

**COMMUNICATION**  
**N° 2024/147**  
**AU CONSEIL COMMUNAL**

**Campagne de comptages 2023 et abandon du  
projet de RDU**

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs les Conseillères et Conseillers,

## **I. Introduction**

---

Au cours de cette dernière décennie, la mobilité, ses paradigmes et son développement se sont complètement transformés. La prise en compte des enjeux climatiques et environnementaux sont devenus centraux dans sa planification et sa pratique. En Suisse, la Confédération et le Canton ont émis des recommandations pour faire face aux effets du réchauffement climatique. Les options de mobilité se sont diversifiées, et les villes ont adapté leurs pratiques pour reporter le transport vers la mobilité active et partagée, afin de réduire le trafic et de le fluidifier, de faire baisser les émissions de gaz à effet de serre, les nuisances sonores et d'améliorer la qualité de vie de toutes et tous. Parallèlement, les stratégies de mobilité assurent que le trafic motorisé soit le plus fluide possible.

Pour observer la réalité du terrain et évaluer l'impact des mesures mises en place, les villes, dont Nyon, effectuent des campagnes quinquennales de comptages. Les résultats issus de ces enquêtes offrent une image factuelle des pratiques et peuvent orienter les services planificateurs sur les développements et les projets futurs. La dernière, qui date de 2023, montre une adoption claire de ces nouvelles pratiques par les usagers et les usagères et l'impact des mesures mises en place. À Nyon, malgré une croissance démographique soutenue, le trafic individuel motorisé s'est stabilisé, et a même diminué par secteurs. La circulation à l'heure de pointe du matin a également gagné en fluidité entre 2017 et 2023. Un report sur les transports publics a été démontré très nettement, avec une augmentation d'environ 19% de passagers et passagères par rapport aux derniers comptages, qui montrent également une forte augmentation des mobilités actives, en particulier dans la zone urbaine.

Ces données sont essentielles pour prendre les décisions cohérentes et viables en termes de mobilité. C'est d'ailleurs – en partie – grâce à ce monitoring qu'a pu être décidé l'abandon du projet de Route de distribution urbaine (RDU).

Le projet de RDU, lancé dans les années nonante, et modifié en 2005, est né dans un contexte ayant fortement évolué, aujourd'hui en décalage avec les nouveaux enjeux environnementaux et urbanistiques. Au fil des années, sa faisabilité s'est également étiolée, avec le départ des partenaires stratégiques et le manque de soutien du Canton, ainsi que son coût, 55 millions à la seule charge de Nyon. Finalement, les impacts de ce projet se sont avérés limités géographiquement, ne résolvant que très partiellement les problèmes de trafic.

## **2. La campagne de comptages 2023**

---

Les campagnes de comptages sont réalisées tous les cinq ans afin d'être pertinentes et comparables aux enquêtes de trafic réalisées par le Canton de Vaud. La dernière campagne s'est déroulée en 2023, effectuée par une entreprise spécialisée.

Les données de trafic et de déplacement ont été étudiées selon deux périmètres d'étude, dits « cordons ». Cette méthode d'analyse permet de recenser l'ensemble des flux entrants et sortants de la zone d'étude.

Le premier cordon « ville de Nyon » reprend les limites de la ville et s'arrête au sud de l'autoroute. Le second cordon « centre-ville de Nyon » englobe la route de Clémenty à l'ouest, les voies de chemin de fer au nord et la rue de la Vy-Creuse à l'est.

## **Résultats**

L'analyse des résultats de la campagne de comptage fournit les conclusions suivantes :

**Le taux de motorisation baisse et rejoint la moyenne cantonale**

Le taux de motorisation individuelle est en diminution nette : de - 8.4 % entre 2012 et 2022, et de - 5 % entre 2017 et 2022. En valeur absolue, le taux de motorisation atteint, en 2022, 521 véhicules pour 1000 habitant-e-s, ce qui correspond à celui du début des années 1990. Cette baisse intervient dans un contexte de forte croissance démographique : la population a augmenté de +19 % entre 2012 et 2022 et de +9 % depuis 2017. Le taux de motorisation de la Ville de Nyon correspond aujourd'hui à la moyenne du Canton de Vaud, mais reste supérieur aux autres villes du Canton de taille comparable.

**Le trafic routier baisse ou reste stable**

Globalement, le trafic journalier motorisé est stable au cordon « ville » et connaît une baisse modérée mais régulière au cordon « centre-ville ».

**Le trafic routier se fluidifie, surtout à l'heure de pointe du matin**

À l'heure de pointe du matin, le trafic est en baisse : -2,1% par an au cordon ville et -1,3% par an au cordon centre-ville. Les capacités utilisées aux carrefours présentent quant à elles une stabilité ou une baisse durant l'heure de pointe du matin.

À l'heure de pointe du soir, le trafic est stable aux cordons. Les capacités utilisées aux carrefours sont en général stables à l'heure de pointe du soir.

**L'utilisation des transports publics est en hausse nette**

Malgré une offre en transports publics qui a peu augmenté depuis la mise en place du quart d'heure sur le réseau urbain, et la crise Covid qui a très fortement impacté l'usage des transports publics durant deux années, la fréquentation s'inscrit toujours dans une dynamique de croissance marquée entre 2016 et 2023, comparable à celle déjà constatée entre 2011 et 2016. Le trafic au aux arrêts gare et centre-ville atteint ainsi jusqu'à 37'700 montées-descentes un jour de semaine scolaire.

Les bus urbains connaissent la plus forte augmentation avec une augmentation de 50% par rapport à 2016, diminuant d'environ 3 points la part des CFF dans la fréquentation des transports publics au niveau du centre-ville.

**Les modes actifs sont en hausse**

L'usage du vélo a une tendance récente en très fort développement. Cette hausse est principalement visible à l'intérieur de la zone urbaine.

Les déplacements piétons au niveau du cordon centre-ville par rapport à 2017 sont également en hausse.

Pour ces deux modes, les chiffres ne doivent toutefois pas être surinterprétés, en raison des imprécisions dues au changement de méthodes de comptage depuis la dernière campagne, ainsi qu'en raison de l'influence de la météo, en particulier sur les volumes de déplacement à vélo.

**Report modal en faveur des transports publics**

De manière générale, une croissance de la mobilité tous modes de +2 % par rapport à 2017 est constatée. Que ce soit en bordure du centre-ville ou de la ville compacte, dont les limites sont franchies par 140'000 à 145'000 personnes par jour en moyenne hebdomadaire et entre 160'000 et 165'000 un jour de semaine en période scolaire.

Avec les évolutions enquêtées de la mobilité, on observe une diminution de la part modale des transports individuels motorisés en faveur des transports publics de respectivement 2 points et 3 points sur les cordons « ville » et « centre-ville ». Les comptages montrent une tendance à une croissance des mobilités actives sans toutefois qu'elle se traduise en un gain de part modale.

En bordure du centre-ville, seul un déplacement sur deux est effectué en voiture, les déplacements en transports publics et grâce aux modes actifs y représentant environ un déplacement sur quatre chacun. En bordure de la ville la part de la voiture individuelle s'élève à 80% et celle des transports publics à près de 20%, les modes actifs ne jouant pas un rôle significatif lorsque l'on sort de la zone urbanisée compacte.

### **3. Nyon sans RDU, et après ?**

---

#### **3.1 La RDU**

##### **3.1.1 Historique et transformation du projet**

Le projet de « Grande ceinture », conçu dès le début des années nonante, consistait en une route de contournement au nord de la ville vouée à détourner le trafic de transit. En 2005, le projet s'est transformé afin de devenir un axe routier structurant le développement urbanistique, avec une fonction de distribution du trafic, devenant ainsi une « Route de distribution urbaine ». Dès 2018, le retrait politique de partenaires stratégiques, l'abandon des développements urbains au nord de cette route, le manque de soutien du Canton et des enjeux environnementaux liés aux surfaces d'assolement (SDA) plus contraignants légalement, ont sérieusement remis en question le projet. La Municipalité a décidé, sur la base de ces constatations, son abandon définitif en février 2023.

##### **3.1.2 Une faisabilité compromise**

Le projet a donc vu sa faisabilité fortement compromise : politiquement, économiquement, environnementalement et en termes de vision territoriale.

En effet, le projet initialement porté à la fois par la Ville de Nyon, les communes de Prangins et d'Eysins est progressivement devenu un projet uniquement nyonnais, après le départ des ces dernières en 2018 et 2022.

Ainsi, le coût de cette infrastructure, estimé à 55 millions de francs, serait revenu à la seule charge de Nyon.

De plus, entre les premières réflexions liées au projet et aujourd'hui, de nouvelles contraintes environnementales sont apparues, telles que la protection des surfaces d'assolement et des zones boisées. Ces deux aspects constituent des contraintes supplémentaires au projet.

Enfin, le projet se basait sur des développements urbains au nord du territoire communal qui ont toutefois été abandonnés. La RDU n'avait donc plus vocation à distribuer le trafic, ni dans l'urbanisation actuelle ni dans celle planifiée.

L'ensemble de ces éléments a définitivement remis en question la pertinence du projet. Par ailleurs, un projet routier ne peut être perçu comme un but en soi, mais doit représenter un outil s'inscrivant dans une politique globale. L'on constate que la RDU n'avait plus vocation à distribuer le trafic dans l'urbanisation actuelle ou planifiée.

### **3.1.3 Un impact limité**

Des vérifications de gestion du trafic ont démontré que le projet de RDU aurait soulagé l'axe de l'avenue des Eules et la route d'Oulteret de 5000 véhicules/jour environ. Une baisse d'un tiers seulement du trafic ne permettrait pas d'opérer un réaménagement qualitatif de l'axe Eules-Oulteret, et les nuisances (notamment sonores) seraient encore conséquentes.

Plus largement, la réalisation de la RDU n'aurait induit qu'un allègement très ponctuel, sur un axe qui connaîtrait toujours un trafic important. Le trafic serait resté inchangé sur l'ensemble des autres grands axes. Ainsi, le coût de 55 millions de francs pour ce seul projet est questionné puisque ce budget permettrait la réalisation de nombreux projets aux répercussions plus importantes. Par exemple, cet investissement pourrait être réalloué en partie à des projets de réaménagements qualitatifs d'autres axes structurants, qui permettraient de réduire l'exposition au bruit, aux accidents et aux polluants.

Tel que le démontrent les résultats de la campagne de comptages présentés en amont, des changements sont déjà à l'œuvre : le report modal progresse. La hausse démographique constatée ces dernières années n'a pas donné lieu à une hausse du trafic. Ce dernier s'est même nettement stabilisé. Les chiffres du taux de motorisation à la fois pour le district de Nyon et pour la Ville de Nyon, à la baisse également, témoignent de cette tendance. Le taux de motorisation au niveau du District de Nyon est passé de 635<sup>1</sup> en 2012 à 599 en 2022 et de 569 à 521 pour la seule Ville de Nyon, démontrant que de moins en moins de personnes ont recours à la voiture individuelle comme moyen exclusif de transport. Il n'y a donc pas de corrélation claire entre la démographie et la variation du trafic routier. Il convient donc d'accentuer cette tendance, en incitant les changements de comportements des usagers et usagères. L'augmentation de la capacité routière sur le territoire communal serait totalement contre-productive dans cette perspective, puisque cela augmenterait le trafic de transit au nord de la ville.

Enfin, il est important de rappeler que, même en cas de réalisation, les bénéfices potentiels n'auraient été observés, au mieux, qu'à partir de 2030, et ceci dans le scénario le plus optimiste, considérant les délais de réalisation d'une telle infrastructure.

## **3.2 Comment améliorer la mobilité à Nyon ?**

### **3.2.1 Plusieurs objectifs à concilier**

Les enjeux en termes de mobilité sont variés et multiples pour la Ville de Nyon. Il est important de garantir l'accessibilité pour toutes et tous, grâce à un équilibre entre ressources impliquées (notamment financières), réduction des nuisances sonores et respect du cadre de vie. Il s'agit notamment de rendre les déplacements plus sûrs pour toute la population et d'éviter les obstacles au sein de l'espace public, ce qui donne par ailleurs l'opportunité de le valoriser. Il s'agit également d'atteindre les objectifs climatiques fixés par la Confédération, le Canton et la Municipalité.

### **3.2.2 Les leviers d'action possibles**

L'approche de l'Organisation des Nations-Unies (ONU), largement utilisée en Suisse, s'avère pertinente comme grille de lecture des mesures à mener : il faut réduire le besoin de mobilité via une planification territoriale adéquate (*avoid - éviter*), augmenter la part des modes plus durables (*shift - reporter*) et améliorer l'efficacité de l'offre de transport résiduelle en TIM (*Improve - améliorer*).

