

data

LA CÔTE

RETROUVEZ NOS CARTES INTERACTIVES DANS NOTRE DOSSIER «LA CÔTE DATA» SUR WWW.LACOTE.CH

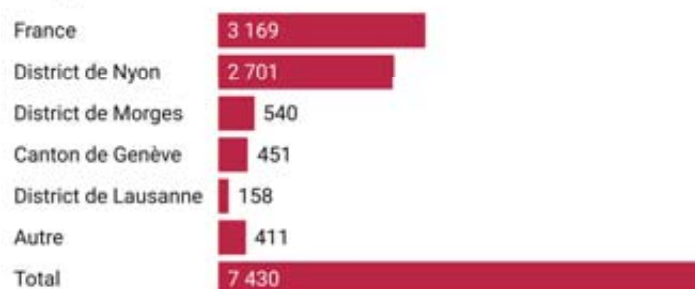
Bus ou vélo n'y changent rien, la voiture reste reine à Nyon

MOBILITÉ Comment les Nyonnaises et Nyonnais se rendent-ils au travail? En collaboration avec la Haute Ecole Arc, nous avons décortiqué les chiffres officiels afin de mieux comprendre les déplacements des travailleurs dans la région. Et la voiture se taille la part du lion.

PAR VALERIE.GENEUX@LACOTE.CH

D'où viennent les pendulaires?

Le top-5 des lieux de résidence

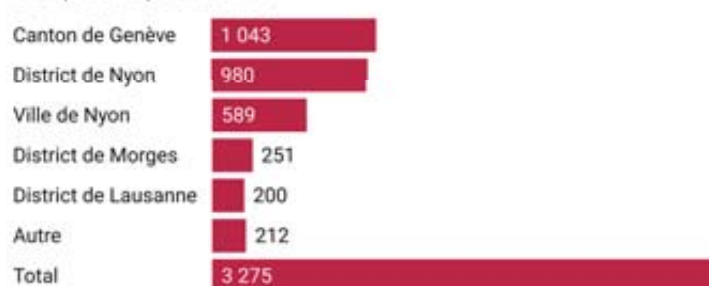


Lecture: Ce graphique montre le nombre de pendulaires qui se déplacent en voiture uniquement et pour des raisons de travail.

Graphique: Valérie Geneux • Source: OFS - Relevé structurel 2019 • Créé avec Datawrapper

Où vont travailler les Nyonnais-es?

Le top-5 des pendulaires

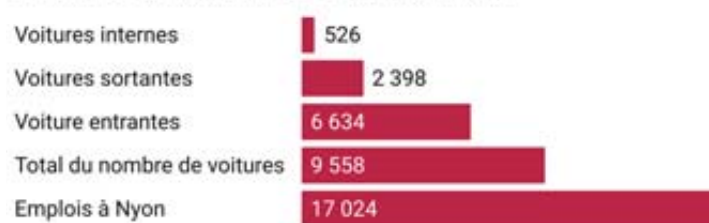


Lecture: Ce graphique montre le nombre de pendulaires qui se déplacent en voiture uniquement et pour des raisons de travail.

Graphique: Valérie Geneux • Source: OFS - Relevé structurel 2019 • Créé avec Datawrapper

Nombre de voitures utilisées pour aller travailler en ville de Nyon

Taux d'occupation: 1,12 personne par voiture



Lecture: Le nombre d'emplois concerne les emplois totaux.

Graphique: Valérie Geneux • Source: OFS, ARE - Microrecensement mobilité et transports (MRMT) 2017, Relevé structurel 2019 et Statent 2019 • Créé avec Datawrapper

Tronçons engorgés aux heures de pointe, bouchons sur les entrées et sorties d'autoroute, manque de places de parc. Ces galères font partie du quotidien des usagers des routes de la région.

Choix contraint ou volontaire, prendre sa voiture pour aller au boulot n'est pas sans conséquences. En 2019, 48,2% des pendulaires à Nyon utilisaient leur voiture pour se rendre au travail. Ce taux s'élève à 57,7% pour l'ensemble du district. Cela représente quelque 9558 voitures chaque jour sur les routes de la ville.

«Près de la moitié des travailleurs utilisent leur voiture. C'est beaucoup comparé à d'autres districts du canton, mais cela s'explique aussi car Nyon est un pôle économique», affirme Nicolas Babey, professeur à la Haute Ecole de gestion Arc qui a collecté les données statistiques sur la mobilité nyonnaise.

