

# LES PRATIQUES DE MOBILITÉ DES ÉTUDIANT·E·S ET DU PERSONNEL DE L'UNIVERSITÉ DE LAUSANNE (2023)

**Principaux résultats de l'enquête – Décembre 2023**

**Louis Durussel  
Claudine Kroepfli  
Gisana Riedo  
Suzanne Badan  
Prof. Boris Wernli**

**Avec la collaboration du  
Prof. Patrick Rérat**

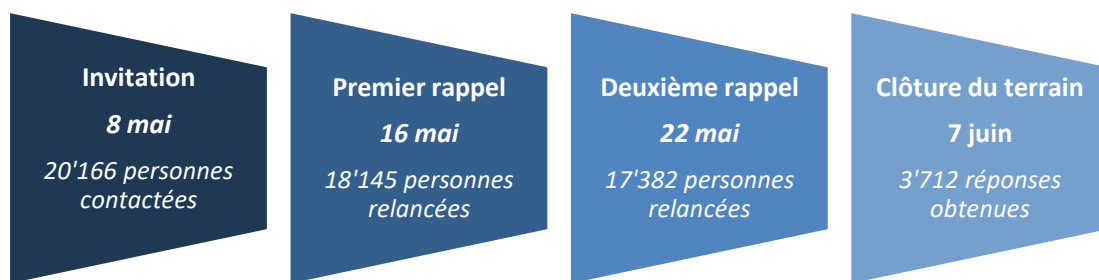
## Table des matières

<b>1.</b>	<b>Introduction.....</b>	<b>2</b>
<b>2.</b>	<b>Une intermodalité qui continue de croître .....</b>	<b>3</b>
2.1.	Une diminution progressive de l'utilisation de la voiture... ..	3
2.2.	... mais des évolutions différenciées en fonction du statut.....	5
<b>3.</b>	<b>La fin de la pandémie du Covid-19 : vers un retour aux anciennes habitudes de travail ?.....</b>	<b>8</b>
3.1.	Un campus davantage fréquenté par les étudiant·e·s.....	8
3.2.	Des arrivées de plus en plus tardives, des départs de plus en plus avancés .....	11
3.3.	Le regain des abonnements de TPs, toujours plus d'achats du demi-tarif.....	13
3.4.	Un éloignement progressif du campus en raison du manque de logements ?.....	14
<b>4.</b>	<b>L'évolution de la pratique du vélo des membres de l'UNIL .....</b>	<b>16</b>
4.1.	Un niveau d'aisance stable à travers le temps, des différences selon le profil et le type de vélo.....	17
4.2.	Le vélo et ses obstacles : une utilisation différenciée selon les expériences.....	20
4.2.1.	Une pratique de plus en plus récurrente pour le personnel et les personnes plus âgées .....	20
4.2.2.	Les vélos à assistance électrique pratiques au quotidien .....	21
4.2.3.	La saisonnalité, un obstacle de moins en moins contraignant pour les répondant·e·s ? .....	22
4.2.4.	Le vélo au quotidien, davantage utilitaire que pour les loisirs .....	23
4.2.5.	La pratique du vélo impactée par le sentiment d'insécurité sur la route .....	25
4.2.6.	Les inconvénients de la pratique du vélo et les raisons de la renonciation.....	29
4.3.	L'usage des systèmes de vélos en libre-service chez les membres de l'UNIL .....	30

## 1. Introduction

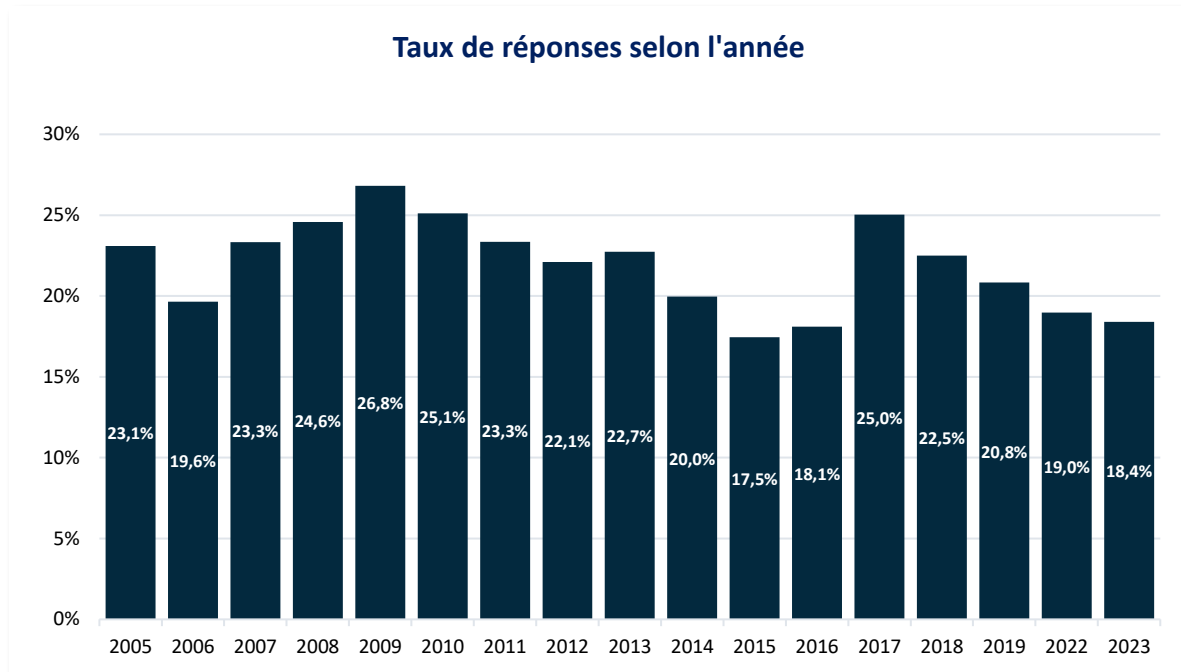
Introduite en 2005 au sein de l'UNIL, l'enquête annuelle portant sur la mobilité des étudiant-e-s et du personnel de l'UNIL est un projet mandaté par l'UNIL à FORS, qui collabore avec l'Institut de géographie et durabilité dans le cadre de la conception et de la distribution du questionnaire. L'enquête propose chaque année un module différent comprenant plusieurs questions thématiques, en complément au socle de base du questionnaire. Pour l'édition 2023, le module portant sur la pratique du vélo a été réintégré afin d'identifier les pratiques du vélo des membres de la communauté de l'UNIL. Présenté pour la première fois en 2019, il s'agit de la deuxième enquête comportant le module sur la pratique du vélo.

Le questionnaire a été programmé sur le logiciel d'enquête en ligne Limesurvey en français et en anglais. Un lien personnalisé a été envoyé le 8 mai 2023 par courrier électronique à l'ensemble du public cible (étudiant-e-s, personnel et annuaire de moins de 65 ans) figurant sur la liste de contacts fournie par le Centre Informatique de l'UNIL. Le nombre de personnes contactées s'élevait à 20'166. Ce lien personnalisé a ensuite permis d'adresser deux rappels aux personnes n'ayant pas encore complété l'enquête le 16 et le 22 mai 2023. L'enquête a été clôturée le mercredi 7 juin 2023.



Le nombre total de réponses recueillies s'élève à 3'712, soit un taux de réponse de 18.4 %. Ainsi, la diminution de la participation observée depuis 2017 est à nouveau visible en 2023, même si le pourcentage est relativement stable en comparaison avec 2022 (19.0 %). Si les taux de participation restent similaires entre les années pour les membres du personnel administratif et technique (PAT) ainsi que pour le personnel académique, les étudiant-e-s sont de moins en moins enclin-e-s à répondre à l'enquête (12.5 % en 2023 contre 13.9 % en 2022, soit le pourcentage le plus faible enregistré depuis l'introduction de l'enquête en 2005). Parmi les raisons permettant d'expliquer la diminution de la participation, la multiplication du nombre d'enquêtes proposées au cours de l'année semble expliquer, du moins partiellement, cette tendance. Bien que le nombre de réponses décroisse, le total est suffisant pour identifier les tendances de comportements de mobilité de la communauté universitaire.

Figure 1 : Taux de réponses selon l'année



Afin de prolonger les résultats de la série historique et présenter les comportements de mobilité dans la zone regroupant le plus grand nombre de membres de la communauté universitaire, la majorité des résultats exposés dans ce rapport concernent les personnes qui ont pour destination le campus de Dorigny (à savoir UNIL-Chamberonne, UNIL-Sorge, UNIL-Mouline, UNIL-Centre, UNIL-Lac et l'EPFL). En 2023, 87.2 % des répondant-e-s ont répondu se rendre habituellement sur le campus de Dorigny.

## 2. Une intermodalité qui continue de croître

Le second chapitre de ce rapport se focalise sur la répartition des répondant-e-s selon le mode de transport mobilisé pour se rendre sur le campus universitaire. Bien que peu de changements notables soient observables, les résultats tendent à montrer une diminution forte et progressive des comportements monomodaux au profit de l'intermodalité. Les principales tendances liées à l'évolution des modes de transport chez les répondant-e-s sont présentées et discutées ci-dessous.

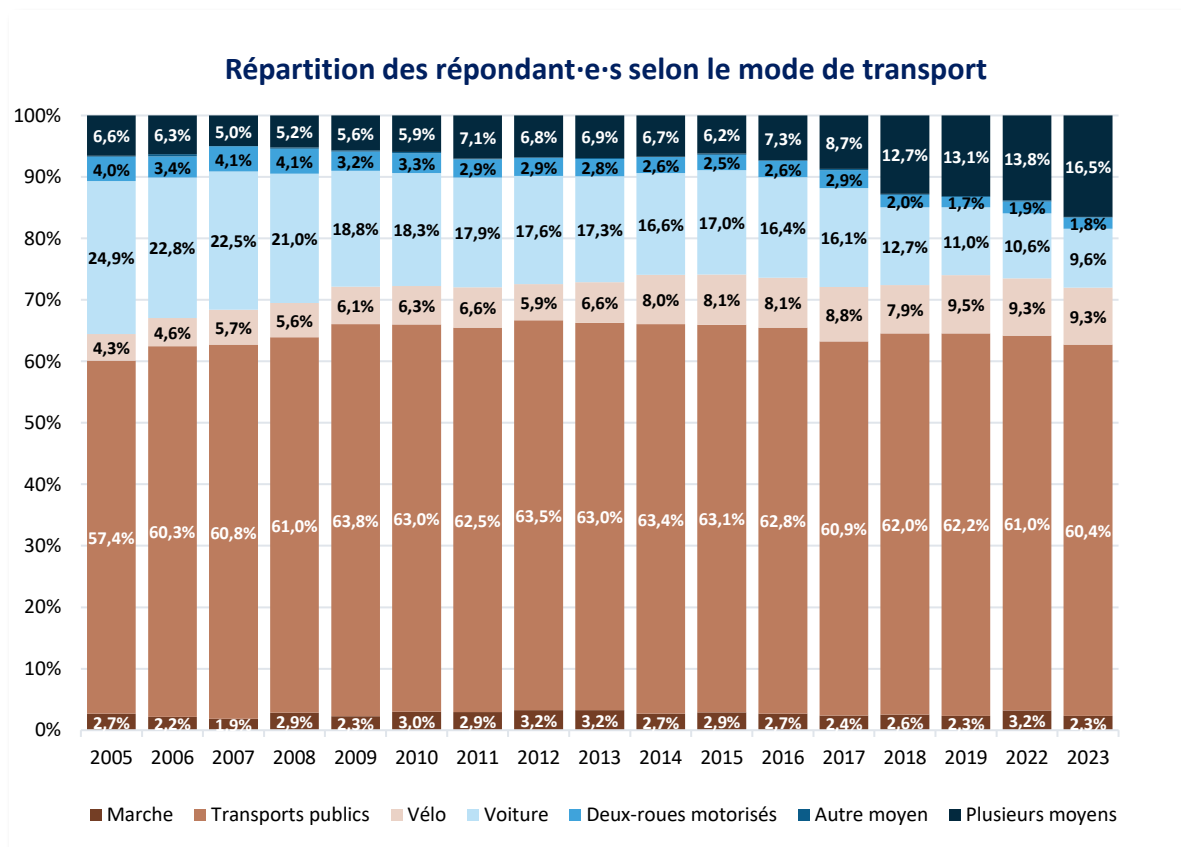
### 2.1. Une diminution progressive de l'utilisation de la voiture...

La Figure 2 présente l'évolution de la répartition des répondant-e-s selon le mode de transport utilisé. Elle montre que les comportements de mobilité ont légèrement changé entre 2022 et 2023. Si l'utilisation des transports publics reste le mode de transport le plus privilégié par les répondant-e-s (60.4 %), une légère baisse est identifiée en comparaison avec 2022 (-0.6 point). Si l'ensemble des parts des autres modes de transport reste stable ou a diminué à travers les dernières années, la part de l'intermodalité a continué à augmenter de manière notable pour atteindre le plus haut niveau jamais atteint depuis le lancement de l'enquête (16.5 %, +2.7 points).

Si la pratique du vélo est devenue plus fréquente au fil des années, notamment grâce à l’essor des vélos à assistance électrique (VAE), la part modale s’est stabilisée entre la dernière enquête et l’enquête actuelle (9.3 % en 2022 et en 2023). Toutefois, bien que la proportion des pratiquant·e·s du vélo reste inchangée, de plus en plus de membres de la communauté universitaire priorisent l’utilisation d’un vélo à assistance électrique pour se rendre sur le campus (29.1 %, +4.3 points) (plus de détails dans la Partie 2.2).

En ce qui concerne les autres modes de transport, on peut également observer une diminution de la marche à pied (2.3 %, -0.9 point) et de la voiture (9.6 %, -1.0 point). Il s’agit de la première fois depuis 2005 que le recours à la voiture pour se rendre sur le campus concerne moins d’une personne sur dix. La part de la voiture se retrouve donc très proche de la part modale du vélo (9.3 %). En prenant en considération l’ensemble des répondant·e·s (que ce soient les personnes qui se rendent sur le campus ou qui ont un autre lieu de destination), le pourcentage atteint même 9.4 %.

Figure 2 : Évolution de la répartition des répondant·e·s selon le mode de transport utilisé depuis 2005



En se focalisant sur les répondant·e·s qui utilisent plusieurs moyens de transport, les combinaisons de la voiture, du train et du métro (9.4 %), du vélo et du métro (8.0 %) et du vélo, du train et du métro (7.8 %) sont les associations les plus représentées. Les analyses sur l’intermodalité mettent également en évidence une tendance à l’utilisation de moyens de transport durables avec 56.5 % des répondant·e·s mobilisant uniquement des moyens de transport durables et 98.1 % comptant au moins un moyen de transport durable. Les modes de transport les plus sélectionnés par les participant·e·s sont le métro (76.7 %), le train (50.2 %) et le vélo (44.4 %).

Si moins d'un·e répondant·e sur dix utilisent uniquement la voiture pour se rendre sur le campus, le recours à la voiture reste prépondérant pour plus d'un tiers des personnes qui utilisent plusieurs moyens de transport (35.4 %).

Les analyses portant sur le dernier transport utilisé par les membres de la communauté universitaire démontrent que plus de la moitié des répondant·e·s arrivent sur le campus de Dorigny par le biais du M1 (54.3 %). Parmi les autres modes de transport utilisés, respectivement 10.6 % et 11.3 % des répondant·e·s déclarent que la voiture et le vélo sont employés comme dernier transport dans leur trajet pour se rendre sur le campus.

En ne prenant en compte que les personnes se déplaçant à destination des bâtiments hors du campus, on constate que davantage de répondant·e·s se déplacent à pied (12.2 %), même si ce pourcentage a diminué par rapport à 2022 (-1.2 point). Si les transports publics (50.6 %) ainsi que la voiture (8.0 %) sont moins privilégiés par les membres de la communauté universitaire se rendant à une destination autre que le campus de Dorigny, davantage de personnes utilisent les deux-roues motorisés (2.3 %) ou plusieurs moyens de transport (17.8 %).

