

# Le campus va vivre 24 heures sur 24

L'UNIL a dressé un bilan de toutes les enquêtes de mobilité effectuées entre 2005 et 2017 en les mettant en perspective avec l'évolution du campus et de l'Ouest lausannois. Un rapport qui met par exemple en exergue l'importante augmentation du nombre d'utilisateurs sur le site, ce qui n'est pas sans conséquences. Explications.

**Francine Zambano**

**C**haque année depuis 2005, le professeur Tzieropoulos de l'EPFL effectuait une enquête de mobilité concernant les deux hautes écoles. A son départ à la retraite, en 2016, la Direction de l'UNIL a confié le dossier à Boris Wernli de FORS (Centre de compétences national en sciences sociales) et à Patrick Rérat, professeur à la Faculté des géosciences et de l'environnement. Elle les a également mandatés pour analyser l'évolution des pratiques de mobilité des étudiants et collaborateurs de l'UNIL. « Nous voulions effectuer un bilan de tout ce qui a été fait entre 2005 et 2017 à l'UNIL. L'idée était d'analyser ces chiffres et d'en tirer des éléments utiles à la gestion de la mobilité », explique Julien Meillard, adjoint Durabilité et campus à la Direction. Résultat ? Un rapport riche en enseignements.

**Qu'est-ce qui a fondamentalement changé sur le campus en douze ans ?**

**Patrick Rérat :** L'UNIL est passée de 12'000 à plus de 18'000 usagers, c'est 50 % de plus qu'en 2005 ! L'UNIL doit désormais gérer une petite ville. Cela pose des enjeux en termes de mobilité. Finalement, cette recherche est intéressante sur plusieurs fronts, car elle illustre un certain nombre d'évolutions qu'on peut voir en Suisse en matière de croissance de la mobilité.

**Pouvez-vous grâce à ce rapport mesurer l'impact des mesures prises en termes de mobilité ces dernières années ?**

**Julien Meillard :** Oui. Les mesures qui ont été prises ont eu un impact, notamment en matière de stationnement, qui, avec ce nombre croissant d'utilisateurs du campus, reste le principal problème lié à la mobilité. S'il avait fallu proportionnellement accroître le nombre de places de parc, ce sont des espaces verts qui auraient dû être bétonnés. Or, nous avons

réussi à absorber les nouveaux usagers en maintenant le nombre de places constant. La Direction n'entend pas construire de nouveaux parkings, nous allons gérer ceux qui existent en les utilisant de manière optimale, notamment en flexibilisant la tarification grâce aux barrières.

**Le nombre de voitures sur le campus est stable depuis 2005, mais on assiste à une diminution significative de la part modale de la voiture, de 25 % en 2005 à 16 % en 2017. Bonne gestion de l'UNIL ou évolution naturelle de la société ?**

**P.R. :** A l'échelle suisse, la voiture a une part nettement plus importante, la majorité des actifs recourant à ce type de locomotion. La situation de l'UNIL s'explique notamment par une population estudiantine moins motorisée, par les alternatives offertes et par la tarification des parkings. Les autres membres de la communauté universitaire se déplacent à 61 % en transports publics, 9 % à vélo et 9 % en combinant plusieurs modes de transport.

**La part modale du vélo passe de 4 % en 2005 à 9 % en 2017, ce qui représente un triplement du nombre de bicyclettes en chiffres absolus.**

**P.R. :** Oui, nous sommes passés de 500 cyclistes en 2005 à 1500 en 2017. Il y a un regain d'attractivité de la petite reine dans les villes, auprès des jeunes actifs et des étudiants. Certains d'entre eux, qui habitent à proximité de l'UNIL, préfèrent pédaler et éviter les transports en commun saturés aux heures de pointe. Nous constatons également que le nombre de deux-roues motorisés reste stable, avec environ 450 usagers. Par ailleurs, les gens habitent de plus en plus loin du campus : nous sommes passés de 13,8 en moyenne à 16,2 km. Il y a davantage d'utilisateurs qui vivent en dehors du canton de Vaud. A l'intérieur, on assiste à un renforcement de l'Ouest lausannois alors que Lausanne croît moins. Cela modifie également la demande de mobilité.

**Allez-vous en faire encore davantage pour encourager la mobilité douce ?**

**J.M. :** Nous allons persévérer en mettant l'accent sur les aspects qualitatifs, avec par exemple de nouvelles pompes pour encourager les cyclistes à entretenir leurs vélos. Nous avons aussi revu le type de supports avec de nouveaux modèles mieux adaptés aux vélos électriques : 25 % du personnel administratif et technique qui circule à vélo utilise un deux-roues de ce type. Nous avons testé une première station couverte et sécurisée avec ouverture par Campus Card à Géopolis. Ça fonctionne bien, donc nous allons en emménager une autre au Gépode en septembre. Tout est fait pour accompagner cette croissance. Nous sommes également en discussion avec les communes voisines pour améliorer la sécurité des aménagements pour vélos menant aux campus. Cette étude nous donne de bons arguments pour aller voir les communes et leur montrer que le vélo est un mode de déplacement à part entière qu'il faut prendre en considération.

