

Enquête mobilité EPFL 2025

# Étude empirique sur les pratiques de mobilité de la communauté étudiante et du personnel de l'EPFL

Rapport final

Stéphane Bonny, Gisana Riedo, Nicolas Pekari (FORS)

Mandaté par l'unité Mobilité de l'EPFL

Lausanne, novembre 2025

# Table des matières

<b>1</b>	<b>Introduction</b>	<b>4</b>
1.1	Objectif	4
1.2	Méthode	4
1.3	Structure et durée de l'enquête	5
1.4	Population concernée et taux de réponse	5
<b>2</b>	<b>Répartition spatiale et temporelle</b>	<b>8</b>
2.1	Destination des déplacements	8
2.2	Origine des déplacements	8
2.3	Fréquentation de l'EPFL	9
2.3.1	Jours de présence	9
2.3.2	Horaires	12
<b>3</b>	<b>Part modale des déplacements</b>	<b>15</b>
3.1	Part modale par statut	15
3.2	Distance et temps de trajet	17
3.3	Par saison	19
3.4	Intermodalité et multimodalité	19
3.5	Modes d'arrivée journaliers et volumes extrapolés	21
3.6	Évolution de la part modale	24
3.6.1	Évolution entre 2003 et 2025	24
3.6.2	Évolution par rapport à l'année précédente (par saison)	26
<b>4</b>	<b>Services de mobilité proposés</b>	<b>27</b>
4.1	Utilisation des services	27
4.2	Satisfaction avec les services proposés	28
4.2.1	Point de vente des Transports publics lausannois (tl)	28
4.2.2	Point Vélo	29
4.2.3	Stationnement pour vélos	29
4.2.4	Bornes de recharge pour véhicules électriques	29
<b>5</b>	<b>Conclusion</b>	<b>30</b>
<b>6</b>	<b>Annexes</b>	<b>32</b>
6.1	Informations complémentaires sur le nombre d'arrivées extrapolées	32
6.2	Informations sur l'utilisation de vélos	34
6.3	Informations sur l'utilisation de vélos en libre-service (VLS)	37
6.4	Informations sur l'utilisation de véhicules motorisés	39
6.5	Informations sur les bornes de recharge pour voitures électriques	42
6.6	Informations relatives aux abonnements de transports publics	44
6.7	Informations sur l'utilisation du train	45
6.8	Point de vente des Transports publics lausannois (tl)	46
6.9	Coaching en mobilité durable	48

## Résultats principaux

- La participation à l'enquête peut être considérée comme bonne, avec 27.9 % de réponses valides, et en hausse par rapport à l'édition précédente.
- La quasi-totalité des répondant·es désigne le campus principal de l'EPFL comme destination (99 % des étudiant·es et 90 % du personnel). Plus de la moitié des personnes s'y déplacent depuis Lausanne ou une des quatre communes environnantes (58 %).
- La présence d'étudiant·es fluctue peu durant la semaine et baisse légèrement le vendredi. La fréquentation du campus par le personnel a quelque peu augmenté depuis 2023. Durant le week-end, les étudiant·es constituent la majorité des personnes présentes sur le campus, avec une affluence plus marquée le samedi (32 %) que le dimanche (23 %).
- Le matin, 38 % des étudiant·es arrivent sur le campus entre 07h45 et 08h15. Malgré que la proportion soit en baisse par rapport à 2023 (46 % en 2023), le nombre de personnes arrivant durant cette plage horaire reste le même, en raison de l'augmentation du nombre d'étudiant·es. On remarque cependant une forte augmentation des arrivées entre 8h45 et 10h00 cette année pour les étudiant·es. Pour le personnel, les arrivées sont davantage étalées que celles des étudiant·es et la tranche horaire 7h45 - 8h15 totalise 22 % des arrivées.
- La distance moyenne parcourue par les membres de la communauté EPFL a augmenté sur ces deux dernières années (+ 1.9 km), signifiant que le lieu d'habitation de certaines personnes tend à s'éloigner du campus principal. Toutefois, comme la distance médiane a peu évolué en 2025 (- 0.2 km), cela indique que la distance de déplacement est restée stable pour la majorité des personnes, tandis qu'une faible part réside plus loin du campus.
- Globalement, les transports publics restent le mode de transport le plus utilisé et leur part modale a augmenté depuis 2023. Les modes de déplacement actifs que sont le vélo et la marche à pied enregistrent une baisse sur cette même période, en passant respectivement de 22 % à 18 % et de 11 % à 9 %. L'utilisation de la voiture a connu une légère augmentation depuis 2023 en passant de 3 % à 5 % chez les étudiant·es et de 34 % à 37 % chez le personnel. Le taux d'utilisateur·trices de véhicules motorisés à deux roues reste inchangé (2 %). Par conséquent, la part d'étudiant·es et de membres du personnel optant pour un moyen de transport durable a légèrement chuté par rapport à l'enquête précédente, passant de 95 % à 93 % pour les premier·ères et de 63 % à 61 % pour les second·es.
- En regardant l'évolution des modes de transports empruntés depuis 2003, la proportion de personnes utilisant plusieurs modes, la marche à pied et le vélo a augmenté entre 2003 et 2021. Si la part des cyclistes et piéton·nes avait atteint son pic en 2021, elle redescend depuis 2023 et atteint les niveaux pré-pandémie de Covid-19 mesurés lors de l'enquête 2019. Quant à la part des usager·ères de transports publics, elle connaît une augmentation depuis 2023.
- Le métro reste le moyen de transport d'arrivée sur le campus le plus fréquent, suivi du vélo, de la voiture et de la marche à pied. En été, la part des arrivées par métro, voiture et marche diminue, tandis que celle du vélo augmente fortement.
- En 2025, 13 % des répondant·es ont indiqué avoir emprunté un mode de transport différent entre les saisons hivernales 2023-2024 et 2024-2025, tandis que 10 % ont changé entre les saisons estivales 2023 et 2024. Si les déménagements restent la cause principale de ces changements (41 %), les raisons environnementales chutent de 18 % en 2023 à 6 % en 2025.

- Le service de mobilité le plus utilisé par l'ensemble de la communauté EPFL interrogée en 2025 reste le Point Vélo (27 %), suivi du service PubliBike/Velospot (17 %), dont la chute d'utilisateur-trices est constante depuis 2019, puis du point de vente des Transports publics lausannois (tl) (13 %).
- Le point de vente des tl récolte les avis les plus favorables, avec une satisfaction légèrement inférieure vis-à-vis de ses horaires d'ouverture.
- Le Point Vélo satisfait ses adeptes dans son accueil et son organisation ainsi que son niveau de conseil et d'expertise. Il satisfait cependant moins les personnes sondées sur ses horaires et temps d'attente, qu'elles estiment notamment inadaptés avec les horaires de cours et de bureau.
- Les points de stationnement pour vélos sont évalués positivement quant à leur emplacement, l'accessibilité des places, la qualité des racks à vélos et l'éclairage. Le niveau de satisfaction est inférieur pour le nombre de places disponibles, pour les dispositifs de protection contre les intempéries et pour ceux contre le vol.
- Les utilisateur-trices concerné-es par les bornes de recharge pour véhicules électriques sont satisfait-es tant par les types de prises disponibles que par la vitesse de charge et leur emplacement. Cependant, le niveau de satisfaction est inférieur pour leur disponibilité et leur fiabilité, de même que pour la tarification appliquée.
- L'annexe du rapport contient des résultats supplémentaires qui n'ont pas été commentés dans la partie principale de ce document. Ils portent sur des thématiques du questionnaire 2025, telles que l'usage des vélos privés ou en libre-service, des véhicules motorisés, des bornes de recharge pour véhicules électriques, la possession d'abonnements de transports publics, les déplacements en train ou encore le coaching en mobilité durable.

# 1 Introduction

## 1.1 Objectif

L'unité Mobilité de l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL)<sup>1</sup> a mandaté le Centre de compétences suisse en sciences sociales (FORS) pour réaliser une nouvelle édition de l'étude sur les pratiques de mobilité des étudiant-es et du personnel de l'EPFL. Réalisée par FORS tous les deux ans depuis 2019, cette étude s'inscrit dans la lignée d'une précédente enquête réalisée annuellement par l'EPFL et l'UNIL entre 2003 et 2017.

L'étude actuelle vise à analyser l'évolution des comportements de mobilité, afin d'adapter et développer les infrastructures et les offres associées. Pour cette édition 2025, de nouveaux sujets ont été ajoutés, tels que l'utilisation des vélos en libre-service, la pratique du covoiturage, la satisfaction à l'égard des places de stationnement et des bornes de recharge pour véhicules électriques, ainsi que l'intérêt porté au coaching en mobilité durable.

## 1.2 Méthode

Le questionnaire utilisé pour cette enquête a été élaboré par FORS en étroite collaboration avec le mandant, sur la base des enquêtes menées depuis 2003 sur les pratiques de mobilités des étudiant-es et du personnel de l'UNIL et de l'EPFL. Le questionnaire de l'édition 2025 comprend des modules de base, reconduits depuis 2023, auxquels s'ajoutent de nouveaux modules complémentaires, venant en partie remplacer ceux de l'édition précédente.

Le questionnaire est programmé sur le logiciel d'enquête en ligne Qualtrics en français et en anglais. Un email contenant un lien personnalisé a été envoyé à l'ensemble des étudiant-es et du personnel de l'EPFL le 29 avril 2025. Ce lien personnalisé a ensuite permis d'adresser deux rappels aux personnes n'ayant pas encore complété l'enquête, le 5 et le 12 mai 2025. La récolte de données s'est achevée le mercredi 28 mai 2025.

Afin de maximiser la participation, les emails envoyés mentionnaient aux participant-es qu'il était possible, à la fin du questionnaire, de s'inscrire à un tirage au sort mettant en jeu cinq bons de 100 CHF crédités sur la carte CAMIPRO. Le tirage a été effectué peu après la clôture de l'enquête et la liste des personnes gagnantes a été transmise au mandant pour procéder au versement des gains.

---

<sup>1</sup> Représentée par Luca Fontana et Alexia Couturier, respectivement responsable et cheffe de projets mobilités et voyages académiques au sein de l'unité Mobilité de l'EPFL.

### 1.3 Structure et durée de l'enquête

Le présent questionnaire reprend la structure utilisée en 2023, composée de deux parties distinctes, afin de permettre une comparaison des données entre elles. La partie centrale du questionnaire porte sur les lieux de départ et d'arrivée des répondant·es, les jours et horaires de leurs déplacements, les modes de transport privilégiés, ainsi que l'usage des différents services de mobilité disponibles sur le campus de l'EPFL.

La seconde partie contient, quant à elle, différents modules complémentaires sondant les répondant·es sur leur satisfaction vis-à-vis du Point Vélo et du point de vente des Transports publics lausannois (tl) à l'EPFL, l'utilisation de vélos en libre-service, les bornes de recharge pour voitures et deux-roues électriques, la pratique du covoiturage, le stationnement des vélos, ainsi que l'intérêt pour la mise en place d'un coaching en mobilité durable. Finalement, la dernière partie comporte quelques questions sociodémographiques.

Le questionnaire est composé d'un total de 81 questions, mais, en raison des filtres appliqués selon les réponses données, le nombre de questions affichées est généralement nettement inférieur. Le temps de participation médian de 7:57 minutes est en légère baisse par rapport à l'édition précédente. L'enquête est également proposée en anglais, afin de permettre aux membres de l'EPFL issus de l'international de participer. Un quart (25.1 %) des questionnaires valides a été complété en anglais.

Pour des raisons de lisibilité et de longueur, seules les questions et thématiques principales sont commentées et discutées dans le présent rapport. Les résultats complémentaires sont disponibles en annexe, sous forme de tableaux non commentés.

### 1.4 Population concernée et taux de réponse

L'invitation a été adressée par email à l'ensemble des étudiant·es et du personnel de l'EPFL figurant sur la liste de contacts fournie par l'institution, à savoir 18'612 personnes. Parmi celles-ci, 180 emails n'ont pas été délivrés en raison d'adresses invalides. De plus, 34 personnes étaient absentes durant toute la période de l'enquête et n'ont pas complété le questionnaire. Par ailleurs, 55 modifications d'adresses ont été suggérées en retour par le serveur email de l'EPFL. Trente d'entre elles n'ont pas été appliquées, car les adresses proposées étaient des adresses privées ou redirigeaient vers des personnes différentes de celles initialement contactées, menant ainsi à leur exclusion de l'échantillon. Au total, 240 personnes ont été exclues de l'échantillon pour cause d'adresse invalide ou pour une absence prolongée, portant la taille finale de l'échantillon à 18'372 individus.

Parmi les 5'448 personnes ayant répondu à l'enquête, 5'127 ont complété le questionnaire de manière valide <sup>2</sup>. La participation s'est répartie comme suit: 48.3 % des questionnaires valablement complétés ont été recueillis suite à l'invitation, 31.5 % suite au premier rappel et 20.2 % grâce au second rappel.

Tableau 1. Taux de participation à l'enquête, effectifs, répartition des répondant-es selon le statut en 2025 (questionnaires valides) et comparaison aux taux de participation des enquêtes menées depuis 2019.

Catégorie	Taille échantillon 2025	Nombre réponses 2025	Proportion échantillon 2025	Taux de particip. 2025	Δ taux de particip. 2023	Δ taux de particip. 2021	Δ taux de particip. 2019
Étudiant-es	11'719	2'646	51.6 %	22.6 %	21.9 % +0.7 point	32.6 % -10 pts	24.5 % -1.9 point
Personnel	6'522	2'479	48.4 %	38.0 %	35.4 % +3.6 pts	33.9 % +4.1 pts	37.7 % +0.3 point
<b>Total</b>	18'372 <sup>3</sup>	5'127	100 %	27.9 %	27.2 % +0.7 point	33.2 % -5.3 pts	29.6 % -1.7 point

Le taux de réponse de la présente étude atteint 29.7 % en prenant en compte toutes les réponses, dont les incomplètes, et il atteint 27.9 % en considérant uniquement les questionnaires valides. Seuls ces derniers seront pris en compte dans les résultats présentés dans ce rapport, puisque la majorité des variables centrales sont manquantes dans la plupart des questionnaires incomplets.

Le Tableau 1 présente le taux de participation en fonction du statut des répondant-es à l'EPFL et de l'année de l'enquête. Ces informations sont cependant données à titre indicatif et sont à considérer avec précaution, car la méthode d'extraction des listes de contacts n'a pas été identique lors de chaque édition. En effet, les données de l'édition 2021 présentaient certaines divergences avec les données institutionnelles disponibles cette année-là.

<sup>2</sup> Sont considérés valides les questionnaires dont le taux de progression est d'au moins 53 %. Ce pourcentage inclut les personnes ayant complété la partie centrale du questionnaire, ainsi que les questions relatives au Point Vélo et au point de vente des tl à l'EPFL (qui font partie des modules complémentaires récurrents).

<sup>3</sup> Cette année, 136 personnes en formation continue figuraient dans l'échantillon, ce qui n'était a priori pas le cas les années précédentes. La différence entre l'addition du nombre d'étudiant-es et des membres du personnel par rapport au total présenté dans le Tableau 1 correspond aux personnes de la catégorie formation continue qui n'ont pas été exclues de l'échantillon. Seules deux personnes de ce groupe ont répondu à l'enquête et sont classées sous étudiant-es pour la suite des analyses. Étant donné ce faible nombre, cela n'affecte pas la comparabilité avec les éditions précédentes.

En revanche, les méthodes d'extraction des personnes à contacter pour les enquêtes 2019, 2023 et 2025 semblent être similaires, puisque le nombre de participant·es et leur répartition par statut sont comparables aux statistiques de l'EPFL<sup>4</sup>. La participation à l'enquête 2025 est légèrement supérieure à celle observée en 2023, avec une progression plus marquée pour le personnel. Elle reste toutefois nettement en deçà de la participation record observée en 2021, favorisée par le contexte sanitaire atypique.

Finalement, quelques indications socio-démographiques sur les répondant·es sont présentées ici. La moyenne d'âge générale se situe à 31 ans (22 ans pour les étudiant·es et 40 ans pour le personnel). L'identification de genre générale est répartie de la manière suivante (n = 4'908) : 40.5 % de femmes, 58.8 % d'hommes et 0.7 % de personnes non-binaires. Pour les étudiant·es (n = 2'572), cette répartition est respectivement de 37.7 %, 61.5 % et 0.8 %, tandis que pour le personnel (n = 2'336) elle est de 43.7 %, 55.9 % et 0.5 %. Les facultés les plus représentées sont celles des Sciences et Techniques de l'Ingénieur (STI) avec 25.4 %, des Sciences de base (SB) avec 17.8 %, de l'Environnement naturel, architectural et construit (ENAC) avec 14.5 %, suivi des Services administratifs avec 11.9 % et finalement de la faculté Informatique et Communications (IC) avec 11.8 %. Les 5.3 % restants sont composés par les collèges du Management de la technologie, des Humanités et des personnes externes ou issues d'autres campus EPFL.

---

<sup>4</sup> EPFL. *Statistiques institutionnelles*. Consulté le 2 juillet 2025 :

<https://www.epfl.ch/about/data/fr/donnees-institutionnelles/statistiques-institutionnelles/>

## 2 Répartition spatiale et temporelle

Ce chapitre présente les déplacements pendulaires de la communauté EPFL, en les analysant selon leur fréquence hebdomadaire et horaire, ainsi que selon les points d'origine et de destination.

