

SYNTHESE DES REponses A LA CONSULTATION - SCHEMA REGIONAL DES DEPLACEMENTS

ORGANISME/COMMUNE	STATUT	COMMENTAIRES
OK = déjà intégré		
ACCEPTÉ		
MODIFIÉ		
REFUSE		
Municipalité d'Arnex-sur-Orbe		
Ligne de bus Orbe-Arnex-sur-Orbe à maintenir	OK	
Municipalité de Corcelles-sur-Chavornay		
Trafic de transit, spéc. PL : sécurité et entretien, probl. de financement en traversée de localité.	MODIFIÉ	Problème du financement et de la sécurité identifiés.
Demande route de contournement	REFUSE	Pas d'éléments chiffrés suffisants pour étayer la demande d'une route de contournement.
Municipalité de Donneloye		
6.4.1 : s'oppose à ce que la RC 418d soit retenue dans réseau PL	MODIFIÉ	Problème du financement et de la sécurité identifiés.
Fig. 27 (p. 69) : plus de gravière entre Donneloye et Yvonand	ACCEPTÉ	
Insécurité près collège – trafic depuis Molondin	ACCEPTÉ	Problème mentionné.
Contournement YLB par coteau Est : tranchée pour lier la rte de la Grève à Pomy	REFUSE	Pas d'éléments chiffrés suffisants pour étayer la demande. Non conforme à la planification aggroY.
Municipalités Les Clées		
Ligne de bus Baulmes-Croy-Romainmôtier : lien entre lignes ferroviaires YLB-Ste-Croix et ligne Vallorbe-Lausanne	REFUSE	Pas d'éléments chiffrés suffisants pour étayer la demande. Selon avis d'experts, potentiel trop faible.
Desserte des Clées par TP	OK	Fiche de mesure TP10, demande non satisfaite à ce jour. (9 paires de courses, mais à la bifurcation, soit à 1.5 km du village).
p. 72 + fig. 28 (p. 73) : Regroupement du secondaire sur Orbe	MODIFIÉ	Intitulé de la carte modifié, état actuel à fin 2011 et non futur.
P+Co : quelle obligation pour la commune ?	OK	Mesure proposée et à négocier avec la commune pour la mise à disposition d'emplacements et autres conditions.
P+Co France : mesure prioritaire pour diminuer l'engorgement	OK	Projet en cours.
Municipalité de Pomy		
Aménagements urbains compatibles vélos et véhicules	ACCEPTÉ	Remarques à intégrer dans le chapitre Mobilité douce

agricoles : pas de trottoirs tranchants		
Contournement YLB par coteau Est : tranchée pour rejoindre la rte de la Grève	REFUSE	Pas d'éléments chiffrés suffisants pour étayer la demande. Non conforme à la planification aggroY.
Passage à niveau à Clendy à supprimer	REFUSE	Non conforme à la planification aggroY.
Municipalités d'Yvonand		
4.3 : Yvonand (+ 1'000 hab.) = 3500 hab. horizon 2016	ACCEPTÉ	
Etude en cours sur l'aménagement et sécurisation en traversée	OK	
Municipalité de Grandson : pas de remarques		
Municipalité de Tévenon : pas de remarques		
Groupe politique Les Verts		
Appropriation par les communes	OK	La responsabilité de la mise en oeuvre incombe à l'ADNV et à tous les partenaires concernés : communes, canton, entreprises concessionnaires.
Evaluation de l'opinion des usagers sur situation et mesures	REFUSE	L'idée est bonne, mais dépasse largement le cadre de l'étude.
Ordre de grandeur des coûts	MODIFIE	Pas de chiffres mentionnés, car les données sont non publiées ou leur estimation est trop aléatoire.
Liaisons TP vers NE, Bâle, BE et ZH à mentionner	ACCEPTÉ	
Service minimal TP à développer en direction de la France	OK	
Effets et conséquences de la mobilité à intégrer dans toute nouvelle planification communale	OK	Cette analyse est demandée dans chaque planification d'aménagement du territoire.
Centres commerciaux périurbains	MODIFIE	Problématique mentionnée au chapitre 7 concernant les ICFF.
Desserte aggroY : pas de route de contournement	OK	
Bureau aggroY		
Développements aggroY pas assez décrits	MODIFIE	Chapitre 7 légèrement adapté sur la base du projet 2007.
Etude montées/descentes et OD en gare d'YLB	REFUSE	L'idée est bonne, mais dépasse largement le cadre de l'étude.
Chapitre 4 : projets MD importants pour aggroY.	ACCEPTÉ	Au niveau des modes doux, complément apporté sous 4.4.
Chapitre 6 : desserte triple Grandson-YLB : à revoir	OK	
Chapitre 6 : desserte triple Grandson-YLB : à revoir	MODIFIE	
Schéma TIM : éléments aggroY TIM à mentionner	REFUSE	Analyse basée sur le projet 2007.
Chapitre 7 : concept aggroY à réactualiser	REFUSE	Analyse basée sur le projet 2007.
Chapitre 4.4 : projets planifiés, à l'étude, etc.	ACCEPTÉ	Modification du tableau chapitre 8 (p. 96)