**La mobilité va encore augmenter avec notamment le pont qui mènera au Vortex. Comment faire face ?**

**J.M. :** C'est certain que l'un des grands enjeux de l'Ouest lausannois, c'est toute la question des franchissements. Pour descendre de Renens à l'UNIL il faut franchir les voies CFF, l'autoroute et le ml. La passerelle du Vortex ouvre un passage assez tranquille à travers Chavannes en permettant de franchir la route et la ligne de métro d'un coup. La part modale des piétons va augmenter avec ce nouveau bâtiment. En termes de mobilité interne au campus, nous allons travailler sur les éclairages, Unibat est en train de préparer un plan lumière du campus afin de définir les zones à mieux éclairer et les zones de tranquillité à préserver. Le site va de plus en plus vivre 24 heures sur 24 et il faut que les usagers se sentent en sécurité à toute heure. Nous allons



Julien Meillard et Patrick Rérat exposent les résultats d'un rapport de mobilité riche en enseignements. F. Imhof © UNIL

également développer une offre de restauration qui réponde à cette évolution.

***Avec le Vortex, on va passer d'un quartier monofonctionnel, où on vient travailler ou étudier la journée, à un quartier multifonctionnel.***

**P.R. :** Effectivement. Quand le campus a été créé dans les années 60, c'était un site en dehors de la ville, quasiment au milieu de nulle part. L'Ouest lausannois a radicalement changé depuis et l'urbanisation entoure le site. Il devient un quartier d'une ville et va exister 24 heures sur 24. Avec Vortex c'est un petit village de 1000 personnes qui s'installera sur le campus. Cela pose la question de la porosité du site, des liaisons avec les quartiers environnants. C'est l'ensemble du traitement de la mobilité interne au campus qui est en jeu. C'est une chance si on veut réguler les déplacements, diminuer les distances et le recours aux transports individuels motorisés. Ce sera très intéressant de mesurer cette évolution.

***Le décalage de l'heure de début des cours en 2005 (8h et 8h30) a-t-il eu l'effet escompté sur l'heure de pointe du matin ?***

**P.R. :** Pour faire face aux problèmes de mobilité, on répond généralement par de nouvelles

infrastructures, ce qui a été fait sur le campus avec le m1, les nouvelles lignes de bus, les augmentations de cadence et de capacité du matériel roulant. D'autres mesures sont possibles en agissant sur la demande de transport. C'est le cas du décalage des horaires, qui est maintenant entré dans les mœurs. Il a permis de lisser l'heure de pointe du matin et de gagner en capacité. Mais avec l'augmentation du nombre de collaborateurs et d'étudiants nous sommes en train de perdre cet avantage. Par ailleurs, nous avons comparé avec les autres sites de l'UNIL, soit le CHUV et le Biopôle : l'heure de pointe est toujours la même, les gens n'ont pas changé leurs habitudes, contrairement à Dorigny

***Dans la dernière partie du rapport, vous parlez de campus connecté : télétravail, vidéoconférences, nouvelles formes d'enseignement. Des solutions d'avenir ?***

**P.R. :** Cette idée de campus connecté sortait du mandat mais il semblait important de la traiter. Car se pose maintenant la question de l'impact des technologies de l'information et de la communication. Nous n'avons pas encore de réponses chiffrées là-dessus. Mais ces techniques ouvrent différentes pistes, comme le télétravail, qui est déjà une réalité à l'UNIL

avec des degrés divers selon les statuts et les secteurs. Ensuite, on peut aussi imaginer qu'il y ait des changements dans la manière d'enseigner. Je pense moins aux MOOCS qu'à d'autres formes d'enseignements, par problèmes ou par projets, mais pas forcément dans un grand amphithéâtre. Mais quelle que soit l'évolution, se retrouver entre collègues, entre étudiants et enseignants reste très important. Les choses bougent énormément mais je ne pense pas à une dématérialisation totale du campus.

***Vous allez pérenniser l'enquête, sous quelle forme ?***

**P.R. :** Nous allons la rendre plus attractive pour la communauté universitaire, qui pourra aussi se prononcer sur le vécu et le ressenti et pas seulement sur le factuel. Dans les prochaines enquêtes, des modules tournants aborderont les critères de choix de tel ou tel moyen de transport, les motivations, la question de l'image des différents types de locomotion et celle de l'expérience du trajet.

 [unil.ch/mobilite/mobilite/chiffres\\_cles](http://unil.ch/mobilite/mobilite/chiffres_cles)