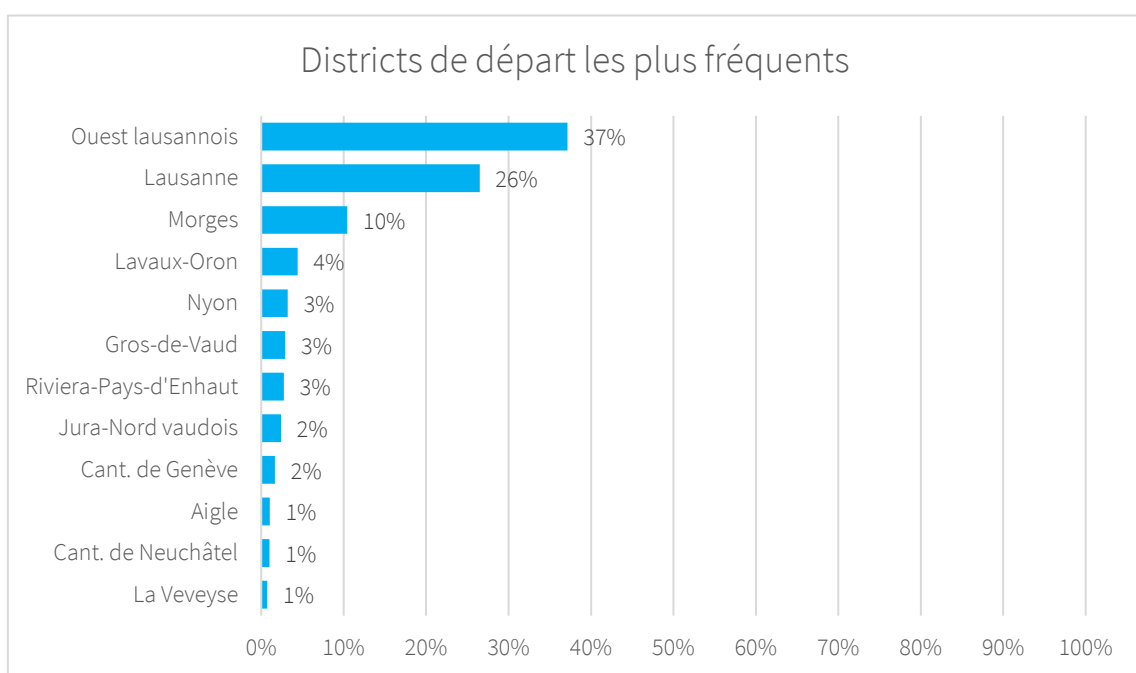
### 2.1 Destination des déplacements

Comme lors des enquêtes précédentes, la très grande majorité des répondant·es (99 % des étudiant·es, 90 % du personnel) désignent le campus principal de l'EPFL, situé à Ecublens, comme destination principale. Le reste des destinations sont réparties entre l'EPFL Valais/Wallis (2 %), Microcity à Neuchâtel (1 %), le campus Biotech de Genève (1 %) et d'autres campus associés, tels que BlueFACTORY à Fribourg ou l'observatoire de Genève (toutes à moins de 1 %). Étant donné le faible nombre de répondant·es se rendant sur un autre site que le campus principal de l'EPFL, les analyses présentées dans les sections suivantes sont, sauf indication contraire, réalisées uniquement sur les personnes se rendant sur ce dernier (n = 4'847).

### 2.2 Origine des déplacements

La quasi-totalité des participant·es (98 %) indique que le point de départ de leur trajet en direction du campus principal de l'EPFL se situe en Suisse. Pour cette édition, les communes de départ ont été regroupées par districts (ou préfectures) et les plus fréquents (au moins 30 réponses) sont présentés dans la Figure 1.

Figure 1. Distribution des lieux de départ vers le campus principal par districts en 2025 (n = 4'847).



Ainsi, les districts de l'Ouest lausannois, de Lausanne, de Morges, de Lavaux-Oron et de Nyon regroupent 82 % des communes de départ citées. L'ensemble des districts présentés dans le graphique regroupent 94 % des communes, avec la très grande majorité (92 %) des départs se faisant depuis le canton de Vaud.<sup>5</sup>

Cinq communes regroupent à elles seules 58 % des points de départ vers le campus principal de l'EPFL, avec lequel elles partagent une proximité géographique. Nous retrouvons ainsi, dans l'ordre, Lausanne (26 %), Chavannes-près-Renens (10 %), Ecublens (10 %), Renens (7 %) et St-Sulpice (5 %). Les cinq communes les plus citées restent identiques à celles de 2023, à l'exception de la commune de Chavannes-près-Renens, qui passe devant Ecublens, et devient la seconde commune comptabilisant le plus de départs vers l'EPFL (+ 2 points de pourcentage). Dans l'ensemble, les communes les plus fréquemment citées (30 fois ou plus) restent relativement similaires par rapport aux éditions précédentes. On observe toutefois une légère diminution des départs depuis Lausanne (-1 point de pourcentage), ainsi que l'apparition de Nyon (1 %) et d'Yverdon-les-Bains (1 %) dans la liste.

## 2.3 Fréquentation de l'EPFL

Cette section détaille la fréquentation du campus principal de l'EPFL de même que les flux d'arrivées et de départs par heure. À chaque fois, une distinction est faite entre population étudiante et membres du personnel.

### 2.3.1 Jours de présence

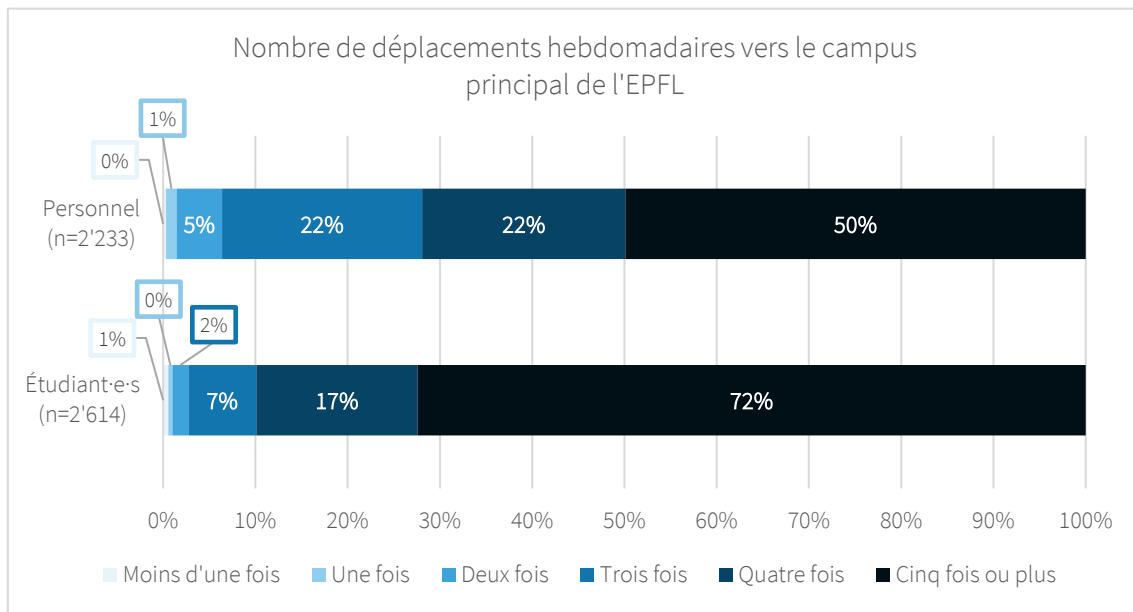
Le nombre de jours de présence sur le campus par semaine est présenté dans la Figure 2. L'option de réponse « cinq fois par semaine ou plus » est sélectionnée par près de trois quarts des étudiant·es (72 %) et par la moitié du personnel (50 %).

La part de collaboratrices et collaborateurs présents cinq jours ou plus a augmenté de 4 % par rapport à l'édition 2023, tout en restant significativement inférieure à celle de 2019, où elle atteignait 78 %. En revanche, cette proportion est restée stable chez les étudiant·es. Par ailleurs, en 2025, seuls 10 % de ces dernier·ères se rendent sur le campus trois fois par semaine ou moins, alors que cette proportion s'élève à 28 % du côté du personnel.

---

<sup>5</sup> Des informations détaillant notamment l'emplacement et la composition des districts en question sont disponibles sur le site de l'État de Vaud. Consulté le 10 juillet 2025 : <https://www.vd.ch/etat-droit-finances/districts/-prefectures/prefectures/cartes-des-districts-et-liste-des-prefectures>

Figure 2. Distribution du nombre de déplacements hebdomadaires vers le campus principal selon le statut.  
 Question : « À quelle fréquence vous rendez-vous habituellement à l'EPFL ? ».



Au niveau des jours de présence à l'EPFL (Figure 3), la fréquentation en 2025 oscille entre 91 % et 95 % chez les étudiant·e·s et entre 69 % et 86 % pour le personnel. Comme lors des éditions précédentes, la fréquentation du campus est au plus haut le mardi, tandis qu'elle est à son plus bas le vendredi, tant du côté du personnel que des étudiant·e·s. En comparaison à 2023, on observe une légère augmentation de la proportion d'étudiant·e·s se rendant sur place du lundi au mercredi et du personnel présent tous les jours. Cette augmentation de la fréquentation est d'ailleurs la plus nette le lundi chez le personnel (+ 4 points de pourcentage) et les étudiant·e·s (+ 2 points de pourcentage). La proportion d'étudiant·e·s présent·e·s le jeudi et le vendredi est cependant en baisse par rapport à 2023 (respectivement - 2 points et - 1 point de pourcentage).

Comme en 2023, la fréquentation du campus par les étudiant·e·s reste relativement élevée durant le week-end, puisqu'environ un tiers (32 %) s'y rend le samedi et un peu moins d'un quart (23 %) le dimanche (contre respectivement 5 % et 4 % pour le personnel). Ces chiffres ont légèrement augmenté par rapport à 2023 pour le samedi, tant du côté des étudiant·e·s (33 % contre 31 %) que du personnel (5 % contre 4 %), alors que l'évolution pour le dimanche est moindre.

La Figure 4 présente une extrapolation du nombre de personnes présentes sur le campus chaque jour de la semaine. Bien que la proportion d'étudiant·e·s indiquant se rendre sur place cinq jours ou plus ait légèrement baissé entre 2023 et 2025, leur nombre présent sur le campus chaque jour a quelque peu augmenté en raison de l'accroissement de la communauté EPFL. En revanche, le nombre de membres du personnel présents sur place est resté stable comparativement à 2023.

Figure 3. Taux de fréquentation quotidienne du campus principal de l'EPFL selon le statut en 2023 et en 2025. Question : « Habituellement, quel(s) jour(s) de la semaine venez-vous à l'EPFL ? ».

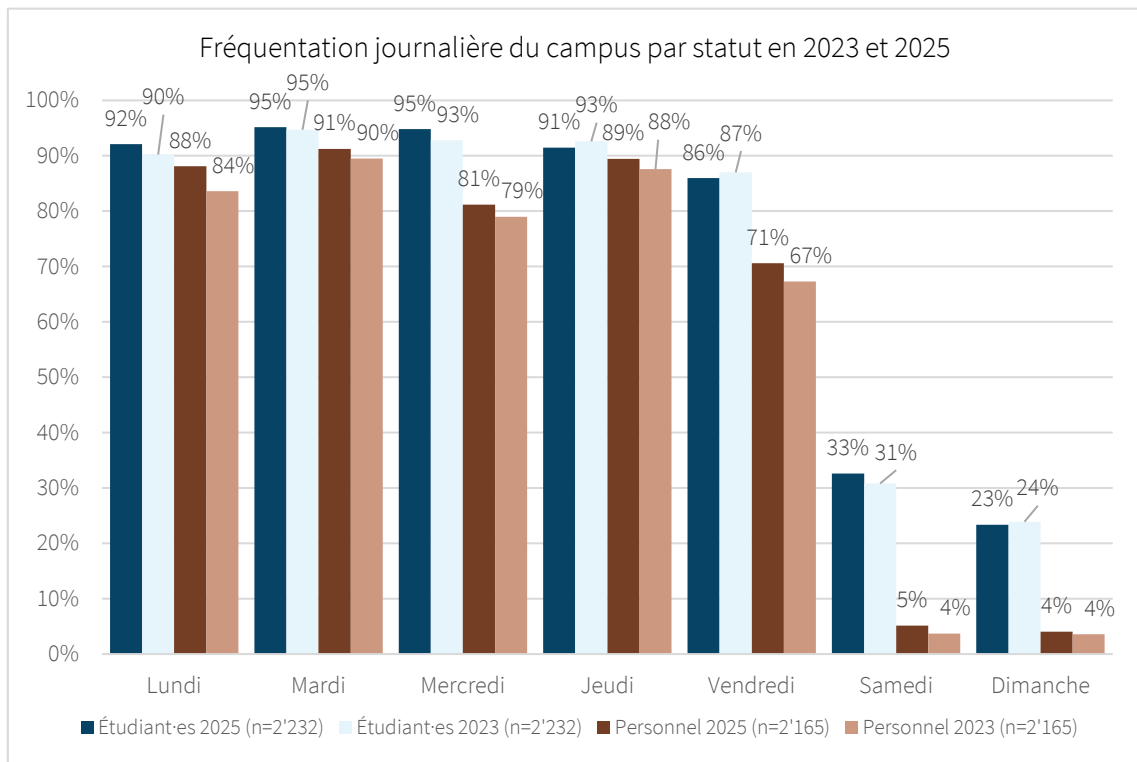
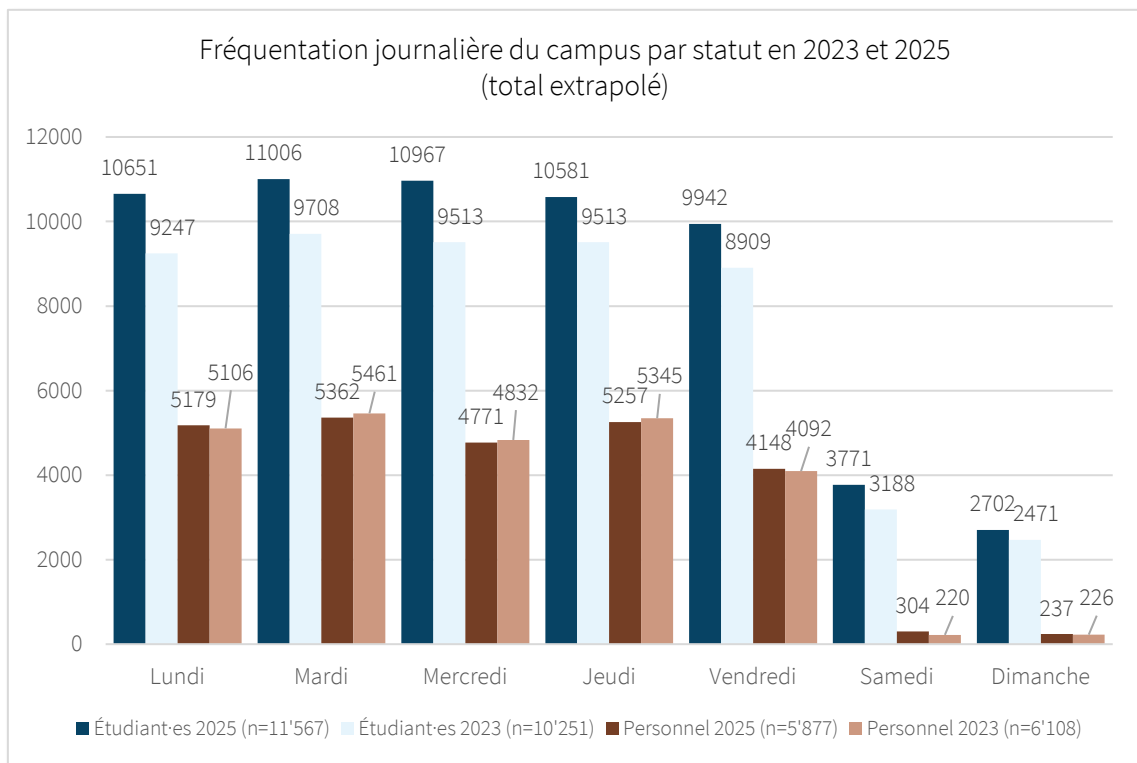


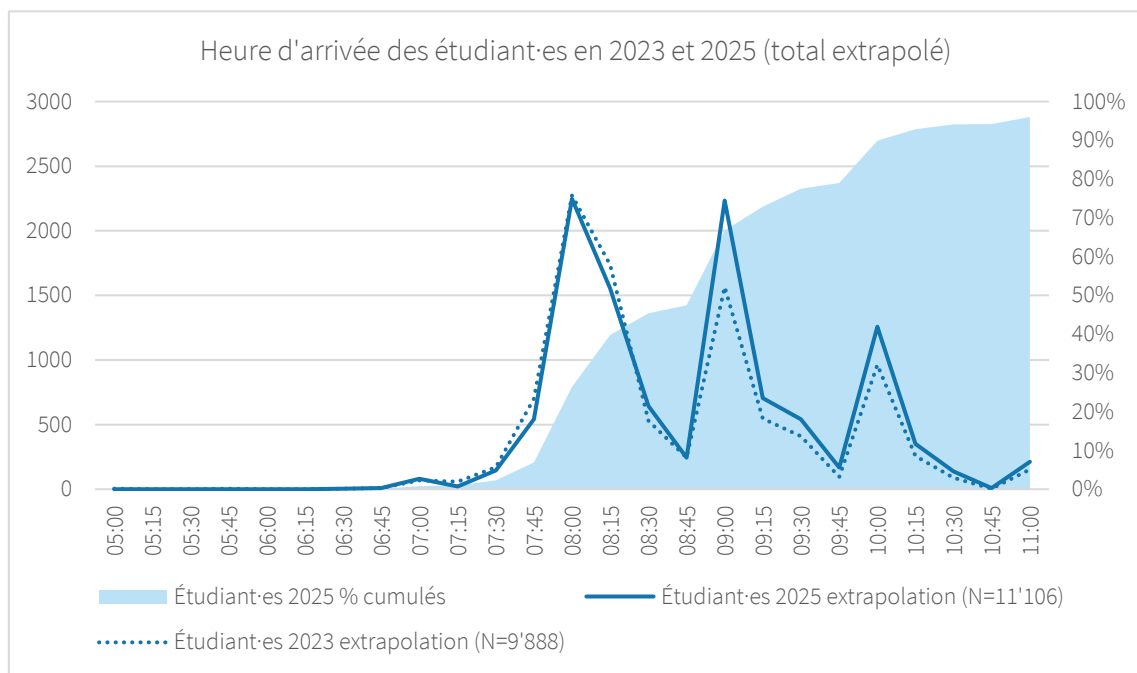
Figure 4. Extrapolation du nombre de personnes présentes par jour sur le campus principal de l'EPFL selon le statut en 2023 et en 2025.