Bien que la pratique du vélo ne diffère pas entre les répondant·e·s se rendant sur le campus (9.2 %) et ceux qui se rendent hors du campus (9.1 %), il convient toutefois de mettre en évidence qu'une forte augmentation du pourcentage de pratiquant·e·s se rendant hors du campus a eu lieu entre 2022 et 2023 (+2.4 points). Cette croissance peut être mise en parallèle avec la diminution des pourcentages d'utilisateur·rice·s des transports en communs durant cette dernière année (-2.9 points).

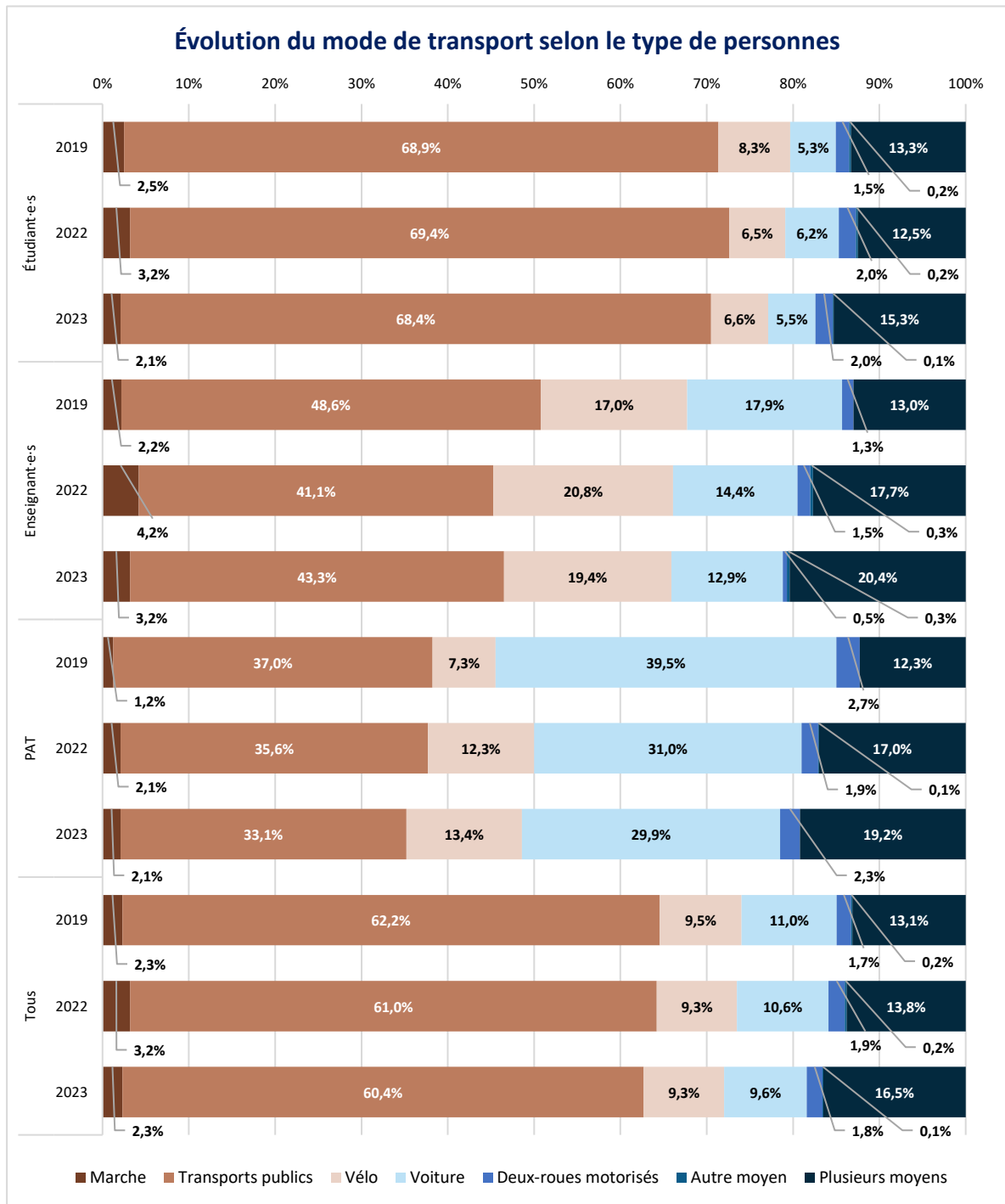
## 2.2.... mais des évolutions différenciées en fonction du statut

Quel que soit le type de profil, les résultats pour l'ensemble des participant·e·s de l'enquête montrent une tendance générale à la diminution de l'utilisation des transports publics et de la voiture au profit de l'intermodalité. Toutefois, ces changements sont plus ou moins marqués si l'on s'intéresse de manière distincte au personnel administratif et technique, au personnel académique et aux étudiant·e·s (Figure 3).

Si l'utilisation des transports communs reste le mode de transport le plus employé par l'ensemble des répondant·e·s (60.4 %), ce pourcentage a quelque peu diminué entre 2022 et 2023 pour les étudiant·e·s (68.4 %, -1.0 point) et pour les membres du PAT (33.1 %, -2.5 points). À l'inverse, davantage de membres du personnel académique utilisent les transports publics pour se rendre à Dorigny (43.3 %, +2.2 points), même si ce pourcentage reste inférieur à 2019 (48.6 %). Si l'emploi des transports publics s'est accru chez les enseignant·e·s, l'ensemble des parts modales des transports individuels (marche à pied, vélo, voiture, deux-roues motorisés) ont baissé (respectivement -0.9 point, -1.4 point, -1.5 point et -1.0 point). Ces résultats peuvent notamment s'expliquer par la fin du Covid-19 et le retour progressif au travail d'une partie du personnel académique par le biais des transports en commun.

L'usage des véhicules motorisés a, pour sa part, fortement diminué entre 2019 et 2023 pour les membres du personnel académique (-5.0 points pour la voiture et -0.8 point pour les deux-roues motorisés) et pour les membres du personnel administratif et technique (respectivement -9.6 points et -0.4 point), mais est resté pratiquement stable pour les étudiant-e-s (respectivement +0.2 point et +0.5 point). Ces résultats peuvent être rattachés à un éloignement de plus en plus croissant entre le lieu de domicile des étudiant-e-s par rapport au Campus de Dorigny (voir Chapitre 3.4).

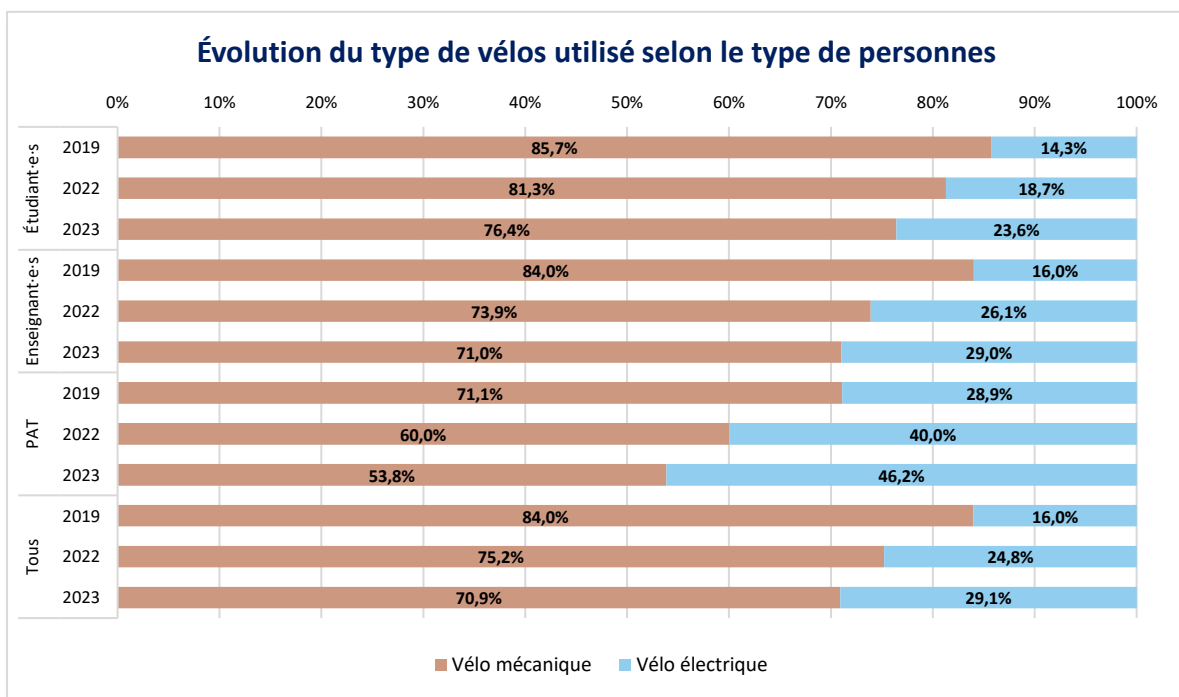
Figure 3 : Répartition modale en fonction du type de personnes, en 2019, 2022 et 2023



En se concentrant uniquement sur l'utilisation du vélo des personnes se rendant sur le campus, les résultats montrent des variations inégales entre les profils, malgré le taux stable de la communauté universitaire dans son ensemble. Une augmentation du nombre de cyclistes de 2.4 points est visible entre 2019 et 2023 pour le personnel académique (17.0 % contre 19.4 %). Cette croissance est d'autant plus forte pour le personnel administratif et technique (+6.1 points, passant de 7.3 % en 2019 à 13.4 % en 2023). Néanmoins, la part des étudiant-e-s utilisant le vélo pour se rendre sur le campus a diminué (-1.7 point entre 2019 et 2023).

Ces différences peuvent notamment être expliquées par la hausse importante du nombre de vélos à assistance électrique utilisés (Figure 4). Si de plus en plus de personnes utilisent un vélo à assistance électrique pour se rendre sur le campus (16.0 % en 2019 contre 29.1 % en 2023), cette augmentation est plus importante pour les membres du PAT (+17.3 points) et pour le personnel académique (+13.0 points) que pour les étudiant-e-s (+9.7 points). À noter également que davantage de répondant-e-s ayant pour destination un bâtiment qui se situe hors du campus utilisent un VAE (+15.1 points en 2023 par rapport 2019) en comparaison avec les répondant-e-s se rendant sur le campus. Ce résultat pourrait s'expliquer par le dénivelé lié à des déplacements au cœur de la ville de Lausanne, qui peuvent être réalisés plus facilement grâce à un vélo à assistance électrique.

Figure 4 : Répartition du type de vélos utilisé selon le type de répondant-e-s



Pour finir, la marche à pied a légèrement baissé pour les étudiant-e-s (-1.1 point entre 2022 et 2023) et pour le personnel académique (-1.0 point), alors que le pourcentage est resté identique pour le personnel administratif et technique (2.1 % en 2022 et 2023). À contrario, la progression de l'intermodalité est semblable pour l'ensemble des participant-e-s entre 2022 et 2023 (respectivement +2.8 points pour les étudiant-e-s, +2.7 points pour le personnel académique et +2.2 points pour les membres du PAT).



### 3. La fin de la pandémie du Covid-19 : vers un retour aux anciennes habitudes de travail ?

Bien que le second chapitre de ce rapport mette en évidence quelques évolutions en termes de modes de transport mobilisés pour se rendre sur le campus ces dernières années, ce troisième chapitre présente des résultats plus généraux sur la mobilité des répondant·e·s. Si la mobilité a évolué en 2022 en conséquence du Covid-19 (notamment par rapport à la baisse de la fréquentation du campus par les membres universitaires, aux changements des heures de départ, à la diminution des abonnements de transports publics à disposition en raison de l'émergence du télétravail et des cours distanciels ou encore à l'éloignement entre le domicile et le campus), l'année académique 2022-2023 est marquée par la fin des mesures liées à la pandémie du Covid-19<sup>1</sup>. À ce titre, ce chapitre expose les résultats actuels en comparaison avec les analyses de 2022 et montre un développement progressif vers un retour à des habitudes datant d'avant l'apparition de l'épidémie du Covid-19.

#### 3.1. Un campus davantage fréquenté par les étudiant·e·s

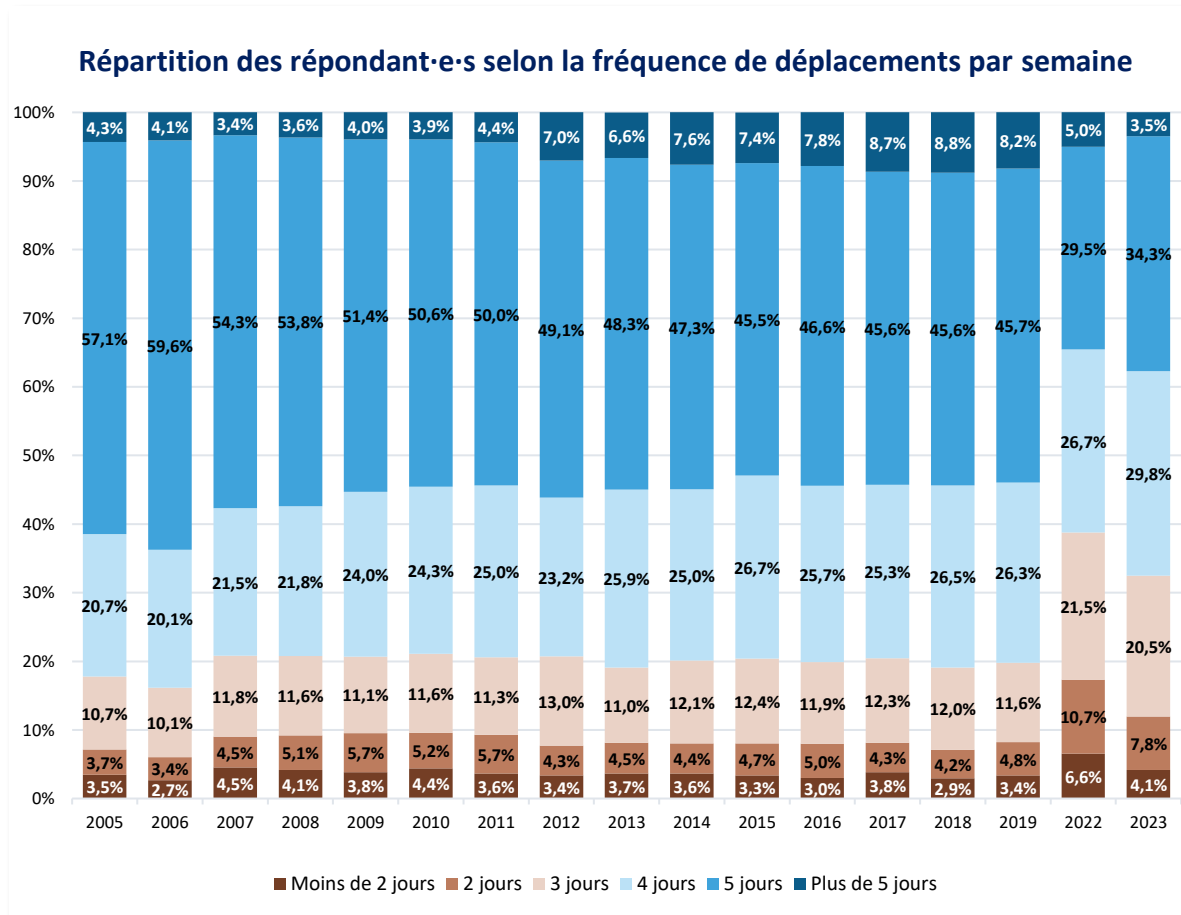
Les résultats de 2022 ont permis de montrer que le recours au télétravail et à l'enseignement à distance lors de la crise sanitaire a généré de nouvelles pratiques quant aux habitudes de travail et d'étude. Par conséquent, davantage de membres de la communauté universitaire se rendaient moins fréquemment sur le campus de Dorigny, indépendamment de leur statut. Cependant, la Figure 5 montre que cette diminution du nombre de jours de présence au sein du campus était contextuelle, en raison des directives sanitaires liés au Covid-19.

