

COMMUNICATION
N° 132/2018
AU CONSEIL COMMUNAL

Résultats de la campagne de comptages 2017

Madame la Présidente,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

I. Introduction, dispositif et données statistiques

Le Conseil communal a accepté, en février 2017, la réalisation d'une campagne de comptages de trafic sur la base du préavis N° 29/2016 qui a permis d'effectuer la campagne de comptages sur l'ensemble des modes de transports aux mois de mai et juin 2017, ainsi que l'enquête *origine-destination* (permettant de comprendre d'où viennent et où vont les automobilistes).

Depuis 2007, la Ville de Nyon mène des campagnes des comptages et d'analyses des déplacements avec l'appui d'un bureau spécialisé. Elles permettent de dresser un portrait complet de la situation de l'ensemble des déplacements sur territoire nyonnais (Trafic Individuel Motorisé-TIM, Transports Publics-TP, Mobilité Douce-MD). Plusieurs études se sont basées sur ces résultats, telles que l'étude *Coordination Urbanisme-Transports-Environnement* et également le *Concept de mobilité urbaine* de la Ville de Nyon, qui a été établi et adopté en 2011.

Afin d'être utiles à l'analyse de la mobilité et des infrastructures réalisées/projetées, les comptages doivent être renouvelés régulièrement. C'est un rythme quinquennal qui est retenu, conformément au rythme des enquêtes de trafic réalisées par le Canton de Vaud. Ce suivi périodique permet notamment d'apprécier les effets des mesures prises et celles à envisager pour atteindre les objectifs fixés par la Municipalité dans le cadre de sa politique de la mobilité.

La réalisation des comptages permet de suivre l'évolution des charges de trafic, du nombre d'usagers des transports publics et en mobilité douce, et d'actualiser les données recueillies lors des précédentes campagnes. Afin d'assurer cette comparaison, les points de comptages restent donc inchangés. Rappelons qu'en 2007, une enquête *origine-destination* (O/D) pour les automobilistes a été réalisée en plus des comptages et qu'en 2012, les mobilités douces (piétons et cyclistes) ont également été recensées pour la première fois à Nyon.

Sur la base de ces informations, des plans de charges sont établis qui sont ensuite utilisés comme données de base dans de nombreuses études. Ces données permettent également d'estimer les parts modales, soit la répartition entre les différents moyens de déplacement (trafic individuel motorisé, transports publics, cycles et piétons) et ainsi d'évaluer les changements de pratiques de déplacements de la population qui sont notamment induits par les actions découlant de la politique de la mobilité menée par la Ville et la Région.

Enfin, l'état 2017 servira de base de comparaison pour la prochaine campagne de comptages, et ce notamment afin d'évaluer les améliorations du réseau de transports publics, extension du réseau de vélos en libre-service, aménagements cyclables et piétons, réaménagements des espaces publics (place du Château, Perdtemps et Rive-Est), etc.

Au cours du printemps 2017, ce sont donc 38 tronçons de route et 29 carrefours du réseau routier qui ont été observés. Les données de fréquentation des CFF, des Transports publics nyonnais (TPN), du Chemin de fer Nyon-Saint-Cergue-Morez (NStCM), des Cars postaux et de la Compagnie générale de navigation (CGN) ont également été analysées. En outre, des comptages manuels et par caméras ont aussi permis d'enquêter sur les déplacements en mobilité douce (piétons et vélos). Enfin, une enquête *origine-destination*, sur 12 points du réseau routier, a permis de récolter des informations sur les habitudes des déplacements des automobilistes.

Par ailleurs, l'évolution du contexte sociodémographique exerce une forte influence sur la progression des volumes de déplacements. Afin d'appréhender au mieux ces évolutions, trois indicateurs sont analysés pour les dix dernières années : le nombre d'habitants (+19%), le nombre d'emplois (+23%) et le taux de motorisation (-0.5% soit une stabilité entre 2007 et 2017).

2. Que faut-il retenir de la campagne de comptages 2017

Les éléments à retenir sont :

- une stabilité du trafic automobile, malgré l'augmentation du nombre d'habitants et d'emplois ces 10 dernières années ;
- une augmentation de la fréquentation des transports publics ;
- des déplacements en mobilité douce en croissance avec un fort potentiel à exploiter.

2.1 Une stabilité du trafic automobile malgré l'augmentation du nombre d'habitants et d'emplois ces 10 dernières années

Le trafic automobile en accès à Nyon est stabilisé. Ce sont en moyenne 90'000 véhicules par jour qui entrent et sortent de la ville en 2017, comme en 2007. Un report vers les transports publics et les modes doux (piétons et cyclistes) s'opère alors que la croissance des déplacements se poursuit avec l'arrivée de nouveaux habitants et emplois à Nyon.