Le plus gros contingent de pendulaires qui se rendent à Nyon pour travailler est composé des frontaliers. Ils sont plus de 3100 à prendre chaque jour leur voiture ou leur moto. «Ils habitent en général dans un rayon de 50 km autour de Nyon. S'ils se déplacent en voi-

ture c'est parce que l'offre en transports publics est mal développée en France», affirme-t-il.

0,78 emploi par habitant

En dix ans, le développement économique de la ville s'est également accompagné d'une augmentation démographique. La ville compte plus de 17 000 emplois pour 22 560 habitants en 2022. «Cela représente 0,78 emploi par habitant. En comparaison, Morges se situe autour de 0,5-0,6. En campagne, cela tourne autour de 0,3», ajoute Nicolas Babey.



«Si les frontaliers se déplacent en voiture, c'est parce que l'offre en transports publics est mal développée en France.»

NICOLAS BABEY
PROFESSEUR À LA HAUTE ÉCOLE
DE GESTION ARC

Ce fort taux d'emplois nyonnais s'avère positif. Mais, sur le long terme, «plus on a d'emplois, plus on génère de la mo-

Dix terrains de foot de voitures

Pour se rendre compte de ce que 9558 voitures représentent en termes d'espace, un rapide calcul s'impose. Une place de parc mesure environ 12 m². Si 9558 voitures arrivent chaque jour à Nyon, il faut donc leur consacrer 114 696 m² de surface, soit l'équivalent de plus de dix terrains de foot qu'il faut trouver sur des espaces privés et publics. A noter qu'une place de parking peut contenir une dizaine de vélos.

bilité pendulaire», déclare le professeur.

Un constat que partage Roxane Faraut pour la Ville de Nyon. En 2017, la Municipalité a mené une étude sur la mobilité pendulaire. «Il en est ressorti que malgré l'augmentation du nombre d'habitants et d'emplois, nous assistons à une stabilisation du nombre de véhicules, notamment grâce à tous nos investissements», affirme la municipale en charge de la mobilité.

Nyon, «la ville du quart d'heure»

Reste que pour aller travailler à Nyon, 589 Nyonnaises et Nyonnais prennent leur voiture. Cela représente 18% des flux internes et sortants. En clair, près de deux pendulaires sur cinq arrivant en auto à Nyon viennent... de Nyon! Le développement de la mobilité

douce reste donc une priorité pour la ville.

«Notre objectif est de mettre des infrastructures à disposition de la population pour favoriser le changement modal», explique Roxane Faraut. Concrètement cela se traduit par réduire l'espace dédié aux voitures sur les routes et réallouer l'espace gagné pour la mobilité douce.

«On repense l'espace en termes de sécurité pour les cyclistes et les piétons, mais aussi de végétalisation et de plaisir de séjour. Nyon c'est la ville du quart d'heure. On est partout en quinze minutes à pied. C'est donc ce genre de mobilité qu'il faut favoriser», ajoute la municipale.

La Ville a également revu l'architecture de ses lignes de bus et concentre une partie de ses efforts sur le développement de connexions entre les différents quartiers afin d'y créer du

Des solutions pour les frontaliers

Plus de 3000 travailleurs frontaliers se rendent chaque jour à Nyon avec leur voiture. Le développement d'infrastructures transfrontalières leur permettrait d'envisager d'autres moyens de transport. Région de Nyon travaille sur l'idée d'un accès de Divonne-les-Bains à Crassier à vélo via une voie verte. Une idée que soutient la Municipalité nyonnaise. «Cela prend du temps à mettre en place, car se pose la question de la réaffectation de terrains agricoles pour la réalisation de ce type de projet, mais nous sommes clairement pour», affirme Roxane Faraut.

Nyon accessible en train et en bateau

Région de Nyon se penche également sur la création de parking «Park and Ride» côté français. «Un premier projet a vu le jour avec 170 places au P+R de La Civrine, notamment à disposition des pendulaires venant de France voisine et choisissant le train NStCM pour rejoindre Nyon», déclare Gérard Produit. En décembre, la cadence de la ligne de bus 818, reliant Gex, Divonne et Nyon sera améliorée, avec un bus toutes les trente minutes aux heures de pointe.

Depuis quelques années maintenant, le Léman Express permet aussi de relier Annemasse à Nyon sans changer de train. Enfin, Nyon est accessible en bateau depuis la rive française du Léman.