Si le nombre de personnes se rendant sur le campus entre cinq jours et plus reste inférieur par rapport à 2019 (37.8 % en 2023 contre 53.3 % en 2019), davantage de répondant·e·s sont présent·e·s à Dorigny tous les jours de la semaine en comparaison avec 2022 (+3.3 points). En ce qui concerne les personnes présentes quatre jours à l'UNIL, aucun résultat marquant n'avait été observé entre 2019 et 2022 (+0.4 point entre les deux années), En 2023, une hausse du nombre de personnes est perceptible puisque que près de trois personnes sur dix (29.8 %) se déplacent dorénavant quatre jours à destination du campus (soit +3.2 points en comparaison avec 2022). En regroupant les dernières catégories de réponses, une baisse remarquable peut être constatée sur cette dernière année puisque moins d'un tiers des répondant·e·s (32.3 %) se rendent dorénavant trois jours ou moins à Dorigny en 2023, contre 38.8 % en 2022. Le maintien de la possibilité de suivre des cours en distanciel et de faire du télétravail, en parallèle au retour progressif au sein du campus des étudiant·e·s et des collaborateur·rice·s, permettraient d'expliquer l'augmentation du nombre de personnes se rendant quatre jours sur le campus et la diminution du nombre de répondant·e·s présent·e·s trois jours ou moins.

---

<sup>1</sup> À noter que la levée des mesures de lutte contre le COVID au sein de l'UNIL a eu lieu le 17 février 2022 et que l'enquête 2022 a débuté le 17 mai 2022. À cet effet, certaines dispositions (notamment l'enregistrement des enseignements hybrides ou la possibilité télétravail) étaient encore d'actualité durant cette période de transition et surtout au début de la rentrée académique 2021-2022, ce qui est moins le cas depuis la rentrée académique 2022-2023.

Figure 5 : Évolution de la fréquence de déplacements hebdomadaires depuis 2005

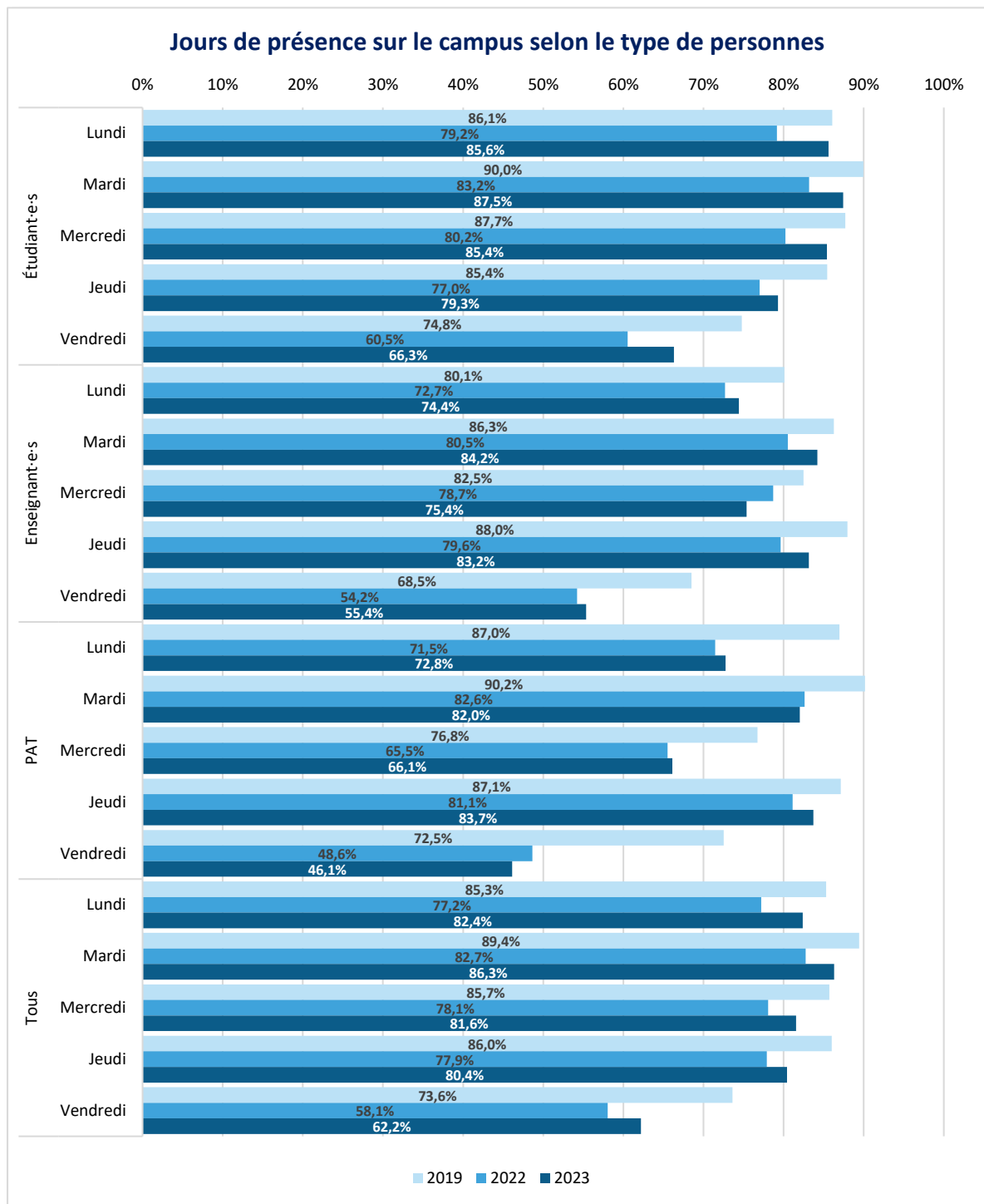


En associant la fréquence de déplacements par semaine au statut des répondant·e-s, on constate que depuis la fin de la pandémie, le personnel académique est plus présent sur le campus (respectivement 25.2 % en 2022 et 25.4 % en 2023 pour celles et ceux qui viennent quatre fois par semaine et 29.2 % et 32.2 % pour celles et ceux qui viennent cinq fois par semaine). L'augmentation est encore plus importante pour les étudiant·e-s, puisqu'elle passe de 27.8 % à 31.7 % pour les personnes venant quatre fois par semaine et 30.3 % à 36.5 % pour celles et ceux venant cinq fois par semaine. À l'inverse, de moins en moins de membres du PAT se déplacent cinq fois par semaine sur le campus (25.7 % en 2002 contre 23.6 % en 2023), alors que le pourcentage a légèrement augmenté pour les membres qui travaillent quatre fois par semaine à l'UNIL (21.9 % contre 23.6 %). À noter également que le personnel administratif et technique, contrairement aux étudiant·e-s et enseignant·e-s, est le seul groupe pour qui la présence de trois jours par semaine a augmenté (+3.4 points par rapport à 2022). Ces résultats peuvent être associés à la baisse du nombre de membres du PAT ayant un emploi à plein temps (42.3 % du PAT à 100 %, -0.2 point durant la dernière année), en comparaison avec les enseignant·e-s (66.9 % du personnel académique à 100 %, +0.8 point).

Si le campus de Dorigny est davantage fréquenté par les étudiant·e-s et le personnel de l'UNIL, il convient également d'identifier les jours dont la hausse a été la plus considérable (Figure 6). À cet effet, bien qu'une hausse générale sur l'ensemble des jours soit visible, les lundis (+5.4 points entre 2022 et 2023) et les vendredis (+4.1 points) ont subi une augmentation plus importante par rapport aux autres jours de la semaine.

Malgré cette augmentation, le vendredi reste toutefois le jour le moins fréquenté de la semaine (sans prendre en considération le samedi et le dimanche) (62.2 %) par rapport aux autres jours de la semaine qui sont fréquentés par au moins huit personnes sur dix (le mardi étant toujours le jour le plus fréquenté par les membres de l'Université, avec 86.3 % de personnes présentes en 2023). Si l'ensemble des pourcentages ont augmenté entre 2022 et 2023, ils n'atteignent tout de même pas les taux de 2019.

Figure 6 : Fréquentation du campus selon les jours de la semaine et le type de répondant-e-s



En s'intéressant plus précisément au statut des personnes, on constate que les étudiant·e·s fréquentent de plus en plus le campus de Dorigny. En effet, une augmentation des pourcentages compris entre +2.3 points (pour le jeudi) et +6.4 points (pour le lundi) est observable entre 2022 et 2023. En examinant l'évolution occasionnée par le Covid-19 sur les jours de présence, la fréquentation du campus les lundis, mardis et mercredis par les étudiant·e·s en 2023 est revenue proche à celle de 2019, tandis que la fréquentation des jeudis et vendredis reste toujours basse par rapport à 2019 (-6.1 points pour les jeudis et -8.5 points pour les vendredis).

La diminution de la fréquentation du campus fut la plus marquée pour le personnel administratif et technique durant la pandémie du Covid-19. Désormais, le retour progressif du PAT après le Covid-19 est plus lent en comparaison avec les étudiant·e·s et les enseignant·e·s. Si davantage de membres du PAT se rendent sur place le jeudi (+2.6 points entre 2022 et 2023) et le lundi (+1.3 point), les pourcentages sont restés plus ou moins stables pour le mardi et le mercredi. En ce qui concerne le vendredi, la proportion du PAT à être présente sur le campus a même diminué (-2.5 points). Cela pourrait s'expliquer par l'augmentation des emplois à temps partiels au sein du PAT. À noter également que le jeudi est devenu le jour avec le plus de membres du PAT présent·e·s à l'UNIL (83.7 % contre 82.0 % pour le mardi).

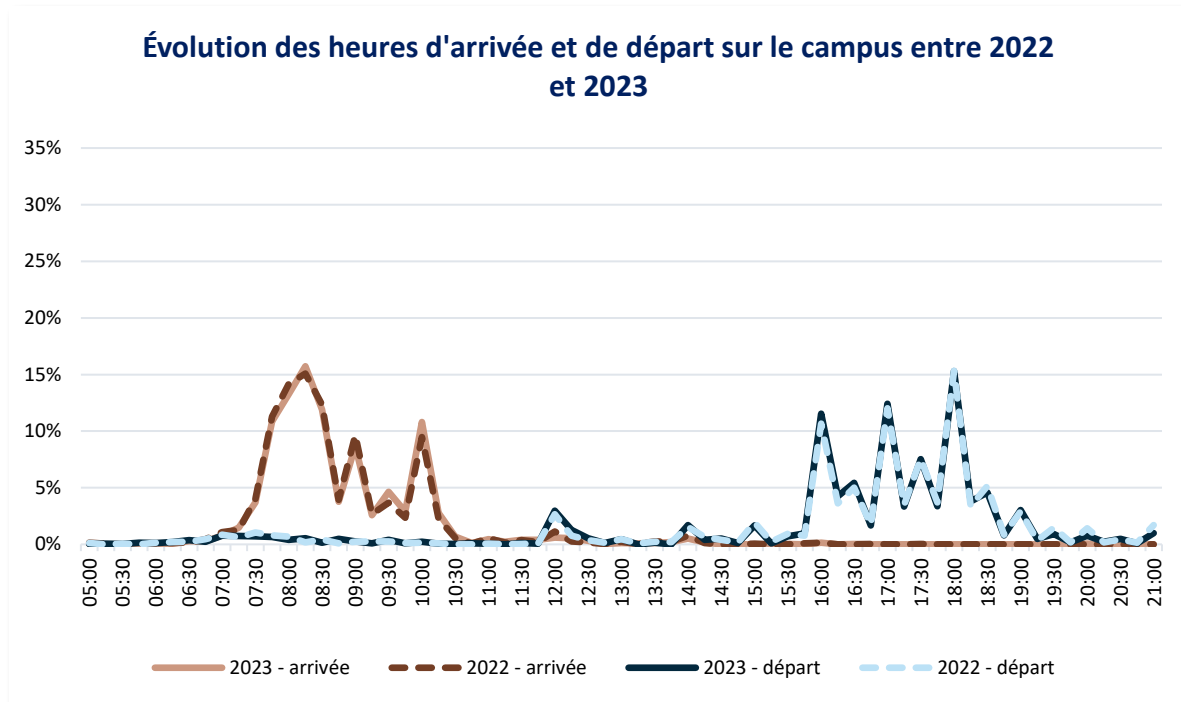
Concernant le personnel académique, les résultats indiquant un retour progressif sur le campus sur l'ensemble de la semaine sont moins marquants que pour les étudiant·e·s, même si le mardi, avec une augmentation de 3.7 % entre 2022 et 2023, et le jeudi, avec une augmentation de 3.6 %, témoignent d'une hausse des déplacements des enseignant·e·s. Une légère hausse est également visible pour les lundis et les vendredis, contrairement aux mercredis où moins d'enseignant·e·s se déplacent en direction de l'UNIL (-3.3 points).

### 3.2. Des arrivées de plus en plus tardives, des départs de plus en plus avancés

Le premier sous-chapitre a permis de mettre en évidence un retour progressif d'une partie des membres de la communauté au sein du campus de Dorigny, notamment chez les étudiant·e·s. Si les résultats soulignent des fluctuations entre les jours de présence et le statut des personnes, les horaires de présence au sein du campus ont globalement peu évolué à travers les années. La Figure 7 représente l'évolution des horaires d'arrivée et de départ au sein du campus, entre 2022 et 2023. Si une tendance s'est donc généralisée entre les résultats de ces deux enquêtes, certains changements peuvent tout de même être observés.

Le premier de ces changements concerne les heures d'arrivée. Si les horaires d'arrivée sont restés sensiblement les mêmes entre 2022 et 2023, avec un pic des arrivées entre 7h45 et 8h30 et deux pics moins marqués à 9h00 et 10h00, davantage de répondant·e·s arrivent sur le campus entre 9h30 et 10h00 (18.3 % en 2023 contre 15.5 % en 2022). Le second changement identifiable par rapport aux horaires est relatif aux heures de départ, puisque de plus en plus de personnes quittent le campus de Dorigny entre 16h00 et 17h00 (35.3 % en 2023 contre 33.0 % en 2022), soulignant des départs de plus en plus anticipés par rapport à la période du Covid-19. Bien que certaines adaptations concernant les horaires soient visibles, il convient de mettre en évidence que les heures d'arrivée et de départ privilégiées par le plus de répondant·e·s restent respectivement ceux de 8h15 (15.7 %) et de 18h00 (15.3 %).