SDT – Division aménagement cantonal et régional		
Schéma des mobilités de l'Arc Jurassien de CTJ : rationaliser le trafic frontalier	OK	
Les propositions ne reposent pas sur une structure territoriale fine : ni hiérarchisées, ni coordonnées, ni reliées à la structuration du territoire : difficile de juger de leur pertinence.	MODIFIE	L'idée est bonne, mais dépasse largement le cadre de l'étude. Modification du tableau chapitre 8 (p. 96). Pour la coordination urbanisation-transports, un PDR « light » pourrait répondre à la demande.
Réseau de centres	REFUSE	L'idée est bonne, mais dépasse largement le cadre de l'étude.
Coordination avec le projet d'agglomération aggloY	ACCEPTÉ	Modification du tableau chapitre 8 (p. 96)
Nombreuses mesures (TI1 (accès ouest Yverdon), TI2 (aménagement jonction Yverdon Sud), V2 (itinéraires cyclables en lien avec les écoles, pôles, gares), P2 (places de stationnement à proximité jonction ouest Yverdon), P5 (stationnement pour voiture dans le secteur d'Y-Parc), P6 (places de stationnement pour voitures à proximité de la gare de Grandson), P12 (20 à 30 places de stationnement pour covoiturage à proximité d'Yverdon-Sud) et P13 (20 places de stationnement pour covoiturage à proximité d'Yverdon-Ouest) à coordonner avec aggloY. De même, aménagements autour de la gare de Grandson, en relation avec sa signification pour le trafic régional.	OK	Mentionné dans chapitre 6.2.
Les P+R sont à coordonner avec aggloY : attention à l'effet contre-productif sur le report modal.	ACCEPTÉ	Mentionné sous 6.6.2 P+R
Nouvelle halte RER au niveau du PST	MODIFIE	Mentionné dans chapitre 7.
Coordination de détail entre l'échelle régionale et celle du projet d'agglomération.	ACCEPTÉ	Mentionné dans chapitre 7.
Pertinence de la mesure TI4 pas étayée.	REFUSE	Vallorbe entend sécuriser sa traversée et le schéma régional soutient cette démarche.
Mesure V1 avait été écartée pour des raisons de protection de la faune (ancienne carrière de la Raisse).	REFUSE	L'itinéraire devrait tout de même être repensé.
Service de la mobilité – Division planification		
La notion de coordination entre urbanisation et transport n'est pas présente dans le document.	MODIFIE	La figure 13 a été modifiée. Pour la coordination urbanisation-transports, un PDR « light » pourrait répondre à la demande.
Maîtrise de la mobilité professionnelle et mise en place de plans	ACCEPTÉ	Mentionné dans chapitre 6.3.2.

de mobilité d'entreprise manquent.		
Réaménagement des espaces publics et mise en réseau devraient figurer dans les objectifs généraux de ce schéma régional (réaménagement - requalification d'axes routiers).	ACCEPTÉ	Mentionné dans chapitre 6.3.3.
Evaluation négative de la desserte du territoire par TP à nuancer.	REFUSE	Principe du verre à moitié plein ou à moitié vide : position régionale maintenue, car problème des territoires ruraux.
Chapitre explicatif sommaire sur mécanisme financier des TP.	REFUSE	Cet aspect ne fait pas partie du schéma régional des déplacements (niveau stratégique et non opérationnel).
Remises à jour des données par rapport à l'offre 2012.	MODIFIE	Analyse faite en 2011. Mention en tête du chapitre 3.
Stratégie cantonale deux-roues pourrait être plus (extrait de la carte concernant le périmètre étudié)	OK	Carte peu détaillée, éléments tous repris.
P. 50 : « développer l'utilisation des modes doux, en particulier pour les déplacements scolaires et touristiques + mentionner les déplacements pendulaires et rabattement deux-roues sur les gares.	ACCEPTÉ	Mentionné dans chapitre 6.1.
Guichet cantonal vélo à citer comme appui technique.	ACCEPTÉ	Mentionné dans chapitre 6.5.2
Projets de P+R , mais pour quelle clientèle ? Offre OK si besoins d'une population mal desservie par TP. Eviter la concurrence avec clients TP. Offre de stationnement à destination doit être prise en compte (application de la norme VSS). La tarification des P+R doit prendre en compte de la localisation du parking et de la performance TP qui lui est associée. Une coordination étroite doit être assurée avec les P+Rail CFF.	OK	
Indication claire du niveau de maturité de la mesure (planifiée, décidée, à l'étude, en cours de réalisation, ...).	ACCEPTÉ	Modification du tableau du chapitre 8 (p. 96)
La case "Compétences" n'est pas renseignée.	REFUSE	La case compétences est renseignée dans les projets avancés.
Hierarchisation des projets routiers doit être établie afin de dégager des priorités et fixer des horizons de réalisation. Opportunité des projets à justifier par une étude ad hoc. En particulier, les projets de contournement devront être étayés quant au volume de trafic concerné et aux aspects sécuritaires nécessaires.	OK	
Modifier la légende ADN – Schéma « trafic régional » du nord vaudois. A modifier sur les figures 2 à 10, 12 à 23, 25 à 29 et 31 ainsi que toutes les annexes.	MODIFIE	Le terme « régional » fait référence à la région du Nord vaudois et non à la notion du trafic régional au sens de la Loi sur les transports.
P. 16 - Modifier le titre du § 3.3.1, remplacer « régionale » par	ACCEPTÉ	Offre de bus 2011