---

<sup>1</sup> Indice pour 1000 hab. – Données du Canton de Vaud

L'ensemble des actions coordonnées augmente l'efficacité dans l'atteinte des objectifs, via une requalification des espaces urbains qualitative et adaptée à tous les modes. Cette configuration permettra aux citoyen-ne-s une mobilité plus dynamique, puisque l'offre de mobilité sera développée pour tous les modes existants, offrant des choix modaux adaptés aux besoins de chacun-e.

### **3.2.3 Les actions en cours ou à venir**

Cette vision assez académique se traduit dans les différents projets engagés par la Municipalité.

Des mesures sont déjà à l'œuvre pour le développement de l'offre des transports publics (TP) :

- des études d'aménagement sur le périmètre du pôle gare ont été entreprises, afin de requalifier l'interface multimodale en lien avec le projet des CFF de restructuration de l'infrastructure ferroviaire ;
- le déploiement de nouveaux abribus est planifié. Ils seront mieux aménagés au sein de l'espace public et contribueront à améliorer l'attractivité des TP.

L'offre pour la mobilité active n'est pas en reste :

- de nouvelles passerelles sont planifiées pour rendre plus rapides et sécurisés les déplacements à vélo ;
- des vélostations seront déployées, pour assurer un stationnement abrité et sécurisé ;
- des adaptations et aménagements légers assureront une continuité sur le réseau à l'échelle communale.

Un effort a été mené afin de développer les incitations financières<sup>2</sup> pour encourager le recours aux TP ainsi qu'aux modes actifs :

- subvention lors de l'achat de vélos, électriques ou mécaniques, neufs ou d'occasion ;
- subvention lors de l'achat de vélos cargo et triporteurs ;
- subvention pour l'abonnement Mobilis zone 20 adulte, junior et sénior (zone urbaine Nyon) ;
- subvention à l'abonnement Mobility ;
- carnets de 10 tickets de bus urbain à CHF 20.-.

En parallèle, des mesures d'apaisement du trafic et de pacification des vitesses sont en cours de réalisation ; notamment avec le vote du premier préavis N° 2023/121 auprès du Conseil communal qui a marqué le début de cette stratégie. Deux autres préavis sont par ailleurs prévus pour la mise en place de l'ensemble des mesures qui s'échelonnent en trois étapes :

- la première vise à apaiser les cœurs de quartiers résidentiels. Elle est déjà à l'œuvre et renforce la vocation à préserver une qualité de vie pour les résident-e-s ;
- la seconde est en cours d'élaboration et vise à rendre plus fluide la circulation sur les axes structurants, en fonction de leur situation et fréquentation ;
- la troisième, maillon final de la stratégie, concerne les axes non modérés qui pourraient connaître une limitation nocturne vouée à protéger les riverain-e-s des émissions sonores.

La démarche de fond est de clarifier le réseau nyonnais pour les différents usagères et usagers afin d'éviter les nuisances liées au trafic de transit, au centre-ville et dans les quartiers d'habitation. Par une configuration clarifiée, tous les modes sont gagnants – y compris le transport individuel motorisé (TIM).

---

<sup>2</sup> Liste exhaustive sur le site internet de la ville : [nyon.ch](https://www.nyon.ch) > Démarches > Mobilité > Aide à la mobilité

Enfin, d'autres projets sont voués à optimiser le TIM, notamment :

- l'élaboration d'une stratégie globale sur le stationnement et la mise à jour de la politique de stationnement qui en découlera ;
- le déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques sur l'ensemble du territoire communal.

### **3.2.4 Refonte du plan directeur communal**

Enfin, il s'agit d'un moment propice pour l'arbitrage de telles orientations impactantes pour la mobilité. En effet, la refonte actuelle du plan directeur communal (PDCom) offre la possibilité de formaliser une vision, notamment en termes de mobilité. Des mesures de mise en œuvre restent à identifier dans le cadre de cette démarche, certaines sont déjà engagées.

### **3.3 Des mesures visant à réduire le trafic de transit**

La Municipalité souhaite mettre en place une vision structurante permettant ensuite la déclinaison de ce fil rouge en une série de mesures de nature, d'envergure et de calendriers différents.

#### **3.3.1 Hiérarchisation du schéma de circulations**

La Municipalité n'a pas attendu l'abandon de la RDU pour apporter une réponse cohérente aux préoccupations de la population générées par le trafic de transit.

Un premier élément de réponse structurant réside dans la mise en place d'un schéma de circulation qui vise à mieux hiérarchiser le réseau routier, notamment sur les routes de Divonne, de Clémenty, la RC1, de l'Etraz ou encore la Vy-Creuse. Ce schéma se base sur l'accessibilité dite « en parapluie », pour que le trafic de transit demeure sur les grands axes, et non au centre-ville ou dans les quartiers. Les automobilistes se rendant au centre-ville sont aiguillé-e-s vers les parkings correspondants, en fonction de leur provenance. L'idée est de garantir un bon fonctionnement du réseau nyonnais pour l'ensemble des modes, permettant de garantir un centre-ville animé à l'offre commerciale variée.

Ce schéma s'accompagne d'une réflexion sur les carrefours stratégiques, afin d'orienter les usagers et usagères vers les accès cohérents, selon leur provenance, et d'une révision des régimes de vitesse. Le premier point est la clé de voûte pour rendre possible le principe d'accessibilité présenté auparavant et garantit pour les Nyonnais-es la fluidité vers les quartiers d'habitation et les cœurs de ces quartiers préservés des nuisances. Le déploiement de zones 30km/h dans les rues de quartier est en cours, ce qui enlève le trafic de transit sur ces axes non dédiés à cet effet. Cette stratégie permet à la fois le réaménagement des axes de desserte fine, mais ensuite des axes structurants, ce qui contribue à une meilleure fluidité de circulation. Ces deux mesures sont combinées et se renforcent mutuellement.

#### **3.3.2 Optimisation de l'offre des transports publics (TP)**

L'offre de TP doit être améliorée en parallèle. Celle-ci a déjà été optimisée avec l'augmentation des courses urbaines au ¼ d'heure et avec la volonté régionale de développer la fréquence des courses régionales, notamment en heures de pointe. La refonte des cinq lignes de bus urbains depuis décembre 2023 a également permis la suppression des remises à l'heure à la gare, la desserte des rives du lac et, enfin, de désimbriquer l'exploitation des lignes urbaines et régionales en offrant davantage de souplesse en matière horaire. Par ailleurs cette nouvelle architecture a conservé les tracés et l'ensemble des arrêts desservis en améliorant la lisibilité et la simplicité du réseau pour les utilisateurs et utilisatrices.

En parallèle, par exemple, l'augmentation de l'offre de TP le week-end pourrait renforcer son attractivité. Le déploiement d'un mobilier urbain adapté aux arrêts de transport public est en cours de planification, ce qui permet d'améliorer l'aménagement des arrêts pour qu'ils soient plus facilement identifiables et accessibles. Enfin, la requalification du pôle multimodal de la gare contribuera également à l'attractivité des modes collectifs, en facilitant notamment davantage l'intermodalité.

### **3.2.3 Stationnement**

Le principe clé est d'assurer l'accessibilité aux principaux parkings collecteurs, situés à La Combe, la Duche, Perdtemps et Rive ; chacun d'entre eux correspondant à une provenance-cible, évitant ainsi un transit en centre-ville. Par exemple, un-e automobiliste en provenance de Prangins se garera à Perdtemps tandis que depuis Eysins, il ou elle ira à La Combe.

De plus, une politique P+R à l'échelle régionale a été élaborée, en vue de réduire la part TIM du trafic d'échange. La Région de Nyon a développé une vision pour le déploiement de nouveaux parkings au sein du district, consistant à capter les véhicules au plus proche des lieux de résidences, en amont de Nyon afin d'influencer directement le nombre de voitures en transit.

En complément, la Ville de Nyon a entamé une étude sur sa stratégie de stationnement à l'échelle communale et complètera l'offre de P+R prévue dans le cadre régional avec des places additionnelles en entrée de ville, en créant trois nouveaux P+R à Colovray, En Gravette et Petite Prairie 3, dans le cadre des projets respectifs. La révision de la politique de stationnement découlera de la stratégie adoptée.

### **3.2.4 Des axes piétons et cyclables forts**

La mobilité active, enfin, revêt un rôle stratégique. En effet, chaque mode étant complémentaire, il est important de garantir l'efficacité maximale de chacun d'entre eux. Le choix de mobilité opéré par les Nyonnais-es se fera ensuite logiquement en fonction des contraintes et besoins.

C'est pourquoi il est primordial de développer des axes piétons confortables et sécurisés, afin de renforcer la marche comme mode de déplacement à part entière. Il est question de développer à la fois des axes transversaux ainsi que des axes perpendiculaires, aux qualités paysagères fortes.

A ce titre, un chef de projet mobilité active complètera l'équipe du Service des infrastructures dès le mois de juillet prochain et sera en charge de développer des projets en ce sens.

Les axes cyclables aussi sont concernés : le principe est d'affirmer le maillage du réseau, tout en soignant leur intégration urbaine. Un projet d'envergure se profile en ce sens, avec la réalisation de passerelles, favorisant l'accès à la gare de Nyon de part et d'autre de la ville. Dans ce cadre, le passage inférieur de la route de l'Etraz pourrait également être élargi pour, en plus de faciliter l'accès aux TIM au parking Perdtemps, faire la place belle à la mobilité active. La volonté est de faire du vélo un mode de déplacement légitime et fiable pour des déplacements pendulaires. De plus, il est primordial d'améliorer les continuités du réseau ainsi que le sécuriser afin d'offrir des alternatives à tout type d'usager-ère.

Des requalifications en faveur de la mobilité active sont d'ores et déjà planifiées via les mesures du Projet d'agglomération du Grand Genève qui concernent les principaux axes urbains.

## 4. Conclusion

---

La décision d'abandonner le projet de la RDU n'est pas le fruit d'une décision hâtive, mais plutôt l'issue de réflexions et études menées qui ont démontré la viabilité du système de mobilité nyonnais sans cette infrastructure routière et en tenant compte des évolutions à venir. L'évolution multimodale des déplacements sur le territoire communal et les résultats de la dernière campagne de comptages corroborent ce constat.

Bien que la population et le nombre de véhicules individuels motorisés inscrits sur la commune aient augmenté depuis la dernière campagne de comptages, les résultats de la campagne de comptages 2023 mettent en lumière une diminution du trafic individuel motorisé au centre-ville et la stabilisation du trafic à l'échelle de la ville.

Ces tendances sont confirmées notamment par le taux de motorisation qui a diminué, rejoignant ainsi la moyenne cantonale, et par le report modal du trafic individuel motorisé en faveur des transports publics, qui représente une augmentation d'environ 19% de passagers et passagères par rapport aux derniers comptages.

L'analyse de l'évolution des déplacements montre également une forte augmentation des mobilités actives, en particulier dans la zone urbaine. Le centre-ville se révèle déjà particulièrement multimodal : environ un quart des déplacements est effectué à pied ou à vélo, un quart en transports publics et le solde en transport individuel motorisé.

Dès lors, les mesures mises en place par la Ville pour favoriser le report modal, telles que l'optimisation des lignes de transport public, l'aménagement de l'espace rue, l'organisation du trafic et de la circulation, etc. continuent à porter leurs fruits.

Ces résultats positifs sont aujourd'hui obtenus grâce à une politique volontariste qui continue à être déployée, ainsi que des investissements réalisés et à venir en faveur d'un espace davantage partagé et sécurisé. Ces efforts doivent être accentués et les mesures mises en œuvre, grâce à l'économie de 55 millions de francs économisés par l'abandon du projet de la RDU, constituent des points cardinaux pour une mobilité plus accessible et durable.

Le projet routier n'était plus soutenu ni par le Canton, la Région ou encore les communes voisines, sa viabilité était donc incertaine. La décision d'abandon de ce projet advient après les résultats d'études ayant permis, à la fois de s'assurer du bon fonctionnement du système de mobilité sans la RDU, mais a également permis à la Municipalité de mettre à jour l'ensemble de sa vision de mobilité, dans le but de mieux répondre aux enjeux contemporains et besoins des Nyonnais-es. La mise à jour du schéma de circulation, la campagne de comptages actualisée en 2023 ou encore le lancement d'une étude sur la stratégie globale de stationnement et la révision de la politique de stationnement qui en découlera sont autant d'aspects qui consolident une vision adéquate et harmonieuse de la mobilité pour notre territoire.

Enfin, la démarche de refonte du plan directeur communal (PDCom) débutée ces derniers mois constitue l'opportunité privilégiée afin d'initier et formaliser certaines mesures qui orienteront l'offre de mobilité en conformité avec la vision adoptée par la Municipalité.