Figure 7 : Heures d'arrivées et de départ du campus en 2022 et 2023



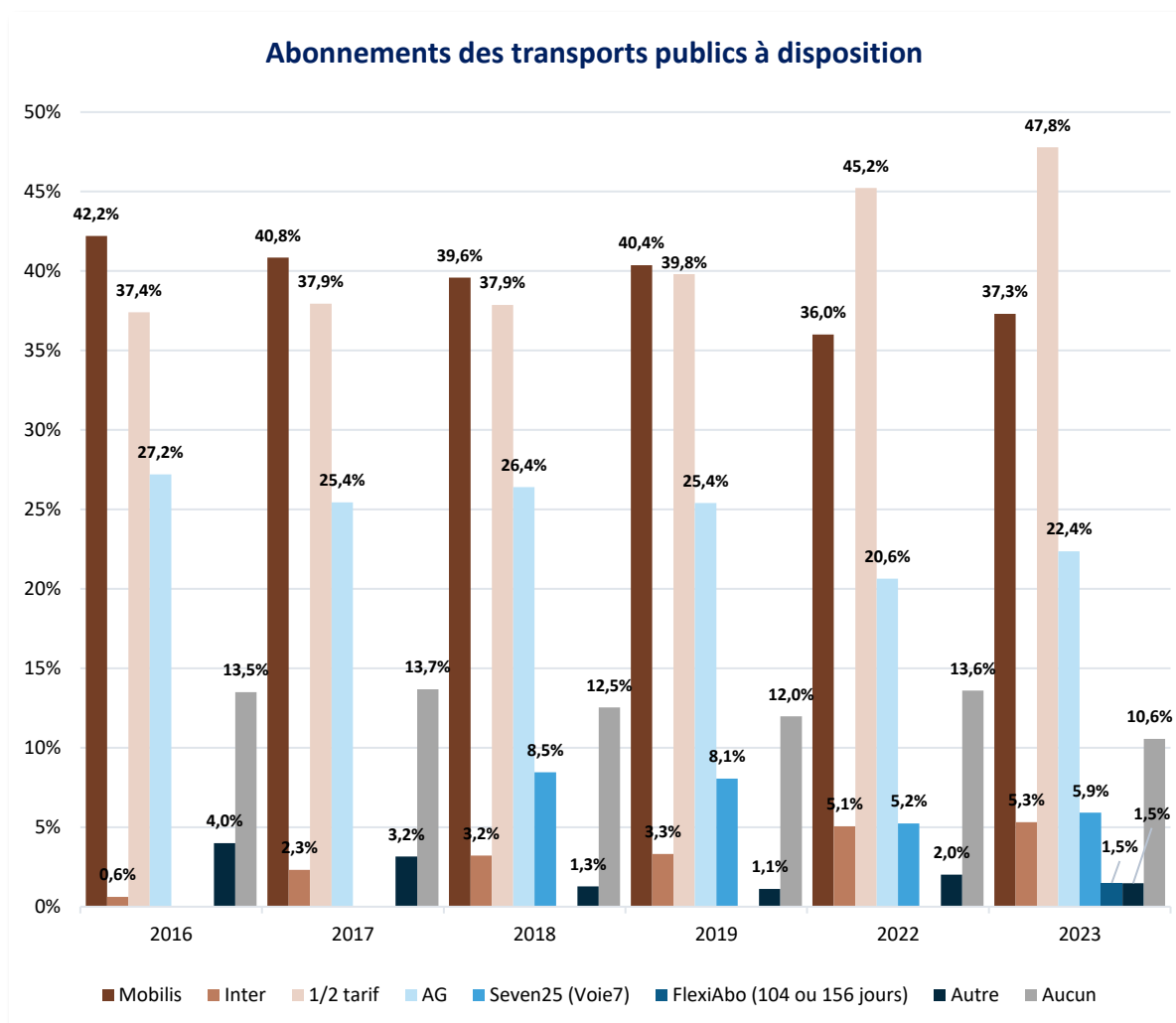
Les différences des heures d'arrivée et de départ selon le statut des membres de l'UNIL permettent de mettre en évidence, chez les étudiant·e·s, une augmentation des arrivées aux heures précédant le début des cours de 10h00 (+3.5 points entre 9h30 et 10h00) et une concentration importante d'étudiant·e·s venant avant 8h30 (60.0 %), malgré une baisse par rapport à 2022 (-2.6 points). Si près d'un·e enseignant·e sur cinq se rendait à l'UNIL vers 9h00 en 2022 (19.7 %), la proportion du personnel académique arrivant à cet horaire a légèrement diminué de -1.1 point en 2023, puisque davantage de membres viennent entre 7h45 et 8h15 (+1.2 point). On peut également noter une forte affluence pour les membres du personnel académique pour l'horaire de 9h30 (+3.9 points entre 2022 et 2023). Enfin, pour les membres du PAT, une concentration plus importante d'employé·e·s se rendent dorénavant sur le campus entre 8h30 et 9h00 (+2.5 points), alors que l'année 2022 était marquée par des horaires d'arrivée plus répartis sur l'ensemble de la matinée.

À propos des heures de départ du campus, les pourcentages concernant les étudiant·e·s sont restés relativement stables, malgré une diminution des départs après 18h30 (-2.5 points) et une nette augmentation des départs entre 16h00 et 17h00 (+3.8 points). Pour les enseignant·e·s, la concentration la plus importante de départs est située entre 17h00 et 18h30 (68.7 %), avec une légère hausse en comparaison avec 2022 (+2.2 points). À l'inverse, de moins en moins d'enseignant·e·s restent le soir sur le campus, avec une baisse de 3 points pour les horaires à partir de 19h00. Aucune tendance majeure n'est visible pour les membres du PAT même si, comme pour les enseignant·e·s, une tendance générale à quitter l'UNIL à 17h30 s'est renforcée (respectivement +2.2 pour les membres du PAT et +4.3 points pour les enseignant·e·s).

### 3.3. Le regain des abonnements de TP, toujours plus d'achats du demi-tarif

L'année 2022 a été marquée par une baisse du nombre d'abonnements des transports publics possédés et une augmentation du nombre de membres de la communauté universitaire ne possédant aucun abonnement en raison de l'essor du télétravail et du suivi de l'enseignement à distance. Si ces habitudes de travail et ces méthodes d'enseignement sont toujours en vigueur en 2023, le retour progressif d'une partie des membres de l'UNIL au sein du campus a influencé le nombre de bénéficiaires d'un abonnement des transports publics. Comme le montre la Figure 8, la proportion des abonnements possédés a augmenté pour chaque type d'abonnement, avec notamment une hausse du nombre de personnes possédant un abonnement général des CFF (+1.8 point), un abonnement Mobilis (+1.3 point), un abonnement Seven25 (+0.7 point) et un abonnement Inter (abonnement de parcours) (+0.7 point). Toutefois, l'augmentation la plus importante vient du demi-tarif puisque que près d'un-e répondant-e sur deux possède cet abonnement en 2023 (47.8 % contre 45.2 % en 2022). À noter que l'abonnement pilote FlexiAbo, proposé durant la pandémie du Covid-19 et qui entrera officiellement dans l'assortiment Mobilis en décembre 2023, a trouvé propriétaire chez 1.5 % des répondant-e-s. Enfin, presque une personne sur dix ne possède aucun abonnement en 2023 (10.6 %), soit le pourcentage le plus bas jamais enregistré depuis 2014.

Figure 8 : Évolution de la possession d'abonnements

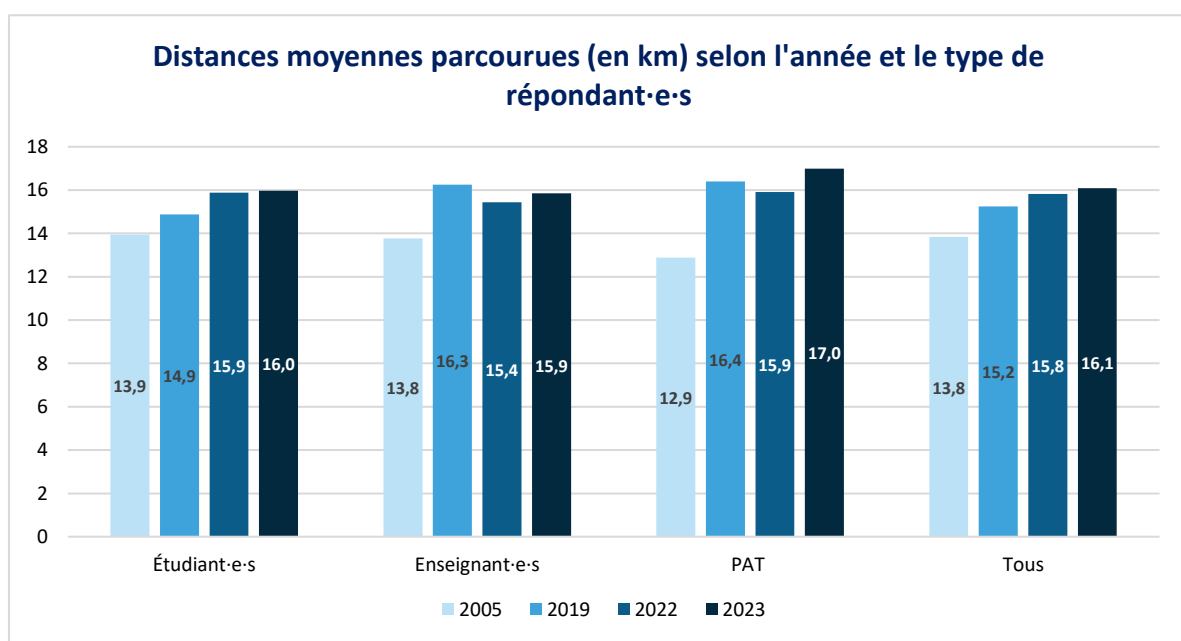


La possession de certains types d’abonnements dépend non seulement de l’année d’acquisition mais également du statut de la personne. À cet effet, les abonnements Mobilis et Inter ainsi que l’AG sont possédés davantage par les étudiant·e·s que les membres du personnel académique et du personnel administratif et technique. En adéquation avec les résultats précédents, l’abonnement demi-tarif des CFF a trouvé bénéficiaire chez 61.9 % des enseignant·e·s et 49.0 % des membres du PAT contre 44.8 % des étudiant·e·s en 2023, étant donné qu’une grande partie des étudiant·e·s n’ont pas la nécessité de posséder un demi-tarif en supplément d’un autre abonnement. En ce qui concerne le FlexiAbo, l’apparition de ce nouvel abonnement a davantage profité au personnel académique (3.0 %) et au PAT (3.3 %) en comparaison avec les étudiant·e·s (0.9 %). Finalement, la possession d’un abonnement des transports publics semble indispensable pour une grande partie des étudiant·e·s et des enseignant·e·s de l’UNIL puisque seulement 7.5 % et 12.3 % ne possèdent aucun abonnement, contre 26.5 % pour le PAT.

### 3.4. Un éloignement progressif du campus en raison du manque de logements ?

Le dernier volet de ce chapitre met en lumière les résultats liés aux distances moyennes parcourues par les répondant·e·s à destination de l’UNIL en comparaison avec les années précédentes. La Figure 9 montre un accroissement de la distance effectuée par l’ensemble des membres de l’UNIL en 2023 (+ 0.3 km en moyenne [en excluant les distances supérieures à 100 km]). Toutefois, si l’augmentation de la distance parcourue a été présente pour l’ensemble des types de répondant·e·s, cette dernière a été moindre pour les étudiant·e·s (+0.1 km), par rapport aux enseignant·e·s (+0.5 km) et surtout en comparaison avec les membres du PAT (+1.1 km). Par conséquent, la distance moyenne parcourue par le personnel universitaire (académique, administratif et technique) a augmenté en 2023 comparativement à 2022. À noter qu’en comparaison avec 2019, la distance moyenne parcourue par les enseignant·e·s est plus faible en 2023 (-0.4 km) alors que cette dernière est plus élevée pour le PAT (+0.6 km).

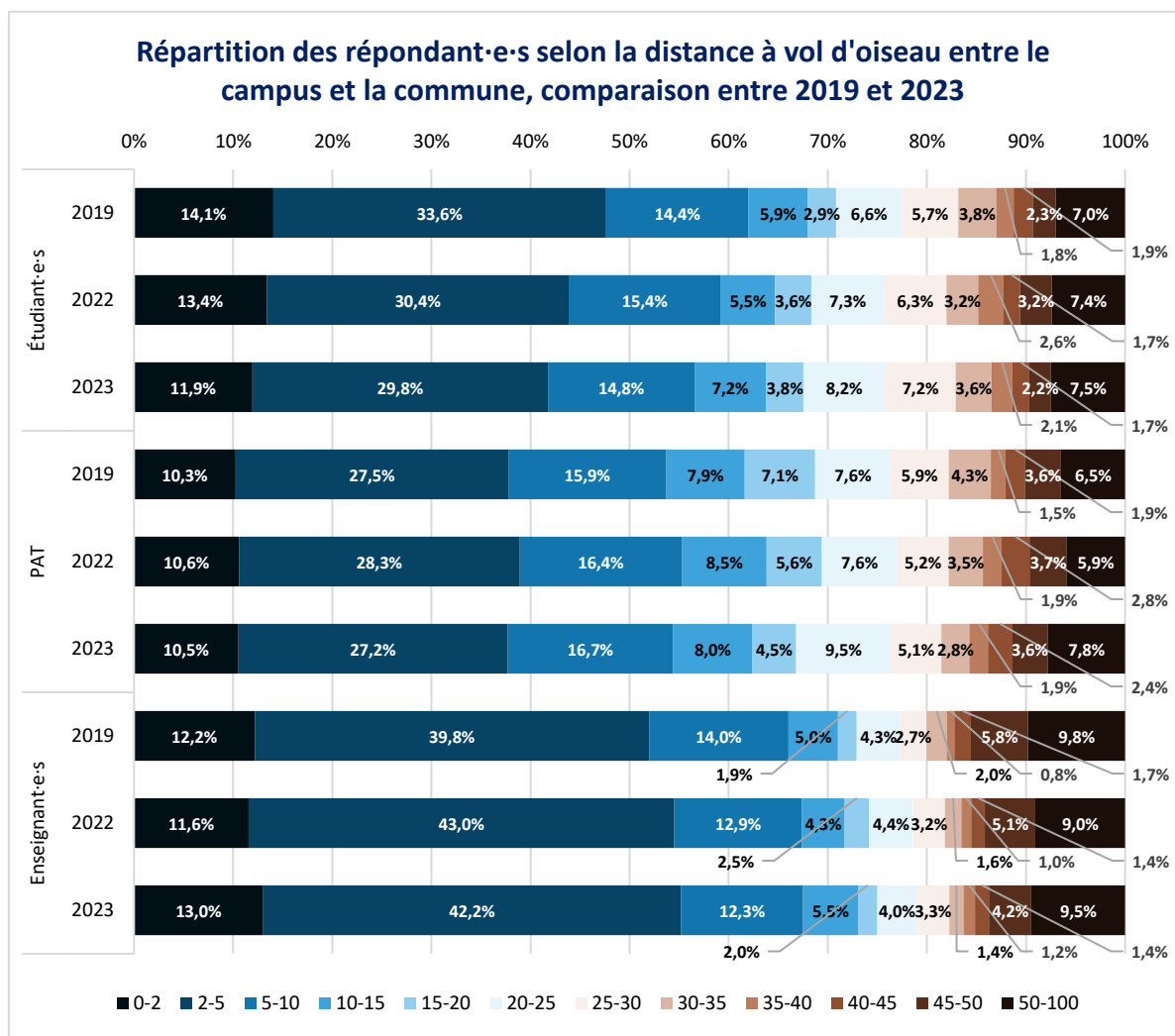
Figure 9 : Évolution de la distance parcourue selon le type de répondant·e·s



Si l'on s'intéresse davantage à l'évolution des distances moyennes parcourues selon le profil des personnes (Figure 10), on constate que davantage d'étudiant·e·s vivent à plus de 10 km de l'UNIL par rapport à 2022 (59.2 % vivent à 10 km ou moins du campus en 2022 contre 55.5 % en 2023). En contrepartie, de plus en plus d'étudiant·e·s vivent dans une commune se situant entre 10 et 40 km du campus (28.5 % en 2022 contre 32.1 % en 2023), alors que la proportion d'étudiant·e·s résidant à plus de 40 km du campus reste stable. En adéquation avec ces résultats, une diminution du nombre d'étudiant·e·s vivant dans les communes périphériques à Dorigny est observable, particulièrement pour les communes de Chavannes-près-Renens (-1.3 point), Saint-Sulpice (-1.0 point) et surtout Lausanne (-1.4 point). Ces analyses pourraient coïncider avec la crise des logements pour les étudiant·e·s en périphérie du campus, contraignant ces dernier·ère·s à habiter en dehors de la région.