« routière » et « actuelle » par « 2011 ».		
3.3.1 : 21 lignes de bus	ACCEPTÉ	
3.3.2 : Titre : remplacer actuelle par 2011.	ACCEPTÉ	
Figure 9 - Manque la ligne 430 (Bercher – Thierrens) avec desserte de Bioley-Magnoux	ACCEPTÉ	
Fig. 9, ...Ependes est mal placé.	ACCEPTÉ	La localisation d'Ependes est corrigée sur toutes les figures.
P. 20 – Temps de parcours Lausanne – YLB entre 20 à 37 min.	ACCEPTÉ	
Ajouter entre Vallorbe et Paris.	ACCEPTÉ	
RER 2 a 20 paires de courses (corriger aussi la figure 10), aussi pour Croy et La Sarraz	ACCEPTÉ	
P. 21 Une cadence à 30 minutes sur l'YSC ne changerait rien à la qualité des correspondances avec les ICN. Le positionnement géographique d'Yverdon-les-Bains et le système Rail 2000 ne permettent pas de départs simultanés des ICN vers Bienne et vers Lausanne. La situation se dégradera même légèrement avec la seconde phase du concept Romandie, avec un départ environ toutes les 15 minutes, en alternance vers Lausanne et Bienne. Les correspondances de l'YSC seront orientées en priorité vers/de Lausanne.	REFUSE	La demande de la région reste fondée.
p. 21 • ...vis-à-vis de la ligne du Pied-du-Jura ...	ACCEPTÉ	
Fig. 10 : Nombre de trains pour La Sarraz (19.5) et pour Croy (19.5) à corriger	ACCEPTÉ	
Fig. 11 Pas de RE à Yverdon (remarque déjà effectuée) + traits pleins pour les trains grandes lignes (ICN et IR) et traitillés pour les régionaux (RER, Regio).	MODIFIÉ	
P. 22 Proposer, à terme, un horaire identique toute la journée sur l'OC (simplifier la vie des utilisateurs).	MODIFIÉ	
P. 23 (corriger l'ensemble du texte) A noter que les données 2012 sont disponibles. Il manque la localisation des habitants et emplois sur la carte. Ceci montrerait que la quasi totalité des habitants et emplois serait inscrite dans les cercles de desserte. Mais il manque aussi les paliers dégressifs jusqu'à 1'000 mètres. La figure 13 ne représente donc pas la méthode adaptée de l'Office du développement territorial (ODT-ARE) par le Service de la mobilité. Il manque également le secteur d'agglomération qui est fort bien desservi. Cela fausse l'appréciation générale de	MODIFIÉ	Les données 2012 ne vont pas être reprises, mais la carte (fig. 13) sera complétée par la desserte en rouge de l'agglomération (globalement et non par arrêts). Les paliers repris sont ceux indiqués par le PDCn, soit 300 et 500 m. Elle est explicite. dans la mesure du possible, la couche « habitants/emplois » y sera ajoutée.

la qualité de desserte...		
P. 24 Titre à changer du §3.3.3: "Qualité de desserte du territoire par les transports publics et temps de parcours aux noeuds ferroviaires"	ACCEPTÉ	
Les constats suivants peuvent être faits : Sur l'ensemble du réseau régional, la couleur dominante est le vert qui correspond à une desserte par des arrêts de type V et VI considérée comme faible à très faible fréquence (terminologie tirée de l'Office du développement du territoire mais qui n'est pas très explicite). En règle général, la qualité « très faible » se rapporte à des territoires peu denses nécessitant principalement une desserte pour les scolaires et les pendulaires, soit une desserte assurée aux périodes de pointe et pas ou peu de courses durant les périodes creuses. Concernant la fréquence dite « faible » en vert clair, elle correspond à un cadencement moyen à l'heure par le train ou à l'heure et même pour certain à la demi-heure par des bus. Le terme « faible » est donc relatif et peut être considéré pour des régions peu denses comme une offre convenable. Les arrêts avec une qualité de desserte dite « moyenne » (classe IV – jaune) sont des arrêts ferroviaires ou urbains (dans le cas d'Orbe) disposant de très bonnes fréquences de desserte, soit entre 20 et 60 minutes selon le type de gare ferroviaire et de 10 à 20 minutes pour un arrêt de bus.	MODIFIE	Les données 2012 ne vont pas être reprises, mais la carte (fig. 13) est complétée par la desserte en rouge de l'agglo (globalement et non par arrêts). Les paliers repris sont ceux indiqués par le PDCn, soit 300 et 500 m. Elle est explicite. dans la mesure du possible, la couche « habitants/emplois » y sera ajoutée.
La gare d'Yverdon-les-Bains est un noeud ferroviaire de classe I. Les classes dites "bonnes" et "très bonnes" fréquences sont situées uniquement dans les zones urbaines denses, soit des fréquences de bus de 10 minutes ou moins et de 20 minutes pour les gares ou 40 minutes ou moins pour les noeuds ferroviaires. Cette cartographie permet de visualiser que le territoire est bien desservi même s'il manque les paliers dégressifs de 500 à 1'000 mètres comme le préconise la méthodologie de l'Office du développement territorial ainsi que la représentation des résultats dans le périmètre d'agglomération.	MODIFIE	Idem (commentaire précédent).
Si on y ajoutait la localisation des habitants et emplois, on y verrait que quasi la majorité est desservie par les transports publics. Au niveau du district du Jura-Nord Vaudois, ce sont	MODIFIE	Idem (commentaire précédent).