### 2.3.2 Horaires

Les Figures 5 et 6 présentent le nombre extrapolé d'arrivées sur le campus principal des éditions 2023 et 2025, par tranches de 15 minutes entre 5h00 et 11h00, ainsi que le pourcentage cumulé de personnes arrivant sur le campus durant cette plage horaire en 2025. Les deux figures comptabilisent la quasi-totalité des arrivées (96 % des étudiant-es et 100 % du personnel).

Figure 5. Extrapolation du nombre d'arrivées par heure des étudiant-es sur le campus principal de l'EPFL en 2023 et 2025 ainsi que le pourcentage cumulé d'arrivées en 2025.

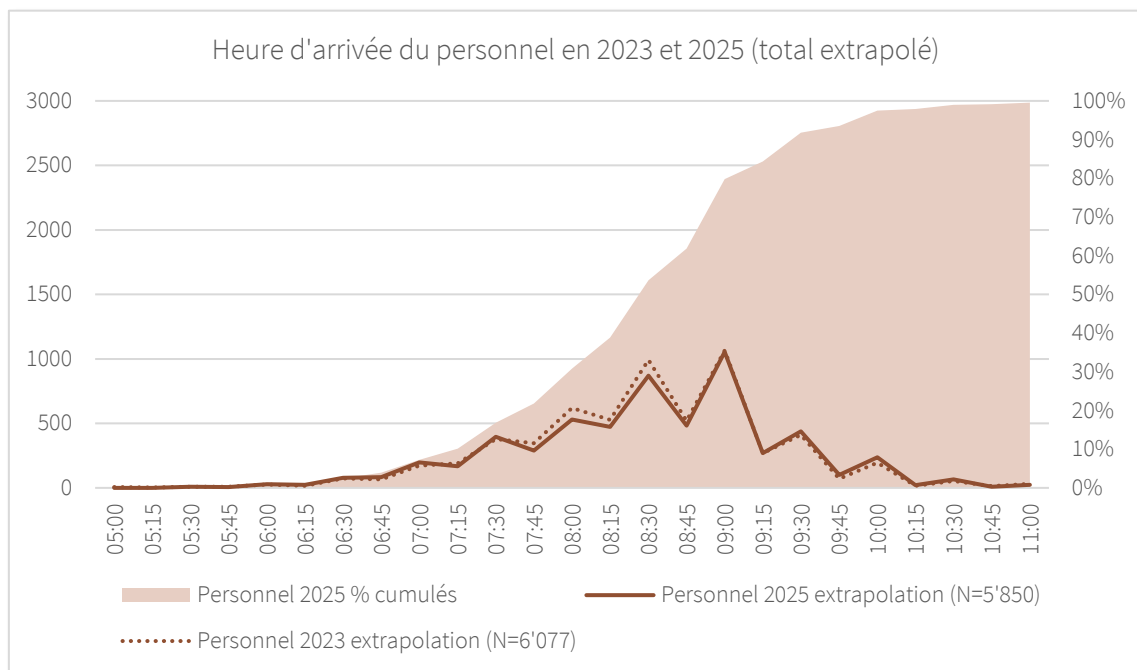


L'affluence des étudiant-es (Figure 5) est très concentrée sur de courtes périodes qui coïncident avec les horaires de début des cours. C'est, par exemple, le cas de la plage horaire allant de 7h45 à 8h15, où plus d'un tiers des étudiant-es (38 %) arrive sur le campus d'Ecublens. Bien que la proportion d'arrivée sur cette période soit moins élevée qu'en 2023, où elle atteignait 46 %, le nombre de personnes arrivant durant cette période reste pratiquement stable. Cela s'explique par une augmentation du nombre d'étudiant-es inscrit-es pour l'année académique 2024-2025<sup>6</sup>, combinée à une hausse des arrivées plus tard dans la matinée. En effet, les arrivées, en nombre et en pourcentage d'étudiant-es, lors des deux pics suivants – à savoir 8h45 - 9h30 et 9h45 - 10h15 – sont en hausse par rapport à 2023. La seconde période d'affluence est passée de 15 % en 2023 à 19 % en 2025, alors que la troisième est passée, dans le même temps, de 9 % à 11 %.

<sup>6</sup> EPFL. *Statistiques institutionnelles : Éducation*. Consulté le 2 juillet 2025 :

<https://www.epfl.ch/about/data/fr/donnees-institutionnelles/statistiques-institutionnelles/statistiques-education/>

Figure 6. Extrapolation du nombre d'arrivées par heure du personnel sur le campus principal de l'EPFL en 2023 et 2025 ainsi que le pourcentage cumulé d'arrivées en 2025.



Du côté du personnel de l'EPFL (Figure 6), l'afflux est davantage étalé que celui des étudiant·es. En effet, moins d'un quart des arrivées (22 %) se concentrent dans la tranche horaire 7h45 - 8h15. Comme en 2023, deux pics d'arrivées sont visibles à 8h30 (baisse de 16 % à 15 %) et à 9h00 (hausse de 17 % à 18 %).

Dans l'ensemble, nous retrouvons cette année les trois mêmes plages horaires de forte affluence qu'en 2023. Cependant nous notons un léger décalage des arrivées, avec 40 % des personnes arrivant sur le campus entre 7h45 et 8h30 en 2025, contre 46 % en 2023.

Les Figures 7 et 8 présentent, pour les éditions 2023 et 2025, le nombre extrapolé de départs du campus principal de l'EPFL entre 16h00 et minuit, ainsi que le pourcentage cumulé de personnes quittant le campus durant cette plage horaire en 2025.

Les deux graphiques comptabilisent les départs de 93 % des étudiant·es (Figure 7) et de 94 % des collaborateur·trices (Figure 8). La dispersion dans le temps, indépendamment du statut, est davantage étalée que les arrivées et l'ampleur des pics des départs est nettement inférieure à l'ampleur des pics des arrivées. Pour les étudiant·es, trois pics surviennent à 17h00, à 18h00 et à 19h00, comptabilisant respectivement 15 %, 14 % et 13 % des départs. Du côté du personnel, quatre pics majeurs se forment, survenant toutes les demi-heures entre 17h00 et 18h30 et représentant chacun entre 9 % et 17 % des départs de cette catégorie. Dans la continuité de la tendance observée dans l'enquête 2023, les étudiant·es restent sur le campus plus tard que le personnel, puisque 25 % des étudiant·es, contre 7 % du personnel, sont encore présent·es sur le campus à 19h00.

Figure 7. Extrapolation du nombre de départs par heure du campus principal de l'EPFL principal pour les étudiant-es en 2023 et 2025 ainsi que le pourcentage cumulé de départs en 2025.

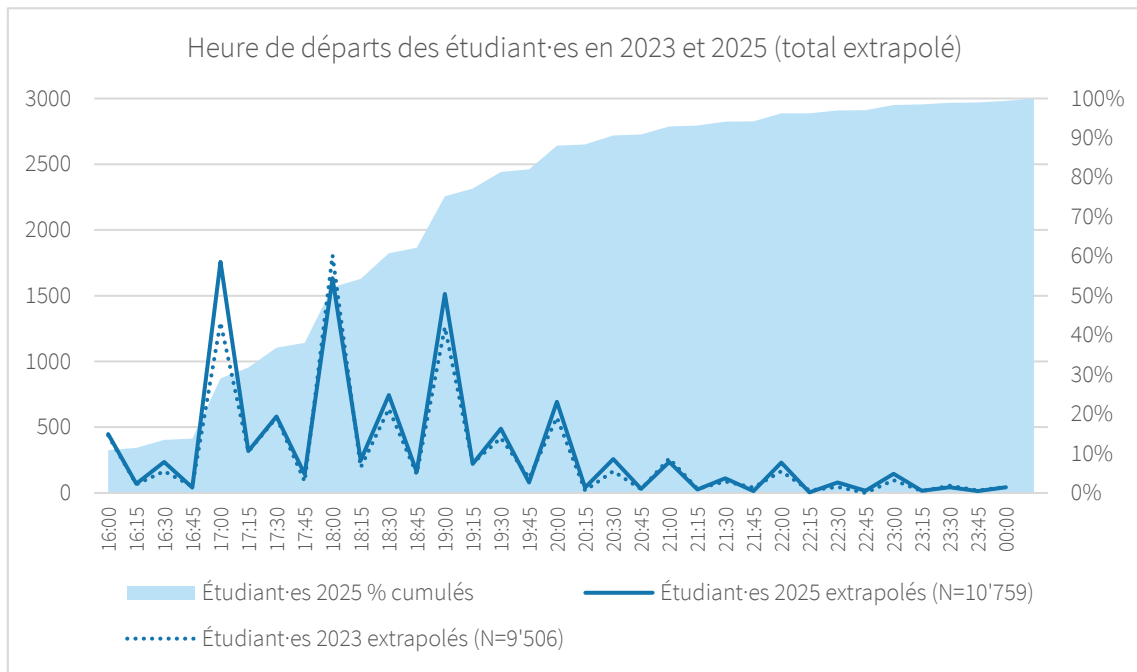
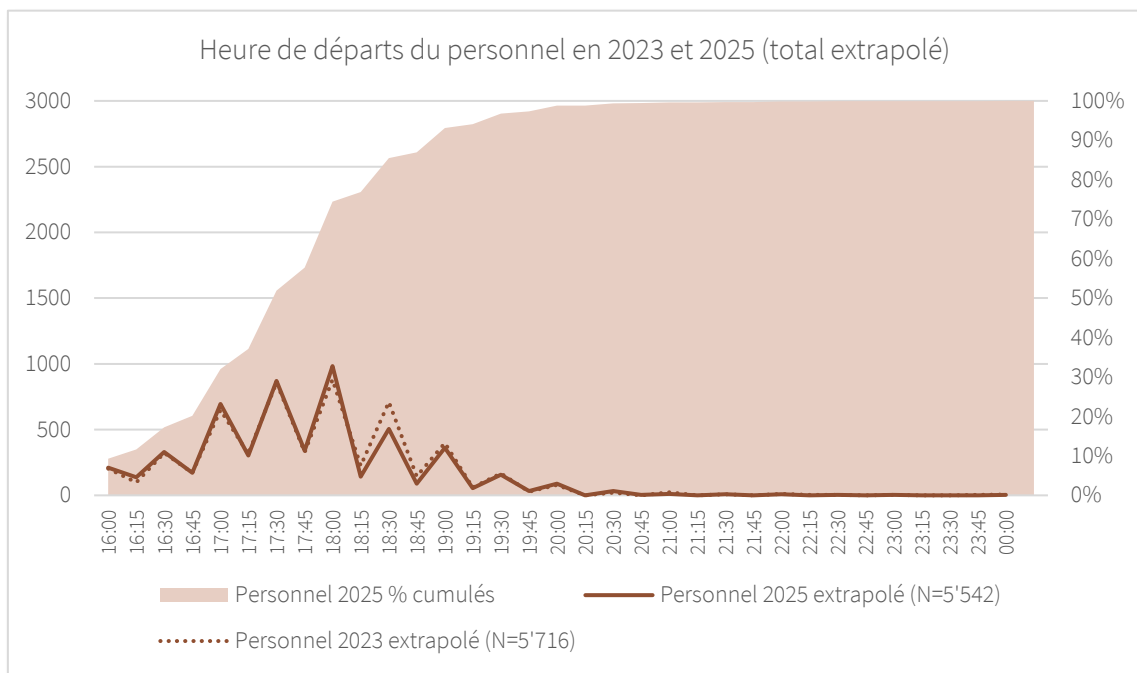


Figure 8. Extrapolation du nombre de départs par heure du campus principal de l'EPFL pour le personnel en 2023 et 2025 ainsi que le pourcentage cumulé de départs en 2025.



## 3 Part modale des déplacements

Afin d'examiner au mieux les habitudes de mobilité de la communauté EPFL, la partie centrale du questionnaire comprenait des questions sur les moyens de transport utilisés durant l'année. Une distinction est faite entre saison hivernale et estivale. Les participant·es étaient notamment invité·es à indiquer le ou les moyens de transport empruntés, puis à spécifier leur fréquence d'utilisation.

Afin de simplifier l'information et de s'assurer de la comparabilité avec les résultats des années précédentes, un moyen de transport unique a, pour les premières analyses, été attribué aux participant·es ayant sélectionné plusieurs moyens de transport. Ce dernier est appelé mode déterminant ou part modale déterminante et se calcule sur la base de la fréquence d'utilisation des différents moyens sélectionnés, donnant la primauté au moyen utilisé le plus fréquemment. En cas de fréquences d'utilisation égales, la procédure de traitement détermine la primauté des modes dans l'ordre suivant : voiture, deux-roues motorisés, transports publics, vélo, puis marche à pied.

Ce chapitre présente les résultats principaux liés aux modes de transports utilisés. Cependant, des résultats complémentaires sont présentés en annexe sous forme de tableaux non-commentés.

### 3.1 Part modale par statut

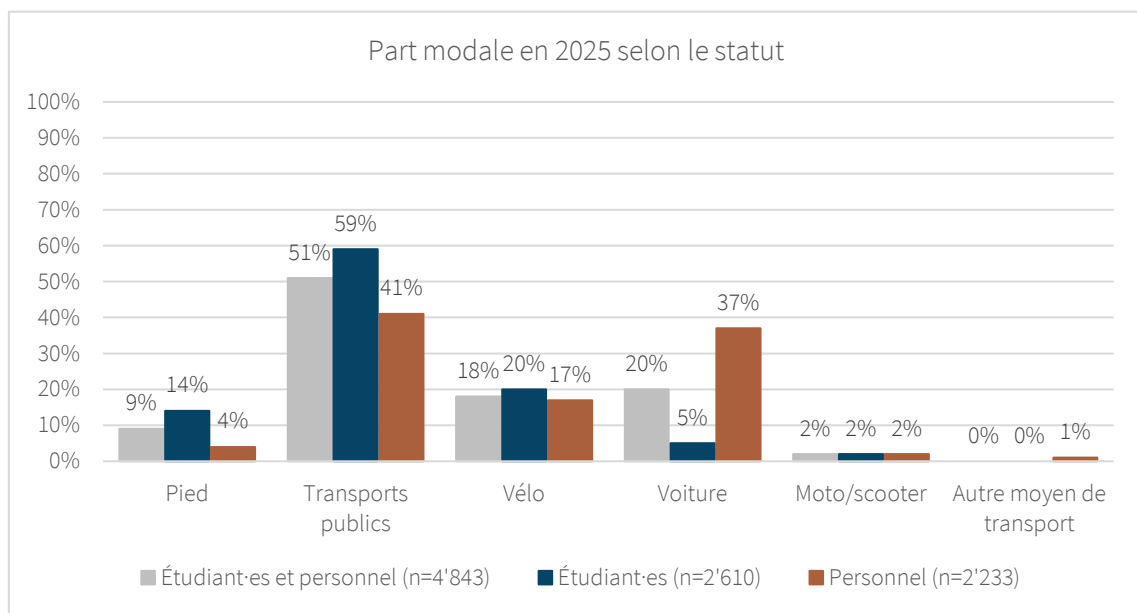
Le mode de transport déterminant est ici analysé sous l'angle du statut des membres de la communauté EPFL en présentant la moyenne des valeurs hivernales et estivales (Figure 9). Ainsi, les résultats 2025 montrent une différence de mobilité toujours contrastée entre étudiant·es et personnel de l'EPFL. Alors que le premier groupe utilise très peu les transports individuels motorisés et privilégie les transports publics (59 %) et les mobilités actives, à savoir la marche à pied (14 %) et le vélo (20 %), le second recourt principalement aux transports publics (41 %) et à la voiture pour se rendre à l'EPFL (37 %).