Les routes engorgées font mal

Alors que le nombre de travailleurs et d'habitants ne cesse d'augmenter, à Nyon comme dans les autres centres urbains, les infrastructures routières et ferroviaires, elles, restent les mêmes. Elles deviennent de plus en plus congestionnées, entraînant des effets économiques néfastes pour les villes. «Les commerces de détail en ville possèdent une clientèle qui habite entre cinq et dix kilomètres. Cette dernière a tendance à ne plus venir faire ses achats en ville car le trajet et le parking sont trop compliqués», explique Nicolas Babey.

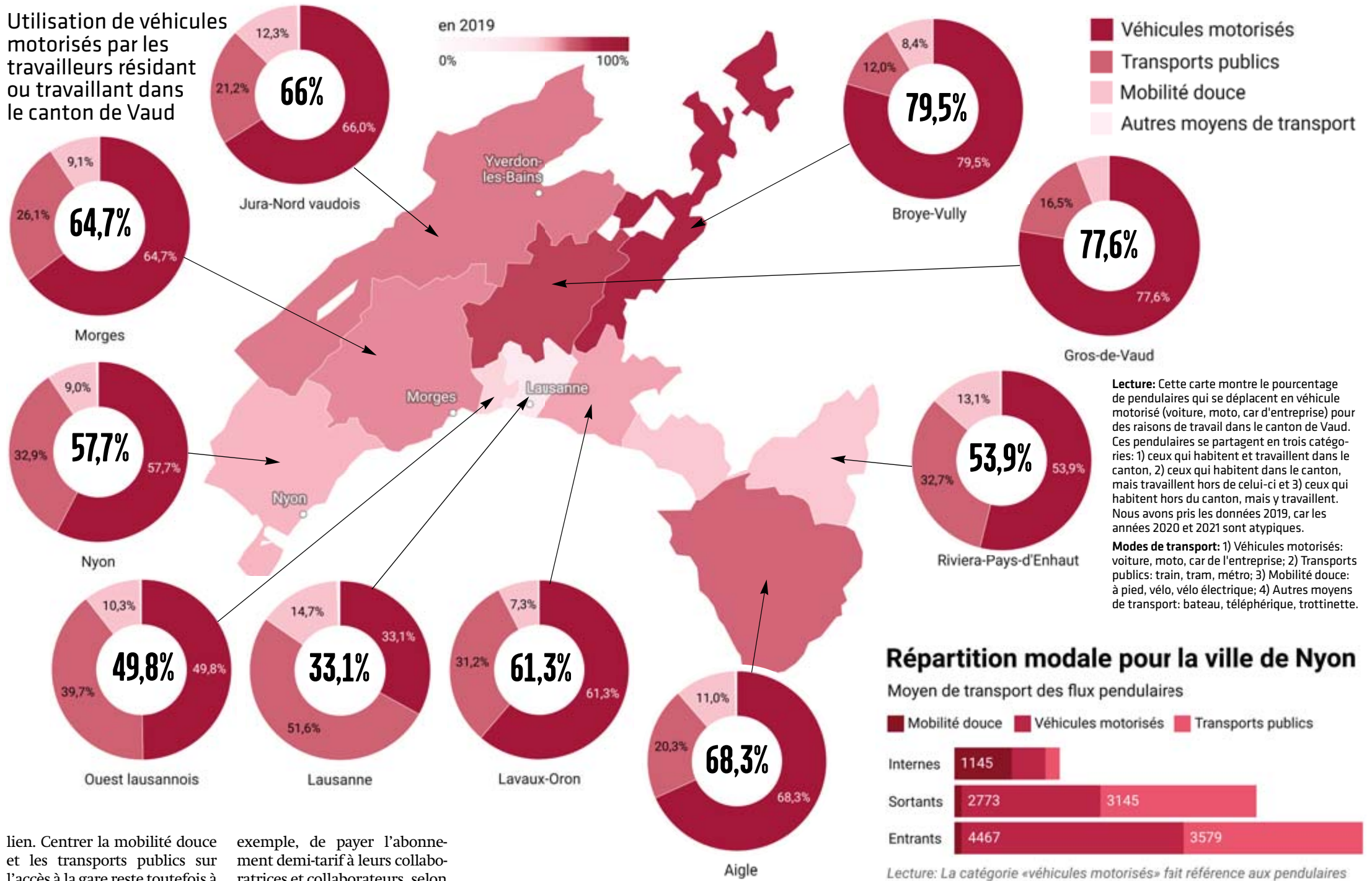
Un véhicule sur dix transporte des marchandises

De plus, les consommateurs ont tendance à acheter davantage sur Internet, ce qui fait considérablement augmenter le nombre de véhicules de livraison sur les routes. «Le transport de marchandises équivaut à 10% du trafic routier. Ce pourcentage est en constante augmentation», ajoute Nicolas Babey.