91% (en 2012) qui sont desservis directement par une ligne de transports publics et ceci sans tenir compte des services à la demande (PubliCar).		
Si on y ajoutait la localisation des habitants et emplois, on y verrait que quasi la majorité est desservie par les transports publics. Au niveau du district du Jura-Nord Vaudois, ce sont 91% (en 2012) qui sont desservis directement par une ligne de transports publics et ceci sans tenir compte des services à la demande (PubliCar). A noter que la qualité de desserte moyenne de ce district (indice synthétique de qualité de desserte calculé par le SM) s'est améliorée de 2.6 points entre 2010 et 2012 soit plus que le canton (2.0).	ACCEPTÉ	
Fig. 13 – Souce, pourquoi CarPostal ? - Il faut ajouter hors AggloY dans la légende de la carte ! Sinon mettre aussi la qualité de desserte pour Yverdon-les-Bains (au lieu de la hachure brune).	MODIFIÉ	Idem (commentaire p. 6).
- Manque infos pour ligne de bus 430 (Bioley-Magnoux).	ACCEPTÉ	
Fig. 14 - Texte de la figure 14 : ...La figure 14 illustre les résultats de l'offre en 2011.	MODIFIÉ	Analyse faite en 2011. Mention en tête du chapitre 3. AggloY complétée par un point rouge global.
- Suchy est à 8' de Chavornay (ligne 675) !	MODIFIÉ	Analyse faite en 2011. Mention en tête du chapitre 3 (p. 5).
- Manque infos pour ligne de bus 430 (Bioley-Magnoux).	MODIFIÉ	Analyse faite en 2011. Mention en tête du chapitre 3 (p. 5).
P. 27 La ligne 680 Yverdon-les-Bains – Orbe n'est pas directe. Remplacer le texte par : « Seules des liaisons efficaces, quasiment toutes les lignes ferroviaires et les lignes routières principales (par exemple la ligne Yverdon-les-Bains – Orbe), sont très fréquentées ».	ACCEPTÉ	
Fig. 15 - Enlever le trait jaune Grandevent – Grandson avec 10 voyageurs.	ACCEPTÉ	
-Pas de valeurs pour la ligne 650 dans le vallon de la Menthue (ligne en traitillé pas reliée à la section Yvonand – Yverdon) ?	ACCEPTÉ	
- Manque infos pour ligne de bus 430 (Bioley-Magnoux).	MODIFIÉ	Analyse faite en 2011. Mention en tête du chapitre 3 (p. 5).
Chap. 4.4 - Modifier le premier §: «La figure 22 illustre, par mode, les projets de mobilité qui sont planifiés ou à l'étude».	ACCEPTÉ	
P. 40 1 ^{ère} puce : remplacer par: à fin 2015, il est prévu de prolonger les deux lignes du RER Vaud d'Yverdon-les-Bains à Grandson, offrant ainsi à cette commune un raccordement direct	ACCEPTÉ	

au chef lieu cantonal. A fin 2019 au plus tôt, une extension du RER Vaud est envisageable, via l'actuelle ligne TRAVYS Orbe – Chavornay (le nouveau raccordement ferroviaire de Chavornay et une 4ème voie entre Lausanne et Renens sont nécessaires).		
2° puce : texte à remplacer : ... 30 minutes aux périodes de pointe, avec les correspondances données en priorité vers Lausanne.	ACCEPTÉ	
3° puce : Incohérence pour le Day entre le texte et la figure 22 : Le Day – Fin 2017	ACCEPTÉ	
7° puce : ... ajouter à la fin : Ce projet nécessite cependant une coordination transfrontalière entre les autorités organisatrices des transports (AOT). => ce n'est pas un projet « planifié »	ACCEPTÉ	
Fig. 22- Grandson – Fin 2015 - Le Day – Fin 2017 - Chavornay – Fin 2019 - RER Fribourg Freiburg à la place de RER Fribourgeois - - Adapter le titre « Principaux projets planifiés ou à l'étude »	ACCEPTÉ	
Chap. 5.1 Le Service de la mobilité est peu favorable à une liaison par bus Yverdon – Champagne par l'autoroute (peu de gain d'efficience).	ACCEPTÉ	
L'Office fédéral des transports ne souhaite plus subventionner le service PubliCar les jours ouvrables étant donné ses mauvais indices de rentabilité. Le maintien de ce service la semaine n'est pas possible pour le Canton sans aide financière fédérale.	OK	
Chap. 5.2 Les correspondances à Orbe entre l'OC et la ligne de CarPostal 680 (Yverdon-les-Bains – Orbe) ne peuvent mathématiquement pas être améliorées dans l'état actuel des horaires grandes lignes (ICN à Yverdon-les-Bains) et ceux du RER Vaud (passage des trains à Chavornay).	REFUSE	La demande de la région reste fondée.
Chapitre 5.4 Il n'est pas prévu de rattacher les lignes de bus sur la gare d'Yvonand avant la mise en place d'une cadence semi-horaire entre Yverdon-les-Bains et Payerne (fin 2014). De plus, ceci sera fait si et seulement si de bonnes correspondances peuvent être données à Yverdon-les-Bains entre les trains de Payerne et les ICN (vers Lausanne et/ou Genève).	REFUSE	La demande de la région reste fondée.
Actuellement, les correspondances (ligne 650 Chêne-Paquier – Yvonand – Yverdon-les-Bains) sont assurées à Yverdon-les-	OK	