## NYON · COMMUNICATION N° 2024/I47 AU CONSEIL COMMUNAL

Ainsi adopté par la Municipalité dans sa séance du 27 mai 2024.

Au nom de la Municipalité

Le Syndic :



La Secrétaire rempl. :

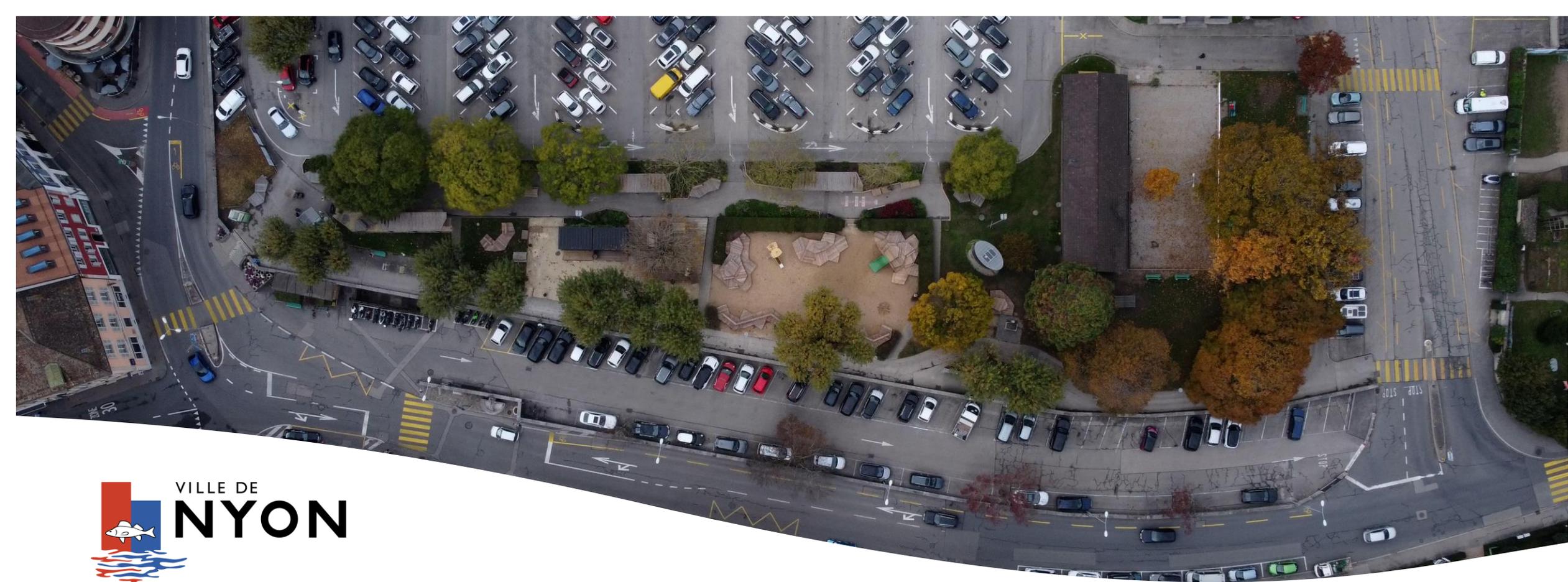
Daniel Rossellat

Marianne Savary

### **Annexe**

---

- Présentation « L'avenir de la mobilité en Ville de Nyon » projetée lors du Conseil communal du 29 janvier 2024 (disponible en ligne)



# L'avenir de la mobilité en Ville de Nyon

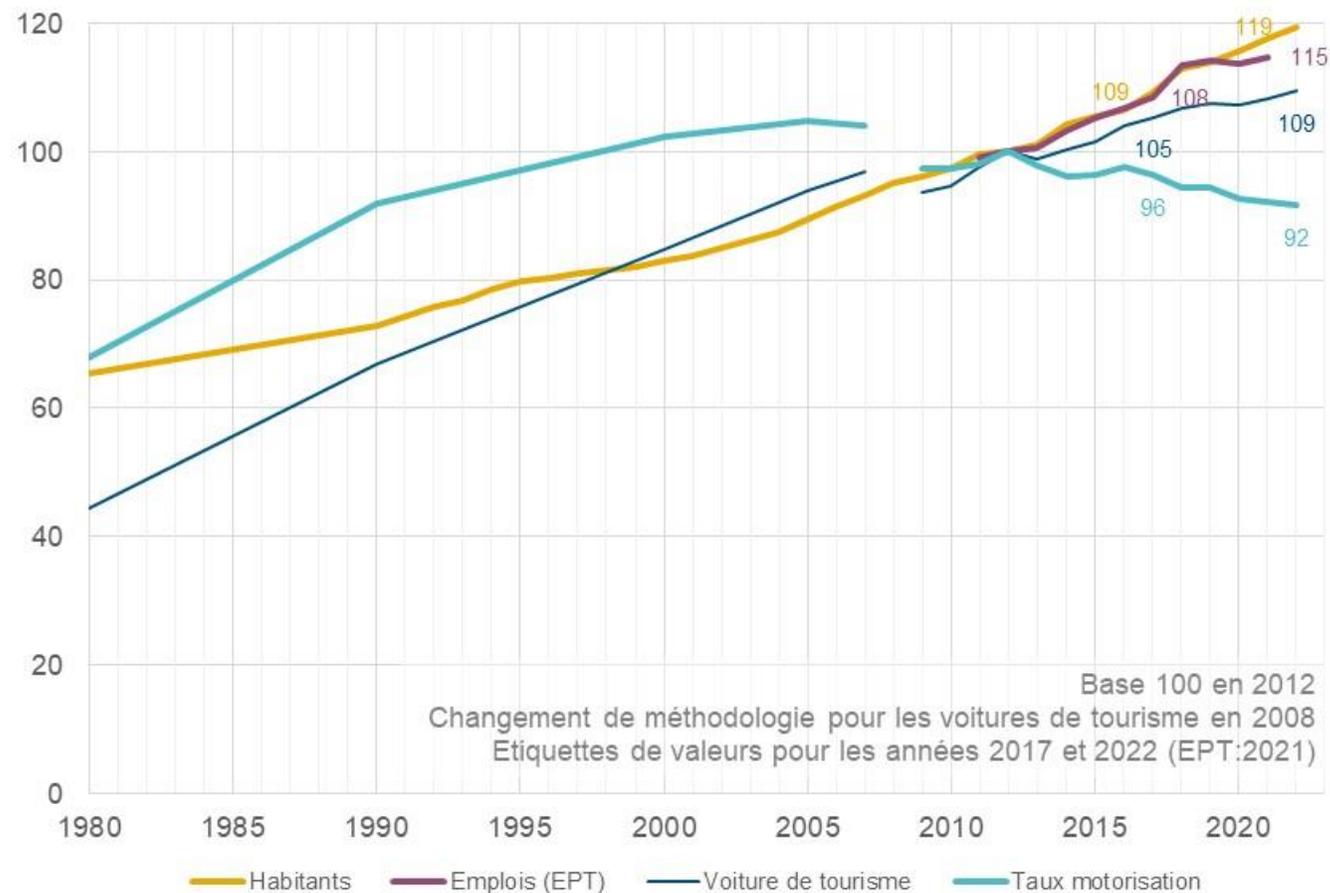
Présentation au Conseil communal du 29 janvier 2024

# Ordre du jour

1. Résultats de la campagne de **comptages** 2023
2. RDU : **historique** et **perspectives**
3. Comment **améliorer** la mobilité à Nyon ?
4. Quelques **mesures** et **projets** déjà engagés
5. Conclusion

# 1. Résultats de la campagne de comptages 2023

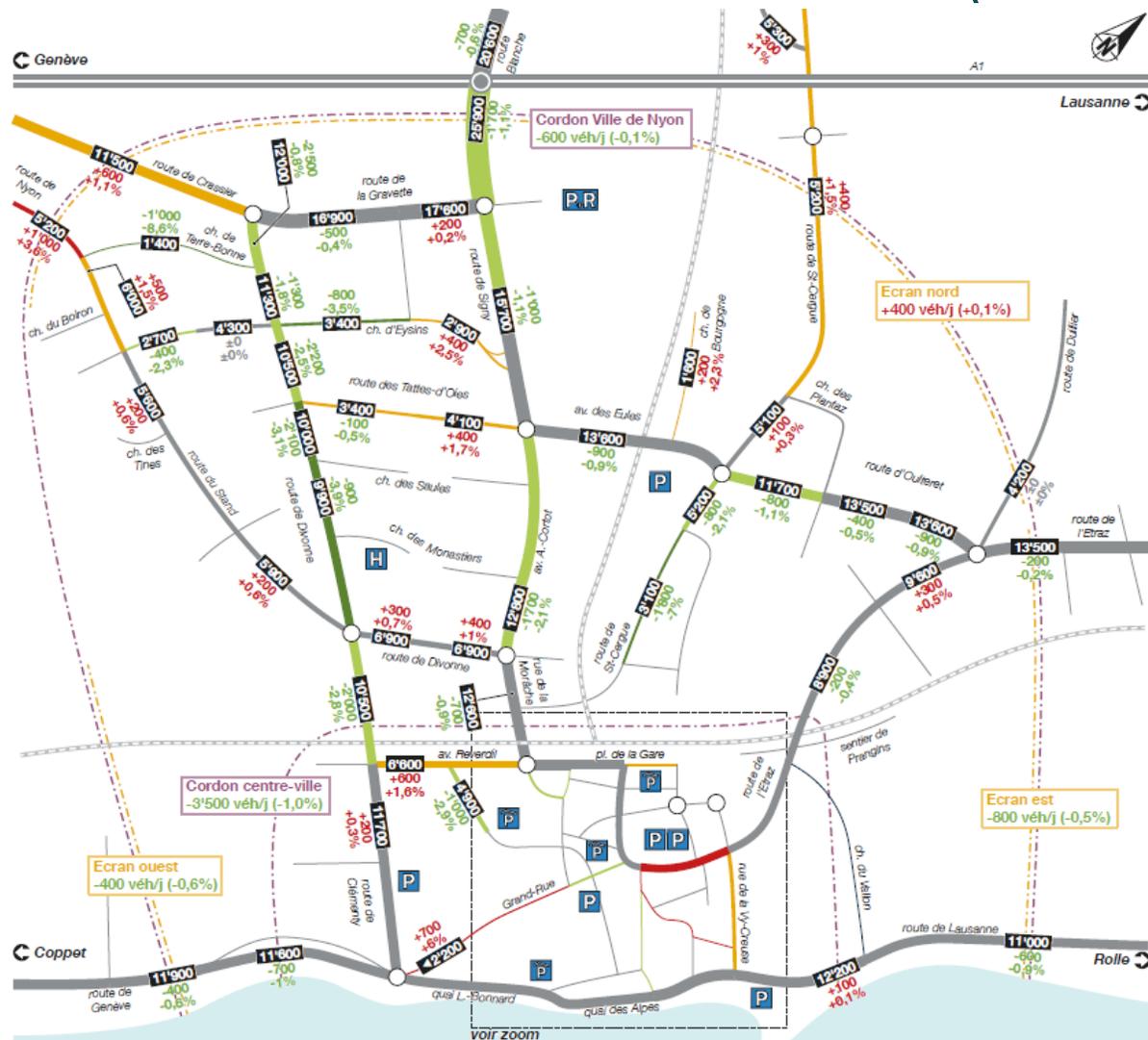
# Évolution des données socio-économiques



- **Population en croissance régulière: +19% depuis 2012, +9% depuis 2017**
- Nombre de voitures de tourisme en croissance plus modérée: +9% depuis 2012, +4% depuis 2017
- **Taux de motorisation décroît: 521 véh/1'000hab. en 2022, soit -8,4% depuis 2012, -5% depuis 2017.** Il est identique à celui du début des années 1990.