Ainsi, la comparaison des deux profils met en évidence un taux d'utilisation des transports en commun nettement plus faible parmi les membres du personnel que parmi les étudiant·es. Néanmoins, le taux général d'usager·ères de transports publics a augmenté de 5 % depuis l'enquête de 2023, démontrant que ce moyen gagne en importance chez les deux groupes sondés. Malgré cet essor des transports publics, la proportion de personnes empruntant d'autres transports durables est en recul par rapport à 2023, avec des baisses constatées au niveau de la marche à pied (- 2 points de pourcentage) et du vélo (- 4 points de pourcentage). Compte tenu de la baisse observée des distances parcourues avec ces deux modes, il serait intéressant d'explorer les facteurs qui freinent leur adoption par les personnes résidant à une distance raisonnable du campus. L'insécurité ressentie sur les routes, relevée dans certains commentaires, pourrait être une piste d'analyse.

En 2025, la part des étudiant·es utilisant un moyen de transport durable – à savoir le vélo, les transports publics ou la marche à pied – s’élève à 93 % (95 % en 2023) alors que ce taux est de 61 % pour les membres du personnel (63 % en 2023).

En ce qui concerne la voiture, bien qu’encore peu empruntée par les étudiant·es, le taux de déplacements avec ce moyen de transport a presque doublé auprès de cette population entre 2023 et 2025, passant de 3 % à 5 %. Du côté du personnel, ce taux est passé de 34 % à 37 %.

Figure 9. Distribution en pourcentage de la part modale (mode déterminant) selon le statut en 2025.



Parmi les employé·es de l’EPFL ayant des enfants de moins de 6 ans (17 %), plus de la moitié se rend à l’EPFL en voiture (56 % en hiver, 51 % en été). En comparaison, la proportion d’automobilistes est de 34 % en hiver et de 31 % en été pour le groupe composé du personnel sans enfant ou ayant des enfants de plus de 6 ans (le questionnaire ne permettant pas de les distinguer). Le contexte familial semble ainsi avoir un impact sur le choix du mode de déplacement (voir Annexes 20 à 22). Par ailleurs, plusieurs commentaires laissés par les répondant·es indiquent que les contraintes liées aux trajets entre le domicile, l’école et les lieux d’activités extrascolaires influencent le choix du mode de transport, et que cet impact se poursuit lorsque les enfants ont dépassé l’âge de 6 ans.

### 3.2 Distance et temps de trajet

Dans cette section, nous présentons les distances et temps de trajet par mode déterminant<sup>7</sup>. Celles-ci sont calculées sur la base du code postal du lieu de départ indiqué par les répondant-es et l'adresse du campus EPFL de destination, en l'occurrence celui d'Ecublens. Le Tableau 2 résume la distance moyenne et médiane parcourue selon le mode de transport et la saison.

Tableau 2. Distances moyennes et médianes parcourues par mode déterminant et par saison en 2025.

Mode de transport	Saison hivernale (n = 4'774)			Saison estivale (n = 4'773)		
	n	Moyenne	Médiane	n	Moyenne	Médiane
À pied	449	2.0 km	2.0 km	449	2.0 km	2.0 km
À vélo	673	4.1 km	3.7 km	1'084	4.3 km	3.7 km
En transports publics	2'613	16.0 km	6.5 km	2'230	17.6 km	6.9 km
En voiture	981	35.6 km	19.4 km	895	37.5 km	20.8 km
Moto/scooter	58	15.3 km	6.1 km	115	20.9 km	10.5 km
<b>Total</b>	<b>4'774</b>	<b>17.0 km</b>	<b>5.8 km</b>	<b>4'773</b>	<b>17.0 km</b>	<b>5.8 km</b>

La distance moyenne réalisée par trajet est de 17 km. Ce chiffre est en augmentation par rapport à 2023, puisque la distance était de 15.1 km. À première vue, il semblerait donc que le lieu de résidence des membres de la communauté EPFL tend à s'éloigner du campus principal. Etant donné la forte dispersion des distances parcourues, notamment avec certains modes de déplacement, il est pertinent de présenter la médiane qui, contrairement à la moyenne, est moins sensible aux valeurs extrêmes. Celle-ci indique que la moitié des personnes résident à une distance égale ou inférieure à 5.8 km du campus ; distance qui a peu évolué, mais est en baisse par rapport à 2023 (6 km). Par conséquent, la majeure partie des personnes habite donc dans un rayon similaire en 2025 comparativement à 2023, mais il existe de plus grandes variations sur la distance parcourue qu'il y a deux ans.

Nous pouvons néanmoins constater une importante variation au sein de certains moyens de transport. Si les déplacements à pied ou à vélo sont en moyenne les plus courts et varient le moins entre distance moyenne et médiane, ceux en transports publics, voiture ou deux-roues motorisés sont sensiblement plus longs et connaissent de fortes variations. Par rapport à 2023, la distance moyenne parcourue à pied et à vélo a diminué (respectivement -1.3 km et -1.1 km), alors que la distance moyenne parcourue en véhicule à moteur a augmenté (+9 km) et celle en transports publics est restée relativement stable.

<sup>7</sup> Les distances et temps de trajet ont été calculés grâce à l'API de Google Maps, puis les valeurs correspondantes ont été assignées aux répondant-es en fonction de leur mode de transport déterminant.

Le Tableau 3 complète les informations sur la différence d'utilisation des modes de transport, selon le statut, observée à la Figure 9. En effet, il met en évidence un écart notable dans les distances totales parcourues entre les étudiant·es (moyenne de 12.6 km en hiver et 12.5 km en été) et le personnel (moyenne de 22.1 km en hiver et en été). Puisque les automobilistes parcourent les distances les plus longues et sont plus nombreux du côté du personnel, cela explique en partie pourquoi la distance totale parcourue annuelle est bien plus marquée pour ce groupe, avec une distance moyenne plus longue de 9.6 km et une distance médiane plus longue de 3.5 km.

Tableau 3. Distances moyennes et médianes parcourues par mode déterminant et par saison selon le statut en 2025.

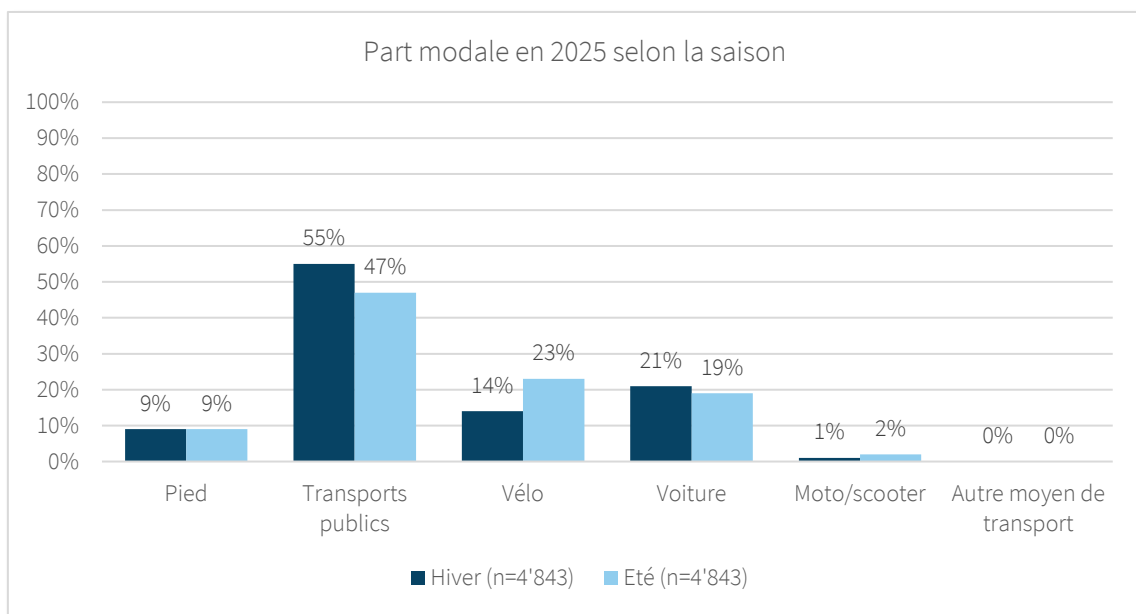
Mode de transport	Saison hivernale				Saison estivale			
	Étudiant·es (n=2'577)		Personnel (n=2'197)		Étudiant·es (n=2'580)		Personnel (n=2'193)	
	n	Moyenne Médiane	n	Moyenne Médiane	n	Moyenne Médiane	n	Moyenne Médiane
À pied	356	2.0 km 2.0 km	93	1.8 km 1.6 km	364	2.0 km 2.0 km	85	1.8 km 1.6 km
À vélo	390	3.4 km 3.0 km	283	5.0 km 4.3 km	627	3.6 km 3.0 km	457	5.3 km 4.7 km
En transports publics	1658	13.4 km 5.8 km	955	20.3 km 7.6 km	1403	14.6 km 6.3 km	827	22.8 km 8.2 km
En voiture	137	56.8 km 22.9 km	844	32.2 km 19.4 km	123	61.7 km 24.0 km	772	33.6 km 20.3 km
Moto/scooter	36	11.2 km 6.0 km	22	22.2 km 8.3 km	63	19.8 km 7.1 km	52	22.4 km 16.3 km
<b>Total</b>	<b>2577</b>	<b>12.6 km 4.6 km</b>	<b>2197</b>	<b>22.1 km 8.2 km</b>	<b>2580</b>	<b>12.5 km 4.6 km</b>	<b>2193</b>	<b>22.1 km 8.0 km</b>

Finalement, en prenant la moyenne annuelle, la durée moyenne totale d'un trajet est de 31 minutes, alors que la médiane se situe à 22 minutes. Le temps de trajet moyen a ainsi peu évolué depuis 2023 (32 minutes) malgré une légère tendance à la baisse de la distance parcourue pour les modes de déplacement les plus répandus, à savoir la marche à pied, le vélo et les transports publics. Les déplacements en transports publics et à pied sont généralement les plus longs, la médiane se situant, en 2025, respectivement à 33 et 27 minutes. Le temps médian des déplacements en voiture est de 19 minutes, tandis qu'il est de 13 minutes pour le vélo et les deux-roues motorisés.

### 3.3 Par saison

Cette section présente l'évolution du mode de transport principal en fonction des saisons, indépendamment du statut des répondant·es (Figure 10).

Figure 10. Part modale (mode déterminant) selon la saison en 2025.



Les différences constatées sont dans le prolongement de celles des enquêtes précédentes et se situent principalement au niveau des transports publics et du vélo. Le premier mode est davantage favorisé durant l'hiver, tandis que le second compte un plus grand nombre d'adeptes en été. Dans la même logique, l'utilisation de deux-roues motorisés double durant la saison estivale. Quant aux personnes se déplaçant à pied, elles sont peu affectées par les saisons, puisque leur part reste la même au cours de l'année.

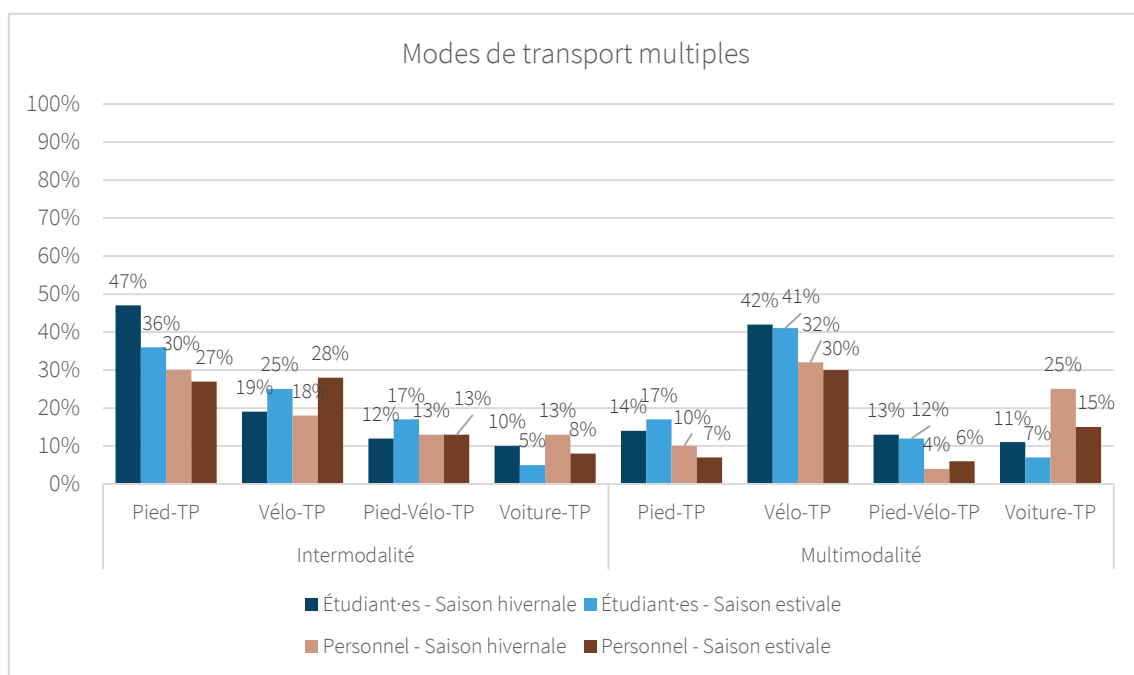
Comparativement à 2023, les tendances observées sont les mêmes que dans la section précédente, tant en hiver qu'en été, à savoir une augmentation de la proportion de personnes empruntant les transports publics et une diminution de l'utilisation du vélo. L'usage de la voiture, qui était auparavant plus marqué en hiver, devient plus constant d'une saison à l'autre.

### 3.4 Intermodalité et multimodalité

Comme évoqué précédemment, un mode de déplacement principal (mode déterminant) des personnes utilisant plusieurs moyens de transport est inféré à partir de la fréquence d'utilisation des différents modes de transports, afin de faciliter la lecture des résultats principaux et les comparaisons temporelles. Toutefois, dans ce chapitre, ces cas plurimodaux sont étudiés plus en détail, puisqu'ils représentent près d'un quart des réponses collectées (23 % des répondant·es qui se rendent sur le campus principal déclarent utiliser plusieurs moyens de transport en hiver et/ou en été).

Parmi ces personnes, nous distinguons deux types de modalités : d’une part l’intermodalité, définie comme l’utilisation successive de plusieurs modes de transport au cours d’un même trajet (par exemple, en utilisant le vélo, puis le train et finalement le bus), d’autre part la multimodalité qui désigne l’alternance de différents modes selon les jours de la semaine pour se rendre sur le campus (par exemple, s’y rendre parfois à pied et parfois à vélo). Dans le cas où quelqu’un se trouve simultanément dans ces deux catégories, celle-ci a été classée comme pratiquant l’intermodalité.

Figure 11. Combinaisons et alternances de modes de transport les plus fréquentes selon le statut et la saison en 2025.



De manière générale, parmi les personnes ayant déclaré utiliser plusieurs modes de transport durant les saisons hivernale (n = 1'048) et estivale (n = 1'320), l’intermodalité est plus courante (52 % en hiver, 56 % en été) que la multimodalité (48 % en hiver, 44 % en été). Cependant, lorsqu’on s’intéresse aux différences selon le statut, les étudiant-es tendent davantage à combiner plusieurs moyens de transport sur un même trajet (58 % d’intermodalité en hiver, 64 % en été) alors que le personnel tend plutôt à alterner les modes de transport pour ses déplacements pendulaires (54 % de multimodalité en hiver, 52 % en été). Du côté de l’intermodalité (Figure 11), la combinaison la plus populaire en 2025 est la marche à pied et les transports publics pour les étudiant-es, quelle que soit la saison. Pour le personnel, cette combinaison est également la plus courante en hiver, alors qu’en été il s’agit de la combinaison vélo et transports publics. Du côté de la multimodalité, l’alternance entre le vélo et les transports publics est la plus fréquente, indépendamment de la saison ou du statut. Ces observations sont comparables à celles de 2023, à l’exception de l’alternance voiture-transports publics qui a fortement baissé pour les membres du personnel.

### 3.5 Modes d'arrivée journaliers et volumes extrapolés

Cette section présente le mode de transport utilisé pour réaliser la dernière partie du trajet à destination du campus principal de l'EPFL, qui correspond :

- 1) Au mode unique si la personne n'en a désigné qu'un seul ;
- 2) Au dernier mode de transport utilisé si la personne en a indiqué plusieurs ;
- 3) Au seul ou au dernier mode de transport public emprunté pour arriver sur le campus, pour celles et ceux qui empruntent un ou plusieurs transports publics (train, bus ou métro).