Bains avec les trains grandes lignes (ICN vers Lausanne et Genève).		
L'Office fédéral des transports ne souhaite plus subventionner le service PubliCar les jours ouvrables étant donné ses mauvais indices de rentabilité. Le maintien de ce service la semaine n'est pas possible pour le Canton sans aide financière fédérale.	REFUSE	La remarque n'a pas sa place ici, l'enjeu reste fondé et identifié.
Chap. 6.1 : 1 ^{ère} puce : qu'est-ce qu'une offre intéressante et concurrentielle ?	ACCEPTÉ	..où celle-ci est concurrentielle par rapport aux transports individuels
Chap. 6.2 : Il serait bon de renvoyer les lecteurs vers le chapitre à créer concernant les critères d'obtention des indemnités d'exploitation de la	REFUSE	Cet aspect ne fait pas partie du schéma régional des déplacements (niveau stratégique et non opérationnel).
Chap. 6.2.2 La mise en place de liaisons bus directes entre les centres régionaux n'est pas évidente. Elle risque de « cannibaliser » des lignes de bus existantes en terme de fréquentation, ce qui pourrait contraindre à réduire l'offre de transport des lignes moins fréquentées. Des études complémentaires en terme de potentiel d'utilisateurs devront être entreprises pour définir si des lignes directes sont avérées. La question du financement de ces lignes est une contrainte supplémentaire.	ACCEPTÉ	Partiellement : Des études complémentaires en terme de potentiel d'utilisateurs devront être entreprises pour définir si des lignes directes sont avérées.
Fig. 23 - Desserte TP du secteur Pied du Jura : pour éviter des incompréhensions, il faudrait mieux reformuler la description des trois variantes et particulièrement bien faire la différence entre la desserte régionale ferroviaire et routière.	REFUSE	La figure est compréhensible.
. Le texte doit être nuancé selon la remarque relative à la fig. 24 (les lignes de CarPostal vers Yverdon, ne roulent pas forcément toutes les heures vers Yverdon, sauf la 630 de Gorgier).	ACCEPTÉ	
. Il faudrait ajouter que le Service de la mobilité apportera une attention toute particulière à la définition de l'offre de transport régional routier en direction de Grandson et au-delà, une fois que l'horaire ferroviaire grandes lignes à l'horizon 2016 (cadence semi-horaire) sera connu sur le Pied-du-Jura.	MODIFIE	L'offre de transport régional routier en direction de Grandson et au-delà sera à réétudier en fonction de la cadence semi-horaire sur la ligne du Pied-du-Jura.
Fig. 24 La représentation des dessertes Travys et RER Vaud est correcte. La seule ligne CarPostal avec un trait jaune continu est celle reliant Yverdon-les-Bains et Gorgier (630) qui sera conservée (avec vraisemblablement une politique d'arrêt		

différente entre Yverdon et Grandson) même quand le RER et Travys seront prolongés vers Grandson. Les autres lignes ne rouleront pas forcément vers Yverdon-les-Bains avec toutes les courses. Nous demandons de modifier le trait continu en traitillé entre Yverdon et Grandson pour les autres lignes.	ACCEPTÉ	
Chap. 6.2.3 Nous souhaitons une nuance du texte au bas de la page 58 sur la non desserte de la localité des Clées (car la ligne 685 dessert le point d'arrêt Les Clées – La Russille, croisée). Il faudrait plutôt indiquer qu'il est difficile de desservir les centres des Clées et de la Russille avec des gros véhicules.	MODIFIÉ	La demande de la région reste fondée, mais on peut indiquer que la desserte est difficile par des gros véhicules.
Concernant la desserte de Bioley-Magnoux, le matin une relation est possible via Donneloye (430/660 en 36 minutes) et le soir 3 retours via Bercher (665/430 en 45 minutes). Nous demandons donc aussi une adaptation du texte de la page 58.	MODIFIÉ	Analyse faite en 2011. Mention en tête du chapitre 3.
Figure 25 Titre : Réseau futur 2012 : enlever « futur »	ACCEPTÉ	
Erreurs : La ligne 617 dessert Villars-sous-Champvent (en antenne)	ACCEPTÉ	
La ligne 683 : Corriger la légende : Vaulion – Croy-Romainmôtier (Orbe)	ACCEPTÉ	
Légende : Remplacer S1 et S2 par RER1 et RER2 et modifier horizon 2016 (fin 2015), idem pour YSC aussi horizon 2016 (fin 2015).	ACCEPTÉ	
Chap. 6.3.3 : Les décrochements verticaux ne sont pas les seuls moyens de modération de trafic. Il convient de préciser «modération de trafic à étudier si nécessaire ».	OK	
Le SM précise que selon la desserte TC les aménagements de type seuils sont à éviter, de plus la pente à 6% ne peut pas être donnée comme référence.	REFUSE	
Chap. 6.4.3 La localisation des arrêts TC (hors ou sur chaussée) est à étudier au cas par cas. Il s'agit surtout de réunir les conditions de sécurité et de visibilité pour tout aménagement d'un arrêt TC.	MODIFIÉ	Arrêts bus : hors chaussée, possible sur chaussée en localité en veillant à la sécurité.
Chap. 6.6.2 p. 80 encadré : «Les expériences montrent que le covoiturage peut capter 10 à 15%...» Vraiment ? Il faut citer la source car c'est peu crédible sans connaître ce cas particulier. Selon le SR, le groupe de suivi n'a jamais montré un tel	REFUSE	Les expériences accompagnées par de fortes mesures de sensibilisation dans les entreprises atteignent ces taux-là.