## Analyse relative aux TIM

### Evolution 2017 - 2023 du TJM (lundi-dimanche)



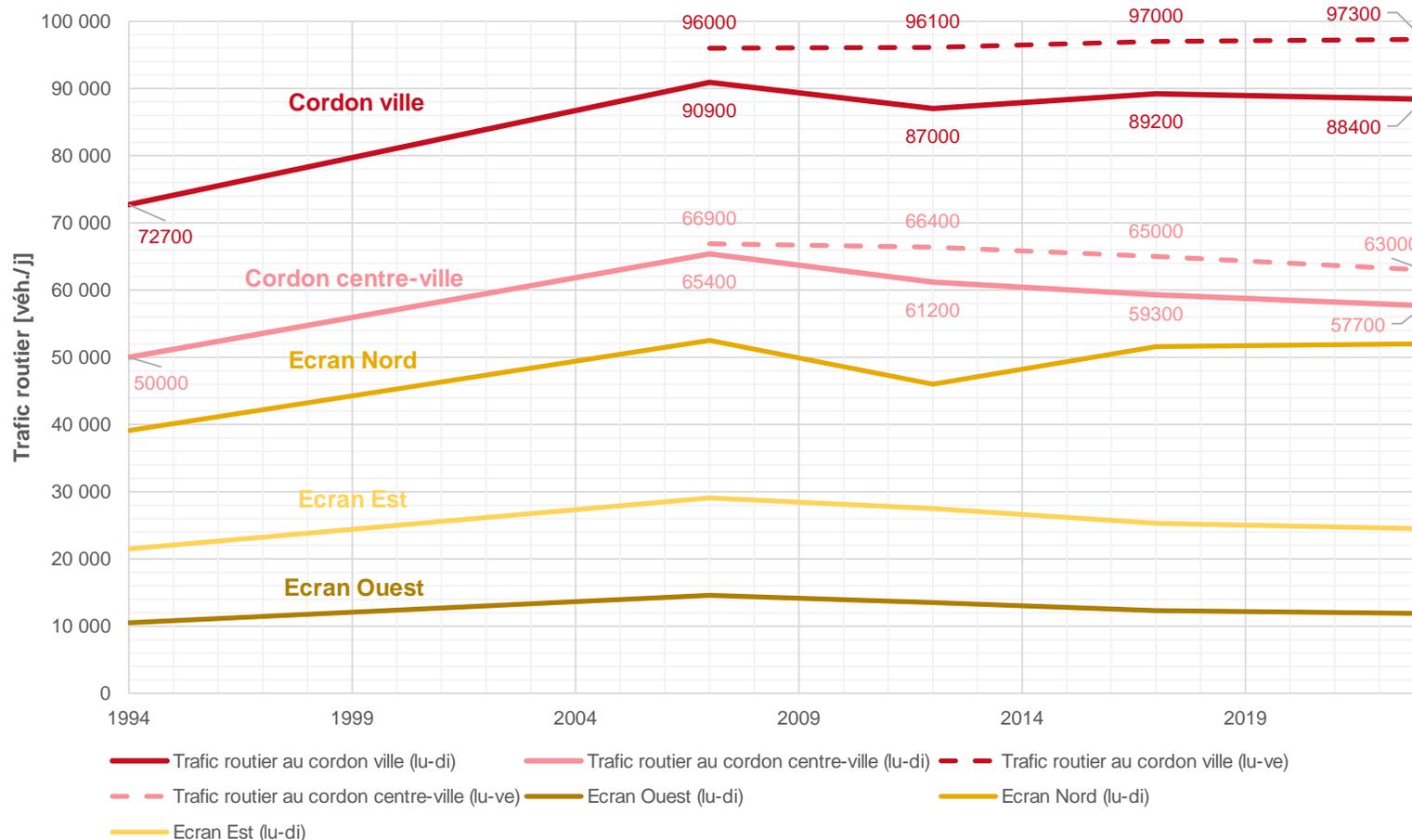
- **Trafic stable ou en baisse**, en particulier là où la hausse était marquée en 2018 (rtes de Divonne et Signy p.ex.)
- **Baisse au cordon centre-ville** (-1% p.a.) **et stabilité au cordon ville** (-0,1% p.a.) en raison de l'évolution du cordon Nord (+0,1% p.a.)
- Trafic des jours ouvrables 10% plus élevé, sauf +6% à l'écran ouest (route de Genève)

Evolution du trafic journalier moyen :

- >-3%/an (soit >-19% de 2017 et 2023)
- entre -3%/an et -1%/an (soit entre -19% et -6% entre 2017 et 2023)
- entre -1%/an et +1%/an (soit entre -6% et +6% entre 2017 et 2023)
- entre +1%/an et +3%/an (soit entre +6% et 19% entre 2017 et 2023)
- >+3%/an (soit >+19% de 2017 et 2023)

## Analyse relative aux TIM

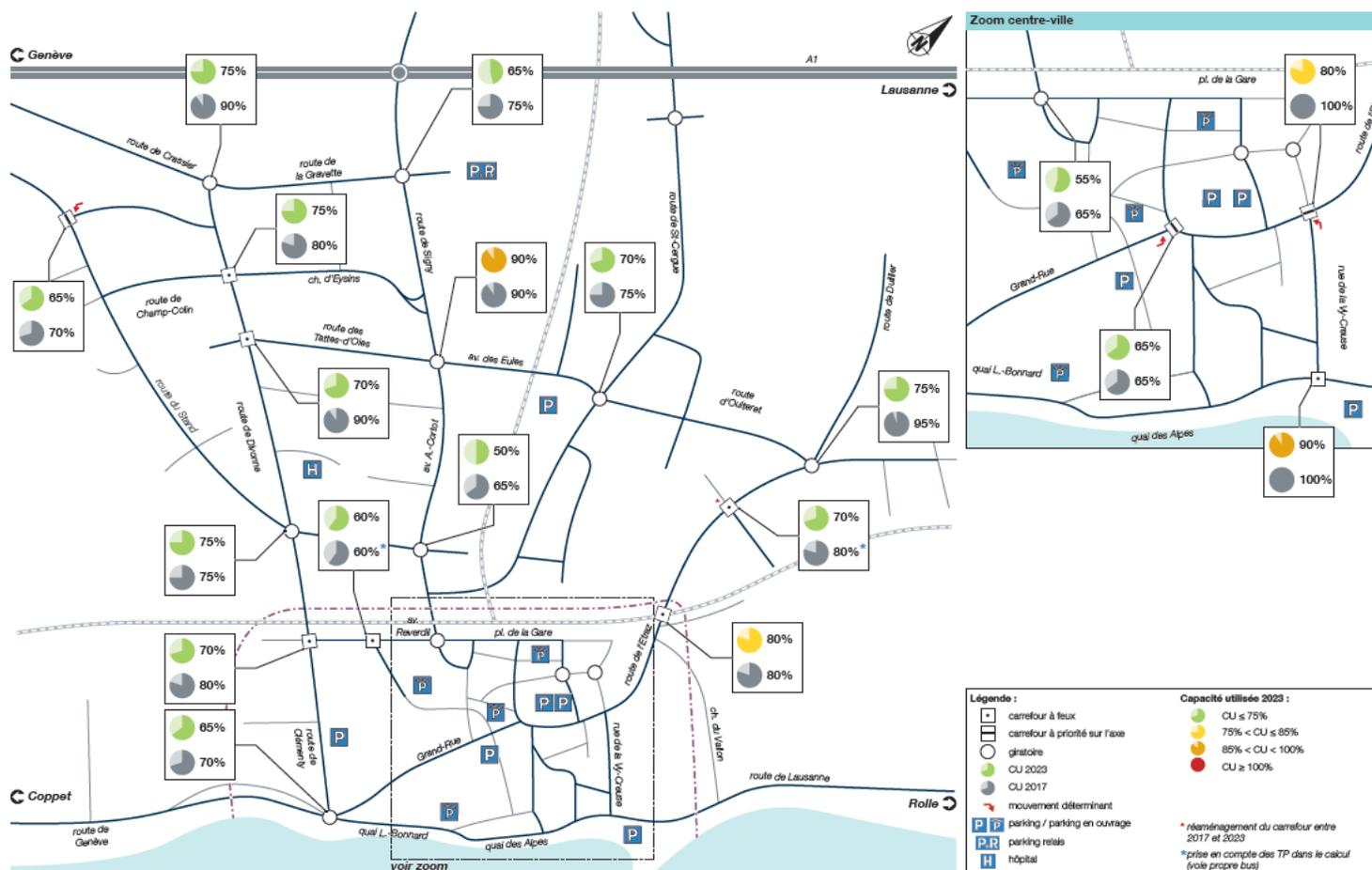
### TJM & TJOM 2023 et évolutions



- **Globalement stabilité des TJM/TJOM au cordon ville (et écran Nord) et baisse modérée mais régulière au cordon centre-ville (et écrans Est et Ouest)**

## Analyse relative aux TIM

### Pointe du matin – Capacités utilisées et évolution



- **Trafic en baisse** (-2,1% p.a. (ville), -1,3% p.a. (centre-ville))
- **Tendance à la fluidification du trafic: capacités utilisées le matin stables ou en baisses**
- Les capacités utilisées sont comprises entre 50% et 90% à l'heure de pointe du matin, avec un grand nombre de carrefours présentant des capacités utilisées de l'ordre de 65% à 75%

Etat 2023 des carrefours			
Fluide	Moyen	Chargé	Saturé
58%(12)	11% (2)	32% (5)	0% (0)
Evolution 2017-2023			
+4	-6	+3	-2
Evolution 2012-2023			
+2	=	-1	-1

## Analyse relative aux TP

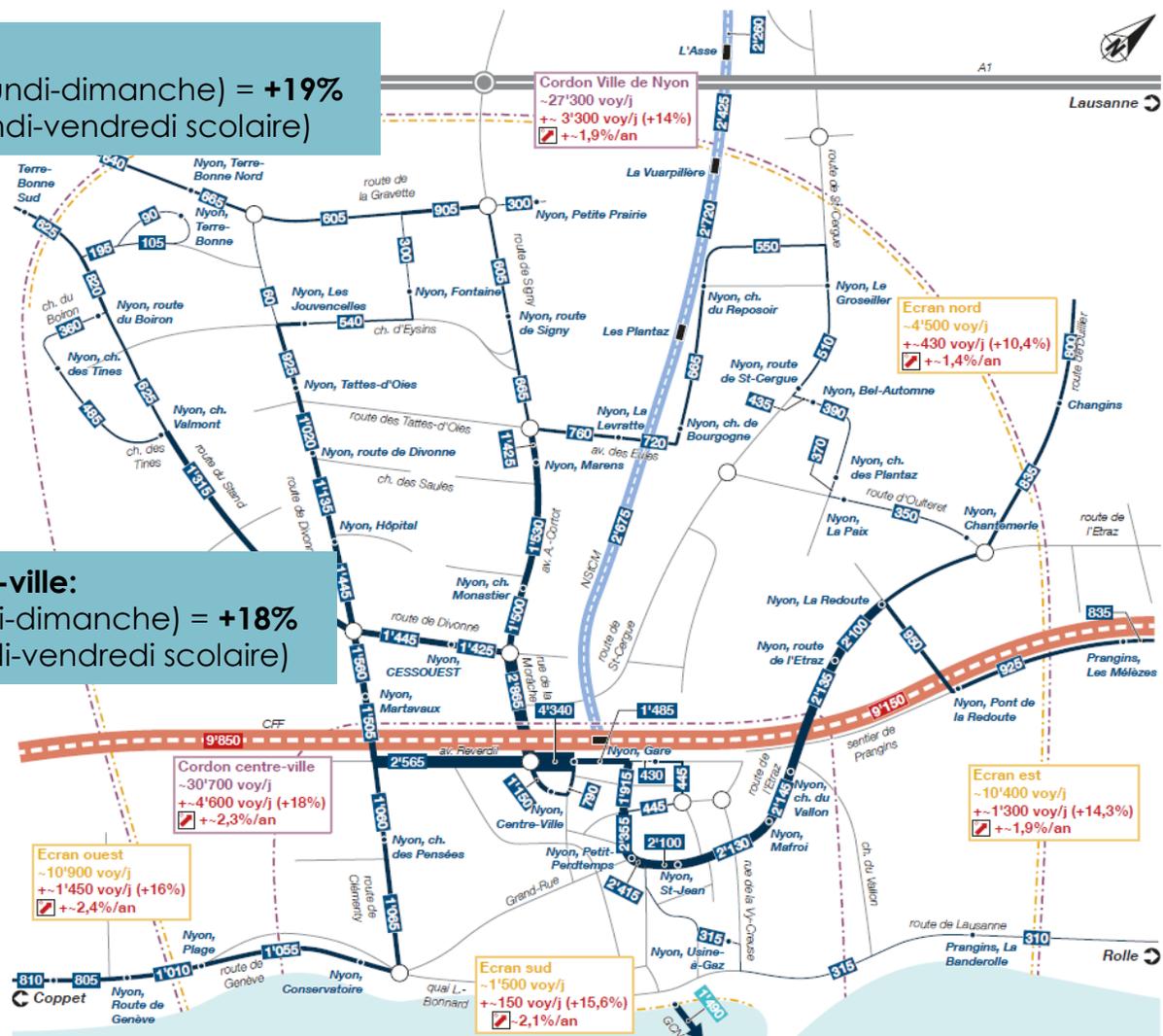
### Fréquentation TP (lundi-dimanche) et évolution 2016-2023