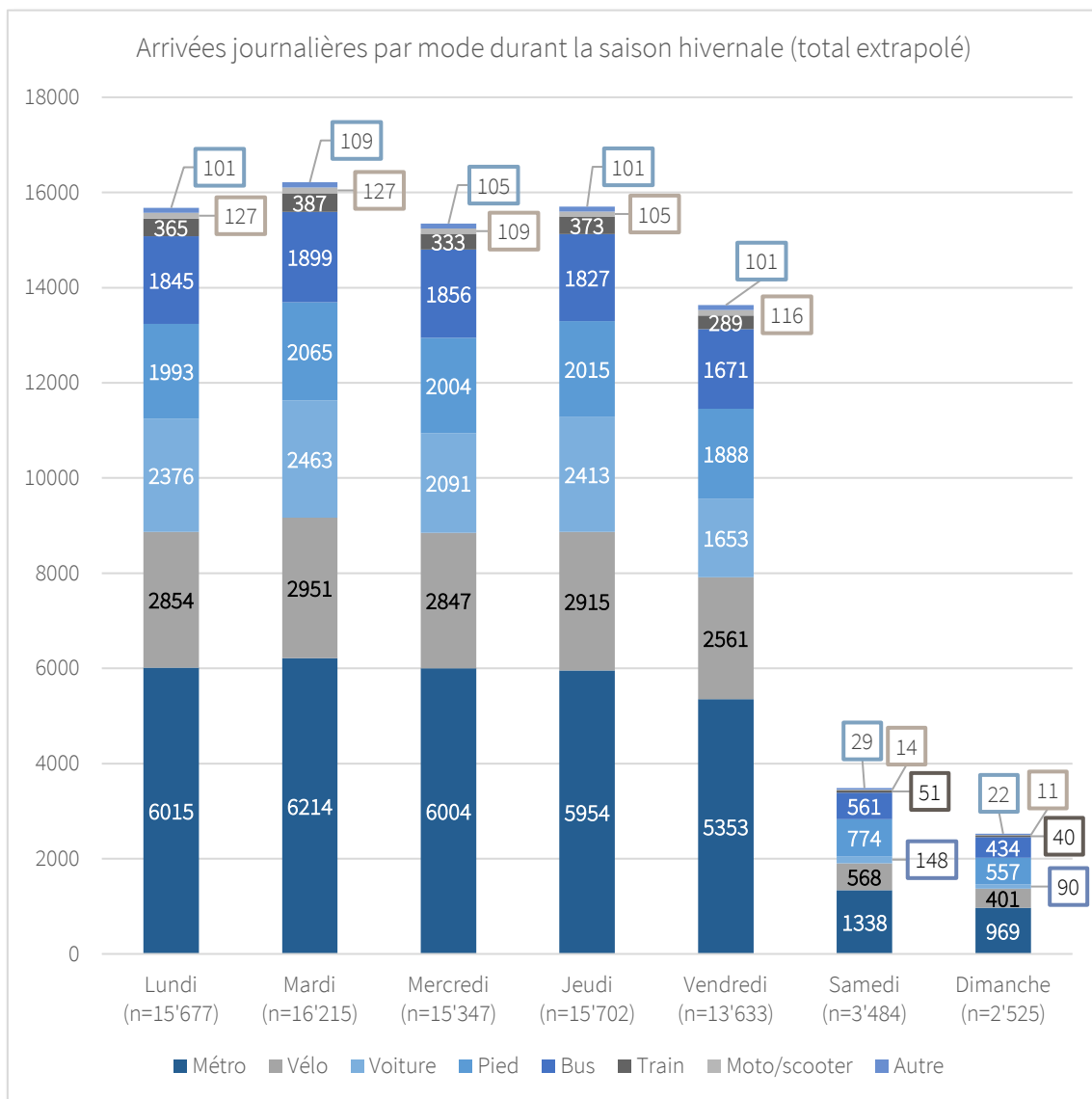
Ces résultats permettent de représenter le nombre d'arrivées journalières et aux heures de pointe matinale selon les moyens de déplacement possibles pour rejoindre le campus principal, tels que le métro, le bus, les véhicules motorisés, le vélo ou encore la marche à pied.

Dans l'ensemble, 36 % des personnes sondées empruntent le métro pour la dernière partie du trajet les menant au campus principal de l'EPFL (39 % en hiver, 32 % en été). On constate une disparité de l'usage de ce moyen de transport entre le corps étudiant et le personnel de l'EPFL, puisqu'il représente respectivement 42 % et 29 % des arrivées sur l'ensemble de l'année. Le vélo arrive en seconde position, avec une part annuelle de 23 % de cyclistes (18 % en hiver, 28 % en été), à proportions égales entre les étudiant-es et les membres du personnel. La voiture arrive en troisième position avec 15 % (16 % en hiver et 14 % en été), suivie de la marche à pied choisie par 13 % des répondant-es, une part qui reste stable tout au long de l'année. Finalement, le bus et les deux-roues motorisés représentent respectivement 9 % et 1 % des arrivées.

Les Figures 12 et 13 présentent une extrapolation du nombre de personnes arrivant chaque jour sur le campus principal de l'EPFL selon le mode de transport utilisé pour la dernière partie du trajet. Cette extrapolation repose sur la proportion de personnes présentes chaque jour de la semaine sur le campus et la répartition modale observée pour effectuer la dernière part du trajet.

Durant la saison hivernale (Figure 12), un très grand nombre de membres de la communauté EPFL effectue la dernière partie de son trajet en métro, avec une fréquentation journalière moyenne dépassant 6'000 personnes pour les jours ouvrables (lundi à vendredi). Les personnes se rendant en voiture sur le campus sont un peu moins nombreuses que les cyclistes, avec près de 2'300 voitures et 2'900 vélos par jour ouvrable. À noter que ce chiffre inclut les personnes passagères, bien que celles-ci représentent moins de 10 % des personnes se rendant à l'EPFL en voiture. Par conséquent, le nombre de véhicules réellement présents est légèrement inférieur à celui indiqué dans la catégorie « Voiture ». Le nombre de personnes arrivant sur le campus à pied s'élève à environ 2'000 par jour ouvrable, tandis que les usager-ères du bus sont plus de 1'500. Finalement, la présence du train comme mode de transport pourrait s'expliquer par le fait que certaines personnes aient sélectionné le campus principal de l'EPFL comme destination alors qu'elles se rendent dans d'autres bâtiments de l'institution situés à Lausanne ou par inattention.

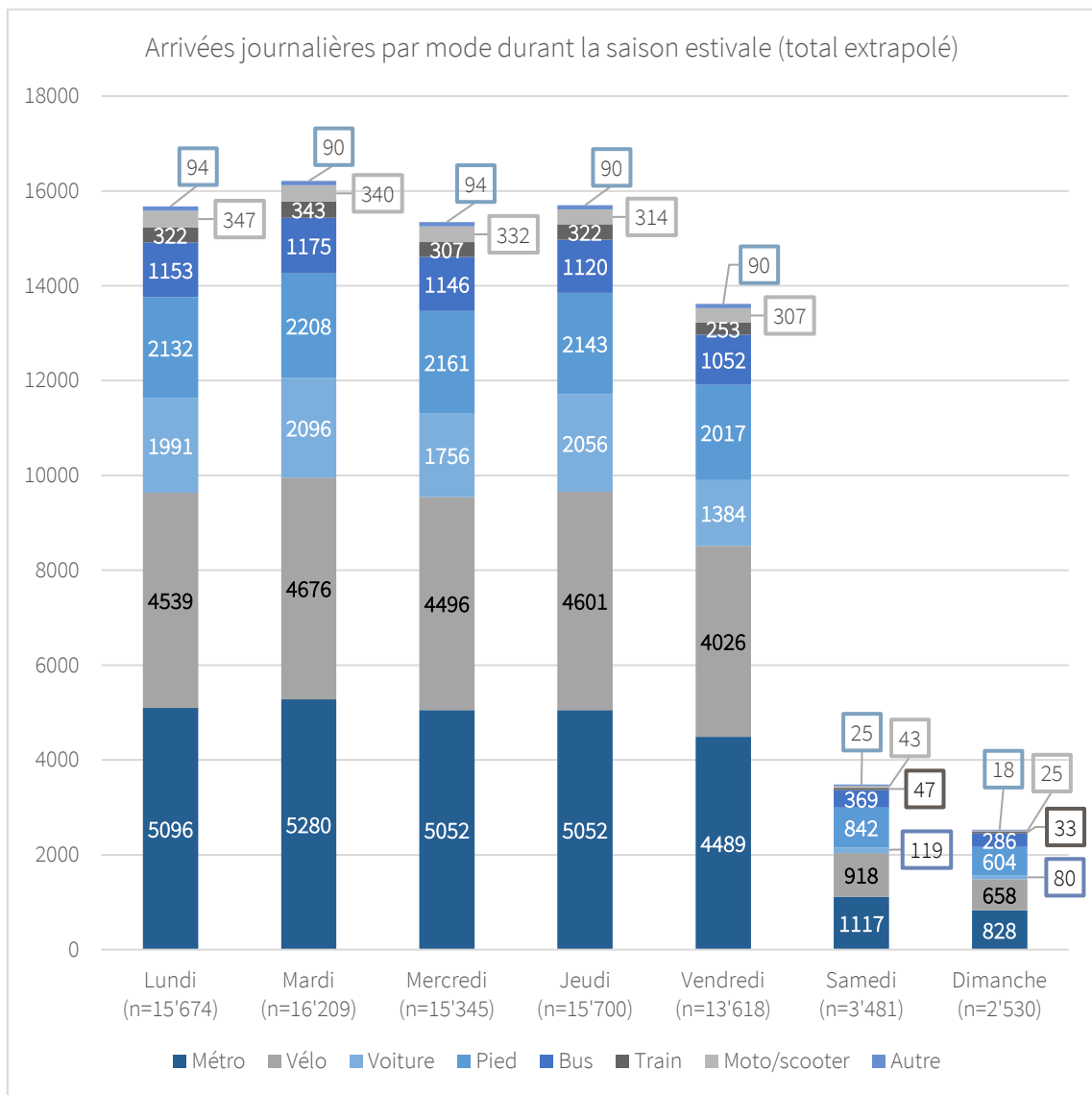
Figure 12. Extrapolation journalière du nombre de personnes par mode d'arrivée sur le campus principal de l'EPFL durant la saison hivernale 2025.



En se concentrant sur la saison estivale (Figure 13), le nombre d'arrivées par le biais de certains modes varie grandement par rapport à l'hiver. Tout d'abord, le nombre moyen d'arrivées en métro diminue d'environ un millier par jour. À l'inverse, les arrivées à vélo augmentent de près de la moitié, se rapprochant ainsi du métro en termes de nombre. Ces évolutions saisonnières entraînent une forte variation de l'afflux vers l'EPFL sur l'année. Dans la même lignée, le nombre de personnes circulant avec un deux-roues motorisé triple pratiquement, passant à environ 300 par jour ouvrable. Finalement, les autres modes de transports (bus, train, voiture) connaissent une baisse d'usager-ères tandis que le nombre de piétons reste stable d'une période de l'année à l'autre.

Des résultats complémentaires en annexe présentent les arrivées par mode aux heures de pointe matinales (Annexes 1 et 2) et au départ de Lausanne, ainsi que d'autres communes de l'Ouest lausannois (Annexes 3 et 4).

Figure 13. Extrapolation journalière du nombre de personnes par mode d'arrivée sur le campus principal de l'EPFL durant la saison estivale 2025.

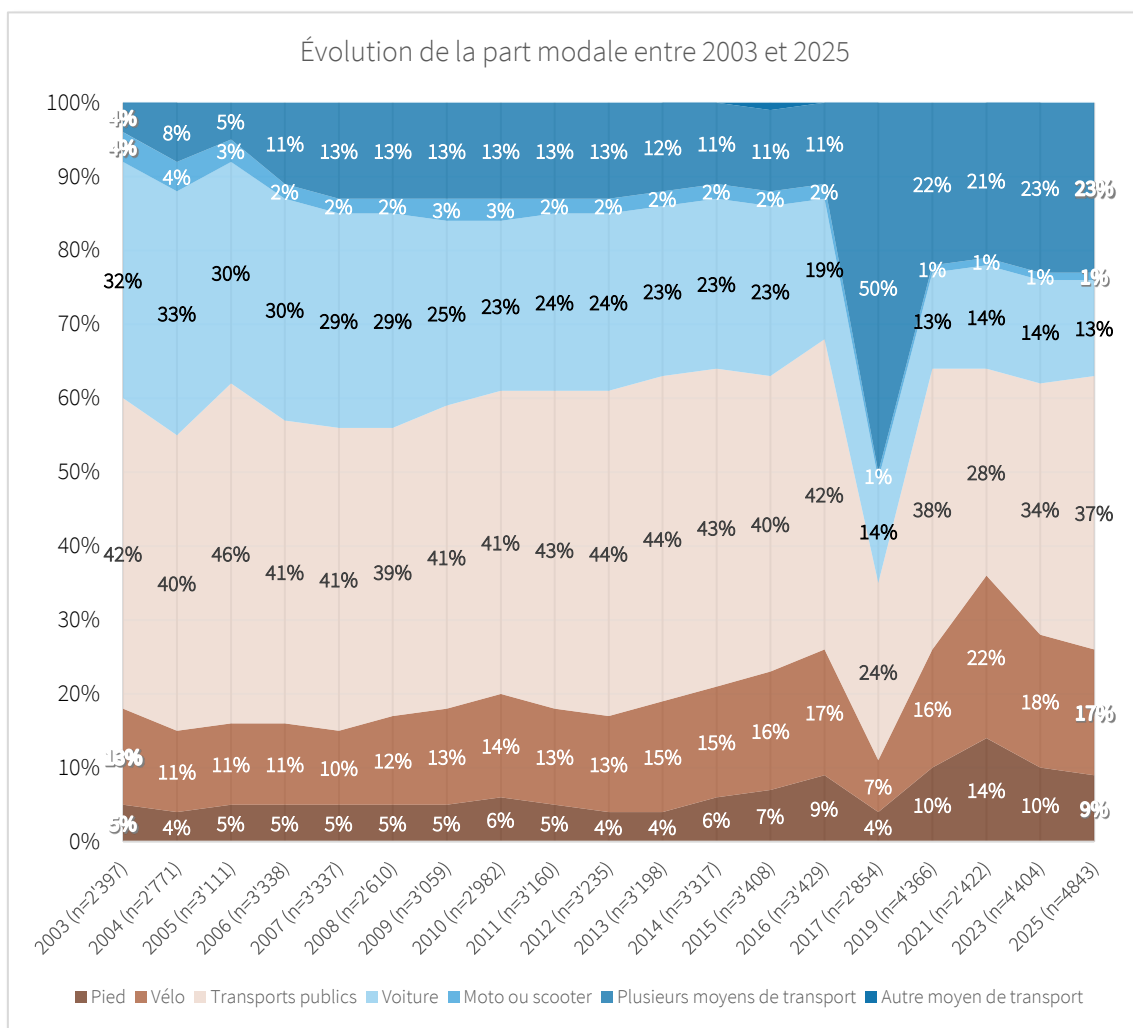


### 3.6 Évolution de la part modale

#### 3.6.1 Évolution entre 2003 et 2025

La Figure 14 présente l'évolution de la part d'utilisation annuelle de chaque moyen de transport entre 2003 et 2025. Bien que les mesures n'aient parfois pas été les mêmes pour certaines éditions<sup>8</sup>, ce graphique permet de représenter la variation des comportements de mobilité des membres de l'EPFL sur plus de 20 ans.

Figure 14. Évolution de la part modale des déplacements pendulaires entre 2003 et 2025.



<sup>8</sup> En effet, en 2017, il était demandé aux participant·es d'indiquer la fréquence d'utilisation de chaque moyen de transport durant le semestre. Ainsi, dès qu'une fréquence plus haute que « Jamais » était indiquée pour deux moyens de transport, la réponse était considérée comme « Plusieurs moyens de transport », expliquant ce fort pic.

Afin d'analyser l'évolution des parts modales à long terme, nous considérons le moyen de transport tel que sélectionné selon les options de réponse disponibles dans le questionnaire.<sup>9</sup> Ainsi, contrairement aux résultats précédents, où un mode déterminant était attribué, la Figure 14 conserve la catégorie « Plusieurs moyens de transport », telle que déclarée par les répondant·es. De ce fait, la part de personnes utilisant les transports publics est sensiblement plus basse dans la Figure 14 (37 %) que dans la Figure 9 (51 %), puisqu'une part importante des répondant·es empruntant plusieurs moyens de transport utilisent les transports publics.

De manière globale, la Figure 14 permet d'observer que les valeurs de 2025 reviennent peu à peu à celles observées en 2019, dernière mesure effectuée avant la crise sanitaire. Nous retrouvons ici la baisse précédemment remarquée dans les déplacements à pied et à vélo et l'augmentation du nombre d'usagers de transports publics. La proportion de la population ayant recours à plusieurs moyens de transport est restée stable par rapport à 2023. Cette modalité demeure néanmoins significative et représente la seconde forme de déplacement la plus fréquente après les transports publics. L'utilisation de la voiture n'a cessé de diminuer jusqu'en 2017 et reste stable depuis. Les transports publics représentent toujours la proportion la plus importante des déplacements aujourd'hui, même si la part des personnes les empruntant est plus basse que durant la période 2003-2016. Quant à la marche à pied et le vélo, l'essor connu par ces modes durant la pandémie de Covid-19 semble s'essouffler, puisqu'ils ont retrouvé des valeurs proches de celles observées en 2019.

Après avoir fortement augmenté en 2021, la part des déplacements à pied – plus fréquents chez les étudiant·es – connaît une baisse notable. Si sa forte augmentation pouvait en partie être attribuée à la construction de nombreuses résidences étudiantes dans les alentours de l'EPFL<sup>10</sup>, sa baisse pourrait s'expliquer par un effet croisé du taux d'occupation élevé de ces logements<sup>11</sup> et de l'augmentation du nombre d'étudiant·es à l'EPFL, qui pousse les étudiant·es à se loger hors du périmètre du campus.