En ce qui concerne les membres du personnel, on peut observer une légère augmentation du nombre de membres du PAT vivant à plus de 20 km du campus de Dorigny (30.6 % en 2022 contre 33.1 % en 2023), tandis qu'une faible hausse d'enseignant·e·s résidant à moins de 5 km est perceptible (54.6 % contre 55.2 %). Les résultats concernant le personnel (académique ou administratif et technique) tendent à rester consistants entre 2019 et 2023.

Figure 10 : Répartition des distances à vol d'oiseau entre le campus et la commune des répondant·e·s





Bien que davantage d'étudiant·e·s vivent en dehors de la périphérie du campus de Dorigny, la proportion d'étudiant·e·s vivant au sein du canton de Vaud est repartie à la hausse en 2023 (88.5 % en 2019 puis 87.0 % en 2022 et 87.8 % en 2023). En revanche, de moins en moins d'étudiant·e·s résident au sein des autres cantons romands, à l'exception du canton du Valais (+1.0 point entre 2022 et 2023). Si la hausse des départs depuis le canton de Vaud est observée pour les étudiant·e·s, elle n'est en revanche pas présente pour le personnel académique (-2.9 points) et pour le PAT (-1.4 point).

#### 4. L'évolution de la pratique du vélo des membres de l'UNIL

L'enquête 2023 sur les pratiques de mobilité des étudiant·e·s et du personnel de l'université de Lausanne comprend un module thématique implémenté pour la première fois dans l'enquête de 2019 et dédié à la pratique générale du vélo. À ce titre, ce dernier chapitre met en lumière l'évolution de l'usage et des opinions relatives au vélo au sein des membres de la communauté universitaire depuis 2019.

Malgré une faible diminution de la part modale dédiée au vélo entre 2019 et 2023 pour l'ensemble des membres de l'UNIL (9.5 % contre 9.3 %), les résultats du Chapitre 2 soulignent des différences selon le statut professionnel des répondant·e·s, avec une augmentation progressive pour le PAT (+6.1 points entre 2019 et 2023), une hausse puis une baisse du nombre d'enseignant·e·s utilisant un vélo (+3.8 points entre 2019 et 2022, puis -1.4 point entre 2022 et 2023) et un léger réhaussement pour les étudiant·e·s après une baisse (-1.8 point puis +0.1 point). Les résultats montraient également une croissance de plus en plus importante du nombre de vélos à assistance électrique utilisés (16.0 % en 2019 contre 29.1 % en 2023).

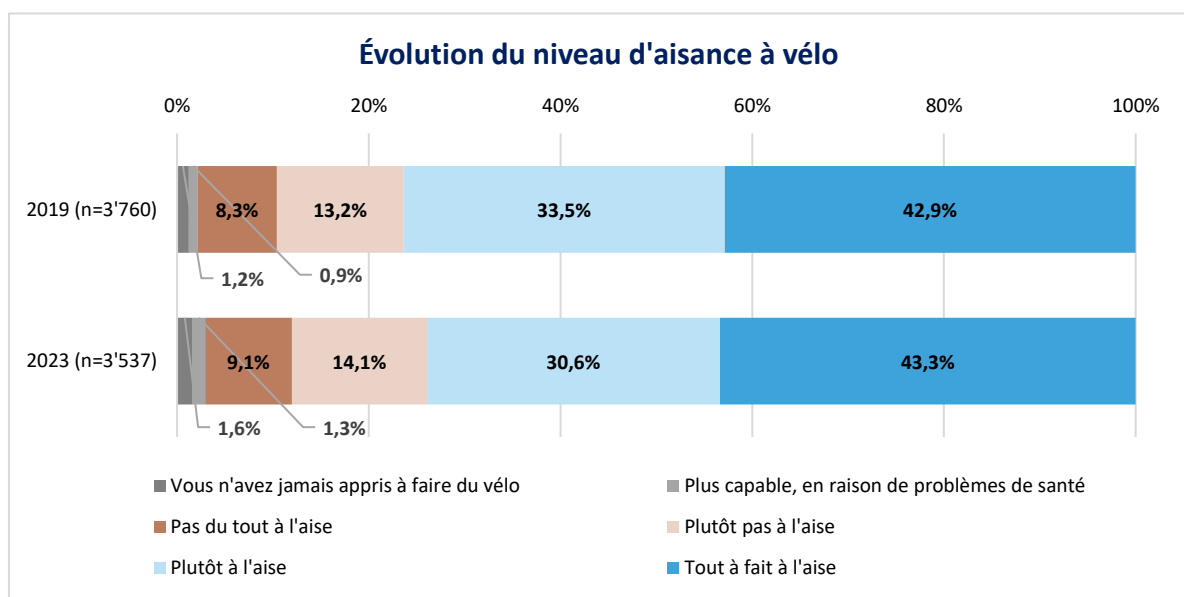
À cet égard, les résultats présentés dans ce chapitre détaillent l'évolution des habitudes enregistrées lors de l'enquête 2019 par rapport aux habitudes actuelles de la population universitaire en matière d'utilisation du vélo. Compte tenu du fait que ce soit la pratique générale du vélo qui est étudiée, et non seulement la pratique en lien avec les trajets à destination de l'Université de Lausanne, les analyses sont portées sur l'ensemble de la communauté universitaire. Par ailleurs, les questions issues du module ont été posées à toutes les personnes contactées, indépendamment du mode de transport emprunté ou de leur lieu de résidence.

#### 4.1. Un niveau d'aisance stable à travers le temps, des différences selon le profil et le type de vélo

Les premières analyses de ce chapitre portent sur le degré d'aisance avec les vélos des membres de la communauté universitaire. À ce titre, la Figure 11 présente les résultats liés à l'évolution du niveau d'aisance des participant-e-s. Elle permet de souligner une diminution du nombre de personnes se sentant à l'aise sur un vélo (76.4 % en 2019 contre 73.9 % en 2023) et, par conséquent, une augmentation de +1.2 point concernant le nombre de personnes ne se sentant pas ou pas du tout à l'aise. Un faible nombre de participant-e-s se retrouvent dans l'impossibilité d'utiliser un vélo (2.9 %), que ce soit pour des raisons de santé (1.3 %) ou car elles ou ils n'ont pas appris à en faire (1.6 %). La proportion des personnes ne pouvant pas utiliser un vélo est ainsi plus élevée qu'en 2019 (+0.8 point).

Si le niveau d'aisance a peu évolué entre les deux éditions de l'enquête, celui-ci varie selon le statut professionnel, la faculté et les caractéristiques des répondant-e-s (sexe et âge). En ce qui concerne le sexe, le niveau d'aisance à vélo est différent, puisqu'en 2023, 55.9 % des hommes se sentent tout à fait à l'aise sur un vélo contre 33.7 % pour les femmes. D'importantes différences sont également observables par rapport à l'âge, puisque les personnes ayant entre 36 et 50 ans (48.4 %) et celles ayant plus de 51 ans (44.3 %) sont davantage à l'aise que les personnes moins âgées (42.9 % pour les répondant-e-s de 25 ans et moins et 41.5 % pour celles et ceux ayant entre 26 et 35 ans). L'âge est également corrélé avec l'incapacité à faire du vélo en raison de problèmes de santé, avec un pourcentage de 5.9 % pour les plus de 51 ans ayant évoqué des problèmes de santé. En ce qui concerne l'appartenance à une faculté, il n'y a pas d'évolution puisque les facultés enregistrant les pourcentages le plus haut et le plus bas concernant les personnes se sentant totalement à l'aise restent inchangées entre 2019 et 2023, avec respectivement 53.0 % des personnes en HEC se sentant tout à fait à l'aise et 33.3 % des personnes en Lettres. Enfin, lorsque l'on observe le niveau d'aisance en lien avec le statut, le personnel académique se sent le plus à l'aise (79.1 %), suivi des étudiant-e-s (73.3 %) et du PAT (71.8 %).

Figure 11 : Niveau d'aisance par rapport à la pratique du vélo

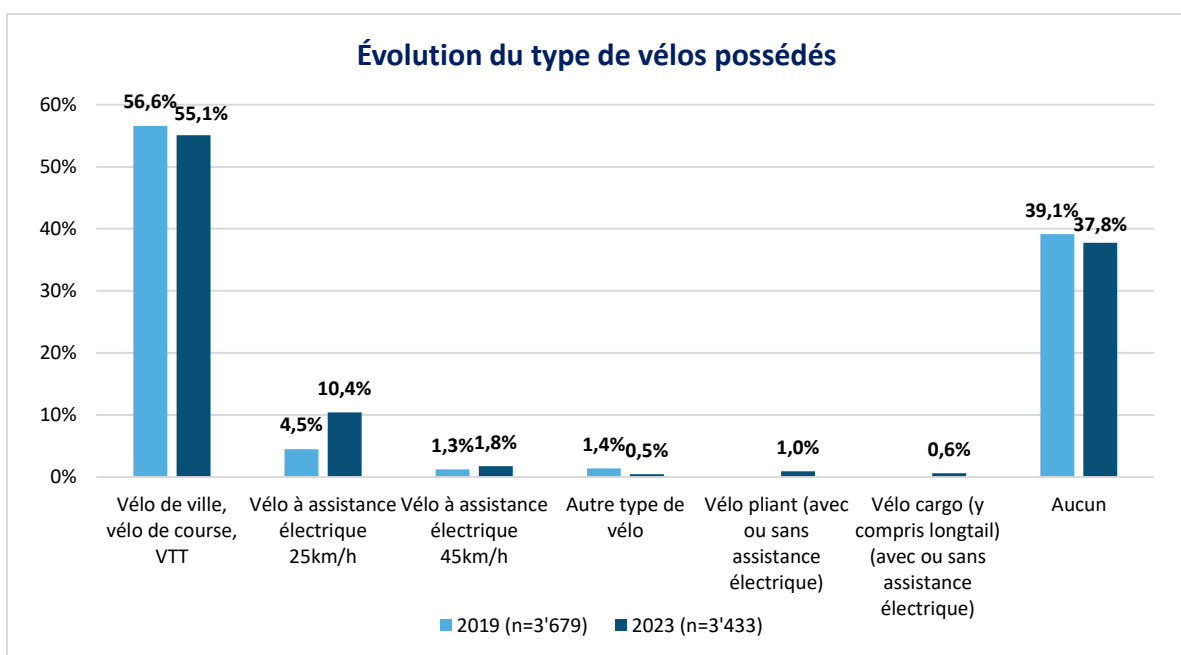


En ce qui concerne l'évolution du type de vélo à disposition des participant-e-s (Figure 12), les résultats démontrent une faible diminution du nombre de vélos traditionnels possédés (56.6 % en 2019 contre 55.1 % en 2023), alors que de plus en plus de personnes possèdent des vélos à assistance électrique (5.8 % contre 12.2 %). Le graphique atteste également d'une diminution du nombre de membres de la communauté universitaire ne possédant aucun vélo (-1.3 point). À noter que les catégories « Vélo pliant » et « Vélo cargo » ont été ajoutées en 2023 et regroupent un total de 1.6 % des réponses.

En se focalisant sur le statut de la personne, peu de différences notables sont observables par rapport à la possession d'un vélo traditionnel ou d'un VAE allant jusqu'à 45 km/h. Si la possession d'un VAE allant jusqu'à 25 km/h a augmenté pour l'ensemble des types de personnes, l'ampleur de cette hausse varie entre chaque groupe (+4.5 points pour les étudiant-e-s ; +7.1 points pour les enseignant-e-s et +12.6 points pour le PAT). Enfin, davantage de membres du PAT possèdent un vélo (30.6 % seulement du PAT ont répondu ne pas avoir de vélo, -4.7 points), tandis que les pourcentages sont restés stables pour le personnel académique et les étudiant-e-s.

Si davantage de femmes ne possèdent pas de vélos (41.9 % contre 32.5 % pour les hommes) et sont moins nombreuses à avoir à leur disposition un vélo mécanique (50.2 % contre 61.2 %), le pourcentage relatif à la possession d'un vélo à assistance électrique 25km/h est équilibré (10.0 % pour les femmes contre 10.9 % pour les hommes). Enfin, des différences liées à l'âge sont observables puisque les pourcentages des personnes ne possédant aucun vélo sont nettement inférieures pour celles et ceux qui ont 36-50 ans (28.5 %) et plus de 51 ans (27.5 %) par rapport à celles et ceux qui ont moins de 25 ans (39.0 %) et entre 26 et 35 ans (42.6 %). La possession d'un vélo à assistance électrique 25km/h est également supérieur pour les personnes qui ont 36-50 ans (21.1 %) et plus de 51 ans (16.8 %) contre celles qui ont moins de 25 ans (7.9 %) et 26-35 ans (9.2 %). Aucune différence notable n'est observable par rapport aux vélos de ville, de course ou les VTTs.

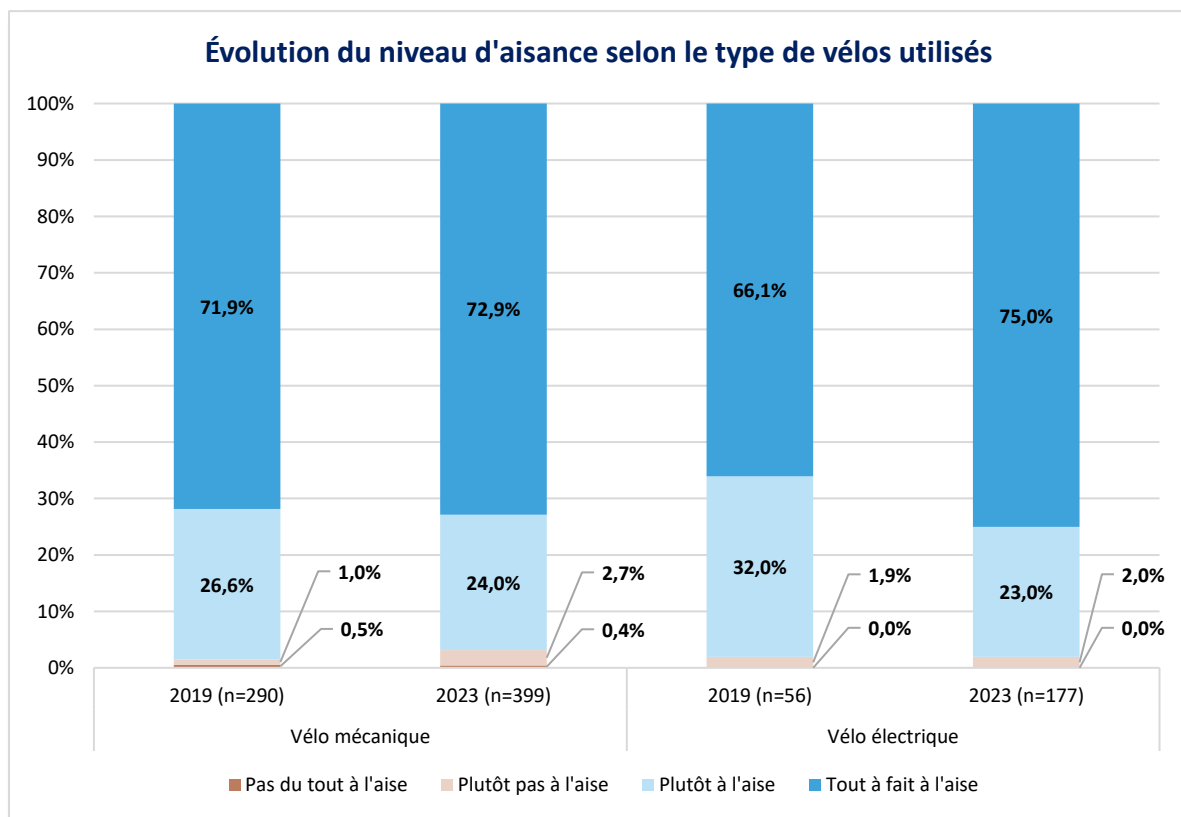
Figure 12: Évolution de la possession de vélos



Les derniers résultats liés au niveau d'aisance du maniement du vélo portent sur le type de vélo pratiqué, en se focalisant uniquement sur les répondant·e·s utilisant au moins un vélo durant une partie de leur trajet pour se rendre sur leur lieu d'étude ou de travail (Figure 13). Les pourcentages affichés permettent de mettre en évidence une faible augmentation chez les répondant·e·s utilisant un vélo mécanique et se sentant parfaitement à l'aise (+1.0 point entre 2019 et 2023), alors que ce niveau a très fortement augmenté pour les vélos à assistance électrique (+8.9 points). À cet effet, si davantage de personnes se sentaient peu ou pas du tout à l'aise avec le maniement d'un vélo à assistance électrique par rapport à un vélo mécanique en 2019 (respectivement 1.9 % contre 1.5 %), cette tendance s'est inversée en 2023 (respectivement 2.0 % et 3.1 %).