#### Au cordon ville:

27'300 voy/j. (lundi-dimanche) = **+19%**  
 33'500 voy/j. (lundi-vendredi scolaire)

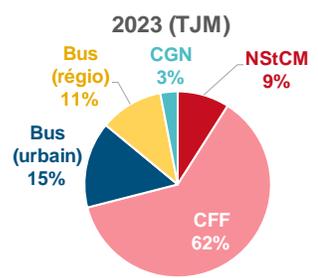
#### Au cordon centre-ville:

30'700 voy/j. (lundi-dimanche) = **+18%**  
 38'900 voy/j. (lundi-vendredi scolaire)



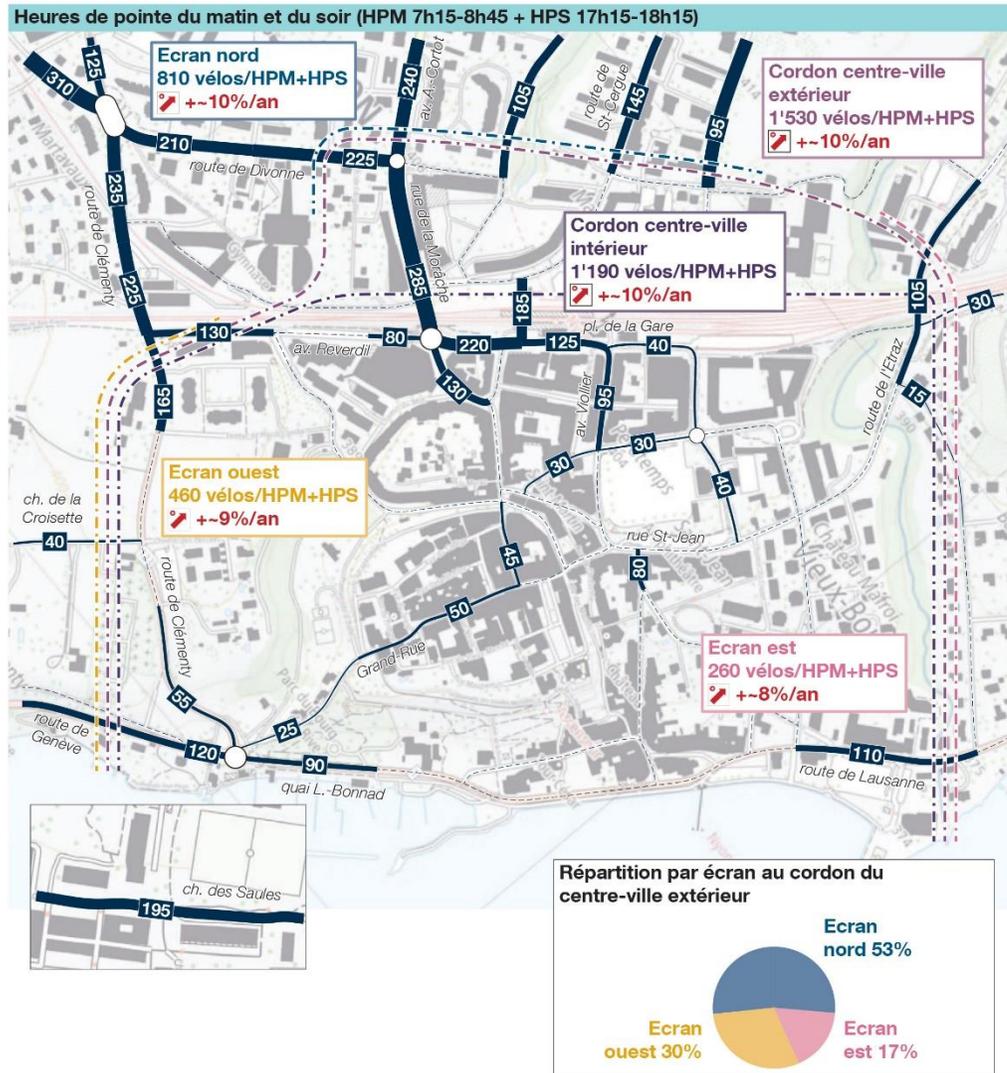
- **Augmentation marquée à tous les écrans et cordons**  
 (env. +1,4% à +2,4% par an)
- Hausse surtout des bus urbains TPN (~+6% p.a.), NStCM et CGN (~+2,1 à +2,5% p.a.)  
 ➔ lignes avec amélioration dans la période 2011-2017
- **Jusqu'à 37'700 montées-descentes aux arrêts gare et centre-ville** un jour de semaine scolaire, dont 50% sur CFF  
 Gare & centre-ville = 50% des montées dans un bus urbain à Nyon

Répartition de la fréquentation



## Analyse relative aux modes actifs

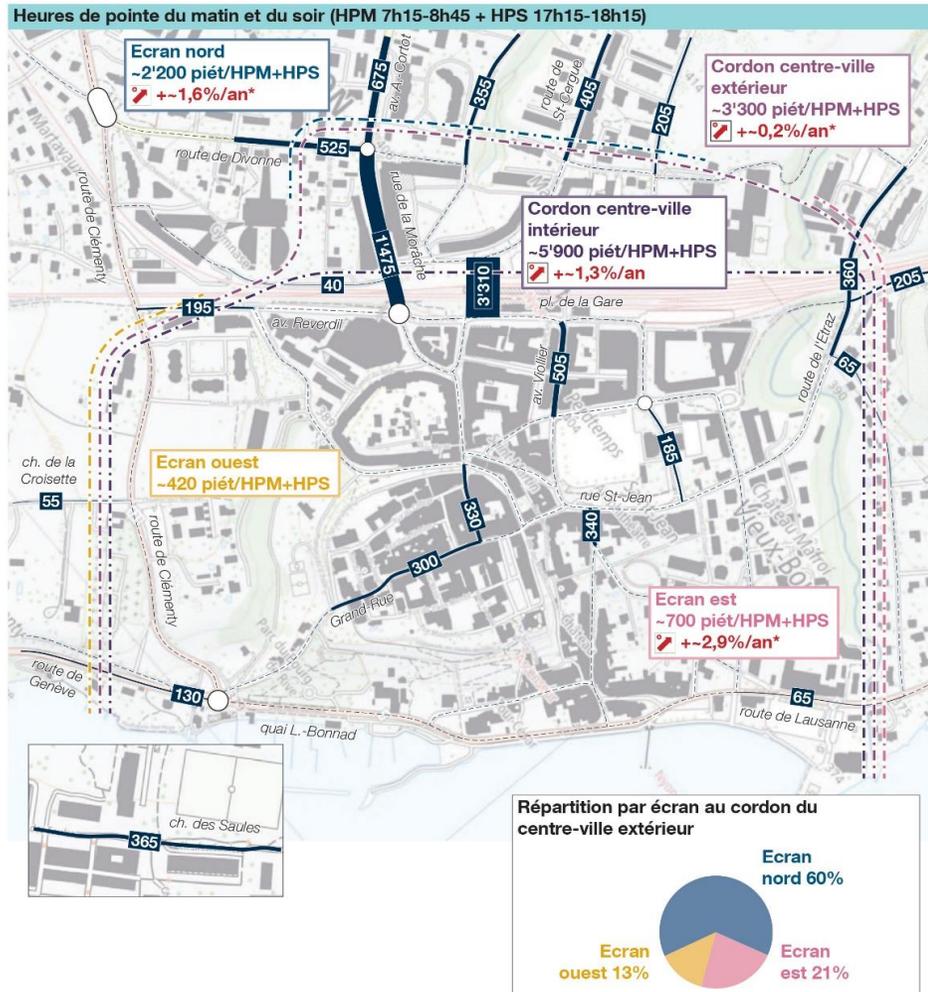
### Déplacements vélos aux heures de pointe



- **Hausse** en apparence très forte, des déplacements vélos au niveau du cordon centre-ville par rapport à 2017
- Grande variabilité des volumes de déplacements en fonction de la météo et de la saison
- Chiffre à ne pas surinterpréter en raison des imprécisions dues au changement de méthodologie

## Analyse relative aux modes actifs

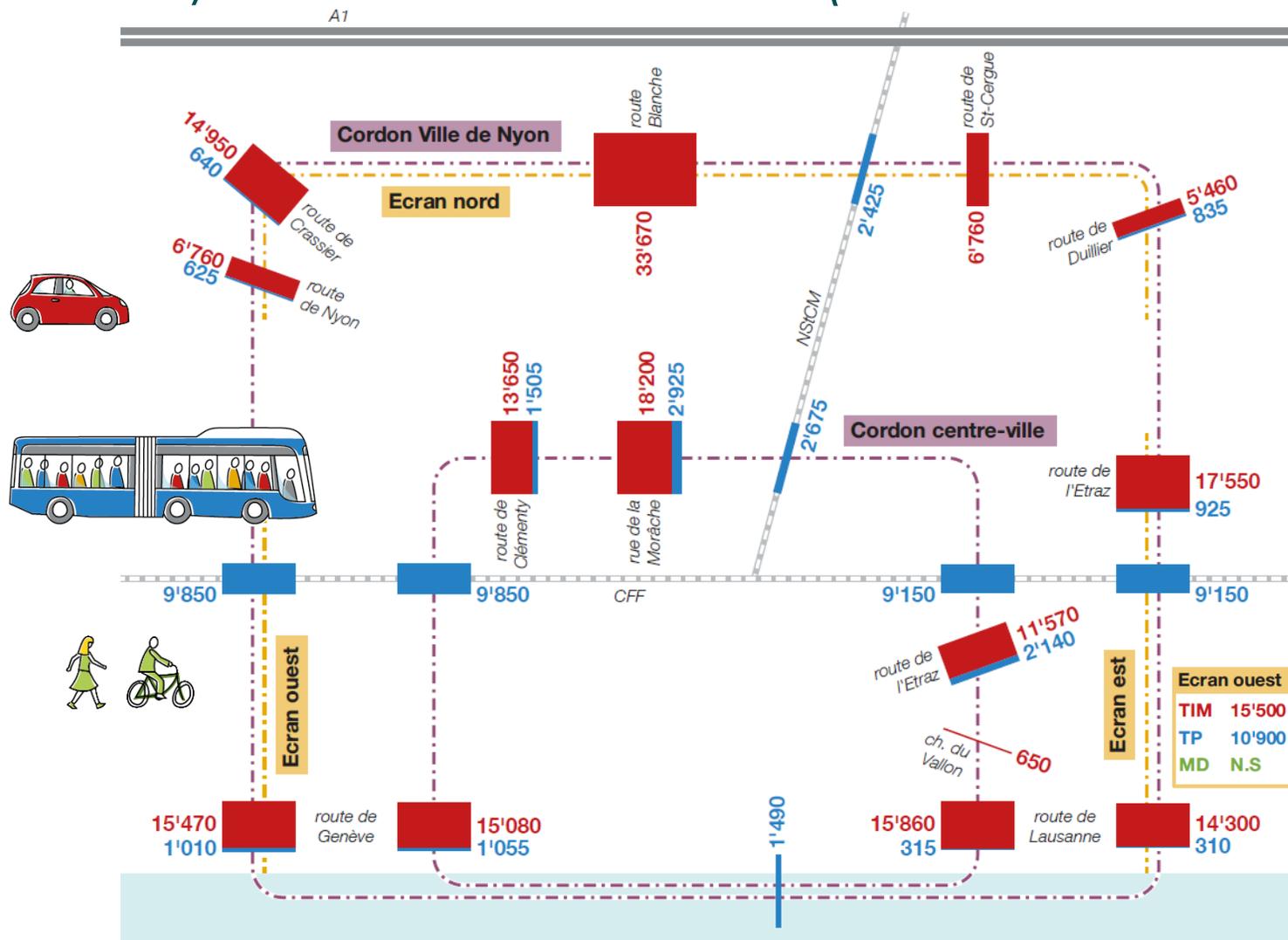
### Déplacements piétons aux heures de pointe



- **Tendance à la hausse** des déplacements piétons au niveau du cordon centre-ville par rapport à 2017
- Valeurs 2017 à l'écran ouest exceptionnellement élevées – évolution non représentative
- Variabilité des volumes de déplacements en fonction de la météo et de la saison. Moins marquée que pour les vélos
- Chiffre à ne pas surinterpréter en raison des imprécisions dues au changement de méthodologie

## Analyse multimodale

### Analyse multimodale TJM (lundi – dimanche)



- **Croissance de la mobilité tous modes de 2% ou 3'000 déplacements par jour**
- **Report modal de 2 à 3 pts des TIM vers les TP** (respectivement aux cordons ville et centre-ville)
- Augmentation des vélos et stabilité des piétons, ne se traduisant pas encore en gain de part modale