---

<sup>9</sup> Question posée : « [Durant la saison hivernale | À la belle saison], comment vous rendez-vous à l'EPFL (depuis votre point de départ) pour un trajet typique ? »

<sup>10</sup> EPFL. *Enquête de mobilité EPFL. Mobilités actives*. Consulté le 11 septembre 2025 : <https://www.epfl.ch/campus/mobility/fr/mobilite-et-voyages/mobilite-pendulaire/enquete-de-mobilite-epfl/>

<sup>11</sup> Journal *Le Temps*. Consulté le 11 septembre 2025 : <https://www.letemps.ch/suisse/val-de-a-lausanne-les-logements-etudiants-affichent-deja-complets-pour-la-rentree>

### 3.6.2 Évolution par rapport à l'année précédente (par saison)

Parmi les personnes déjà présentes à l'EPFL durant l'année académique 2023-2024, 491 personnes (13 %) ont indiqué avoir modifié leur mode de transport entre les saisons hivernales 2023-2024 et 2024-2025. Par ailleurs, 372 personnes (10 %) ont indiqué un changement de mode de transport entre l'été 2023 et 2024.

Les participant·es avaient ensuite la possibilité d'indiquer le(s) moyen(s) de transport utilisé(s) l'année précédente. Ainsi, en comparant les anciens modes de transports aux nouveaux, 41 % des personnes (45 % en hiver, 37 % en été) ont conservé un mode de transport unique alors que 21 % des répondant·es (18 % en hiver, 25 % en été) ont remplacé un mode de transport unique par plusieurs moyens de transport. Près d'un quart des personnes (26 % en hiver, 22 % en été) est passé de l'usage de plusieurs moyens de transport à un mode unique et, finalement, 13 % des personnes (12 % en hiver, 16 % en été) continuent d'en utiliser plusieurs.

Si l'on s'intéresse uniquement aux personnes ayant conservé un mode unique, les utilisateurs de transports publics sont principalement passés à un autre mode de transport public (58 % en hiver, 19 % en été), à la marche à pied (9 % en hiver, 43 % en été), au vélo (18 % en hiver, 16 % en été) ou à la voiture (11 % en hiver, 19 % en été). Une grande partie des cyclistes ont majoritairement opté pour des déplacements en transports publics (55 % en hiver, 42 % en été), à pied (30 % en hiver, 31 % en été) ou avec un autre type de vélo (9 % en hiver, 15 % en été). Pour les piéton·nes, le changement s'est surtout fait au profit des transports publics (59 % en hiver, 40 % en été) ou du vélo (21 % en hiver, 44 % en été). Enfin, les automobilistes ont opté pour les transports publics (59 % en hiver, 50 % en été) ou un autre type de voiture (19 % en hiver, 30 % en été). Les cas de changements au profit du même moyen de transport s'expliquent surtout par le choix d'un moyen de locomotion de la même catégorie (par exemple : bus à train, vélo mécanique à électrique, voiture à essence à voiture électrique/hybride). Cependant, dans quelques cas, cela peut également résulter d'erreurs de remplissage du questionnaire.

Dans l'ensemble, les changements de mode de transport se font majoritairement pour cause de déménagement (41 %), pour favoriser la flexibilité des horaires (24 %), pour des raisons de bien-être ou de santé (17 %), pour des raisons de confort (16 %) et finalement pour des raisons financières (11 %). Notons que les raisons de bien-être/santé sont davantage évoquées en été qu'en hiver (18 % contre 15 %), faisant écho à l'augmentation de personnes se déplaçant à pied ou à vélo à cette saison. Alors que les raisons environnementales représentaient 18 % des changements en 2023, elles n'en représentent que 6 % en 2025. Finalement, parmi les autres raisons les moins citées, nous retrouvons les changements de situation familiale (3 %) et les accidents/vols (2 %).

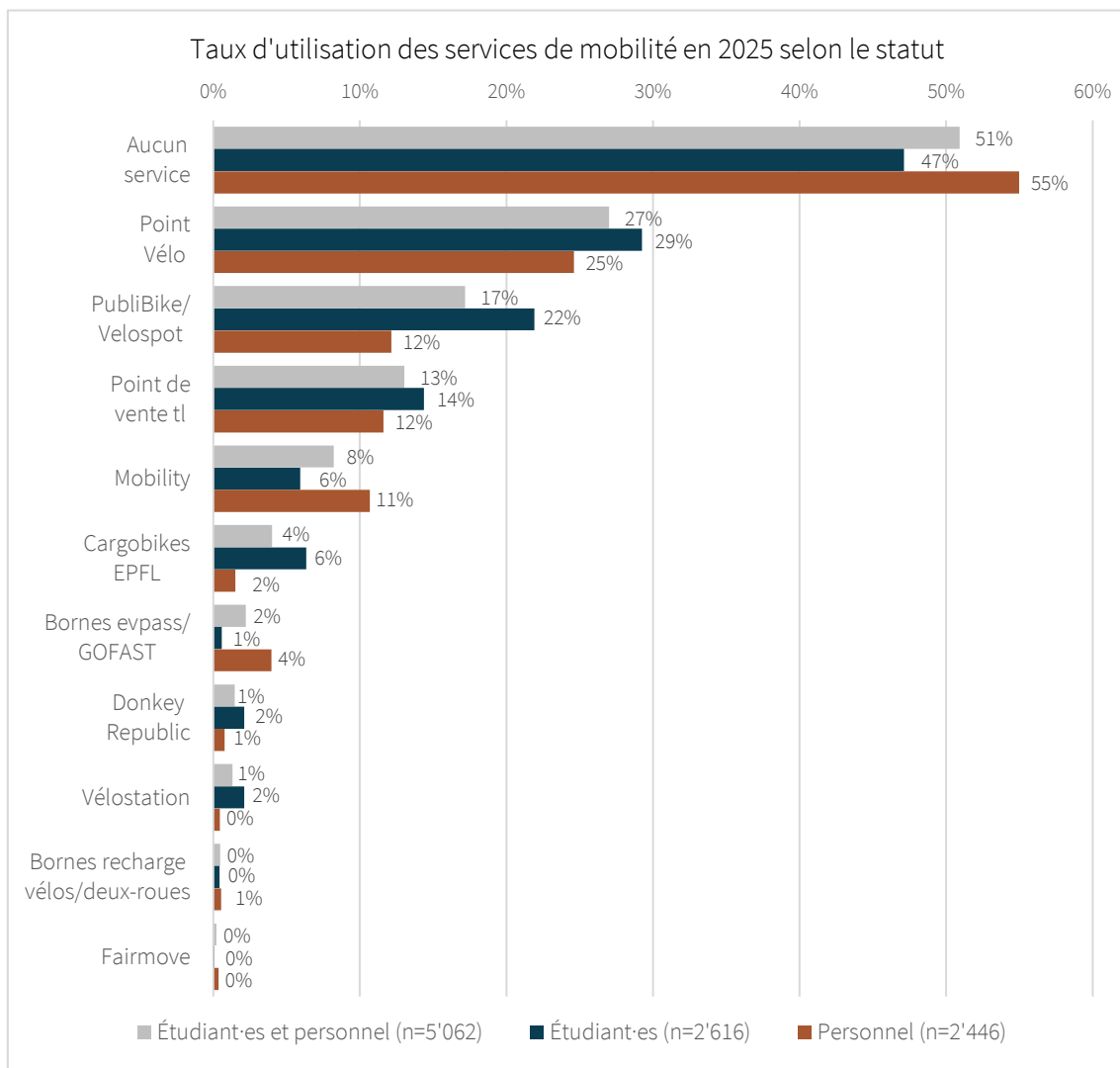
## 4 Services de mobilité proposés

L'EPFL s'efforce, depuis plusieurs années, de proposer différents services de mobilité au corps étudiant et à son personnel, afin de faciliter l'accessibilité au campus et d'améliorer le confort des déplacements. Ce chapitre présente le taux d'utilisation de ces services par les membres de la communauté EPFL, ainsi que leur niveau de satisfaction.

### 4.1 Utilisation des services

La Figure 15 présente le taux d'utilisation des services de mobilité, par ordre décroissant. Le Point Vélo (27 %), PubliBike/Velospot (17 %), le point de vente des tl (13 %) et Mobility carsharing (8 %) sont les services les plus utilisés, alors que le recours aux autres services est marginal (0 % à 4 %).

Figure 15. Taux d'utilisation des services de mobilité selon le statut en 2025. *Question: « De manière générale, quel(s) service(s) de mobilité proposé(s) par l'EPFL ou par ses partenaires avez-vous déjà utilisé(s) pour vos déplacements pendulaires ? ».*



Si la majorité (51 %) des personnes interrogées n'utilise aucun des services proposés, cette part est plus forte parmi les membres du personnel (55 %) que parmi les étudiant·es (47 %). La différence entre ces deux groupes est d'ailleurs très marquée dans l'usage des services PubliBike/Velospot (12 % du personnel contre 22 % des étudiant·es), Mobility carsharing (11 % contre 6 %) et des bornes de recharge pour voitures électriques evpass/GOFAST (4 % contre 1 %). Bien que le nombre de cyclistes soit relativement similaire entre ces deux catégories (section 3.1), l'utilisation de vélos en libre-service est plus répandue au sein du corps étudiant. À l'inverse, l'usage de services liés aux véhicules motorisés (voitures et deux-roues motorisés) reflète une préférence plus marquée pour ces modes de transport parmi le personnel.

L'utilisation globale des différents services de mobilité proposés par l'EPFL reste globalement stable par rapport à la précédente enquête de 2023. On note cependant une chute de la part d'usager·ères des services PubliBike/Velospot (17 % en 2025 contre 22 % en 2023), qui connaissent déjà un déclin constant depuis quelques années. Pour les autres services, on observe une légère hausse du taux d'utilisation du Point Vélo, du point de vente des tl ou encore de Mobility.

## 4.2 Satisfaction avec les services proposés

Le niveau de satisfaction a été évalué concernant les services suivants : le point de vente des tl, le Point Vélo, le stationnement vélos de l'EPFL, ainsi que les bornes de recharge pour voitures électriques evpass/GOFAST. Seules les personnes ayant déclaré avoir utilisé ces services ont été invitées à indiquer leur niveau de satisfaction sur plusieurs aspects, selon une échelle allant de 0 (« Pas du tout satisfait·e ») à 10 (« Tout à fait satisfait·e »). Le niveau de satisfaction moyen par service ou élément évalué a été calculé et est présenté dans les sections suivantes. Les personnes sans avis n'ont pas été comptabilisées dans le calcul des moyennes. Le niveau de satisfaction détaillé ainsi que des résultats complémentaires relatifs aux services sont consultables en annexe.

### 4.2.1 Point de vente des Transports publics lausannois (tl)

Le point de vente des tl a été évalué selon les critères suivants : accueil et organisation du lieu, conseil et expertise du personnel, horaires d'ouverture, produits et services proposés, temps d'attente, de même que la communication autour du point de vente.

De manière générale, le niveau de satisfaction moyen des utilisateur·trices (n = 660) est élevé. Le temps d'attente (9.1), l'accueil et l'organisation du lieu (8.8), les conseils et l'expertise du personnel (8.5), ainsi que les produits et services proposés (8.4) obtiennent les niveaux de satisfaction les plus élevés. En revanche, la communication autour du point de vente (7.7) et les horaires d'ouverture (7.5) obtiennent un score de satisfaction légèrement inférieur.

#### 4.2.2 Point Vélo

Le Point Vélo a été évalué sur les six mêmes aspects que le point de vente des tl, avec l'ajout d'un septième critère concernant les prix proposés. Dans l'ensemble, les critères qui obtiennent les niveaux de satisfaction les plus hauts auprès des utilisateur-trices (n = 1'363) sont l'accueil et l'organisation du lieu (8.0), les conseils et l'expertise du personnel (7.8), les produits et services proposés (7.7), ainsi que la tarification (7.6). Cependant, deux aspects se distinguent par un niveau de satisfaction sensiblement inférieur : les temps d'attente (6.3) et les horaires d'ouverture (4.9), qui avait déjà obtenu le score le plus bas en 2023. Certains commentaires en fin d'enquête confirment cette tendance. En effet, plusieurs répondant-es y indiquent que les horaires ne sont pas suffisamment adaptés aux horaires de cours ou de bureau, ce qui entraîne des pics d'affluence et, par conséquent, augmente les temps d'attente.

#### 4.2.3 Stationnement pour vélos

Les cyclistes (n = 1'714) étaient invité-es à évaluer l'offre de stationnement pour vélos sur le campus selon les points suivants : le nombre de places disponibles, la qualité de l'éclairage, l'accessibilité, la proximité des places par rapport au bâtiment de destination, la protection contre les intempéries ou contre le vol, ainsi que la qualité des racks à vélo.

Globalement, le niveau de satisfaction constaté est plus bas pour ce service que pour les deux précédents. Les répondant-es sont davantage satisfait-es de l'emplacement des places de stationnement par rapport à leur bâtiment de destination sur le campus (8.4), l'accessibilité aux places (7.5), la qualité de l'éclairage (7.3) et la qualité des racks à vélo (7.3). On observe un niveau de satisfaction inférieur concernant le nombre de places disponibles (6.6), ainsi que la protection contre les intempéries (6.6) ou le vol (6.2).

#### 4.2.4 Bornes de recharge pour véhicules électriques

Le dernier service évalué dans cette enquête est celui des bornes de recharge evpass/GOFAST pour véhicules électriques. Les automobilistes ayant recours à ce service (n = 112) étaient invité-es à se prononcer sur les temps de recharge, l'emplacement des bornes, la tarification, la fiabilité des bornes, leur visibilité, leur disponibilité, les types de prises disponibles ou encore la communication autour de ce service.

Les avis sont relativement partagés concernant ces différents critères. Les scores les plus élevés concernent les types de prises à disposition (8.5), le temps de recharge (8.1), leur emplacement (7.7), ainsi que leur visibilité (7.4). À l'inverse, on constate un niveau de satisfaction plus faible pour la disponibilité (6.8), la fiabilité (6.5) et la tarification (5.0).

## 5 Conclusion

Avec un taux de participation satisfaisant de 27.9 % et en augmentation par rapport à 2023, cette enquête permet une nouvelle fois d'étudier de manière représentative l'évolution des pratiques et des perceptions en matière de mobilité et d'infrastructures au sein de la communauté EPFL. Le présent rapport se concentre essentiellement sur le campus principal, situé à Ecublens, où les enjeux de mobilité sont les plus importants ; celui-ci étant fréquenté par la quasi-totalité des répondant-es.

Près de trois quarts des personnes interrogées résident à Lausanne ou dans les districts de l'Ouest Lausannois et de Morges. La majorité des départs s'effectue depuis cinq communes proches du campus, avec une légère baisse observée à Lausanne et une progression à Chavannes-près-Renens par rapport à 2023. Le profil des arrivées sur le campus en 2025 reste similaire aux années précédentes avec trois principaux pics d'affluence entre 8h00 et 10h00. Toutefois, l'afflux des étudiant-es à 9h00 a considérablement augmenté depuis 2023 ; résultat de l'augmentation des inscriptions à l'EPFL depuis la dernière enquête.

Les pratiques de mobilité ont légèrement évolué au cours des deux dernières années. Si les transports publics demeurent le mode de déplacement le plus populaire avec une progression de 5 % par rapport à 2023, on observe une diminution du nombre de cyclistes et de piéton·nes, ainsi qu'une hausse de l'usage de la voiture. Les écarts entre les habitudes de déplacement du personnel et des étudiant-es restent fortement marqués, tout comme les variations saisonnières. Une majorité d'étudiant-es (59 %) privilégie les transports publics contre 41 % du personnel qui favorise presque à parts égales l'utilisation de la voiture (37 %). Durant la période estivale, le vélo gagne en popularité au sein de la communauté EPFL (23 %), soit une augmentation de près de moitié par rapport à la saison hivernale (14 %). Ces taux restent cependant inférieurs à ceux de 2023, où ils atteignaient respectivement 28 % et 17 %.

L'évolution des modes de transport est significative au sein de la communauté EPFL depuis le début des mesures en 2003 avec des transformations marquées au cours des cinq dernières années. Les moyens de transport durables occupent désormais une place prépondérante. L'utilisation des transports publics est en hausse, retrouvant le niveau observé en 2019 après une forte baisse de fréquentation durant la pandémie de Covid-19. À l'inverse, la part de déplacements à pied ou à vélo diminue progressivement depuis le pic atteint en 2021 (année record), revenant cette année à un niveau comparable à celui d'avant la pandémie. La part de personnes cumulant différents moyens de transport, tout comme celle utilisant une voiture, reste stable ces dernières années. Sur le long terme, l'utilisation de la voiture a fortement chuté depuis 2003, tandis que celle des transports publics a légèrement diminué. Cependant, les personnes ayant abandonné ce dernier mode se sont tournées vers des alternatives, telles que des combinaisons multimodales, le vélo ou encore la marche, comme en témoigne leur progression au cours des vingt-deux dernières années.

Parmi les services de mobilité proposés par l'EPFL, le Point Vélo est le plus utilisé, avec plus d'un quart des répondant·es y ayant recours. Il est suivi par PubliBike/Velospot dont l'utilisation a chuté significativement ces dernières années, puis par le point de vente des Transports publics lausannois (tl). Ces services sont d'ailleurs plus populaires auprès de la communauté étudiante qu'auprès des membres du personnel, qui sont, a contrario, plus enclins à utiliser des services liés aux modes de déplacement motorisés, tels que Mobility carsharing ou les bornes de recharge pour véhicules électriques. Il est à noter que la moitié des répondant·es déclare ne jamais avoir eu recours à ces services de mobilité, avec une part plus marquée parmi les membres du personnel.