Quand il y a trop de voitures sur les routes, cela impacte également la qualité de vie, la pollution atmosphérique ainsi que la valorisation des biens immobiliers. Les prix de ces derniers prennent l'ascenseur et il faut aller toujours plus loin pour accéder à la propriété privée.

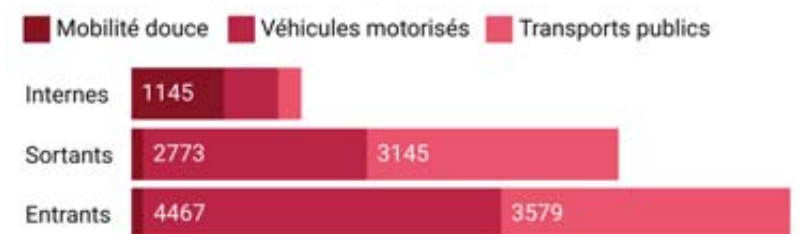
L'utilisation de la voiture varie fortement d'un district à l'autre du canton

Utilisation de véhicules motorisés par les travailleurs résidant ou travaillant dans le canton de Vaud



Répartition modale pour la ville de Nyon

Moyen de transport des flux pendulaires



Lecture: La catégorie «véhicules motorisés» fait référence aux pendulaires se déplaçant en voiture, en moto ou en car d'entreprise.

Graphique: Valérie Geneux • Source: OFS - Relevé structurel 2019 • Créé avec Datawrapper

lien. Centrer la mobilité douce et les transports publics sur l'accès à la gare reste toutefois à l'ordre du jour.

Relier les communes

Mobilité douce et transports publics évoluent également dans la région. Pour Gérard Produit, syndic de Coppet et responsable de la mobilité pour Région de Nyon, deux grandes avancées sont à relever.

«Nous avons mis en place un rabatement des lignes de bus des communes périphériques sur les gares des villes. Les bus sont rattachés aux trains qui partent ensuite en direction de Lausanne ou de Genève. Il s'agit d'une évolution majeure dans le transport modal. De plus, dans les centres, nous avons développé un réseau de vélos en libre-service qui fonctionne bien», affirme-t-il.

Pour que l'offre en transports publics soit complète, il manque encore une ligne de bus qui relie les différentes communes du pied du Jura. Aujourd'hui, pour aller de Genolier à Chésérax, il faut descendre jusqu'à Nyon. Le trajet prend plus de quarante-cinq minutes.

«Le réseau est conçu sur l'emplacement des gares, alors qu'il faudrait également développer les connexions entre les communes rurales et le long de la route Suisse, par exemple», déclare Gérard Produit.

Solutions locales et régionales

Pour réguler l'afflux de voitures en ville, plusieurs solutions locales et régionales existent. Les premières impulsions doivent venir des employeurs en encourageant financièrement le covoiturage ou les transports en commun en proposant, par

exemple, de payer l'abonnement demi-tarif à leurs collaboratrices et collaborateurs, selon Nicolas Babey.

«Ensuite, les entreprises peuvent aussi subventionner la domiciliation des employés proche du lieu de travail avec des soutiens financiers de plusieurs milliers de francs», avance-t-il.

La région fait également partie du processus. «La moitié des pendulaires qui viennent travailler à Nyon en voiture habitent dans un rayon de cinq à dix kilomètres. La commune et le canton peuvent développer des infrastructures de mobilité douce telles que des pistes cyclables, car il s'agit de distances tout à fait réalisables à vélo.»

Carte: Nicole Weber, collaboratrice scientifique Haute Ecole de gestion Arc.
Source: OFS, relevé structurel (RS) 2019 et OFS, ARE - Microrecensement mobilité et transports (MRMT) 2017. Créé avec Datawrapper.

Par rapport à Genève, les pendulaires vaudois prennent presque deux fois plus leur voiture pour aller travailler