optimisme et les sites actuels semblent faiblement utilisés.		
p. 81 : ajouter un sous-titre pour indiquer que cela concerne les « principes d'application », puis ajouter un premier paragraphe : « Les chaînes de déplacements effectuées entièrement avec des transports publics (par exemple bus+train) ou combinées avec les modes doux (à pied ou en vélo) doivent être privilégiés avant l'intermodalité voiture + transports publics ou le covoiturage.	ACCEPTÉ	
2ème paragraphe reprend les B+R, soit l'actuel 1er paragraphe	ACCEPTÉ	
Dans le 3ème (actuel 2ème), «Dans l'optique d'un report modal minimisant l'utilisation de la voiture, la mise en place ... »	ACCEPTÉ	
Ajouter un paragraphe sur la nécessité de développer en parallèle et en convergence les politiques de stationnement communales, les plans de mobilités d'entreprise avec le stationnement délocalisés, la stratégie de tarification et les règles d'attribution des abonnements des P+R.	ACCEPTÉ	
Fig. 29 On ne trouve pas "La Brinaz" qui est cité dans le texte mais Montagny et Yverdon-Ouest.	ACCEPTÉ	La cartouche est modifiée pour « La Brinaz ».
Chap. 7 Transports publics (p. 85) sous La communauté tarifaire vaudoise étendue au Nord vaudois : La ligne 611 ne dispose pas encore d'une cadence horaire intégrale (pas de bus à 8h15 et 10h15) en semaine.	MODIFIÉ	Une cadence continue quasi horaire en semaine sur la ligne Yverdon-Chamblon
Chapitre 8.1.1 TP1, corriger texte : mise en service, à l'horizon 2016 (fin 2015), d'une desserte avec deux trains par heure dans les gares principales (Grandson, Yverdon-les-Bains, Chavornay) par le RER Vaud.	ACCEPTÉ	
TP2 : corriger texte : Concept Romandie : Deuxième phase de mise en oeuvre, à l'horizon 2016 (fin 2015), avec décalage des trains ICN de 30 minutes. Les travaux de modernisation de la gare de Lausanne (2016 – 2025) conditionnera le type de desserte, en cours d'étude aux CFF, de la ligne du Pied-du-Jura.	ACCEPTÉ	
TP4 : compléter texte : ... en périodes de pointe, dès la mise en oeuvre de la cadence à 30' des trains ICN sur la ligne du Pied-du-Jura.	ACCEPTÉ	
TP5 : corriger texte : Extension du RER Vaud à Grandson.	ACCEPTÉ	
TP6 : remplacer texte : Modernisation de la gare de Chavornay et construction du nouveau raccordement ferroviaire de	ACCEPTÉ	

Chavornay. Ces aménagements permettront l'extension future du RER Vaud vers Orbe, par un système de « coupe-accroche » des trains du RER1 Cully – Yverdon en gare de Chavornay seulement lorsque la 4e voie entre Lausanne et Renens sera en service (au plus tôt fin 2019).		
TP7 : remplacer texte : ...pour permettre des liaisons directes de Lausanne vers Vallorbe et la Vallée de Joux par les trains du RER Vaud.	ACCEPTÉ	
TP 9 : remplacer texte : Desserte ferroviaire entre Vallorbe et Frasné (F)	MODIFIÉ	Prolongement du RER Vaud vers Frasné ou de la ligne TRAVYS...
Fig. 31 - Les mesures devraient être identifiées entre celles qui sont planifiées et celles qui ne le sont pas (à l'étude ou idée d'une commune). Mettre les non planifiées en couleur pastel.	ACCEPTÉ	Modification du tableau chapitre 8.
Chapitre 8.2 Tableau de la page 94 : § 8.2 Priorisation des mesures : X1 / Y2 : Indispensable . noir	ACCEPTÉ	
X1 / Y3 : Pas de lien . blanc	ACCEPTÉ	
X2 / Y1 : Indispensable . noir	ACCEPTÉ	
X2 / Y5 : Indispensable . noir (besoin de la gare de Grandson comme terminus si cadence ICN 30')	ACCEPTÉ	
X3 / Y1 : Pas de lien . blanc	ACCEPTÉ	
X4 / Y2 : Indispensable . noir	ACCEPTÉ	
X7 / Y1 : Pas de lien . blanc	ACCEPTÉ	
X9 / Y7 : Nous ne comprenons pas pourquoi le réaménagement de la gare du Day est indispensable pour le prolongement du RER Vaud vers Labergement-Sainte-Marie.	ACCEPTÉ	
Mesure X vers mesures d'accompagnement TP en Y : tout en blanc car l'amélioration de l'offre TP n'est pas une mesure d'accompagnement des P+Rail ou des P+R !	REFUSE	
Mesure X vers mesures d'accompagnement TIM en Y : tout en blanc car les nouvelles infrastructures routières ne sont pas une mesure d'accompagnement des P+Cov !	REFUSE	
Page 93 (voir aussi la figure 31) Il est nécessaire de faire la distinction entre les mesures planifiées, décidées et à l'étude. Même s'il est possible de retrouver l'information dans les fiches. Il manque une vision globale sur les coups partis et les études d'opportunité à démarrer.	ACCEPTÉ	Modification du tableau chapitre 8 (p. 96).