L'évaluation de certains services de mobilité révèle des niveaux de satisfaction contrastés. Le point de vente des tl obtient de très bons résultats auprès de ses usager·ères. Le Point Vélo est également bien perçu, notamment pour son catalogue de produits en vente et à la diversité des services proposés, ainsi que pour l'organisation du lieu et le niveau d'expertise de son personnel. En revanche, les horaires d'ouvertures et les temps d'attente génèrent davantage d'insatisfaction. Autre service évalué, l'offre de stationnement pour vélos est appréciée pour ses emplacements et la qualité de ses infrastructures, mais moins concernant la disponibilité de places ou la protection contre les intempéries ou les vols. Enfin, les bornes de recharge pour véhicules électriques donnent satisfaction en termes d'accessibilité et de performances, mais suscitent de l'insatisfaction concernant leur fiabilité, leur disponibilité et leur tarification.

## 6 Annexes

Les tableaux suivants présentent des résultats complémentaires issus de l'enquête. Ils indiquent, pour chaque option proposée dans le questionnaire, le nombre de réponses obtenues, de même que les pourcentages correspondants. Pour certaines questions, les résultats sont également présentés selon le statut des répondant·es.

### 6.1 Informations complémentaires sur le nombre d'arrivées extrapolées

Annexe 1. Extrapolation du nombre d'arrivées sur le campus principal de l'EPFL par mode (mode déterminant) et par tranche de 15 minutes sur la période de pointe matinale durant la saison hivernale 2025.

Mode de transport	07:30	07:45	08:00	08:15	08:30	08:45	09:00	09:15	Total
Pied	14	69	286	307	170	65	474	116	1500
Vélo	65	72	405	423	354	152	662	228	2361
Bus	69	105	398	206	152	65	430	87	1511
Métro	188	343	1012	680	524	343	1273	401	4765
Train	40	40	61	36	40	29	61	25	333
Voiture	264	188	311	228	448	192	325	80	2036
Moto/scooter	0	7	36	14	14	0	11	4	87
Autre	4	0	29	11	11	7	11	4	76
<b>Total</b>	<b>644</b>	<b>824</b>	<b>2538</b>	<b>1905</b>	<b>1714</b>	<b>853</b>	<b>3247</b>	<b>944</b>	<b>12669</b>

Annexe 2. Extrapolation du nombre d'arrivées sur le campus principal de l'EPFL par mode (mode déterminant) et par tranche de 15 minutes sur la période de pointe matinale durant la saison estivale 2025.

Mode de transport	07:30	07:45	08:00	08:15	08:30	08:45	09:00	09:15	Total
Pied	22	72	304	329	166	58	510	119	1579
Vélo	126	141	701	629	535	260	1073	311	3777
Bus	43	58	246	123	80	33	267	40	889
Métro	163	329	871	571	452	293	1041	361	4080
Train	29	40	51	36	47	18	33	29	282
Voiture	224	148	271	184	394	166	257	72	1717
Moto/scooter	36	29	69	22	22	14	54	7	253
Autre	4	4	33	7	7	11	7	4	76
<b>Total</b>	<b>647</b>	<b>820</b>	<b>2544</b>	<b>1901</b>	<b>1702</b>	<b>853</b>	<b>3242</b>	<b>943</b>	<b>12653</b>

Annexe 3. Distribution des modes d'arrivées les étudiant-es sur le campus principal selon la commune de départ (Lausanne et sept communes de l'Ouest lausannois).

Mode de transport	Lausanne (n = 676)	Bussigny (n = 36)	Chavannes- près-Renens (n = 362)	Crissier (n = 75)	Ecublens (n = 352)	Echandens (n = 86)	Renens (n = 224)	St-Sulpice (n = 152)
Pied	1.3 %	0.0 %	38.1 %	0.7 %	61.9 %	2.3 %	4.2 %	51.6 %
Vélo	22.8 %	34.7 %	30.9 %	36.0 %	22.0 %	18.6 %	40.4 %	22.7 %
Bus	9.6 %	2.8 %	10.6 %	0.7 %	2.8 %	75.0 %	1.1 %	23.0 %
Métro	62.5 %	59.7 %	18.8 %	54.7 %	11.4 %	1.2 %	52.0 %	0.7 %
Train	0.4 %	0.0 %	0.0 %	0.0 %	0.0 %	0.0 %	0.0 %	0.0 %
Voiture	1.5 %	0.0 %	0.3 %	1.3 %	0.4 %	1.2 %	0.7 %	0.7 %
Moto/scooter	1.2 %	2.8 %	0.0 %	6.0 %	0.6 %	1.7 %	1.3 %	0.7 %
Autre	0.7 %	0.0 %	1.2 %	0.7 %	0.9 %	0.0 %	0.2 %	0.7 %

Annexe 4. Distribution des modes d'arrivées du personnel sur le campus principal selon la commune de départ (Lausanne et sept communes de l'Ouest lausannois).

Mode de transport	Lausanne (n = 535)	Bussigny (n = 47)	Chavannes- près-Renens (n = 114)	Crissier (n = 46)	Ecublens (n = 121)	Echandens (n = 19)	Renens (n = 108)	St-Sulpice (n = 80)
Pied	1.5 %	1.1 %	21.1 %	1.1 %	40.7 %	5.4 %	8.4 %	53.8 %
Vélo	31.0 %	22.6 %	39.6 %	41.8 %	31.1 %	24.3 %	31.6 %	33.8 %
Bus	8.9 %	2.2 %	6.6 %	5.5 %	3.3 %	35.1 %	1.9 %	3.8 %
Métro	44.4 %	36.6 %	23.8 %	37.4 %	15.4 %	0.0 %	47.9 %	0.0 %
Train	0.1 %	5.4 %	0.0 %	1.1 %	0.0 %	0.0 %	0.0 %	0.0 %
Voiture	12.5 %	32.3 %	6.2 %	13.2 %	8.3 %	35.1 %	8.4 %	8.1 %
Moto/scooter	1.0 %	0.0 %	1.8 %	0.0 %	0.8 %	0.0 %	1.4 %	0.0 %
Autre	0.5 %	0.0 %	0.9 %	0.0 %	0.4 %	0.0 %	0.5 %	0.6 %

## 6.2 Informations sur l'utilisation de vélos

Annexe 5. Répartition entre vélos privés et vélos en libre-service pour les trajets vers l'EPFL effectués par les cyclistes selon le statut (n = 1'892).

Question : « Vous avez indiqué venir à vélo à l'EPFL, s'agit-il d'un vélo privé ? »

Possession de vélo	Étudiant-es		Personnel		Total	
	N	%	N	%	N	%
Vélo privé	904	92.6 %	880	96.1 %	1784	94.3 %
Vélo en libre-service	72	7.4 %	36	3.9 %	108	5.7 %
<b>Total</b>	<b>976</b>	<b>100.0 %</b>	<b>916</b>	<b>100.0 %</b>	<b>1892</b>	<b>100.0 %</b>

Annexe 6. Type de vélos privé utilisé par les cyclistes selon le statut (n = 1'784).

Question : « Vous avez indiqué venir à vélo à l'EPFL ; avec quel type de vélo venez-vous habituellement à l'EPFL ? »

Type de vélo privé	Étudiant-es		Personnel		Total	
	N	%	N	%	N	%
Vélo mécanique	799	88.4 %	598	68.0 %	1397	78.3 %
Vélo électrique 25 km/h	94	10.4 %	221	25.1 %	315	17.7 %
Vélo électrique 45 km/h	6	0.7 %	41	4.7 %	47	2.6 %
Vélo cargo mécanique	2	0.2 %	1	0.1 %	3	0.2 %
Vélo cargo électrique 25 km/h	0	0.0 %	10	1.1 %	10	0.6 %
Autre type de vélo	3	0.3 %	9	1.0 %	12	0.7 %
<b>Total</b>	<b>904</b>	<b>100.0 %</b>	<b>880</b>	<b>100.0 %</b>	<b>1784</b>	<b>100.0 %</b>

Annexe 7. Raison(s) de non-utilisation du Point Vélo parmi les cyclistes (n = 603).

Question : « Pour quelle(s) raison(s) n'utilisez-vous pas les services du Point Vélo ? »

Raison(s) évoquée(s)	N	%
Je n'utilise pas ou peu le vélo	34	5.6 %
Je ne connaissais pas le Point Vélo	89	14.8 %
Conseils inadaptés	10	1.7 %
Les services et/ou les produits ne correspondent pas à mes besoins	138	22.9 %
Temps d'attente trop longs	33	5.5 %
Prix trop élevés	23	3.8 %
Incompatibilité des horaires	92	15.3 %
Autre raison	268	44.4 %

Annexe 8. Niveau de satisfaction des utilisateur-trices du Point Vélo concernant les services proposés.

Question : « Veuillez indiquer votre niveau de satisfaction pour chacun des services du Point Vélo listés ci-dessous. »

Services du Point Vélo	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Sans avis
Accueil et organisation du lieu (n = 1'354)	5 (0.4%)	2 (0.1%)	7 (0.5%)	10 (0.7%)	9 (0.7%)	31 (2.3%)	47 (3.5%)	110 (8.1%)	245 (18.1%)	218 (16.1%)	622 (45.9%)	48 (3.5%)
Conseil et expertise (n = 1'348)	4 (0.3%)	1 (0.1%)	4 (0.3%)	5 (0.4%)	9 (0.7%)	24 (1.8%)	28 (2.1%)	73 (5.4%)	205 (15.2%)	229 (17.0%)	695 (51.6%)	71 (5.3%)
Horaires d'ouverture (n = 1'350)	25 (1.9%)	44 (3.3%)	79 (5.9%)	101 (7.5%)	98 (7.3%)	213 (15.8%)	161 (11.9%)	145 (10.7%)	163 (12.1%)	73 (5.4%)	173 (12.8%)	75 (5.6%)
Prix proposés (n = 1'350)	7 (0.5%)	2 (0.1%)	7 (0.5%)	15 (1.1%)	15 (1.1%)	41 (3.0%)	47 (3.5%)	89 (6.6%)	181 (13.4%)	172 (12.7%)	648 (48.0%)	126 (9.3%)
Temps d'attente (n = 1'347)	7 (0.5%)	14 (1.0%)	22 (1.6%)	42 (3.1%)	31 (2.3%)	92 (6.8%)	108 (8.0%)	198 (14.7%)	257 (19.1%)	181 (13.4%)	307 (22.8%)	88 (6.5%)
Gamme de produits et services proposés (n = 1'352)	2 (0.1%)	3 (0.2%)	6 (0.4%)	9 (0.7%)	12 (0.9%)	31 (2.3%)	48 (3.6%)	99 (7.3%)	218 (16.1%)	237 (17.5%)	538 (39.8%)	149 (11.0%)
Communication autour du Point Vélo (n = 1'353)	7 (0.5%)	12 (0.9%)	14 (1.0%)	18 (1.3%)	33 (2.4%)	76 (5.6%)	77 (5.7%)	159 (11.8%)	225 (16.6%)	158 (11.7%)	394 (29.1%)	180 (13.3%)

Annexe 9. Critères jugés les plus importants pour la conception d'une nouvelle vélostation (n = 1'691).

Question : « Dans le cadre de la construction d'une nouvelle vélostation, quels seraient pour vous les trois critères les plus importants à prendre en considération ? »

Critères pour nouvelle vélostation	Importance 1		Importance 2		Importance 3		Total	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Gratuité	670	39.6 %	324	19.2 %	254	15.0 %	1248	73.8 %
Nombre de places disponibles	253	15.0 %	428	25.4 %	392	23.2 %	1073	63.5 %
Localisation	261	15.4 %	361	21.4 %	370	21.9 %	992	58.7 %
Parking abrité	246	14.5 %	311	18.4 %	307	18.2 %	864	51.1 %
Contrôle d'accès sécurisé	168	9.9 %	119	7.0 %	131	7.8 %	418	24.7 %
Outils de réparation ou d'entretien	56	3.3 %	72	4.3 %	121	7.2 %	249	14.7 %
Casier	16	0.9 %	32	1.9 %	39	2.3 %	87	5.1 %
Éclairage	8	0.5 %	18	1.1 %	45	2.7 %	71	4.2 %
Prise électrique	13	0.8 %	23	1.4 %	29	1.7 %	65	3.8 %

Annexe 10. Niveau de satisfaction des cyclistes concernant les emplacements de stationnement pour vélos sur le campus.

*Question « En ce qui concerne l'offre de stationnement pour vélos sur votre campus EPFL, veuillez indiquer votre niveau de satisfaction pour chacun des éléments listés ci-dessous. »*

Éléments de la vélostation	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Sans avis
Nombre de places disponibles (n = 1'695)	29 (1.7%)	33 (1.9%)	69 (4.1%)	110 (6.5%)	79 (4.7%)	161 (9.5%)	153 (9.0%)	269 (15.9%)	304 (17.9%)	145 (8.6%)	209 (12.3%)	134 (7.9%)
Qualité de l'éclairage (n = 1'694)	15 (0.9%)	15 (0.9%)	35 (2.1%)	50 (3.0%)	63 (3.7%)	108 (6.4%)	114 (6.7%)	206 (12.2%)	282 (16.6%)	184 (10.9%)	295 (17.4%)	327 (19.3%)
Accessibilité des places (n = 1'691)	15 (0.9%)	21 (1.2%)	31 (1.8%)	43 (2.5%)	60 (3.5%)	101 (6.0%)	110 (6.5%)	218 (12.9%)	338 (20.0%)	229 (13.5%)	362 (21.4%)	163 (9.6%)
Proximité au bâtiment de destination (n = 1'690)	7 (0.4%)	13 (0.8%)	14 (0.8%)	15 (0.9%)	37 (2.2%)	57 (3.4%)	62 (3.7%)	150 (8.9%)	284 (16.8%)	275 (16.3%)	652 (38.6%)	124 (7.3%)
Protection contre les intempéries (n = 1'696)	61 (3.6%)	44 (2.6%)	72 (4.2%)	83 (4.9%)	90 (5.3%)	148 (8.7%)	161 (9.5%)	217 (12.8%)	232 (13.7%)	164 (9.7%)	289 (17.0%)	135 (8.0%)
Protection contre le vol (n = 1'695)	80 (4.7%)	57 (3.4%)	69 (4.1%)	69 (4.1%)	99 (5.8%)	168 (9.9%)	130 (7.7%)	171 (10.1%)	251 (14.8%)	131 (7.7%)	212 (12.5%)	258 (15.2%)
Qualité des racks à vélo (n = 1'696)	18 (1.1%)	16 (0.9%)	47 (2.8%)	57 (3.4%)	62 (3.7%)	130 (7.7%)	105 (6.2%)	222 (13.1%)	333 (19.6%)	260 (15.3%)	277 (16.3%)	169 (10.0%)

### 6.3 Informations sur l'utilisation de vélos en libre-service (VLS)

Annexe 11. Fréquence d'utilisation des vélos en libre-service (VLS) par les utilisateur-trices.

*Question : « À quelle fréquence utilisez-vous les vélos en libre-service sur le campus ? »*

Fréquence d'utilisation des VLS	Étudiant-es		Personnel		Total	
	N	%	N	%	N	%
Moins d'une fois par semaine	385	67.5 %	233	79.3 %	618	71.5 %
1 fois par semaine	43	7.5 %	25	8.5 %	68	7.9 %
2 fois par semaine	60	10.5 %	17	5.8 %	77	8.9 %
3 fois par semaine	35	6.1 %	9	3.1 %	44	5.1 %
4 fois par semaine	29	5.1 %	0	0.0 %	29	3.4 %
5 fois par semaine ou plus	18	3.2 %	10	3.4 %	28	3.2 %
<b>Total</b>	<b>570</b>	<b>100.0 %</b>	<b>294</b>	<b>100.0 %</b>	<b>864</b>	<b>100.0 %</b>

Annexe 12. Type d'utilisation principale des vélos en libre-service (VLS) par les utilisateur-trices.

*Question : « Pour quels types de trajets utilisez-vous principalement les vélos en libre-service ? »*

Utilisation principale des VLS	Étudiant-es		Personnel		Total	
	N	%	N	%	N	%
Déplacements domicile-campus	153	27.0 %	68	23.1 %	221	25.7 %
Déplacements à l'intérieur du campus	92	16.3 %	63	21.4 %	155	18.0 %
Déplacements vers un arrêt de transport public	23	4.1 %	43	14.6 %	66	7.7 %
Déplacements personnels (courses, loisirs)	298	52.7 %	120	40.8 %	418	48.6 %
<b>Total</b>	<b>566</b>	<b>100.0 %</b>	<b>294</b>	<b>100.0 %</b>	<b>860</b>	<b>100.0 %</b>

## Annexe 13. Disponibilité perçue de vélos en libre-service (VLS) sur le campus par les utilisateur-trices.

*Question : « Trouvez-vous suffisamment de vélos disponibles lorsque vous en avez besoin sur le campus ? »*

Disponibilité des VLS sur le campus	Étudiant-es		Personnel		Total	
	N	%	N	%	N	%
Jamais	89	15.7 %	30	10.3 %	119	13.9 %
Rarement	264	46.6 %	114	39.0 %	378	44.1 %
Souvent	186	32.9 %	125	42.8 %	311	36.2 %
Toujours	27	4.8 %	23	7.9 %	50	5.8 %
<b>Total</b>	<b>566</b>	<b>100.0 %</b>	<b>292</b>	<b>100.0 %</b>	<b>858</b>	<b>100.0 %</b>

## Annexe 14. Préférence du type de vélo en libre-service (VLS) parmi les utilisateur-trices.

*Question : « Quel type de vélo préférez-vous utiliser ? »*

Type de VLS préféré	Étudiant-es		Personnel		Total	
	N	%	N	%	N	%
Vélo électrique	440	77.3 %	195	66.1 %	635	73.5 %
Vélo mécanique	58	10.2 %	38	12.9 %	96	11.1 %
Aucune préférence	71	12.5 %	62	21.0 %	133	15.4 %
<b>Total</b>	<b>569</b>	<b>100.0 %</b>	<b>295</b>	<b>100.0 %</b>	<b>864</b>	<b>100.0 %</b>

## 6.4 Informations sur l'utilisation de véhicules motorisés

Annexe 15. Type de deux-roues motorisé utilisé selon le statut des utilisateur-trices de ce mode de déplacement (n = 161).