**Cordon Ville de Nyon et évolution 2017-2023**

TIM	114'900 pers/j	-1'000 (-2 pts)
TP	27'300 pers/j	+4'500 (+2 pts)
MD	<2'000 pers/j	identique
<b>Total</b>	<b>~144'000 pers/j</b>	<b>+3'000 (+2%)</b>

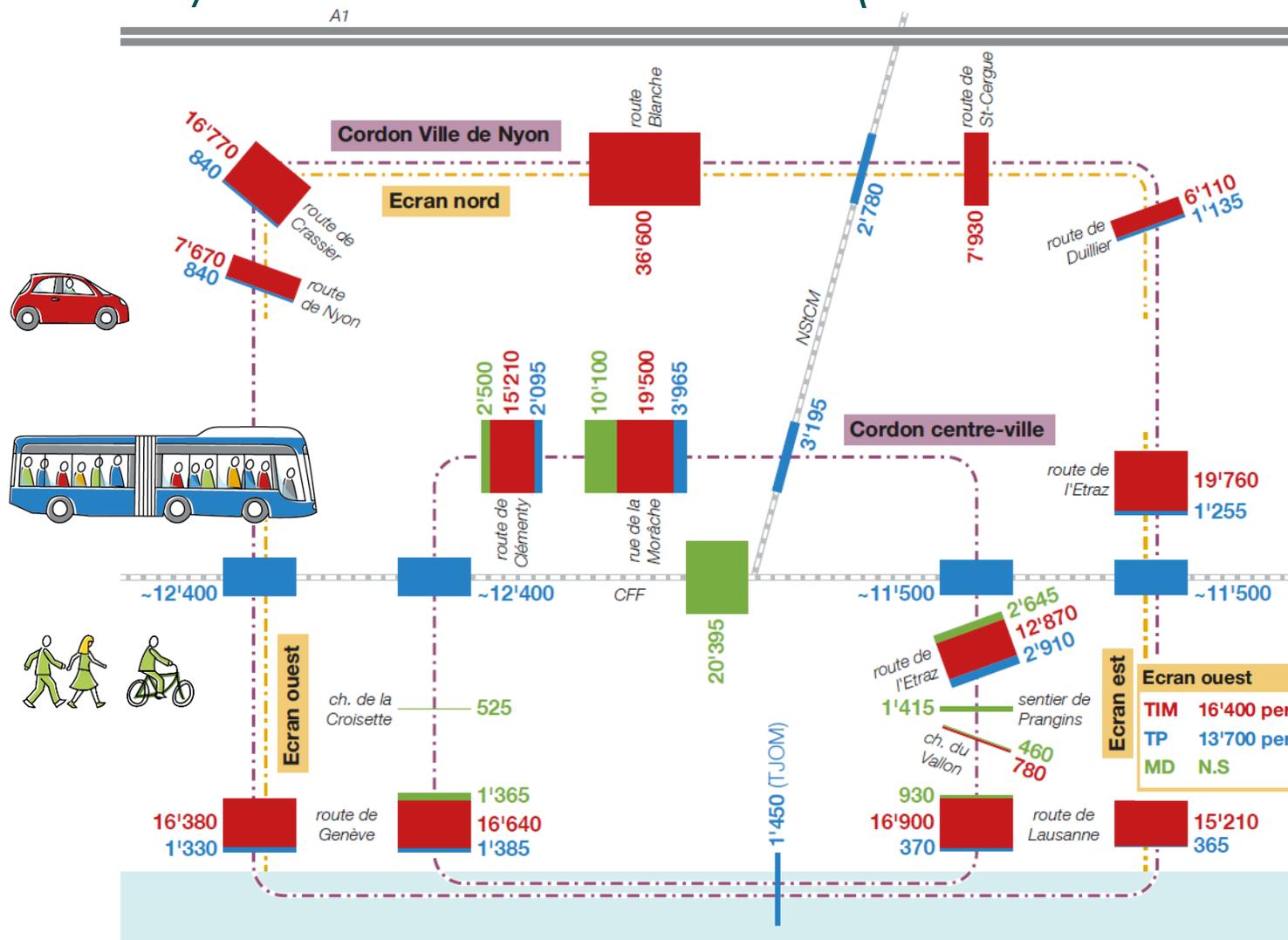
	Ecran ouest	Ecran nord	Ecran est
TIM	15'500 pers/j	83'100 pers/j	31'900 pers/j
TP	10'900 pers/j	4'500 pers/j	10'400 pers/j
MD	N.S	N.S	N.S

**Cordon centre-ville et évolution 2017-2023**

TIM	75'000 pers/j	-2'000 (-3 pts)
TP	31'100 pers/j	+5'000 (+3 pts)
MD	~37'000 pers/j	identique
<b>Total</b>	<b>~143'000 pers/j</b>	<b>+3'000 (+2%)</b>

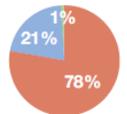
## Analyse multimodale

### Analyse multimodale TJOS (lundi-vendredi scolaire)



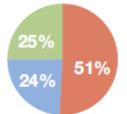
- Valeurs reflétant mieux la réalité d'un jour de semaine mais non calculées en 2017
- La part TIM est quasi de 50% au centre-ville, alors que la MD et les TP environ 25% chacun
- Forts déséquilibres entre modes selon les axes. **Plusieurs axes vraiment multimodaux** (p.ex. Morâche, Etraz,...)

Cordon Ville de Nyon	
TIM	126'500 pers/j
TP	33'500 pers/j
MD	<2'000 pers/j
Total	~162'000 pers/j



Ecran ouest		Ecran nord		Ecran est	
TIM	16'400 pers/j	TIM	91'500 pers/j	TIM	35'000 pers/j
TP	13'700 pers/j	TP	5'600 pers/j	TP	13'100 pers/j
MD	N.S	MD	N.S	MD	N.S

Cordon centre-ville	
TIM	81'900 pers/j
TP	39'300 pers/j
MD	~40'300 pers/j
Total	~162'000 pers/j

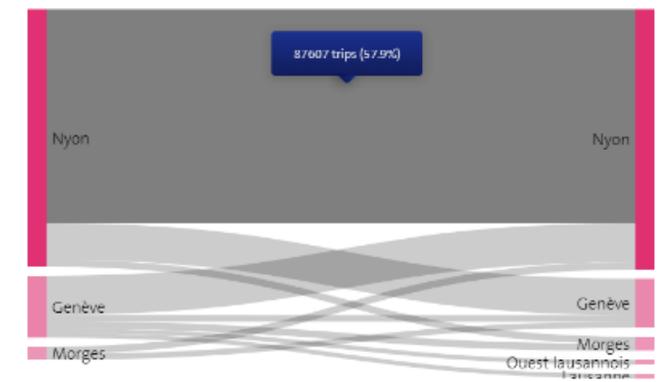
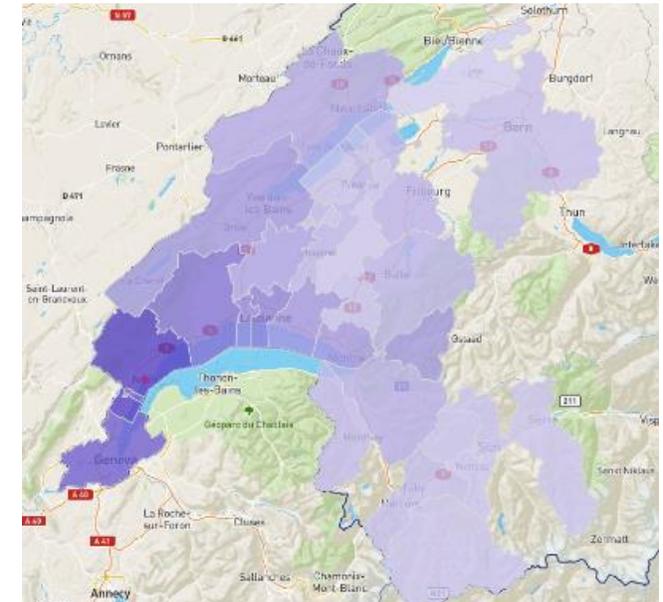
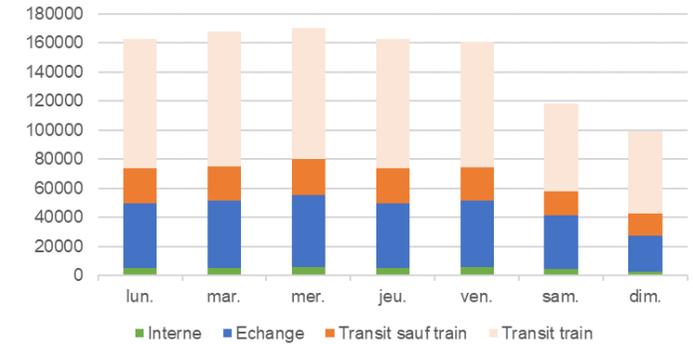


## Données Swisscom Mobility

- Périmètre: centre-ville y compris gare
- Volumes de déplacements tous modes comparables et cohérents avec les résultats des enquêtes
- Très nombreuses données disponibles, en particulier sur les origines et destinations des déplacements
- En revanche:
  - Pas de déplacements transfrontaliers
  - Pas de distinction « utilisable » des modes de déplacements (TIM, TP, MD)
  - Pas d'information à l'intérieur de la commune

**Les données Swisscom Mobility peuvent compléter le monitoring multimodal mais ne le remplacent pas, même partiellement**

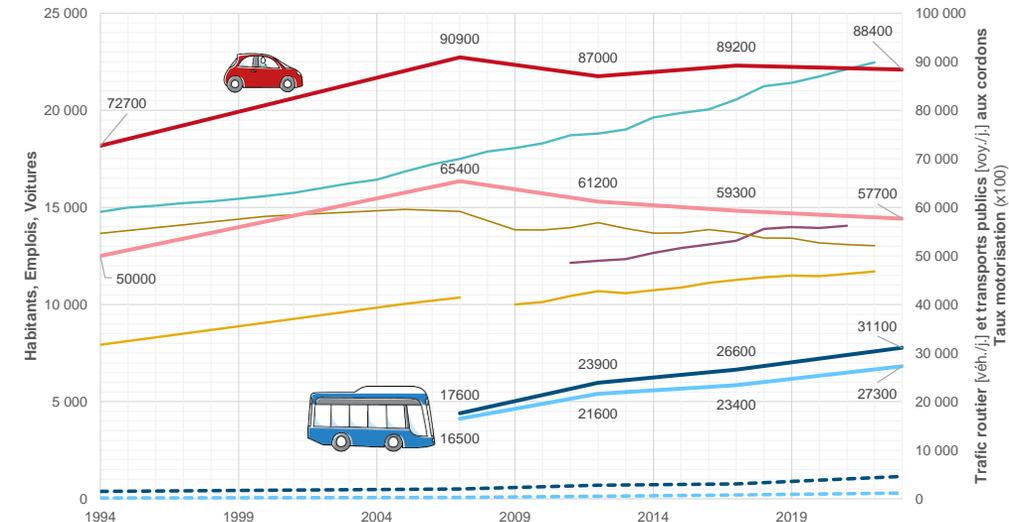
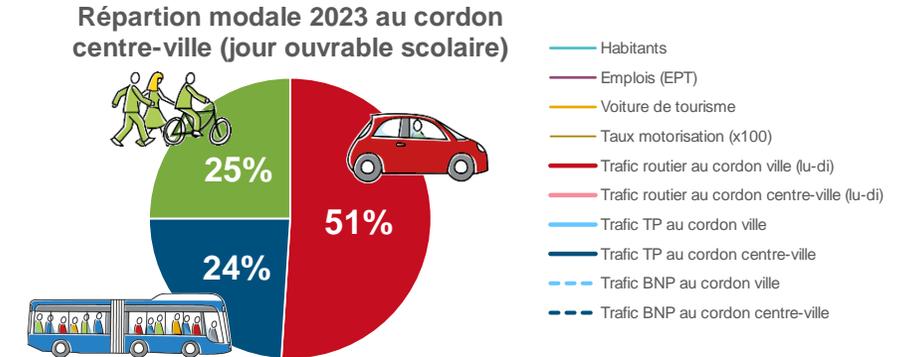
Evolution du trafic journalier



## Synthèse

### La ville se développe régulièrement et depuis le milieu des années 2000

- Le taux de motorisation baisse et rejoint la moyenne cantonale
- Le trafic routier baisse** (plutôt au centre) ou reste stable (plutôt en périphérie) **avec une fluidification du trafic**, surtout aux heures de pointe du matin. Au périmètre du centre-ville, la voiture n'assure plus qu'un déplacement sur deux
- Les transports publics sont en hausse** (env. +75% sur 15 ans au centre-ville)
- Les modes doux sont en hausse**, surtout à l'intérieur de la zone urbaine. L'usage du vélo a une tendance récente en très fort développement