La journée, le centre-ville reste accessible en voiture pour les habitants et clients dans de bonnes conditions, à l'instar des autres villes, alors qu'aux heures de pointe certains carrefours sont surchargés, tels que celui de la route Blanche / route de la Gravette et de la route de l'Etraz / route d'Oulteret (cf. évolution du trafic journalier moyen entre 2012 et 2017 ci-annexée).

Par ailleurs, les espaces publics sont désormais progressivement libérés et des zones de circulation apaisées se développent (mise en place des zones 20 et zones 30). Il est également constaté que l'offre en stationnement est en adéquation avec les besoins du centre-ville (clients, visiteurs, commerces, etc.). Des places dans les parkings publics du centre-ville sont encore disponibles avec 55% d'occupation en moyenne (du lundi au samedi) durant l'année 2017, et près de 80% d'occupation en moyenne le samedi.

Par ailleurs, la mise en place de la politique du stationnement se poursuit avec des actions phares tels que le développement de l'offre en stationnement pour les pendulaires aux entrées de la ville (150 places P+R créées) et l'adaptation tarifaire du stationnement (tarification privilégiée pour le stationnement de courte durée CHF 2.- pour 2h sur les parkings Perdtemps, Martinet, Rive, Pensée sur tout le territoire en faveur des commerçants et des visiteurs).

A noter que la mise en place du stationnement privilégié dans les parkings publics avec l'attribution de 250 macarons de stationnement est également une mesure phare de la politique du stationnement, appréciée tant par les habitants et que par les employés.

2.2 Une augmentation de la fréquentation des transports publics depuis 10 ans

Depuis 2007, les voyageurs en transports publics ont augmenté de 60% (tous transports confondus : CFF, TPN, CarPostal, NSTtM, CGN). Au centre-ville ce sont 11'000 voyageurs de plus qui circulent quotidiennement avec ces transports publics.

L'accessibilité en transports publics a été renforcée notamment avec la mise au quart d'heure des bus urbains depuis 2014 et le NStCM depuis 2015, avec l'aménagement de voies réservées et la mise en place des mesures de priorités pour les bus.

De plus, l'offre en transports publics a été adaptée aux écoliers et aux personnes âgées avec une meilleure desserte (création de nouveaux arrêts, réaménagement des accès en faveur des personnes à mobilité réduite).

En outre, l'accès au centre-ville en transports publics est désormais encouragé par la gratuité des transports publics durant les fêtes de printemps et d'automne ainsi que les fêtes de fin d'année. Des subventions sont distribuées aux Nyonnais pour les inciter à prendre le bus ; environ 200 subventions Mobilis ont été attribuées aux habitants et aux écoliers par an ainsi que près de 7'000 carnets de 10 tickets vendus chaque année (à CHF 20.- au lieu de CHF 30.-).

2.3 Des déplacements en mobilité douce en croissance avec un fort potentiel à exploiter

En 2017, ce sont près de 35'000 piétons et cyclistes qui entrent et sortent quotidiennement du centre-ville de Nyon.

La croissance des déplacements en mobilité douce est due à un changement de comportement et de mode de vie mais aussi au développement des infrastructures cyclables et piétonnes (17 km d'aménagements cyclables sur les 40 km de réseau routier, installation de stations vélo en libre-service, de 1'500 supports vélos et de 200 supports trottinettes dans les écoles).

Un effort important a été porté sur la sécurité et le confort des déplacements et l'autonomie pour les enfants et personnes âgées avec l'aménagement des traversées piétonnes régulées. De plus, des aménagements spécifiques aux personnes à mobilité réduite et aux parents avec poussette ont été mis en place via des abaissements de trottoirs dotés de bandes podotactiles au niveau des passages piétons.

Enfin, de plus en plus d'espaces publics sont dédiés aux piétons, des terrasses et des lieux conviviaux ont émergés au centre afin d'accompagner cette envie de profiter au mieux de la qualité de vie de cette ville.

3. Conclusion

Le point marquant de cette campagne de comptage 2017 est la poursuite de la stabilité du trafic automobile depuis 2007 et l'augmentation progressive des autres modes de déplacements : les transports publics, les piétons, les cyclistes, les trottinettes, etc. Cette stabilisation du trafic, malgré une augmentation des habitants et des emplois, est compensée en partie par une meilleure fréquentation des transports publics grâce à de nouvelles offres. Elle est due également aux diverses mesures de mobilité en faveur des différents usagers de l'espace public que la Ville a progressivement mises en place ces dix dernières années pour accompagner ces nouvelles formes de déplacements.

