

Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (2020)

Heft: 5

Artikel: Des personnes marchent déjà plus d'une heure par jour pour se déplacer, qui sont-elles?

Autor: Christie, Derek

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-956836>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 24.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Des personnes marchent déjà plus d'une heure par jour pour se déplacer, qui sont-elles?

DEREK CHRISTIE

Spécialiste en santé urbaine



[ILL. 1]

Peu de choses sont connues sur la distribution de la marche dans les populations contemporaines, et encore moins sur les rares personnes qui marchent plus d'une heure par jour dans l'espace public. Un projet de recherche réalisé en 2018 à l'EPFL a permis de les définir comme des grandes marcheuses ou grands marcheurs. Parce qu'elles ont réussi à adopter et à maintenir ce comportement, ces personnes pourraient constituer une population pionnière, susceptible d'inspirer un basculement du système de mobilité vers un modèle plus sain et plus durable.

Tout un chacun peut le vérifier sur son téléphone portable: dès lors qu'on atteint les 10'000 pas par jour, on a couvert environ 7 kilomètres ou effectué quelque 1.5 à 2 heures de marche. Une partie de cet effort quotidien s'effectue à l'intérieur des bâtiments, mais la plupart des personnes qui atteignent les 10'000 pas par jour marche pendant au moins une heure par

jour dans l'espace public. Et c'est cette activité extérieure qui a inspiré la recherche de l'EPFL effectuée par l'équipe du Prof. Vincent Kaufmann en 2014–2018. Des méthodes mixtes (quantitatives, qualitatives et spatiales) ont permis de cerner le phénomène de cette marche fréquente (la thèse, écrite en anglais, se réfère à des *frequent walkers*) dans l'arc lémanique.

L'une des premières choses comprises par l'équipe de recherche est que de marcher ne serait-ce qu'une heure sur 24 dans l'espace public est une chose rare. L'exacte proportion de ces «grands marcheurs» dans la population a été difficile à estimer à partir du micro-recensement mobilité et transports (MRMT 2015) suisse, qui donne des résultats précis au niveau populationnel mais qui porte sur une seule journée par personne interrogée. Ainsi, un jour donné, environ 12 % de la population marchent pendant plus d'une heure

[ILL. 1] Chemin piéton au Glattal (ZH) / Fussweg im Glattal (ZH) / Strada pedonale nel Glattal (ZH) (Photo: Jenny Leuba)



[ILL. 2]



[ILL. 3]

[ILL. 2] Traversée de la rue centrale pour connecter deux rues piétonnes, Lausanne / Der Fussgängerstreifen über die «rue centrale» verbindet zwei Fussgängerzonen, Lausanne / Attraversamento della rue Centrale per congiungere due strade pedonali nel centro di Losanna (Photos: Jenny Leuba)

[ILL. 3] Chemin piéton, Kalkbreite (ZH) / Fussweg, Kalkbreite (ZH) / Strada pedonale, Kalkbreite (ZH)

dans l'espace public – alors que plus d'un tiers de la population ne marche pas du tout à l'extérieur des bâtiments! La proportion de grands marcheurs – qui marchent pendant plus d'une heure à l'extérieur la plupart des jours de la semaine – tourne probablement autour des 2 % de la population. C'est étonnant, puisque l'être humain est clairement conçu pour une telle activité sur le plan génétique et physiologique. La marche fréquente est une constante dans l'histoire, de la préhistoire jusqu'aux Trente Glorieuses, en passant par les populations actuelles de chasseurs-cueilleurs ou les communautés Amish aux États-Unis: tout le monde a toujours beaucoup marché – jusqu'à ces derniers temps.

La recherche a permis non seulement d'analyser la riche base de données MRMT 2015, mais aussi d'aller à la rencontre de plus d'une cinquantaine de ces personnes grandes marcheuses. Grâce à un suivi par GPS et des entretiens semi-directifs, la recherche a permis de cerner les motivations principales de ces individus qui sont – malheureusement – assez rares. Le recrutement a été effectué par des méthodes qualitatives (réseaux sociaux, partenariats avec des associations) visant à assurer la plus grande diversité possible, et s'est concentré sur l'arc lémanique dans son ensemble.