## Synthèse

### **Etude comptage permet de conclure**

#### Entre 2017-2023

Un report modal encourageant, sans investissements infrastructurels majeurs

- Mise en place au 1/4 d'heure des lignes de transport public
- Aménagement de quelques cheminements piétons et amélioration des pistes cyclables

### **Stratégie mobilité à élaborer**

#### Entre 2023/2035

Poursuivre les efforts engagés au travers d'une stratégie globale consolidée

Élaborer de nouvelles mesures en vue de la mise en œuvre de cette stratégie

Mise en œuvre des nouvelles mesures pour des effets démultipliés

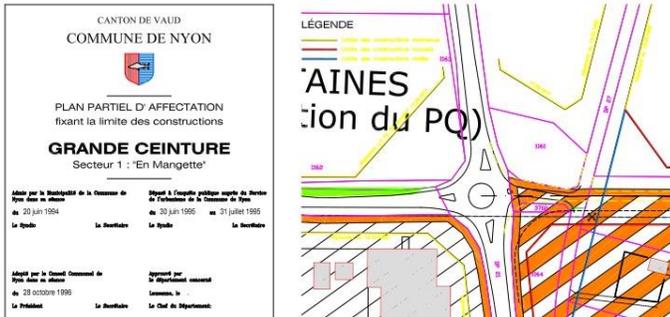


Démonstration de la campagne de comptages sur le terrain donne des orientations

## **2. RDU : historique et perspectives**

# Historique

### < 2005 La «Grande Ceinture»



#### Une route de contournement

Cible principale : trafic de transit par rapport à Nyon

Infrastructure routière, sans vision territoriale particulière

### 2005-2022 La RDU au sein du SDAN



#### Une vision territoriale globale et ambitieuse

Un axe routier structurant le développement urbanistique

Fonction de distribution du trafic

### 2023 Que reste-t-il de ce projet?



#### Retour à une simple route contournement

Une route dont la construction revient à Nyon sans bénéficier aux nyonnais

# Un projet à la faisabilité compromise

**POLITIQUEMENT**

2018 Sortie de Prangins  
2022 Sortie d'Eysins  
Nouveau cap de la  
politique climatique

Coût ayant explosé: 55 M de CHF

Financement revenant à la Ville de  
Nyon seule

**ÉCONOMIQUEMENT**

**ENVIRONNEMENTALEMENT**

Impact sur les SDA  
Forêt

Plus de développements  
urbains au nord

**VISION TERRITORIALE**

# Une route... mais pour quoi ?

**Une route n'est pas un but en soi !** Elle doit être au service d'une politique globale, permettant d'atteindre certains objectifs

*A quels objectifs la RDU peut-elle répondre ?*

- Servir de support pour une nouvelle urbanisation dans un « grand geste » de développement ? 
- Distribuer le trafic dans l'urbanisation actuelle ou planifiée ? 
- Extraire le trafic de transit de Nyon ?  **Oui, mais à voir concrètement...**
- Réduire de manière déterminante la pression du trafic en ville de Nyon ? 

# Quel effet de la RDU sur le trafic ?

Avec la RDU : effets **limités** et **concentrés** au niveau géographique

Or, la ville de Nyon a besoin d'améliorer sa mobilité de façon **globale**

Les estimations de trafic assurent une **tendance à la baisse continue**, ce qui permettra de résoudre certains problèmes actuels (fluidité, nuisances,..)

**Au final, la RDU génère un trafic induit et engendre des effets minimes et concentrés au niveau géographique... dont les bénéfices n'apparaîtraient qu'après 2030 au vu des délais de réalisation**

Il est donc préférable d'agir de manière...

...**globale** sur le territoire nyonnais

...en privilégiant les mesures incitant aux **changements de comportements**, le processus est d'ores et déjà en cours (pas d'inversion de tendance)

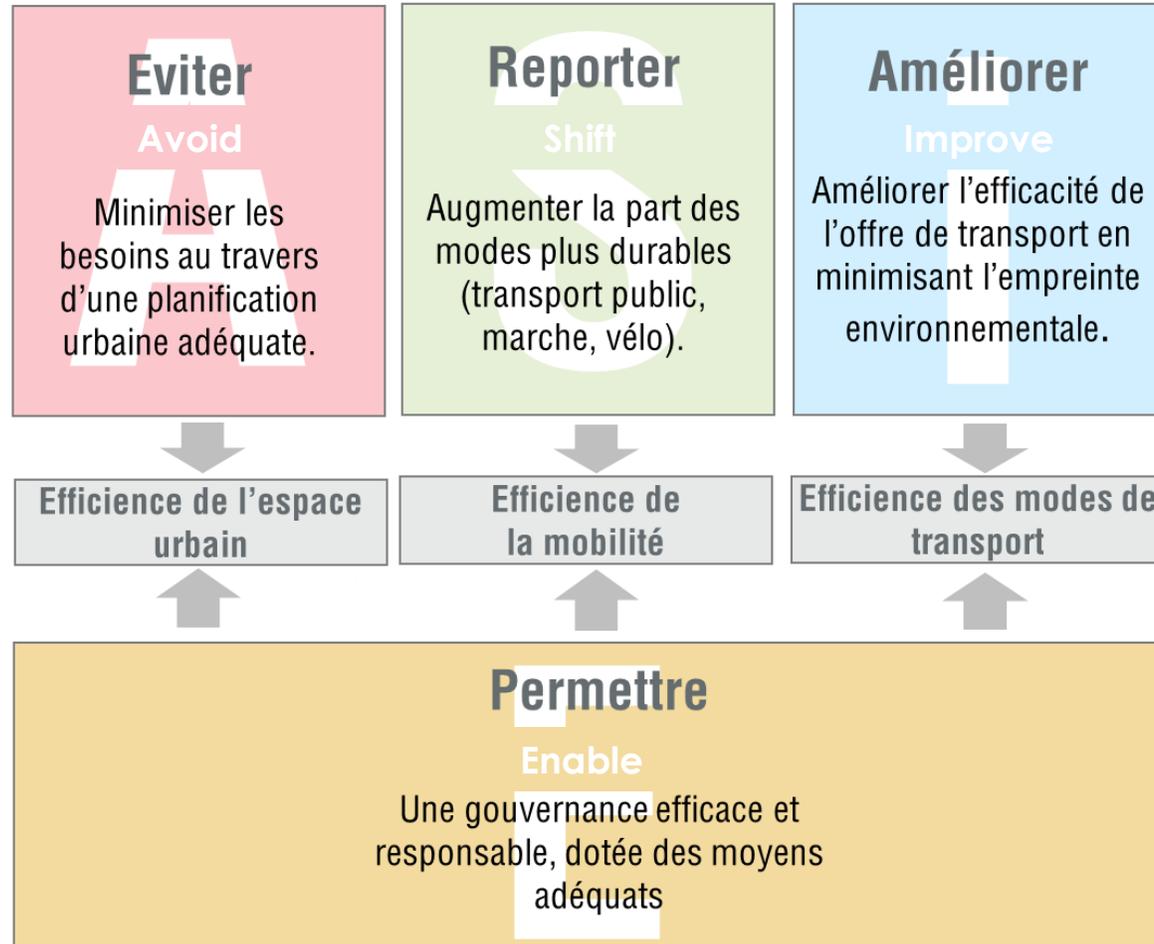
L'ajout de capacité routière, dans ce contexte, paraît contre-productif !

# 3. Comment améliorer la mobilité à Nyon ?

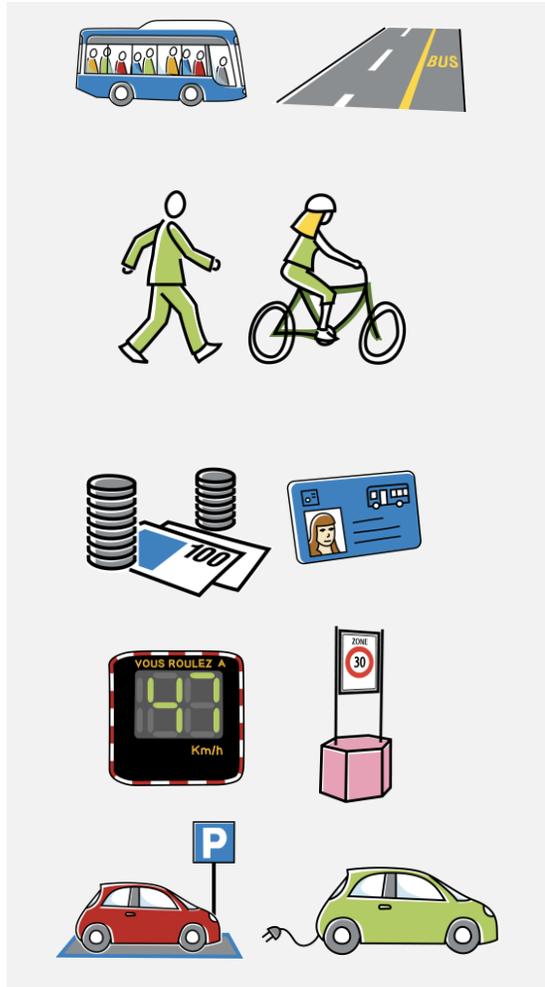
# Des objectifs multiples... et à concilier !

- ✓ Garantir l'**accessibilité** à Nyon pour tous les usagers (habitants, visiteurs,...)
- ✓ Orienter l'évolution du trafic selon une tendance conforme à une **neutralité carbone** en 2050
- ✓ Réduire les **pollutions** sonores et de l'air
- ✓ Accroître la **sécurité** pour l'ensemble des usagères et usagers
- ✓ Améliorer la **qualité de l'espace public** et valoriser certains lieux emblématiques
- ✓ Etc.

# Il est nécessaire d'agir selon plusieurs leviers !

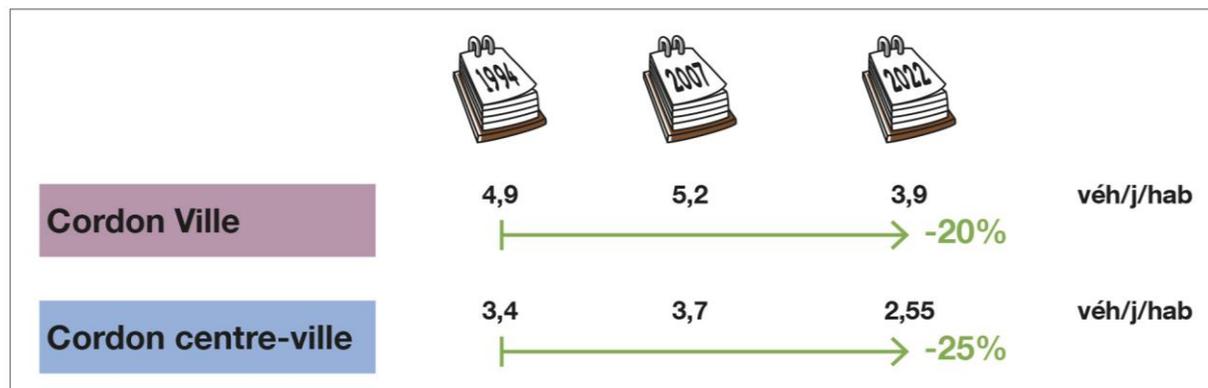
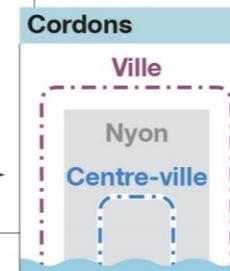
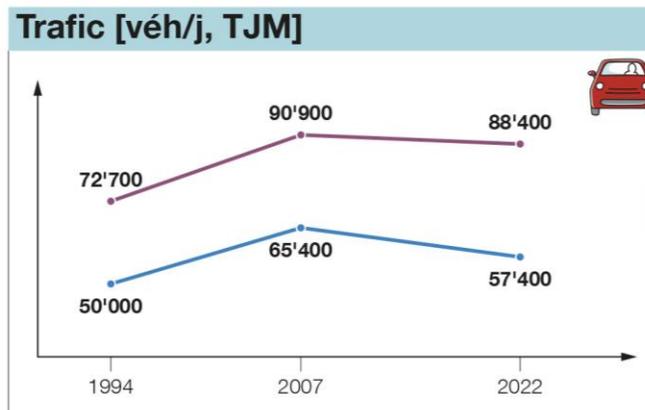
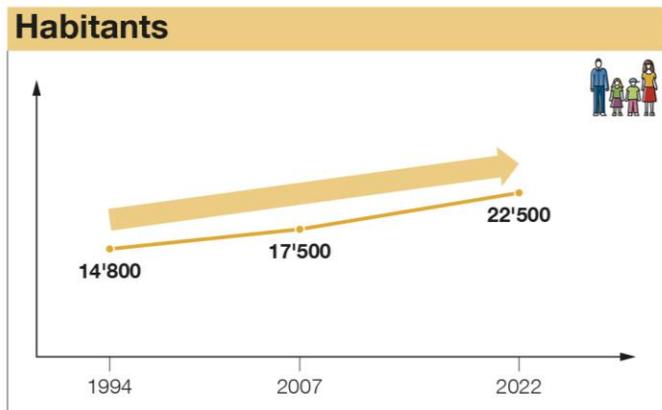