Annexe 1 Est-ce l'offre PubliCar 2012 ? Vu qu'il n'y a pas de PubliCar en semaine.	ACCEPTÉ	Précisions.
Annexe 3 Figure : Corriger RER Vaudois en RER Vaud. Desserte TP du secteur Pied du Jura : ...la figure ci-après (voir page suivante) illustre (sui-vante est coupé en deux)	ACCEPTÉ	
. Variante 1 : Inconvénients : Pas possible de prendre l'ICN en gare d'Yverdon-les-Bains, (ajouter) sans rupture de charge à Grandson et trajet en bus Travys.	ACCEPTÉ	
. Variante 2 : Avantages : fréquence des bus plus importante (ajouter) entre Yverdon-les-Bains et Grandson. Inconvénients : reformuler les deux points (incompréhension)	ACCEPTÉ	
. Variante 3 : Avantages : Inconvénients : Incompréhension du deuxième point (le régional ?)	ACCEPTÉ	
<i>Modifications proposées pour les fiches de mesure (annexe 5) :</i>		
TP1 Description : Mise en service, à l'horizon 2016, d'une desserte avec deux trains par heure dans les gares principales (Grandson, Yverdon-les-Bains, Chavornay) par le RER Vaud.	ACCEPTÉ	
Effets attendus : Enlever : Amélioration de la desserte des petites gares (les deux trains s'arrêteront seulement à Cossonay, Chavornay, Yverdon-les-Bains et Grandson).	ACCEPTÉ	
Difficultés, enjeux : Condition de réalisation : mise en place de la cadence semi-horaire sur les ICN de la ligne du Pied-du-Jura (voir fiche TP2)	ACCEPTÉ	
TP2 Description : Deuxième phase de mise en oeuvre du Concept Romandie, à l'horizon 2016, avec décalage des trains ICN de 30 minutes. Les travaux de modernisation de la gare de Lausanne (2016 – 2025) vont fortement conditionner le type de desserte, encore en cours d'étude aux CFF, de la ligne du Pied-du-Jura.	ACCEPTÉ	
Effets attendus : Modifier premier point : Amélioration de la desserte sur la ligne du Pied-du-Jura.	ACCEPTÉ	
TP3 Procédure : Ajouter une puce : construction d'un nouveau point de croisement à Cheyres (FR).	ACCEPTÉ	
Difficultés, enjeux : Modifier la première puce : Collaboration VD / FR Supprimer la puce achat de matériel roulant.	ACCEPTÉ	
Ajouter une puce : Garantir de bonnes correspondances à	ACCEPTÉ	

Yverdon-les-Bains et à Payerne.		
Acteurs : Première puce : Canton de Fribourg – Service de la mobilité (SMO)	ACCEPTÉ	
Inverser la 2e puce et la 3e puce.	ACCEPTÉ	
TP4 Description : Modifier la seconde puce : horizon 2016, dès la mise en oeuvre de la cadence à 30' des trains ICN et RER Vaud sur la ligne du Pied-du-Jura.	ACCEPTÉ	
Procédure : Première puce : ajouter : nécessaires) réalisée au printemps 2010.	ACCEPTÉ	
Seconde puce : Préalable indispensable : Cadence à 30' des trains ICN sur la ligne du Pied-du-Jura à l'horizon 2016.	ACCEPTÉ	
TP5 Description : Première puce : Prolongement des lignes du RER Vaud en provenance de Lausanne vers Grandson, à l'horizon 2016.	ACCEPTÉ	
Seconde puce : Anticipation possible de la mesure (avant horizon 2016), avec une desserte horaire, dans un premier temps, par les trains du RER1 disposant de suffisamment de temps lors du rebroussement à Yverdon-les-Bains.	ACCEPTÉ	
Troisième puce : à supprimer (inclue dans première puce)	ACCEPTÉ	
Procédure : Modifier premier tiret : Etude d'exploitation (mandat de planification CFF-VD) en cours (disponible été 2012)		
Modifier second tiret : Horizon de la réalisation en cours de planification, mais au plus tard lorsque la cadence des trains ICN est à 30' sur la ligne du Pied-du-Jura.	ACCEPTÉ	
Modifier 3e tiret : Desserte commerciale de Grandson à inclure dans le mandat de prestation du RER Vaud.	ACCEPTÉ	
Modifier 4e tiret : Réflexion sur le réaménagement de la Place de la Gare de Grandson (interface bus à améliorer) à conduire dans le projet d'AggloY.	ACCEPTÉ	
Difficulté, enjeux : Modifier 1er tiret : Impossibilité (horaire) de donner des correspondances à Yverdon-les-Bains entre les RER et les ICN vers Lausanne. Cette mesure intéresse particulièrement les clients qui se rendent à Yverdon-les-Bains ou dans une gare desservie par le RER Vaud.	ACCEPTÉ	
Acteurs/Compétences : Modifier 3e tiret : Commune de Grandson et projet d'AggloY (Interface bus de la gare).	REFUSE	Le groupe de travail souhaite laisser cette formulation, car les compétences décisionnelles appartiennent à la commune.