*Question : « Vous avez indiqué venir à moto ou à scooter à l'EPFL ; avec quel type de moto/scooter venez-vous habituellement ? ».*

Types de deux-roues motorisés	N	%
Moto/scooter à moteur thermique	152	94.4 %
Moto/scooter à moteur électrique	9	5.6 %
<b>Total</b>	<b>161</b>	<b>100.0 %</b>

Annexe 16. Rôle occupé durant les déplacements en voiture vers l'EPFL selon le statut (n = 1'057).

*Question : « Vous avez indiqué venir en voiture à l'EPFL ; venez-vous habituellement en tant que... »*

Rôle voiture	Étudiant-es		Personnel		Total	
	N	%	N	%	N	%
Conducteur-trice, seul-e dans la voiture	75	51.4 %	720	79.0 %	795	75.2 %
Conducteur-trice, avec un-e ou plusieurs passager-ères	34	23.3 %	150	16.5 %	184	17.4 %
Passager-ère	36	24.7 %	36	4.0 %	72	6.8 %
Autre	1	0.7 %	5	0.5 %	6	0.6 %
<b>Total</b>	<b>146</b>	<b>100.0 %</b>	<b>911</b>	<b>100.0 %</b>	<b>1057</b>	<b>100.0 %</b>

Annexe 17. Type de covoiturage selon le statut (n = 255).

*Question : « S'agit-il d'un trajet... »*

Type de covoiturage	Étudiant-es		Personnel		Total	
	N	%	N	%	N	%
Avec la famille	40	58.0 %	132	71.0 %	172	67.5 %
En covoiturage via la plateforme EPFL (Fairmove)	0	0.0 %	1	0.5 %	1	0.4 %
En covoiturage via d'autres plateformes	1	1.4 %	2	1.1 %	3	1.2 %
En covoiturage organisé de manière informelle	28	40.6 %	51	27.4 %	79	31.0 %
<b>Total</b>	<b>69</b>	<b>100.0 %</b>	<b>186</b>	<b>100.0 %</b>	<b>255</b>	<b>100.0 %</b>

## Annexe 18. Type de motorisation des voitures utilisées pour se rendre à l'EPFL (n = 1'058).

*Question : « Vous avez indiqué venir en voiture à l'EPFL ; venez-vous habituellement avec un véhicule... »*

Type de voiture	N	%
Essence	588	55.6 %
Diesel	200	18.9 %
Hybride standard	89	8.4 %
Hybride rechargeable	51	4.8 %
Électrique	122	11.5 %
Autre type	8	0.8 %
<b>Total</b>	<b>1058</b>	<b>100.0 %</b>

## Annexe 19. Types de places de parc utilisées par les automobilistes à l'EPFL (n = 773).

*Question : « Lorsque vous prenez la voiture, quel type de place de parc utilisez-vous à l'EPFL ? »*

Type de place de parc	Étudiant-es		Personnel		Total	
	N	%	N	%	N	%
Place verte mutualisée	47	75.8 %	605	85.1 %	652	84.3 %
Place blanche visiteurs	12	19.4 %	6	0.8 %	18	2.3 %
Autre type de place de parc à l'EPFL	3	4.8 %	100	14.1 %	103	13.3 %
<b>Total</b>	<b>62</b>	<b>100.0 %</b>	<b>711</b>	<b>100.0 %</b>	<b>773</b>	<b>100.0 %</b>

## Annexe 20. Raisons évoquées pour ne pas venir à pied à l'EPFL par les utilisateur-trices de véhicules motorisés (n = 958).

*Question : « Pour quelle(s) raison(s) ne vous rendez-vous pas à l'EPFL à pied ? »*

Raisons	N	%
Éloignement du campus/temps de parcours	854	89.1 %
Organisation familiale ou privée	323	33.7 %
Type de parcours (difficilement praticable à pied)	243	25.4 %
Problèmes de santé	30	3.1 %
Habitude/confort	85	8.9 %
Sécurité	52	5.4 %
Autre raison	53	5.5 %

Annexe 21. Raisons évoquées pour ne pas venir à vélo à l'EPFL par les utilisateur-trices de véhicules motorisés (n = 814).

*Question : « Pour quelle(s) raison(s) ne vous rendez-vous pas à l'EPFL à vélo ? »*

Raisons	N	%
Éloignement du campus/temps de parcours	621	76.3 %
Organisation familiale ou privée	252	31.0 %
Type de parcours (difficilement praticable à vélo)	272	33.4 %
Raisons financières (ex. achat d'un vélo électrique)	48	5.9 %
Problèmes de santé	39	4.8 %
Habitude/confort	90	11.1 %
Sécurité	191	23.5 %
Autre raison	53	6.5 %

Annexe 22. Raisons évoquées pour ne pas venir en transports publics à l'EPFL par les utilisateur-trices de véhicules motorisés (n = 730).

*Question : « Pour quelle(s) raison(s) ne vous rendez-vous pas à l'EPFL en transports publics ? »*

Raisons	N	%
Organisation familiale ou privée	331	45.3 %
Manque d'offre de transports publics ou parcours inadaptés	292	40.0 %
Manque de flexibilité	289	39.6 %
Horaires et temps de parcours	530	72.6 %
Emplacement de l'arrêt par rapport au bâtiment de destination	40	5.5 %
Raisons financières	102	14.0 %
Problèmes de santé	21	2.9 %
Habitude/confort	112	15.3 %
Sécurité	35	4.8 %
Autre raison	53	7.3 %

## 6.5 Informations sur les bornes de recharge pour voitures électriques

Annexe 23. Niveau de satisfaction des utilisateur-trices concernant les bornes de recharge pour véhicules électriques.

*Question : « Veuillez indiquer votre niveau de satisfaction pour chacun des éléments concernant les bornes evpass/GOFAST listés ci-dessous. »*

Éléments bornes evpass/GOFAST	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Sans avis
Temps de recharge (n = 110)	0 (0.0%)	1 (0.9%)	2 (1.8%)	1 (0.9%)	1 (0.9%)	10 (9.1%)	7 (6.4%)	8 (7.3%)	21 (19.1%)	15 (13.6%)	36 (32.7%)	8 (7.3%)
Emplacement (n = 110)	0 (0.0%)	2 (1.8%)	5 (4.5%)	1 (0.9%)	9 (8.2%)	6 (5.5%)	6 (5.5%)	8 (7.3%)	17 (15.5%)	16 (14.5%)	37 (33.6%)	3 (2.7%)
Tarification (n = 109)	11 (10.1%)	5 (4.6%)	7 (6.4%)	13 (11.9%)	8 (7.3%)	12 (11.0%)	6 (5.5%)	12 (11.0%)	15 (13.8%)	4 (3.7%)	8 (7.3%)	8 (7.3%)
Fiabilité (n = 109)	7 (6.4%)	9 (8.3%)	2 (1.8%)	5 (4.6%)	5 (4.6%)	6 (5.5%)	5 (4.6%)	10 (9.2%)	18 (16.5%)	15 (13.8%)	22 (20.2%)	5 (4.6%)
Visibilité (n = 107)	0 (0.0%)	5 (4.7%)	2 (1.9%)	5 (4.7%)	3 (2.8%)	12 (11.2%)	3 (2.8%)	11 (10.3%)	16 (15.0%)	17 (15.9%)	28 (26.2%)	5 (4.7%)
Disponibilité (n = 110)	0 (0.0%)	5 (4.5%)	8 (7.3%)	5 (4.5%)	4 (3.6%)	11 (10.0%)	9 (8.2%)	8 (7.3%)	16 (14.5%)	20 (18.2%)	20 (18.2%)	4 (3.6%)
Communication autour des bornes de recharge (n = 110)	1 (0.9%)	3 (2.7%)	0 (0.0%)	3 (2.7%)	1 (0.9%)	6 (5.5%)	4 (3.6%)	3 (2.7%)	12 (10.9%)	15 (13.6%)	54 (49.1%)	8 (7.3%)
Types de prises à disposition (n = 100)	0 (0.0%)	9 (9.0%)	5 (5.0%)	11 (11.0%)	1 (1.0%)	14 (14.0%)	5 (5.0%)	6 (6.0%)	11 (11.0%)	5 (5.0%)	9 (9.0%)	24 (24.0%)

Annexe 24. Fréquence d'utilisation des bornes de recharge evpass/GOFAST parmi les utilisateur-trices du campus principal de l'EPFL (n = 79).

*Question : « À quelle fréquence utilisez-vous les bornes de recharge pour voitures électriques (evpass/GOFAST) sur le campus d'Ecublens ? »*

Fréquence d'utilisation	N	%
Moins d'une fois par semaine	47	59.5 %
1 fois par semaine	15	19.0 %
2 fois par semaine	11	13.9 %
3 fois par semaine	3	3.8 %
4 fois par semaine	1	1.3 %
5 fois par semaine ou plus	2	2.5 %
<b>Total</b>	<b>79</b>	<b>100.0 %</b>

Annexe 25. Temps de recharge idéal d'une voiture électrique selon les utilisateur-trices du campus principal de l'EPFL (n = 81).

*Question : « Lors de l'utilisation des bornes de recharge pour voitures électriques (evpass/GOFAST) sur le campus d'Ecublens, quel est le délai de recharge idéal pour votre véhicule ? »*

Délai de recharge	N	%
Moins de 30 minutes	9	11.1 %
Entre 30 minutes et 1 heure	5	6.2 %
Entre 1 heure et 2 heures	14	17.3 %
Plus de 2 heures	20	24.7 %
Peu importe, tant que la recharge est complète	33	40.7 %
<b>Total</b>	<b>81</b>	<b>100.0 %</b>

## 6.6 Informations relatives aux abonnements de transports publics

Annexe 26. Types d'abonnements de transports publics détenus par les répondant-es selon le statut.

*Question : « Possédez-vous actuellement un ou plusieurs abonnement(s) de transports publics ? »*

Type d'abonnement	Étudiant·es (n = 2'647)		Personnel (n = 2'457)		Total (n = 5'122)	
	N	%	N	%	N	%
Aucun abonnement	271	10.2 %	221	8.9 %	492	9.6 %
Abonnement régional mensuel	284	10.7 %	191	7.7 %	475	9.3 %
Abonnement régional annuel	670	25.3 %	355	14.3 %	1025	20.0 %
Abonnement régional FlexiAbo Mobilis	37	1.4 %	64	2.6 %	101	2.0 %
Abonnement de parcours	95	3.6 %	30	1.2 %	125	2.4 %
Abonnement demi-tarif	1459	55.1 %	1713	69.2 %	3172	61.9 %
Abonnement demi-tarif PLUS	89	3.4 %	107	4.3 %	196	3.8 %
Abonnement général mensuel	54	2.0 %	31	1.3 %	85	1.7 %
Abonnement général annuel	283	10.7 %	304	12.3 %	587	11.5 %
Abonnement AG Night	991	37.4 %	73	2.9 %	1064	20.8 %
Autre type d'abonnement	32	1.2 %	20	0.8 %	52	1.0 %

Annexe 27. Type de rabais obtenu, auprès de l'EPFL, pour les abonnements de transports publics par les membres du personnel (n = 2'459).

*Question : « Avez-vous eu recours à un ou plusieurs rabais mis en place par l'EPFL à l'achat d'un abonnement de transports publics ? »*

Rabais obtenus auprès de l'EPFL	Personnel	
	N	%
Ne connaissait pas	183	7.4 %
Pas d'intérêt	136	5.5 %
Pas éligible à un rabais	71	2.9 %
Prise en charge de l'abonnement demi-tarif	1615	65.7 %
Rabais à l'achat d'un abonnement général 2ème classe (25 %)	283	11.5 %
Rabais à l'achat d'un abonnement général 1ère classe (15 %)	31	1.3 %
Rabais à l'achat d'un autre type d'abonnement général (Jeune, Duo, Familia, etc.)	22	0.9 %
Rabais à l'achat d'un abonnement régional	548	22.3 %

## 6.7 Informations sur l'utilisation du train

Annexe 28. Gare d'arrivée des personnes se rendant en train à l'EPFL (n = 886).

*Question : « Veuillez indiquer la dernière gare où vous descendez d'un train. »*

Gare d'arrivée	N	%
Lausanne	39	4.4 %
Renens	773	87.2 %
Morges	12	1.4 %
Prilly-Malley	1	0.1 %
Flon (LEB)	50	5.6 %
Autre gare	11	1.2 %
<b>Total</b>	<b>886</b>	<b>100.0 %</b>

## 6.8 Point de vente des Transports publics lausannois (tl)

Annexe 29. Niveau de satisfaction des utilisateur·trices concernant le point de vente des Transports publics lausannois à l'EPFL.

*Question « Veuillez indiquer votre niveau de satisfaction pour chacun des services du point de vente tl de l'EPFL listés ci-dessous. »*

Services	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Sans avis
Accueil et organisation du lieu (n = 658)	1 (0.2%)	2 (0.3%)	3 (0.5%)	3 (0.5%)	7 (1.1%)	10 (1.5%)	14 (2.1%)	39 (5.9%)	130 (19.8%)	125 (19.0%)	264 (40.1%)	60 (9.1%)
Conseil et expertise (n = 658)	2 (0.3%)	3 (0.5%)	6 (0.9%)	9 (1.4%)	5 (0.8%)	11 (1.7%)	23 (3.5%)	51 (7.8%)	117 (17.8%)	106 (16.1%)	233 (35.4%)	92 (14.0%)
Horaires d'ouverture (n = 657)	1 (0.2%)	1 (0.2%)	8 (1.2%)	17 (2.6%)	27 (4.1%)	48 (7.3%)	59 (9.0%)	90 (13.7%)	111 (16.9%)	69 (10.5%)	123 (18.7%)	103 (15.7%)
Gamme de produits et services proposés (n = 655)	0 (0.0%)	2 (0.3%)	3 (0.5%)	1 (0.2%)	8 (1.2%)	24 (3.7%)	27 (4.1%)	64 (9.8%)	105 (16.0%)	93 (14.2%)	191 (29.2%)	137 (20.9%)
Temps d'attente (n = 658)	0 (0.0%)	2 (0.3%)	3 (0.5%)	2 (0.3%)	5 (0.8%)	12 (1.8%)	12 (1.8%)	27 (4.1%)	79 (12.0%)	115 (17.5%)	343 (52.1%)	58 (8.8%)
Communication autour du point de vente tl (n = 657)	1 (0.2%)	7 (1.1%)	14 (2.1%)	16 (2.4%)	14 (2.1%)	42 (6.4%)	50 (7.6%)	67 (10.2%)	90 (13.7%)	74 (11.3%)	162 (24.7%)	120 (18.3%)

Annexe 30. Raisons évoquées pour ne pas utiliser les services du point de vente des tl parmi les personnes se rendant à l'EPFL en transports publics (n = 2'270).

*Question : « Pour quelle(s) raison(s) n'utilisez-vous pas le point de vente tl de l'EPFL ? »*

Raisons	N	%
Je n'utilise pas ou peu les transports publics	77	3.4 %
Je ne connaissais pas le point de vente tl	662	29.2 %
J'utilise des plateformes d'achat en ligne (app CFF, etc.)	1492	65.7 %
Conseils inadaptés	10	0.4 %
Les services et/ou les produits ne correspondent pas à mes besoins	207	9.1 %
Temps d'attente trop long	10	0.4 %
Incompatibilité des horaires	61	2.7 %
Autre raison	255	11.2 %
<b>Total</b>	<b>2270</b>	<b>100.0 %</b>

Annexe 31. Types de services utilisés par les utilisateur-trices du point de vente des tl (n = 643).

*Question : « Quel(s) service(s) utilisez-vous généralement au point de vente tl de l'EPFL ? »*

Services	N	%
Achat d'abonnements régionaux (ex. Mobilis)	414	64.4 %
Achat d'abonnements nationaux (ex. demi-tarif, AG)	190	29.5 %
Achat d'abonnements internationaux (ex. Interrail)	26	4.0 %
Achat de billets nationaux	33	5.1 %
Achat de billets internationaux	37	5.8 %
Autre service	76	11.8 %
<b>Total</b>	<b>643</b>	<b>100.0 %</b>

## 6.9 Coaching en mobilité durable

Annexe 32. Niveau d'intérêt de la communauté EPFL pour un coaching mobilité visant à optimiser les déplacements vers le campus (n = 5'078).

*Question : « Seriez-vous intéressé·e par un accompagnement personnalisé (coaching mobilité) pour optimiser vos déplacements vers le campus et vos trajets sur le campus ? »*

Intérêt	N	%
Oui, je serais intéressé·e par un accompagnement personnalisé	575	11.3 %
Non, je préfère organiser mes trajets de manière autonome	2846	56.0 %
Non, cela ne m'intéresse pas	1657	32.6 %
<b>Total</b>	<b>5078</b>	<b>100.0 %</b>