1

### Liste des mesures du benchmark mobilité douce

Code ARE	N° PA	Mesures	Priorité	Coût (mio CHF) selon PA	Coût (mio CHF) 2005*/**
5938.2.004	2-1.a	Nouvelles liaisons assurant la desserte mobilité: Secteur Borné-Nau et Av. Edouard Verdan	A	0.60	0.56
5938.2.005	2-1.c	Franchissement de canaux à créer ou à réaménager - Franchissement de la Thièle vers le pont CFF	B	0.90	0.85
5938.2.012	4.c	Franchissements de canaux à créer ou à réaménager (1)	A	0.48	0.45
5938.2.013	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	A	0.85	0.80
Total		Liste A/B			2.66

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

MD Liste A	A	1.81
MD Liste B	B	0.85

Tableau Annexe 1 (\* Prix d'octobre 2005 hors TVA et renchérissement ; \*\* Les montants des listes de mesures A et B du benchmark mobilité douce font foi et sont reportés dans le message du Conseil fédéral.)



## ANNEXE 2

### Liste des mesures infrastructurelles non cofinancables ayant du point de vue de la Confédération un effet critique

La liste ci-dessous reprend les mesures infrastructurelles non cofinancables qui font partie intégrante du projet d'agglomération déposé mais pour lesquelles la Confédération émet des réserves.

<i>Code ARE</i>	<i>N° PA</i>	<i>Mesures</i>	<i>Explications</i>
5938.2.031	33	Nouvelles routes d'accès au Coteau Est et nouvel itinéraire mobilité douce associé	La Confédération évalue positivement ce nouvel itinéraire à vitesse modérée et dédié à la mobilité douce. Toutefois, l'infrastructure proposée traverse un couloir vert préservé - identifié dans la stratégie paysagère - dont la prise en compte n'est pas explicitée par le projet d'agglomération.

Tableau Annexe 2