L'automobile n'est plus la seule alternative de déplacement à l'heure où la Ville et la Région consentent d'importants investissements dans le domaine de la mobilité et plus particulièrement dans celui des transports en commun, des réseaux vélos et piétons ; ce résultat représente un bel encouragement à poursuivre nos engagements pour la complémentarité des modes de déplacement.

De nombreux projets de développement urbains vont se concrétiser au cours des prochaines années. Leurs effets en termes de démographie, d'emplois et de mobilité sont encore à venir. Il convient par conséquent de maintenir la politique dynamique de la mobilité, de continuer à adapter et développer des infrastructures permettant de rééquilibrer la place à donner aux différents usagers de l'espace public : le piéton, le cycliste, l'utilisateur des transports publics, l'automobiliste ainsi que les nouvelles mobilités.

Ainsi adopté par la Municipalité dans sa séance du 3 septembre 2018.

Au nom de la Municipalité

Le Syndic :  Le Secrétaire :

Daniel Rossellat P.-François Umiglia

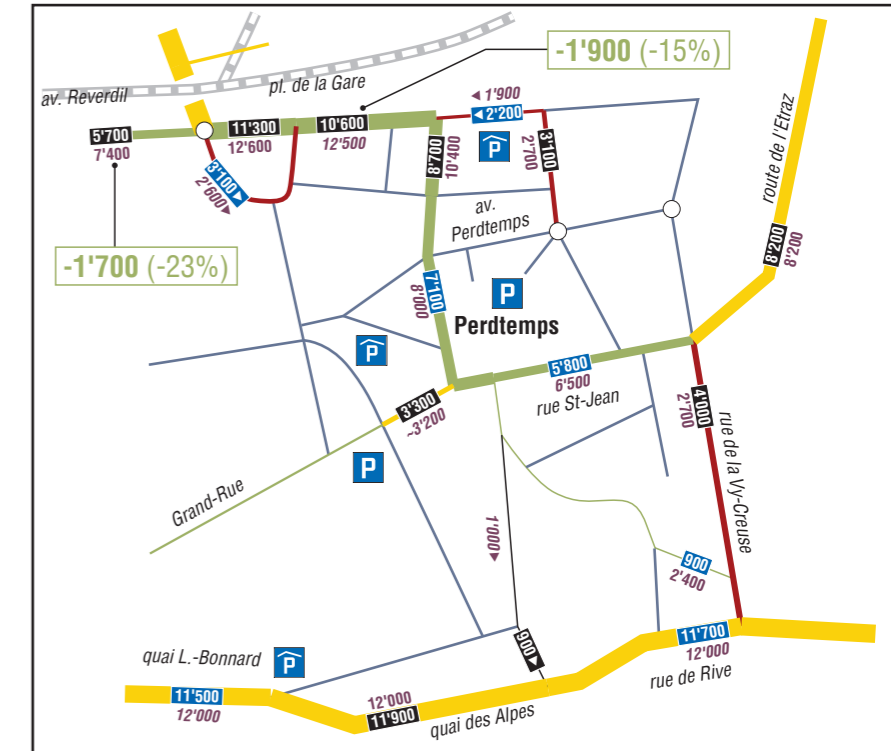
Annexe

- Figure illustrant l'évolution du trafic journalier moyen entre 2012 et 2017

Evolution du trafic journalier moyen (TJM) – 2012-2017 – Evolution par tronçon



Zoom sur le centre-ville



Légende :

- 0'000 Charges de trafic TJM [véh/j] – comptages automatiques Transitec réalisés entre le lundi 24 avril et le jeudi 18 mai 2017
- 0'000 Charges de trafic TJM [véh/j] estimées à partir des comptages directionnels aux heures de pointe réalisés par Transitec entre le mardi 25 avril et le jeudi 18 mai 2017 (HPM + HPS)
- 0'000 Charges de trafic TJM 2012 [véh/j]
- 0'000 Charges de trafic TJM 2012 [véh/j] estimées sur la base des comptages manuels (HPM + HPS) et les comptages automatiques voisins
- 0'000 Charges de trafic TJM avril 2012 [véh/j] sur l'autoroute (*évolution calculée sur 4 ans)
- Diminution annuelle de plus de 1% du trafic par rapport à 2012
- Variation annuelle située entre -1% et +1% par rapport à 2012
- Augmentation annuelle de plus de 1% du trafic par rapport à 2012
- Réseau routier (pas de données en 2012)
- P Parking / Parking couvert
- P+R Parking relais
- H Hôpital

Echelle des valeurs :
unité : [véh/j]

Echelle des valeurs autoroute :
unité : [véh/j]