Si le Chapitre 2.2 met en évidence qu'une grande proportion du personnel administratif et technique se rendant sur le campus de l'UNIL avec un vélo en 2023 emploie un vélo à assistance électrique (46.2 % contre 28.9 % pour les enseignant·e·s et 23.6 % pour les étudiant·e·s), le niveau d'aisance maximal est globalement plus faible pour le PAT (69.8 %) par rapport à celui du personnel académique (76.8 %) et aux étudiant·e·s (77.1 %). Les résultats sont sensiblement identiques par rapport aux vélos mécaniques. Les hommes sont davantage à se sentir tout à fait à l'aise sur un VAE (84.4 %) que sur un vélo mécanique (76.6 %), alors que le pourcentage de femmes étant parfaitement à l'aise est légèrement supérieur lorsqu'il s'agit d'un vélo mécanique (68.0 %) en comparaison avec un VAE (66.4 %). Finalement, peu de différences marquantes ont été identifiées concernant l'âge.

Figure 13 : Évolution niveau d'aisance par rapport au type de vélos utilisés



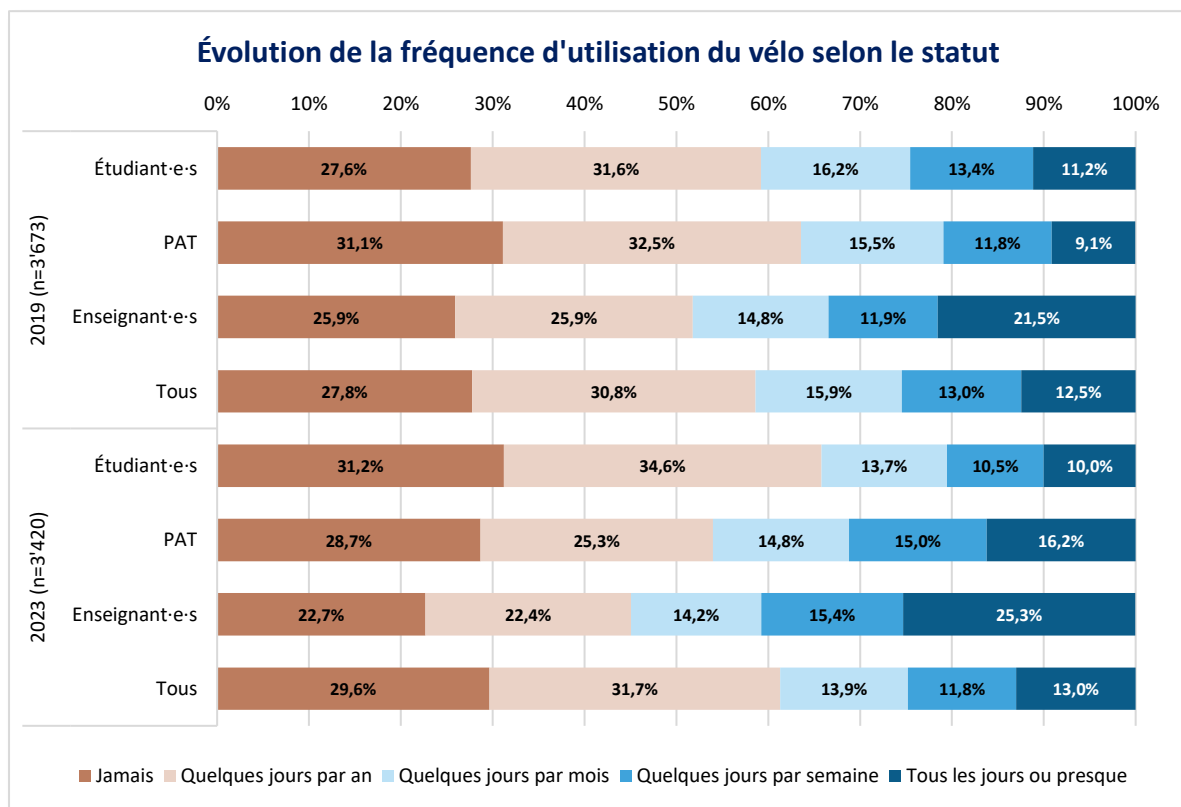
## 4.2. Le vélo et ses obstacles : une utilisation différenciée selon les expériences

La seconde partie de ce chapitre porte sur la fréquence d'utilisation du vélo suivant le profil des personnes, la saisonnalité et les activités pour lesquelles le vélo est mobilisé. En supplément, des analyses sur les obstacles rencontrés par les répondant-e-s ne pratiquant pas ou presque jamais du vélo sont également présentés.

### 4.2.1. Une pratique de plus en plus récurrente pour le personnel et les personnes plus âgées

Les premiers éléments d'analyse exposés dans ce sous-chapitre sont associés à la fréquence d'utilisation du vélo par rapport à la typologie des personnes (Figure 14). À cet effet, des disparités importantes sont constatables, notamment entre les membres du personnel et les étudiant-e-s, avec des écarts de plus en plus marqués en 2023 par rapport à 2019. Si peu de différences entre 2019 et 2023 sont observables en prenant en considération l'intégralité des répondant-e-s, une légère augmentation du nombre de personnes ne pratiquant jamais ou quelques jours par an du vélo est observable (58.6 % en 2019 contre 61.3 % en 2023). Cette augmentation est visible uniquement chez les étudiant-e-s (respectivement 59.2 % contre 65.8 %), au contraire des membres du PAT et du personnel académique, chez qui une diminution de 9.6 points et de 6.7 points est observable. Si davantage de membres du PAT utilisent fréquemment un vélo, le personnel académique reste le groupe qui le pratique le plus, avec plus d'un-e enseignant-e sur quatre utilisant quotidiennement un vélo en 2023 (25.3 %).

Figure 14 : Évolution de la fréquence d'utilisation du vélo selon le statut

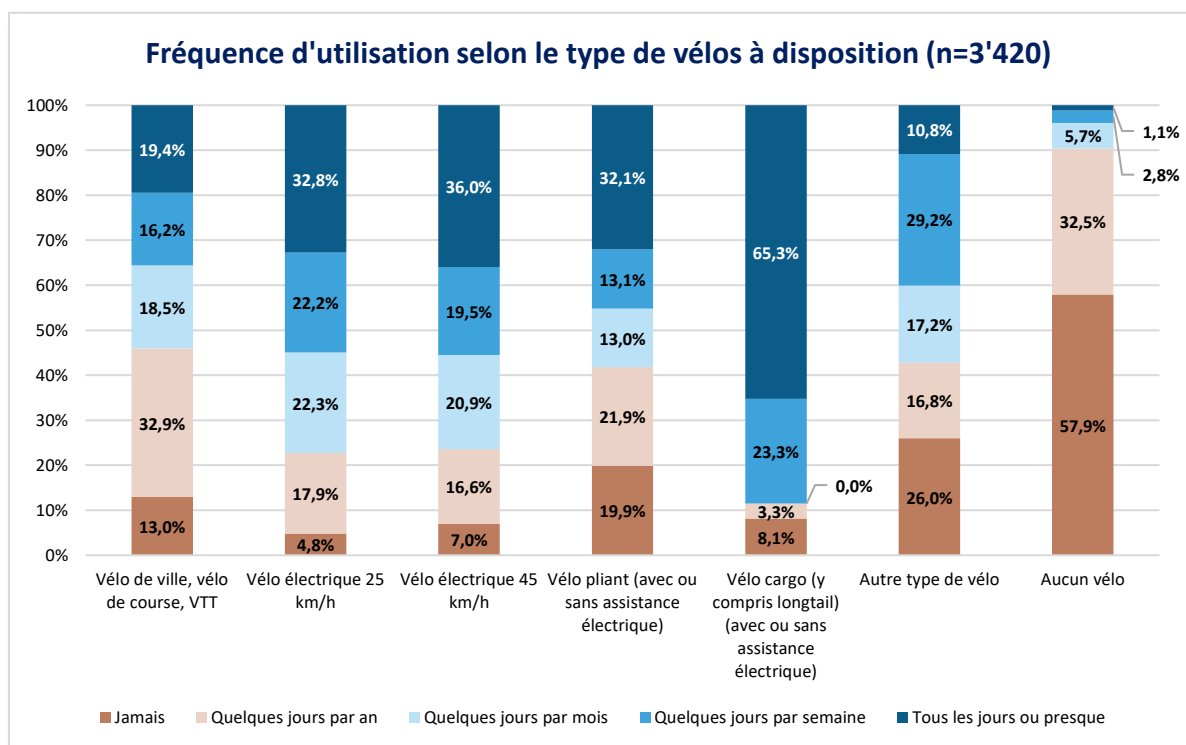


En prenant en considération le profil des participant·e·s, on observe qu’aucune différence notable n’est présente entre 2019 et 2023 concernant le sexe des répondant·e·s. La pratique journalière et hebdomadaire reste plus fréquente chez les hommes (32.7 %) que chez les femmes (18.7 %). Les pourcentages restent également constants pour les personnes qui ont jusqu’à 35 ans, tandis qu’une hausse considérable de la pratique journalière et hebdomadaire est observable pour les personnes âgées entre 36 et 50 ans (+9.0 points) et celles et ceux qui ont 51 ans et plus (+7.0 points). Avec un pourcentage de 34.5 %, les personnes qui ont entre 36 et 50 ans est la catégorie qui pratique le plus du vélo de manière journalière ou hebdomadaire. Au niveau des facultés, celle des géosciences et de l’environnement (FGSE) reste la faculté comprenant le plus de personnes pratiquant au moins de manière hebdomadaire du vélo (43.5 %), avec plus d’une personne sur quatre mobilisant même leur vélo tous les jours (26.5 %).

#### 4.2.2. Les vélos à assistance électrique pratiqués au quotidien

L’augmentation du nombre d’usager·ère·s de vélos à assistance électrique est l’un des constats les plus notables dans le cadre de cette enquête sur la mobilité des étudiant·e·s et du personnel de l’Université de Lausanne. Si l’argument de la praticité semble être mise en évidence dans le choix d’un VAE, les personnes possédant un VAE utilisent plus fréquemment leur vélo que celles qui ont un vélo mécanique, comme le démontre la Figure 15. En effet, les personnes qui ont fait l’acquisition d’un vélo à assistance électrique 25 km/h ont tendance à l’utiliser plus régulièrement (32.8 % l’utilisant tous les jours) que les répondant·e·s possédant un vélo traditionnel (19.4 %). Il est intéressant de noter que le fait de ne pas avoir à sa disposition un vélo à son domicile ne signifie pas pour autant une absence d’utilisation durant l’année puisque 42.1 % des personnes qui ne possèdent aucun type de vélos en pratiquent au moins quelques jours par année.

Figure 15 : Fréquence d'utilisation du vélo en fonction du type de vélos disponibles à domicile

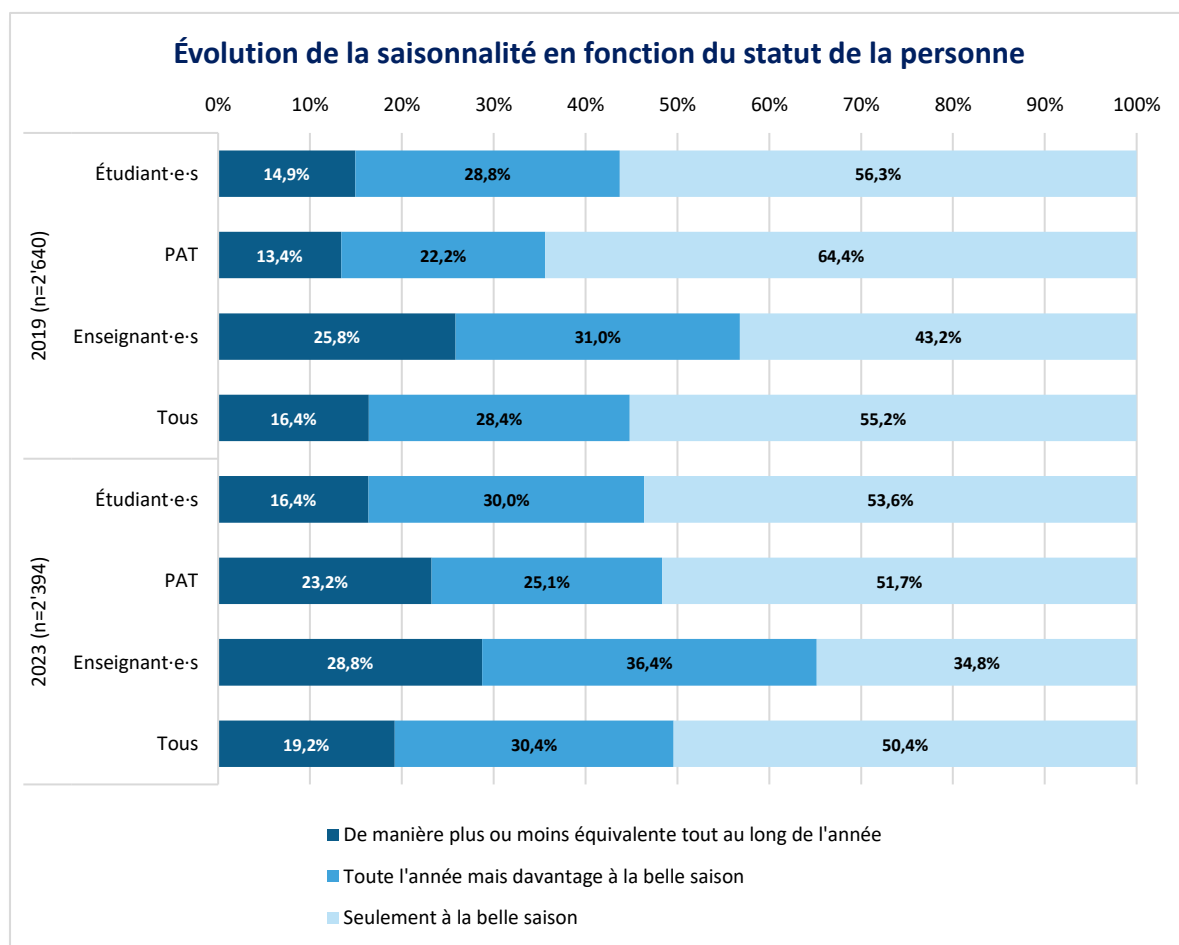


Concernant les autres catégories (vélo à assistance électrique 45km/h, vélo pliant, vélo cargo ou longtail et autres types de vélos), peu de personnes au sein de la population universitaire en possèdent, ce qui rend les analyses difficilement interprétables.