Les motivations principales tournaient autour de la recherche du bien-être, voire de la santé mais rarement de la santé stricte, au sens biomédical du terme. Bien plus souvent, il s'agissait plutôt d'une recherche de plaisir, de sérénité ou de temps pour soi. Les chercheurs ont considéré ces personnes comme des experts de la marche. Il a donc semblé naturel de leur demander quels étaient les principaux freins ou encouragements perçus par rapport à la pratique quotidienne de la marche. Les résultats pourraient éclairer certaines politiques

publiques dans différents domaines, allant de la politique des transports à l'urbanisme et à l'aménagement du territoire.

Ainsi, les experts de la marche ont pointé la qualité des trottoirs et, surtout, l'attente aux feux de signalisation, comme des freins importants à la pratique de la marche. De manière inattendue, la fumée de cigarette en différents lieux, notamment au niveau des abribus, a été perçue comme une gêne importante. Même si la plupart des participants à l'étude marchaient assez vite pour pouvoir rapidement traverser ces lieux, ou pour dépasser un fumeur qui marcherait devant eux. Parmi les encouragements à la marche, le fait de voir des choses agréables à courte distance – par exemple, des façades ou des devantures de magasins jolis et fréquentés – constituaient des encouragements à la marche, jusqu'à faire faire des détours à certains. La vue à plus longue distance, sur le lac ou sur les montagnes, était aussi très souvent mentionnée. S'agissant des trajets pendulaires, les participants à l'étude empruntaient souvent un chemin direct à l'aller, le long d'une route principale (mais de bon matin, avant les grands pics de trafic routier), puis un chemin plus long et plus agréable le soir.

Au niveau des recommandations de politique publique émanant des résultats de l'étude, on peut souligner la création de parcours piétons suffisamment longs à travers les villes, s'étendant sur plus d'un kilomètre. S'agissant de Genève et de Lausanne, ces parcours pourraient mener par exemple des gares principales jusqu'aux principaux pôles hospitaliers (HUG, CHUV), en passant par le centre (Rues-Basses, rue de Bourg). Ces parcours devraient être fléchés de manière claire, par exemple sur le modèle des panneaux jaunes qu'on trouve dans les zones de randonnée dans toute la Suisse. Il faudrait qu'un piéton débarquant à Cornavin ou à la place de la Gare à Lausanne trouve un parcours fléché immédiatement reconnaissable, avec une estimation du nombre de minutes ainsi qu'une ou deux variantes, pour aller au centre-ville puis en direction des grands pôles hospitaliers. Ces quartiers ne sont pas fréquentés que par des malades: ce sont des hubs économiques et sociaux extrêmement importants. Si on investit beaucoup pour les desservir par la route et par les transports collectifs (CEVA, M2), il paraît évident qu'il faudrait aussi le faire pour les flux piétons. Ces parcours devraient être prioritaires sur les autres véhicules: ce seraient de véritables autoroutes piétonnes.

De la santé individuelle à la mobilité durable

La thèse sur les grands marcheurs, présentée en 2018 à l'EPFL, montre qu'une majorité des personnes interrogées a vécu un événement déclencheur ou une «conversion», comparable à l'arrêt du tabac. Le déclencheur était parfois l'utilisation d'un podomètre, pour d'autres c'est la marche nordique qui a joué le rôle de porte d'entrée, en démontrant qu'il est possible de marcher sur des distances relativement importantes en ville. Pour d'autres encore c'était une volonté de changer de mode de vie, ou de perdre du poids (surtout pour les hommes).

Les témoignages recueillis montrent par ailleurs qu'il n'est pas simple de caser une heure de marche dans des plannings quotidiens déjà fort chargés. Plusieurs des partisans de la grande marche ont résolu ce problème en se levant un peu plus tôt, tout simplement, une action qui fait sens dans une optique de remise en forme physique et mentale (la plupart des participants à l'étude avait entre 30 et 50 ans). De manière générale, les personnes avaient de bonnes connaissances des régions traversées à pied, qu'elles avaient développées le plus souvent par tâtonnements (*trial and error*). Dans l'esprit du temps, le téléphone portable jouait un rôle important pour certains, soit pour compter les pas, soit pour s'orienter ou plus simplement pour écouter de la musique ou effectuer des appels téléphoniques planifiés à l'avance.

Parmi les déceptions liées au projet, les motivations environnementales ont rarement été mentionnées en lien avec la pratique de la marche, et aucune trace d'une communauté informelle de grands marcheurs n'a été trouvée. Les grands marcheurs – même ceux qui vivent ou travaillent les uns à côté des autres et qui doivent s'apercevoir régulièrement – ne semblent pas se connaître entre eux. Au contraire, un grand nombre de participants ont évoqué une tendance à se couper du monde extérieur lors de la marche, en opérant sur un mode socialement fermé. En se concentrant par exemple sur le rythme de ses pas, ou sur l'air extérieur qui caresse le visage (selon le mot d'une des participantes). Un esprit individuel plutôt que collectif émerge très clairement de l'analyse, ce qui n'est pas bon signe pour celles et ceux qui voudraient faire la révolution.