TP6 Titre : Modernisation de la gare de Chavornay et construction du nouveau raccordement ferroviaire de Chavornay.	ACCEPTÉ	
Description : 1ère puce : Extension du RER Vaud vers Orbe, par un système de «coupe-accroche» des trains du RER1 Cully – Yverdon en gare de Chavornay.	ACCEPTÉ	
2ème puce : Horizon 2020, coïncidant avec la cadence au 15' du RER Vaud dans l'agglomération lausannoise.	ACCEPTÉ	
Procédure : 2ème puce : étude d'exploitation pour faisabilité de cette nouvelle branche dans le RER Vaud (reste à effectuer avec CFF Infrastructures).	ACCEPTÉ	
TP7 Description : Première puce : modification des infrastructures ferroviaires pour permettre des liaisons directes de Lausanne vers Vallorbe et la Vallée de Joux par les trains du RER Vaud.	ACCEPTÉ	
Procédure : Premier tirit : Projet de nouvelle gare au Day effectuée par CFF – I (infrastructure) Modifier 2ème tirit : Etude d'exploitation pour mise en place de relation directes avec coupe-accroche (mandat de planification CFF-VD disponible été 2012).	ACCEPTÉ	
Acteurs/Compétences : 4e puce : Communes de Vallorbe et de la Vallée de Joux.	ACCEPTÉ	
TP8 Description : Création d'une nouvelle ligne entre Pontarlier et Vallorbe ou Yverdon-les-Bains ou prolongement de la ligne de bus BGV (Yverdon-les-Bains – Vallorbe) en direction de Pontarlier.	ACCEPTÉ	
Effets attendus : 2e puce : diminution du trafic frontalier à la douane du Creux (Vallorbe) et sur l'autoroute A9.	ACCEPTÉ	
Procédure : Corriger 1ère puce : ... de l'Arc jurassien (secteur 2 – mesure 5 – fiche 12)	ACCEPTÉ	
Ajouter 2ème puce : Coordination indispensable avec la mesure TP9	ACCEPTÉ	
Difficultés, enjeux : 1ère puce : orthographe d'Yverdon-les-Bains.	ACCEPTÉ	
2ème puce : modifier texte : assurer une bonne vitesse commerciale de la ligne de bus.	ACCEPTÉ	
TP9 Titre : Desserte ferroviaire entre Vallorbe et Frasne (F)	ACCEPTÉ	

Description : Remplacer 1ère puce : Analyse de la desserte ferroviaire à mettre en place entre Frasné (F) et Vallorbe (desserte SNCF, prolongement RER Vaud ou Travys).	ACCEPTÉ	
Effets attendus : 3e puce : décongestion de la douane du Creux (Vallorbe) et sur l'autoroute A9.	ACCEPTÉ	
Procédure : Corriger 1ère puce : ... de l'Arc jurassien (secteur 2 – mesures 2 et 3 – fiche 10)	ACCEPTÉ	
Ajouter 2ème puce : Coordination indispensable avec la mesure TP8	ACCEPTÉ	
Difficultés et enjeux : Remplacer 1ère puce : Interopérabilité du matériel roulant	ACCEPTÉ	
Acteurs : 3ème puce : ajouter SNCF	ACCEPTÉ	
P16 Guide de l'intermodalité. Cette brochure devrait être associée à une communication plus large relative aux plans de mobilité d'entreprise.	ACCEPTÉ	
Service des routes – gestion du réseau et voyer		
P. 8 : ajouter que ce réseau doit pouvoir supporter un report de trafic en cas de problème sur le réseau de base (accidents, catastrophes naturelles tels qu'éboulements, glissements, inondations, etc.).	ACCEPTÉ	
P. 8 : il est spécifié que les zones 30 km/h peuvent être mise en place sur le réseau d'intérêt local. A nuancer en précisant que l'aménagement de zones 30 km/h sur des routes cantonales sera analysé au cas par cas par la commission des circulations.	ACCEPTÉ	
P. 66, encadré traitant du réseau régional de distribution, arrêt de bus : ... possible sur chaussée en localité avec si possible, dépassement du bus arrêté.	ACCEPTÉ	
Direction générale de l'enseignement obligatoire – Direction organisation et planification		
Les changements structurels dus à HarmoS, comme le passage du cycle de transition du secondaire au primaire, ne semblent pas avoir été pris en compte. Nous menons des réorganisations qui visent à regrouper les classes secondaires 9H à 11H sur un seul site. Il résulte des deux points précédents que des sites considérés comme "secondaire" par l'ADNV ne le seront plus à moyen	MODIFIÉ	L'analyse a été faite en 2011 et présente la situation existante. Il est difficile de donner une image claire d'une réorganisation en cours. La légende de la fig. 28 est modifiée : établissements scolaires principaux.

<p>terme (ex. Baulmes, Champagne, ...). Dès lors l'âge des élèves devrait être le critère retenu plutôt que le type de classes présentes sur un site.</p>		
<p>Certains déplacements proposés en mode doux pour les élèves ne peuvent être cautionnés par nos services (ex. Sainte-Croix - Bullet). Comme vous le savez, les communes ont l'obligation de transporter les élèves dès que le cheminement entre domicile et école dépasse 2,5 km. La dangerosité du trajet - qui peut varier d'une saison à l'autre - entre aussi en ligne de compte.</p>	<p>MODIFIE</p>	<p>La remarque est intégrée dans le texte.</p>
<p>La DGEO est favorable à la mobilité douce si celle-ci est vraiment favorable à l'élève. Notre but n'est pas de chercher à décharger les communes de leur obligation de transporter.</p>		