#### 4.2.3. La saisonnalité, un obstacle de moins en moins contraignant pour les répondant·e·s ?

Si la fréquence d'utilisation du vélo varie en fonction du profil des utilisateur·rice·s et du type de vélos mobilisés, le facteur de la saisonnalité exerce également une influence sur la pratique du vélo (Figure 16). À cet effet, presque moitié des répondant·e·s (50.4 %) se mettent en selle uniquement lors de la belle saison, ce qui est un pourcentage inférieur à celui enregistré en 2019 (-4.8 points). Par conséquent, davantage de personnes utilisent leur vélo tout au long de l'année. Cette progression est plus importante pour le personnel administratif et technique (48.3 % font du vélo de manière plus ou moins équivalente durant l'année ou un peu plus durant la belle saison en 2023 contre 35.6 % en 2019) en comparaison avec les enseignant·e·s (+8.4 points) et les étudiant·e·s (+2.7 points). Cette hausse considérable pour le PAT peut s'expliquer par le fait que davantage de membres du personnel possèdent un vélo à assistance électrique, ce qui rend la pratique du vélo plus agréable même en dehors de la belle saison. En vertu des résultats obtenus, les saisons et la météo associée aux saisons semblent être de moins en moins considérées comme des freins à la pratique journalière du vélo.

Figure 16 : Évolution de l'utilisation du vélo en fonction de la saison et du type de personnes



Au-delà du statut professionnel, des variations sont également visibles par rapport au sexe et à l'âge des pratiquant-e-s. Si une diminution du nombre d'hommes et de femmes pratiquant uniquement le vélo durant la belle saison est observable entre 2019 et 2023, seul quatre hommes sur dix (40.9 %) sortent leur vélo uniquement durant la belle saison contre presque six femmes sur dix (58.9 %). Par rapport à l'âge, ce sont davantage les personnes ayant 25 ans et moins qui utilisent leur vélo uniquement durant la belle saison (54.9 %).

#### 4.2.4. Le vélo au quotidien, davantage utilitaire que pour les loisirs

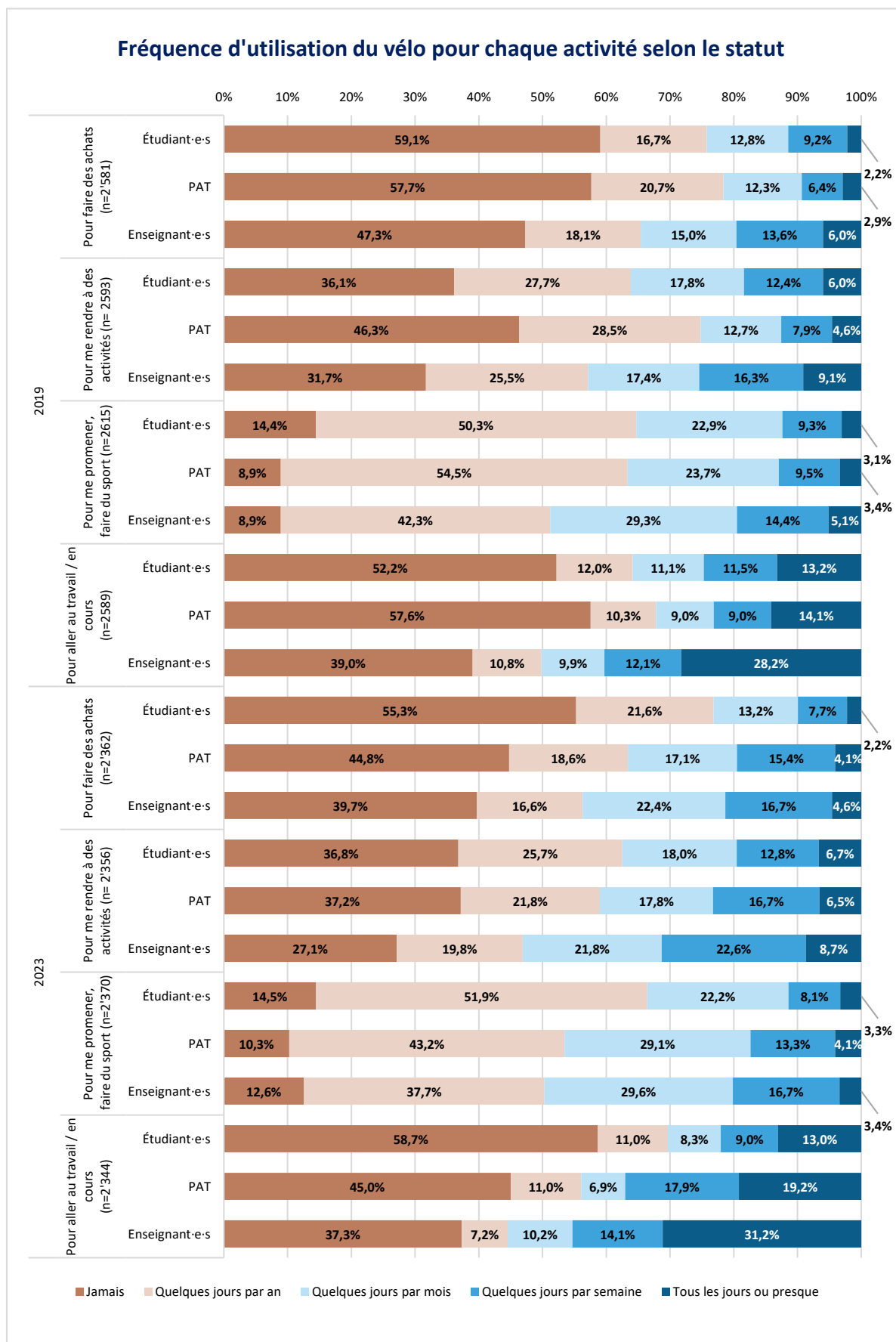
Le dernier sous-volet lié à la fréquence d'utilisation du vélo est focalisé sur les activités pour lesquelles le vélo est mobilisé selon le statut professionnel de la personne. Lorsqu'on s'intéresse aux motifs des déplacements à vélo, il est tout d'abord important de garder en tête que les activités listées ne sont pas toutes réalisées à la même fréquence, ce qui impacte également l'emploi du vélo. Par exemple, la récurrence du motif « Pour aller au travail / en cours » n'est pas identique au motif « Pour me promener, faire du sport ».

Présentés dans la Figure 17, les résultats montrent que l'utilisation du vélo pour aller sur son lieu d'étude ou de travail est de plus en plus fréquente pour l'ensemble des membres de l'UNIL, même si les étudiant-e-s sont moins enclin-e-s à l'utiliser de manière journalière ou hebdomadaire (24.7 % en 2019 contre 22.0 % en 2023) par rapport au personnel académique (respectivement 40.3 % contre 45.3 %) et au PAT (respectivement 23.1 % contre 37.1 %). En ce qui concerne le fait de se promener ou de réaliser une activité sportive, peu de changements sont visibles chez les étudiant-e-s, alors que davantage de membres du personnel n'utilisent plus du tout leur vélo pour se promener ou faire du sport (+3.7 points pour les enseignant-e-s entre 2019 et 2023 et +1.4 point pour le PAT). Cette augmentation du pourcentage de personnes n'utilisant pas de vélo pour faire du sport peut s'expliquer par le fait que davantage de membres du personnel académique ou administratif et technique utilisent déjà de manière récurrente leur vélo pour se rendre au travail, diminuant l'usage du vélo pour des activités sportives.

Si davantage de membres du personnel n'utilisent plus leur vélo pour faire des activités sportives, ces observations ne sont pas similaires par rapport aux activités générales. En effet, si aucune différence n'est visible également pour les étudiant-e-s entre 2019 et 2023, les proportions d'enseignant-e-s et de personnes appartenant au PAT qui ont recours au vélo journalièrement et hebdomadairement ont fortement augmenté entre ces deux périodes (respectivement +5.9 points et +10.7 points). Ce constat est également valable pour le motif d'effectuer des achats, même si l'augmentation d'enseignant-e-s se servant journalièrement et hebdomadairement d'un vélo pour faire des achats est moindre (+1.7 point) en comparaison avec celle des membres du personnel administratif et technique (+10.2 points). Il est possible que les membres du PAT qui ont un recours hebdomadaire au vélo pour se rendre sur leur lieu de travail se servent aussi de leur vélo les mêmes jours pour faire des achats, simplifiant leur quotidien. On peut également mentionner que de moins en moins d'étudiant-e-s utilisent fréquemment un vélo pour faire des courses, même si elles ou ils sont de plus en plus à avoir recours au moins une fois dans l'année au maniement du vélo pour se rendre dans des commerces (59.1 % n'ayant jamais recours à un vélo pour faire des achats en 2019 contre 55.3 % en 2023).



Figure 17 : Évolution de la fréquence d'utilisation pour chaque activité, selon le statut



#### 4.2.5. La pratique du vélo impactée par le sentiment d'insécurité sur la route

Les deux derniers sous-chapitres liés à la pratique du vélo chez les membres de la communauté universitaire sont focalisés sur les opinions et les expériences vécues par les personnes pratiquant le vélo régulièrement ainsi que pour les personnes n'ayant jamais ou très peu recours à l'utilisation d'un vélo dans leur quotidien. Dans cette section, les résultats liés au degré d'accord par rapport à certains items sont exposés (Figure 18). En conséquence, les affirmations ont été présentées uniquement aux personnes se servant d'un vélo au moins quelques fois par année (exemptant celles qui ne font jamais de vélo, qui ne savent pas en faire ou qui ne peuvent plus en faire).

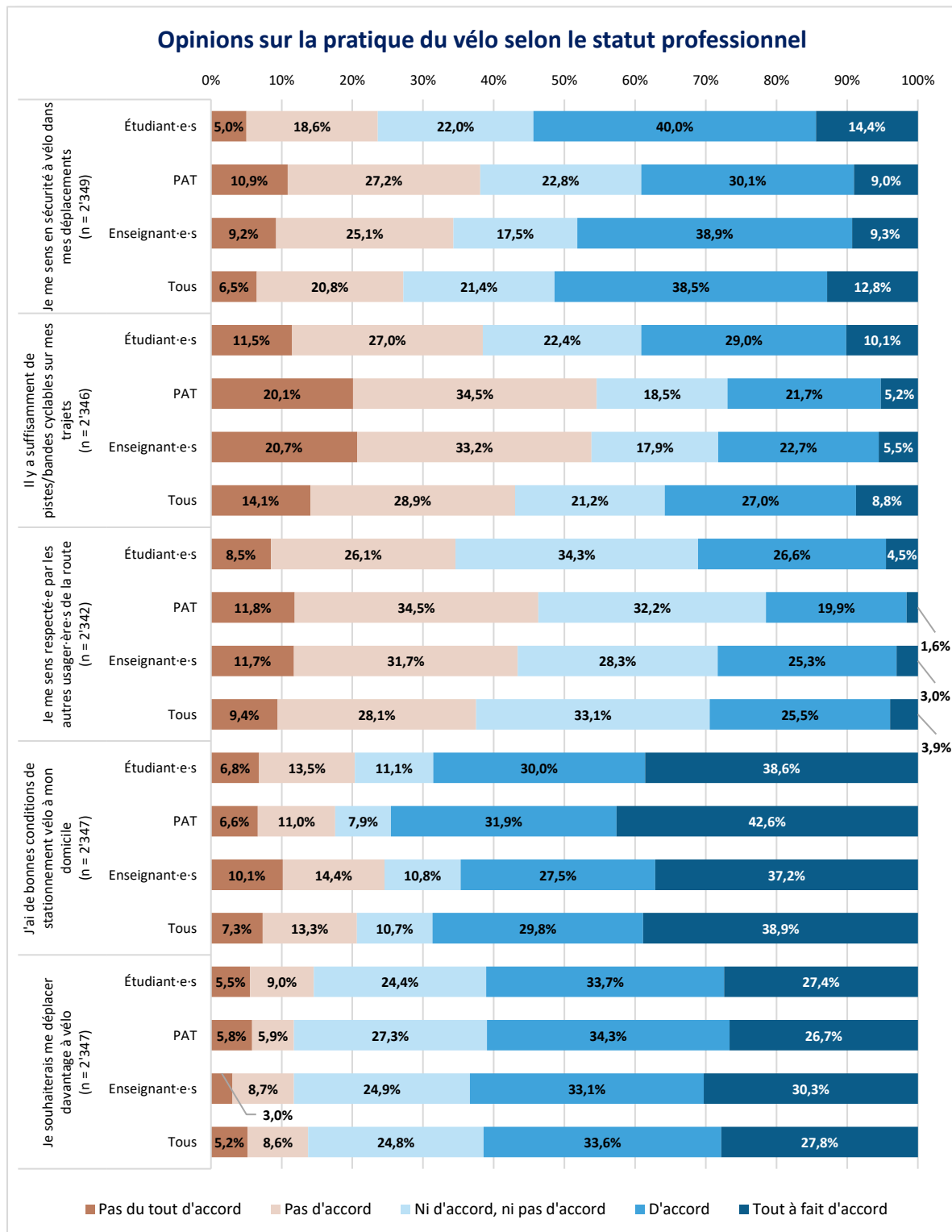
Les résultats permettent de mettre en évidence, dans un premier temps, que les utilisateur·rice·s d'un vélo au sein de l'UNIL sont partagé·e·s sur le sentiment de sécurité lors de leurs déplacements, ainsi que sur le sentiment d'être respecté·e·s par les autres personnes sur la route. À cet effet, 51.3 % des répondant·e·s sont d'accord ou tout à fait d'accord avec le fait de se sentir en sécurité contre plus d'un répondant·e sur quatre (27.3 %) qui ressentent du danger sur la route. En ce qui concerne le respect des usager·ère·s de la route, davantage de participant·e·s ne se sentent pas respecté·e·s (37.5 % des personnes qui ont déclaré ne pas être d'accord du tout ou pas d'accord contre 29.4 % qui ont affirmé se sentir respectées ou totalement respectées). En ciblant les analyses sur le statut professionnel des membres de l'UNIL, les étudiant·e·s se sentent plus en sécurité en comparaison aux membres du personnel (50.4 % affirmant être en sécurité sur la route contre 39.1 % pour le PAT et 48.2 % pour les enseignant·e·s) et davantage respecté·e·s sur la route (31.1 % affirmant se sentir respecté·e·s contre 21.5 % et 28.3 %). Si l'on se focalise sur les profils des utilisateur·rice·s, ce sont les hommes et les jeunes qui s'estiment le plus être en sécurité lors de leurs déplacements.

Le second constat concerne l'insuffisance en matière de pistes cyclables mises à disposition des membres de la communauté universitaire lors de leurs trajets, étant donné que près de la moitié des personnes se sont prononcées en désaccord par rapport à l'item « Il y a suffisamment de pistes/bandes cyclables sur mes trajets » (43.0 %). Ce pourcentage est supérieur à la proportion des personnes qui sont en accord avec cet item (35.8 %). Selon le statut, le degré de désaccord est semblable entre les membres du PAT (54.6 %) et le personnel académique (53.9 %), ce qui représente plus de la moitié des personnes appartenant au personnel de l'UNIL. Aucune tendance n'est observable chez les étudiant·e·s puisqu'autant d'étudiant·in·e·s trouvent qu'il y a suffisamment de pistes cyclables (39.1 %) que pas assez (38.5 %). En adéquation avec les résultats par rapport au statut professionnel, les répondant·e·s qui ont 25 ans ou moins sont plus nombreux·ses à penser que le nombre de pistes de cyclables est raisonnable. À noter qu'aucune différence liée au sexe ainsi qu'aucune différence liée au lieu de destination (campus contre hors-campus) n'ont pu être identifiées.