# La Ville de Nyon a déjà enclenché une politique multimodale et volontariste



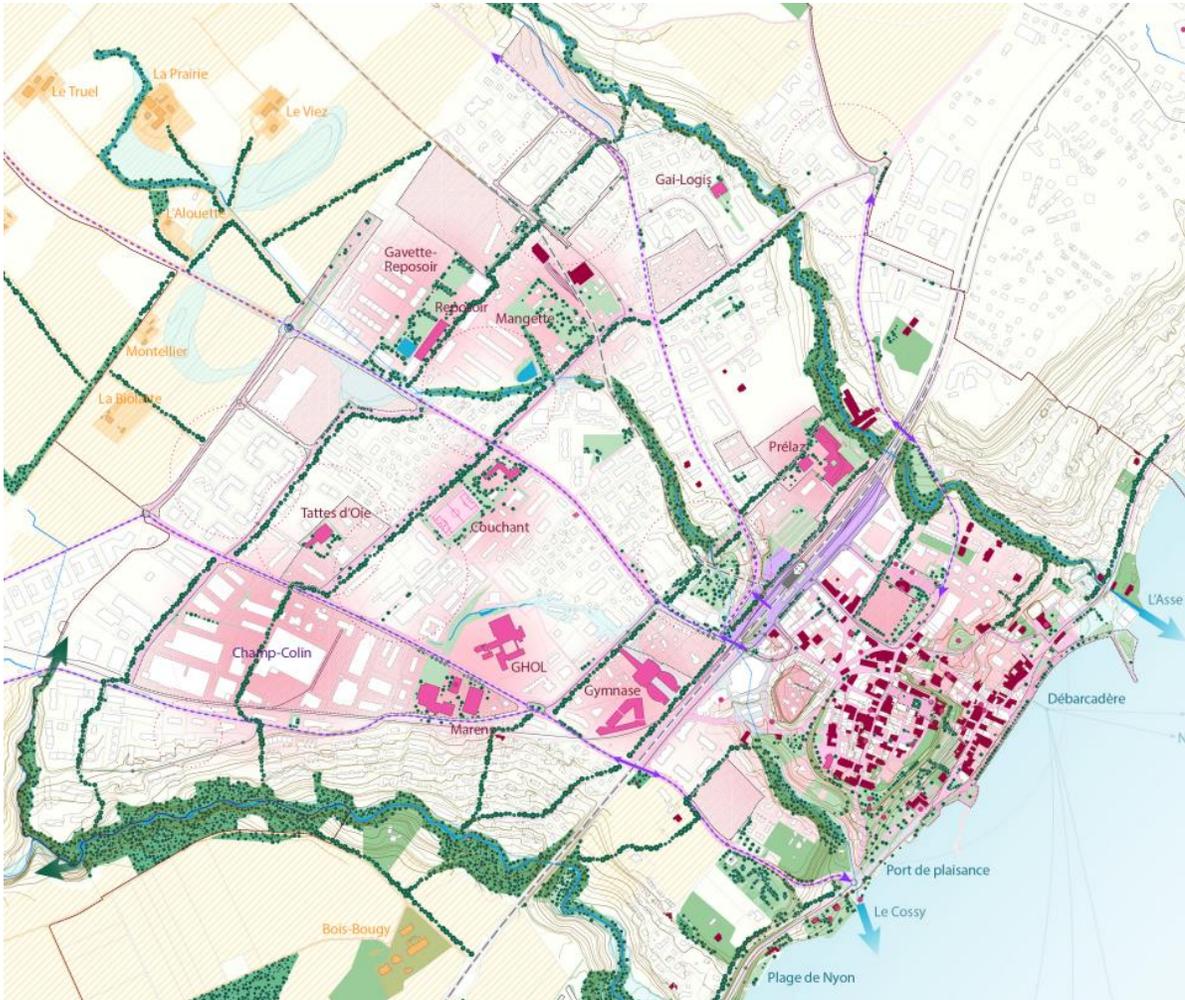
- Développement de l'offre TP (pôle-gare, voies-bus, abribus...)
- Développement de l'offre pour la mobilité active (passerelles, vélo-stations, réseau à l'échelle communale...)
- Incitations au recours aux TP ainsi qu'à la mobilité active
- Apaisement du trafic, pacification des vitesses
- Gestion du transport individuel motorisé (TIM) (stationnement, bornes véhicules électriques,...)

# L'évolution est en marche !



- Après un pic vers 2007, le trafic par habitant diminue très sensiblement
- Les comportements sont déjà en train de changer en profondeur

# Une évolution qui s'inscrit dans une vision territoriale en cours d'élaboration



La refonte actuelle du **PDCom** offre la possibilité de formaliser une vision, notamment en termes de mobilité

Des mesures de mise en œuvre restent à **identifier** dans le cadre de cette démarche, toutefois certaines sont déjà **engagées!**

La mobilité est un thème impactant pour chacun.e des nyonnais.es : une démarche sera engagée afin d'ouvrir le dialogue et permettre de clarifier cette thématique de manière plus exhaustive

# 4. Quelques mesures et projets déjà engagés



# Optimisation de l'offre de TP

801 → 804

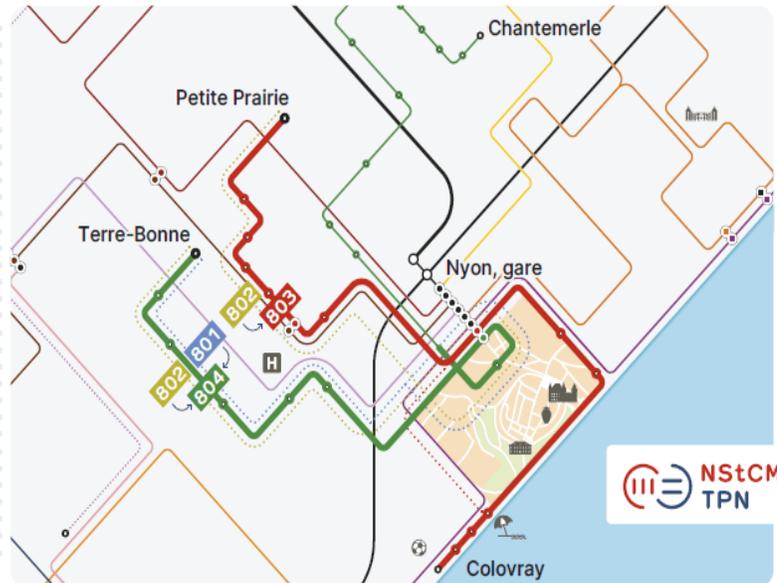
La ligne 801 est reprise par la ligne 804.

802 → 803  
804

La ligne 802 est reprise par les lignes 803 et 804.

803 + 804

Un bus tous les ¼ d'heure.



- Poursuite de l'optimisation du réseau et courses urbaines au **¼ d'heure**

- Déploiement d'un mobilier urbain adapté aux arrêts de transport public

- Requalification du pôle multimodal de la gare



# Axes piétons majeurs à créer

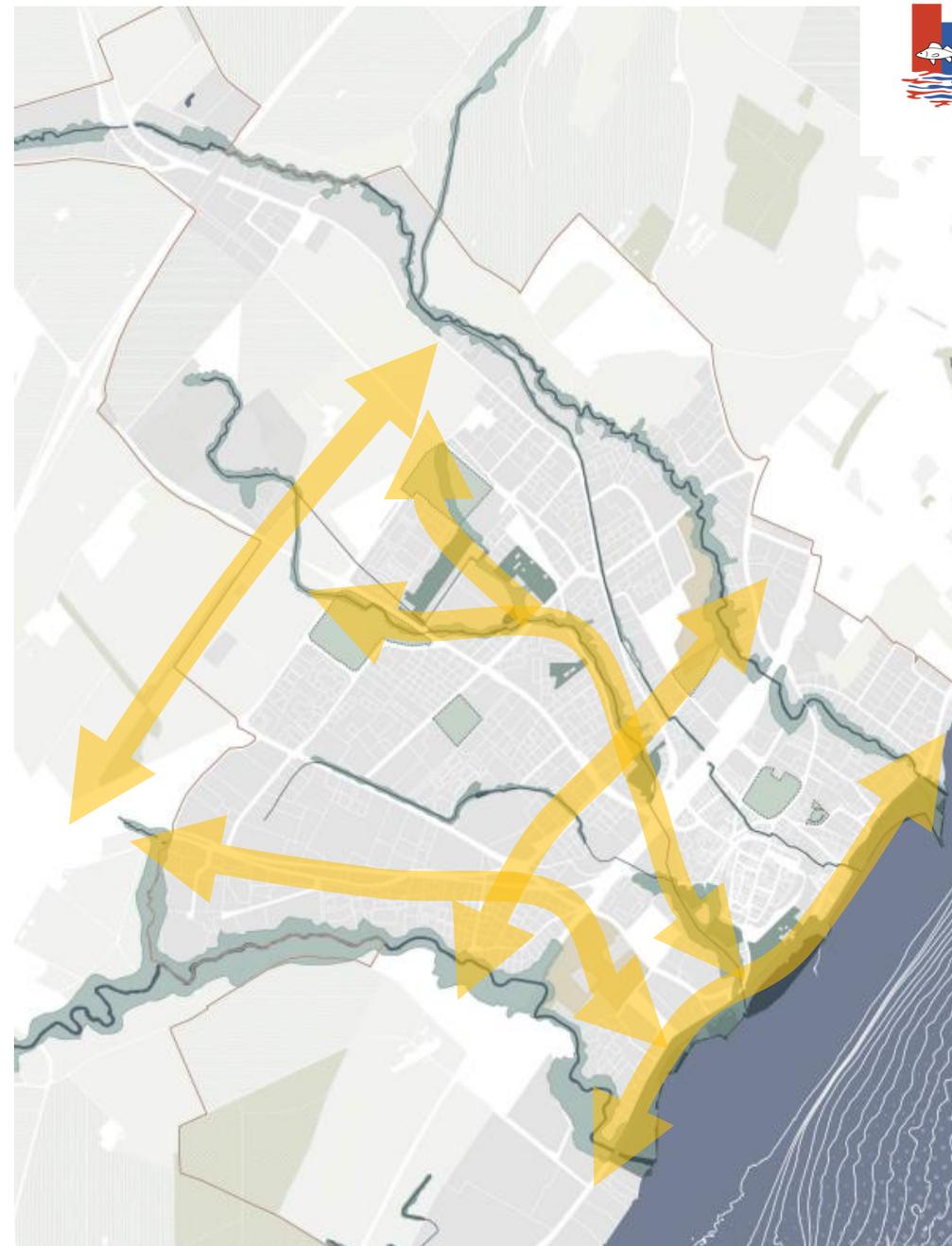
Principe de développement de l'infrastructure favorisant la marche comme mode de déplacement

### Axes transversaux

- RC1
- Route de Divonne (section B) - Ronzier - Canal – Asse – Étraz
- Pallier des champs

### Axes perpendiculaires

- Axe vert Cossy - Jura/Lac
- Route du Stand



# Réseau cyclable

**Un principe de réseau maillé, aux qualités paysagères fortes**

- Passerelles le long de la voie ferrée
- Continuités à améliorer et sécurisation pour offrir des alternatives à tout type d'usager ·ère
- Coordination afin de favoriser les déplacements interurbains (pendularité)



# 5. Conclusion

# Conclusion

1. La campagne de comptages 2023 se conclut avec un résultat positif
2. RDU: un projet non soutenu par le canton et plus d'actualité
3. Un projet coûteux, un financement qui pourrait être réalloué différemment
4. La mobilité nyonnaise est globale: de nouvelles études et des réalisations sont en cours
5. Le Plan directeur communal permettra d'obtenir une vision partagée de la mobilité à Nyon

Nous vous invitons à prendre part à la démarche participative qui aura lieu cet automne afin d'échanger plus exhaustivement sur la mobilité à Nyon

MERCI