En effet, l'un des buts de l'étude était de savoir si ces personnes pouvaient constituer une population pionnière, susceptible d'inspirer un basculement du système de mobilité vers un modèle plus sain et durable, basé sur la marche. La réponse est plutôt non. Elles ne feront pas la révolution, du moins pas toutes seules. Cependant, il est possible d'apprendre beaucoup de choses de ces pionniers. À l'avenir, il s'agira d'encourager les mécanismes déclencheurs de la marche fréquente, ainsi que les éléments à mettre en place dans l'espace public pour que les gens puissent maintenir ce comportement dans la durée. Ainsi, on arrivera à des bénéfices tant pour la santé individuelle des marcheurs que pour la mobilité, l'environnement et la société en général.

RÉFÉRENCE

Derek Christie, Vincent Kaufmann, Emmanuel Ravalet (2018)
Frequent walkers: from healthy individual behaviours to sustainable mobility futures
EPFL thesis 8506, doi: 10.5075/epfl-thesis-8506
<https://infoscience.epfl.ch/record/254943>

ZUSAMMENFASSUNG

Wer sind die Menschen, die pro Tag mehr als eine Stunde zu Fuss unterwegs sind?

Man weiss wenig darüber, wer von der heutigen Bevölkerung wieviel zu Fuss unterwegs ist. Noch geringer sind die Kenntnisse über die wenigen Personen, die unter der Woche meistens mehr als eine Stunde pro Tag im öffentlichen Raum zu Fuss gehen. In einem 2018 an der EPFL durchgeführten Forschungsprojekt wurden diese als regelmässige Fussgänger*innen (*frequent walkers*) erfasst. Personen, die sich ein solches Verhalten angeeignet und beibehalten haben, könnten als eine Gruppe von Pionier*innen einen Wandel des Mobilitätssystems anregen, hin zu einem gesünderen und nachhaltigeren Modell. Dieses Verhalten ist vorläufig noch sehr individuell und kündigt momentan keine Revolution an, doch es ermöglicht die Identifikation der internen Faktoren (Motivation, Auslöser) sowie der externen Faktoren (Stadtgestaltung). Diese Faktoren können in Zukunft eine echte Verschiebung in Richtung einer vermehrten Fortbewegung zu Fuss ermöglichen. Die Berücksichtigung der Meinung und Praxis der Personen, die oft grosse Distanzen zu Fuss zurücklegen, könnte für die Stadtpolitiker*innen Anreiz sein, das Gehen als eine vollwertige Fortbewegungsart zu betrachten. Es geht nun darum, starke Massnahmen zu ergreifen, um dieses Verhalten zu fördern, das nicht nur gesund und natürlich ist, sondern sich auch auf Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt günstig auswirkt.

RIASSUNTO

Chi sono le persone che quotidianamente si spostano a piedi per più di un'ora?

Si sa ben poco sulla pratica del camminare nelle popolazioni contemporanee, e ancor meno sulle persone che si spostano a piedi per più di un'ora al giorno nello spazio pubblico, sull'arco della settimana. Un progetto di ricerca condotto nel 2018 all'EPFL li ha definiti «grandi camminatrici» e «grandi camminatori». Dato che sono riuscite ad adottare e mantenere questa abitudine, queste persone potrebbero costituire una popolazione pioniera, in grado di ispirare un cambiamento nel sistema di mobilità verso un modello più sano e sostenibile. Se da un lato queste abitudini di mobilità rimangono individuali e non sembrano, allo stato attuale, preannunciare una rivoluzione, dall'altro consentono di individuare i fattori interni (motivazioni, fattori scatenanti) ed esterni (urbanistica, concezione degli spazi pubblici) che permetteranno in futuro un vero e proprio riporto modale a vantaggio degli spostamenti a piedi. Tenere conto delle opinioni e delle abitudini delle persone che camminano di frequente e su lunghe distanze potrebbe incoraggiare le politiche urbanistiche a considerare maggiormente gli spostamenti a piedi come un vero e proprio modo di trasporto. È il momento di mettere in atto misure forti per facilitare questo comportamento sano e naturale, che è anche benefico dal punto di vista economico, sociale e ambientale.