En ce qui concerne le degré d'accord associé au fait de posséder de bonnes conditions de stationnement à son domicile, 68.7 % des répondant·e·s indiquent avoir accès à des conditions idéales pour ranger leur vélo, contre 20.6 % qui admettent rencontrer des difficultés pour garer leur vélo. Si peu de différences sont observables entre les étudiant·e·s et le PAT concernant le fait de ne pas posséder un aménagement approprié pour leur vélo (respectivement 20.3 % et 17.6 %), la proportion des membres du personnel académique rencontrant des problèmes de stationnement est plus élevée (24.4 %).

Si les pourcentages sont semblables lorsque l'on s'intéresse à la différenciation hommes-femmes, on peut toutefois observer que la proportion de répondant·e·s estimant avoir de bonnes conditions de stationnement à leur domicile est plus élevée chez les personnes plus âgées (80.6 % pour les 51 ans et plus) par rapport aux autres catégories d'âge (61.5 % pour les 26-35 ans et 70.2 % pour celles et ceux qui ont jusqu'à 25 ans).

Figure 18 : Degré d'accord par rapport aux items proposés, selon le type de personnes

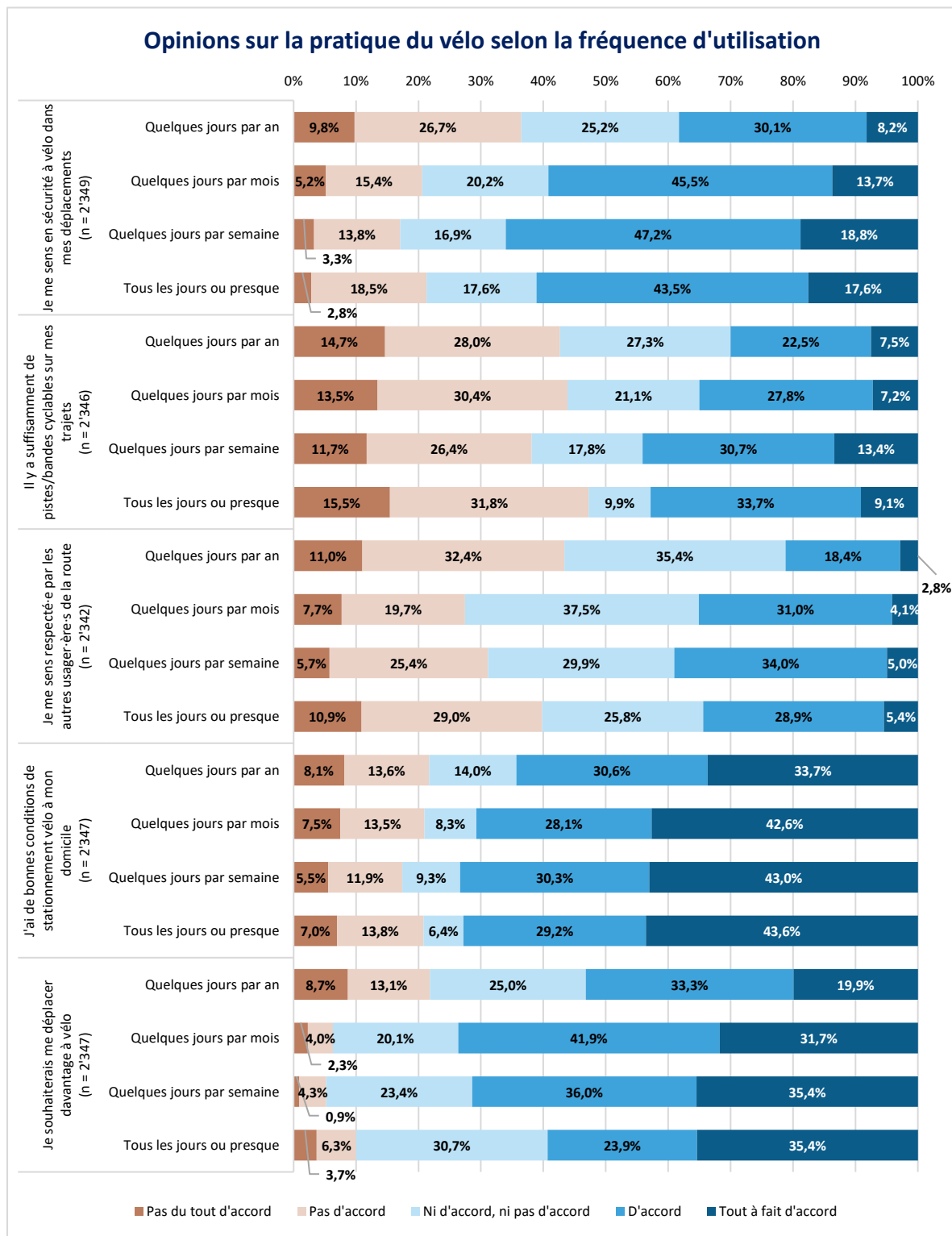


Les derniers résultats présentés dans la Figure 18 sont associés au souhait de faire davantage de vélo durant l'année. Si peu de différences sont présentes entre les statuts professionnels, on observe une proportion considérable de membres de l'UNIL souhaitant se déplacer davantage à vélo (61.4 % des répondant-e-s), tandis que plus ou moins un quart des participant-e-s sont satisfait-e-s de leur fréquence d'utilisation (24.8 %). En se concentrant sur les caractéristiques des répondant-e-s, les femmes évoquent davantage le souhait de faire plus de vélo par rapport aux hommes (64.9 % contre 57.6 %), tandis que cette proportion est plus basse pour les personnes âgées de 51 ans et plus (47.3 %) par rapport aux autres catégories d'âge (entre 59.6 % et 69.2 %). À contrario, le pourcentage de personnes qui considèrent faire suffisamment de vélo est le plus élevé pour les répondant-e-s qui ont entre 51 ans et plus (36.7 % contre 25.2 % pour les 25 ans et moins, 20.1 % pour celles et ceux qui ont entre 26 et 35 ans et 25.6 % pour les 36-50 ans).

Le second graphique présenté (Figure 19) comprend les résultats liés au degré d'accord par rapport aux mêmes items selon le degré de fréquence d'utilisation d'un vélo durant l'année. En ce qui concerne les items relatifs au sentiment de sécurité sur la route et au fait d'être respecté-e par les autres usager-ère-s, davantage de personnes ressentent de l'irrespect et de l'insécurité dans la catégorie des membres de l'UNIL utilisant le vélo seulement quelques fois par an (respectivement 36.5 % pour « Je me sens en sécurité à vélo dans mes déplacements » et 43.4 % pour « Je me sens respecté-e par les autres usager-ère-s de la route »). Le manque de repères et l'absence de familiarité avec le vélo peut expliquer ce renforcement de l'insécurité chez les personnes qui pratiquent peu le vélo. Si peu de variations sont observables entre les autres catégories concernant le degré d'accord associé au sentiment de sécurité, une différence considérable est perçue en fonction du respect entre les utilisateur-ric-e-s journalier-ère-s en comparaison avec les utilisateur-ric-e-s moins régulier-ère-s sur la route, avec un pourcentage plus élevé pour les premier-ère-s (39.9 % ne se sentent pas assez ou pas du tout respecté-e-s contre 31.1 % pour les utilisateur-ric-e-s hebdomadaires et 27.4 % pour les utilisateur-ric-e-s mensuel-le-s). La pratique quotidienne du vélo semble permettre de se rendre compte davantage du danger engendré par les problèmes liés aux priorités sur la route et au trafic en général. À cet effet, ce sont davantage les utilisateur-ric-e-s journalier-ère-s qui considèrent qu'il y a un manque de bandes cyclables sur leurs trajets (47.3 %).

Finalement, si l'on observe une certaine stabilité entre la fréquence d'utilisation et le degré d'accord relatif au fait de bénéficier de conditions de stationnement convenables, il est intéressant de relever que les pratiquant-e-s journalier-ère-s souhaitent employer leur vélo de manière plus récurrente (59.3 %), tandis que trois personnes sur dix (30.7 %) estiment en faire suffisamment. Sans surprise, les usager-ère-s qui ont recours à un vélo uniquement quelques jours durant l'année sont les moins enclin-e-s à pratiquer plus de vélo (21.8 %), bien que 53.2 % soient également prêt-e-s à faire du vélo encore plus souvent. En ce qui concerne les utilisateur-ric-e-s hebdomadaires et mensuel-le-s, presque trois quarts (respectivement 71.4 % et 73.6 %) aimeraient tirer parti de leur vélo plus couramment.

Figure 19 : Degré d'accord par rapport aux items proposés, selon la fréquence d'utilisation du vélo

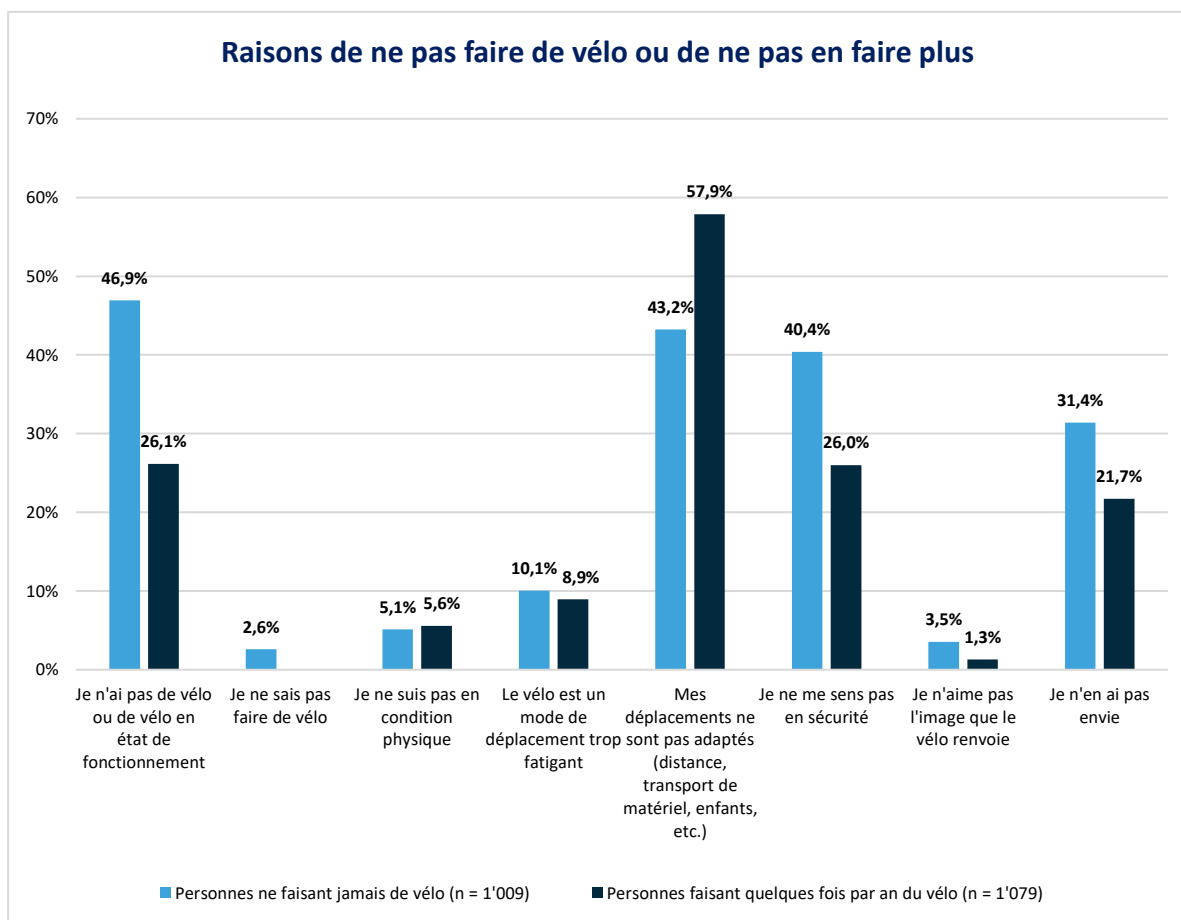


4.2.6. Les incommodités de la pratique du vélo et les raisons de la renonciation

Si le sous-chapitre 4.2.5 sur la pratique du vélo a permis de rendre visible les expériences quotidiennes des usager·ère·s du vélo selon leur profil et leur fréquence utilisation, le présent sous-chapitre expose les raisons principales évoquées par les répondant·e·s au sujet de leur non-utilisation du vélo ou, pour celles et ceux qui le pratiquent annuellement, les justifications de ne pas en effectuer davantage (Figure 20).

Le motif le plus cité par l'ensemble des personnes ayant répondu aux questions se rapportent à l'inadaptation entre l'utilisation d'un vélo par rapport aux déplacements effectués (43.2 % des personnes ne pratiquant jamais de vélo ont choisi cette option contre 57.9 % pour les personnes qui en pratiquent quelques fois par an). S'il s'agit du choix le plus cité pour les utilisateur·rice·s annuel·le·s, le fait de ne pas posséder de vélo ou de ne pas avoir un vélo en état de fonctionnement est la cause la plus représentée parmi les personnes ne faisant jamais de vélo (46.9 %). Le sentiment d'insécurité (respectivement 40.4 % pour les non-usager·ère·s et 26.0 % pour les utilisateur·rice·s annuel·le·s) ainsi que le manque d'envie d'utiliser un vélo (respectivement 31.4 % et 21.7 %) sont les autres raisons les plus mentionnées par les répondant·e·s. Si environ 10 % des personnes ayant répondu aux questions ont également fait mention du vélo comme étant un mode de déplacement trop fatigant, 5.1 % des non-usager·ère·s et 5.6 % des utilisateur·rice·s annuel·le·s considèrent ne pas disposer d'une condition physique suffisante pour en pratiquer.

Figure 20 : Raisons de ne pas faire de vélo ou de ne pas en faire plus



### 4.3. L'usage des systèmes de vélos en libre-service chez les membres de l'UNIL

Lancé en 2009 au sein du campus commun entre l'Université de Lausanne et l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), Velopass (devenu depuis Publibike) fût le premier système de vélos en libre-service proposé en Suisse. Développé depuis dans plusieurs villes suisses par le biais de différents systèmes de vélos en libre-service (Velospot, DonkeyRepublic, etc.), de plus en plus d'utilisateur·rice·s montrent de l'intérêt pour ce type de service. Alors qu'un total de treize stations sont déployées sur l'ensemble du campus, le dernier sous-chapitre de ce rapport expose les analyses relatives à l'utilisation des systèmes de vélos en libre-service par les membres de la communauté universitaire.

La Figure 21 présente ces résultats en fonction du statut professionnel. Avec un peu plus d'une personne sur dix (11.4 %), l'utilisation des vélos en libre-service est employée par une minorité des répondant·e·s, avec seulement 3.2 % personnes qui empruntent un vélo de manière régulière. Parmi ces 3.2 % des personnes, près de neuf personnes sur dix (87.5 %) possèdent un abonnement contre seulement 12.5 % qui empruntent régulièrement un vélo sans avoir d'abonnement. Inversement, chez les utilisateur·rice·s ponctuel·le·s (8.2 %), ce sont les personnes sans abonnement qui sont plus représentées (78.0 % de ces utilisateur·rice·s) en comparaison avec celles qui ont souscrit un abonnement (22.0 %). Si pratiquement neuf étudiant·e·s sur dix n'ont jamais recours à un système de vélos en libre-service (88.9 %), ce qui est supérieur aux pourcentages du PAT (88.6 %) et du personnel académique (87.1 %), les étudiant·e·s sont plus nombreux·ses à l'utiliser de manière récurrente (3.6 % contre respectivement 2.6 % et 2.5 %). On peut également observer que le pourcentage d'acquisition d'un abonnement est légèrement plus élevé chez les enseignant·e·s (6.0 %) par rapport au PAT (4.6 %) et aux étudiant·e·s (4.3 %).

Figure 21 : Utilisation des systèmes de vélos en libre-service selon le statut professionnel

