

(6-t)

La pratique de la marche dans le canton de Genève

Chiffres-clés et enjeux

Etude réalisée par 6t-bureau de recherche
pour le compte des Vert·e·s genevois·es



6t-bureau de recherche
Rue des Voisins 15 | 1205 Genève
www.6-t.co | info@6-t.co
+41 22 552 02 98

Rapport final – 14 juillet 2022

Impressum

Commanditaire



Les Vert-e-s genevois-es
Rue des Voisins 14
Case postale 345
1205 Genève
<https://verts-ge.ch>

Mandataire

6t-bureau de recherche sarl
Rue des Voisins 15
1205 Genève
www.6-t.co

Auteurs

Sébastien Munafò (chef de projet)
Magali Guillaïn
Guillaume Blatti
Fabrice Zobebe

Mode de citation recommandé

6t-bureau de recherche. (2022). La pratique de la marche dans le canton de Genève. Rapport final.

Remarques

Le rapport reflète le point de vue des auteurs. Ce dernier ne correspond pas nécessairement à celui du commanditaire.

6t – bureau de recherche en bref

6t-bureau de recherche est un cabinet indépendant spécialisé dans l'analyse de la mobilité et du territoire. L'ambition de 6t est de se situer à l'interface de la recherche académique et de l'étude appliquée pour répondre à la demande par une expertise de haut niveau, tout en produisant des connaissances scientifiques et techniques au service de la décision.

Les compétences de 6t permettent de mobiliser différents types de méthodes propres à la compréhension de la sociologie, de la géographie urbaine et de la prospective urbaine et de mener des analyses qualitatives, quantitatives et cartographiques. Cette variété de compétences repose sur une équipe pluridisciplinaire composée de sociologues, cartographes, géographes, politistes, ingénieurs, économistes et urbanistes qui accompagnent régulièrement les autorités publiques, les aménageurs, mais aussi les opérateurs privés et les industriels sur les enjeux urbains en lien avec la mobilité, les usages et les modes de vie urbains.

En complément, via notamment la constitution de panels d'utilisateurs des différents modes de transport, 6t réalise de nombreux travaux sur les nouvelles formes de mobilité qui visent à mesurer les évolutions de comportement et à en identifier les tendances.

Table des matières

1. Contexte et objectifs	3
2. Les avantages de la marche comme moyen de transport	5
3. La place de la marche dans la mobilité des Genevois	7
4. L'intensité de la pratique de la marche	11
5. Le profil des marcheurs	14
6. Où marche-t-on le plus à Genève	15
7. Synthèse et enseignements	18
8. Références	19

1. Contexte et objectifs

La marche : un moyen de transport oublié à Genève

Alors que la marche constitue de loin le mode de transport le plus pratiqué chez les résidents du canton de Genève, l'ampleur de sa pratique est aujourd'hui très peu connue, et dès lors, largement sous-estimée par les techniciens, les élus ou même la population.

La marche est ainsi sans conteste le parent pauvre des démarches planification de la mobilité genevoises. Souvent associée à de la flânerie et à de la détente et au mieux cantonnée à des zones lorsqu'on lui accorde de la place (zones commerçantes, ou d'apaisement dans les quartiers), la marche n'est jamais considérée comme un moyen de transport à part entière permettant de répondre à une grande partie de la demande de mobilité sur des distances importantes.

Objectifs : donner à voir l'ampleur de la marche

L'objectif de ce présent rapport est de fournir un diagnostic détaillé et quantifié centré sur l'ampleur de la marche chez les résidents genevois en termes, entre autres, de distances parcourues, de fréquence, de motifs d'utilisation, de temporalité ainsi que de spatialité des déplacements à pied. En d'autres termes, de rendre visible sa place dans la mobilité de l'agglomération et mettre en évidence les enjeux qui en découlent.

Figure n° 1 : Le piéton dont la place est souvent limitée à des zones dans lesquelles qu'il doit tout même partager avec d'autres usagers (vélos et livraison). L'exemple du quai des Bergues



Photo : CC - Rda Suisse. A. Rouiller 2020

Méthodologie

L'ensemble des résultats et des indicateurs présentés dans cette étude ont été issus de la base de données de l'enquête Microrecensement Mobilité et Transports (MRMT) 2015. Cette enquête est réalisée tous les 5 ans par l'Office fédéral de la statistique (OFS) et l'Office fédéral du développement territorial (ARE) à l'échelle de la Suisse entière. Elle fournit de précieuses informations sur les pratiques de mobilité générale des résidents suisses.

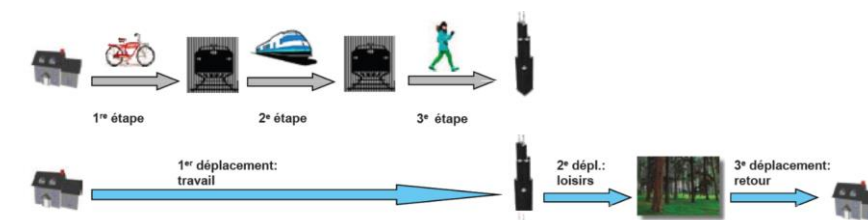
En 2015, 3'300 résidents genevois de 6 ans et plus ont répondu au questionnaire sur un échantillon total de 57'090 personnes en Suisse. Chaque personne enquêtée est invitée à décrire lors d'une journée spécifique, en général la veille de l'enquête, l'ensemble des déplacements qu'elle a effectué en précisant entre autres les modes de transport utilisés, les motifs de ces déplacements et la durée de ces derniers.

Dans le MRMT, la mobilité des résidents suisses est abordée sous l'angle des déplacements et des étapes. Afin de bien comprendre la distinction entre ces deux termes dans la suite de cette étude, il nous semble important de les définir brièvement.

- Un **déplacement** débute à partir du moment où une personne se met en mouvement dans un but précis (par ex. se rendre au travail) ou avec une intention particulière (par ex. se promener). Il se termine lorsque la destination est atteinte, le motif change ou que la personne reste au même endroit pendant une heure au moins. Un déplacement est considéré comme tel lorsqu'il comprend au moins une étape d'une distance de 25 mètres.
- Une **étape** constitue un segment d'un déplacement, parcourue avec le même mode de transport. Un déplacement est composé d'une ou de plusieurs étapes minimales de 25 mètres. Tout changement de mode de transport marque le début d'une nouvelle étape.

Certains des indicateurs présentés ci-dessous concernent ainsi soit des déplacements (lorsque la marche est utilisée sur tout le trajet jusqu'à destination) soit des étapes lorsqu'une partie du déplacement (au moins 25m) a été réalisé à pied (par exemple jusqu'à un arrêt de bus ou à un parking).

Figure n° 2 : Les différences entre étape et déplacement dans le Microrecensement Mobilité Transport 2015



Source : OFS ARE

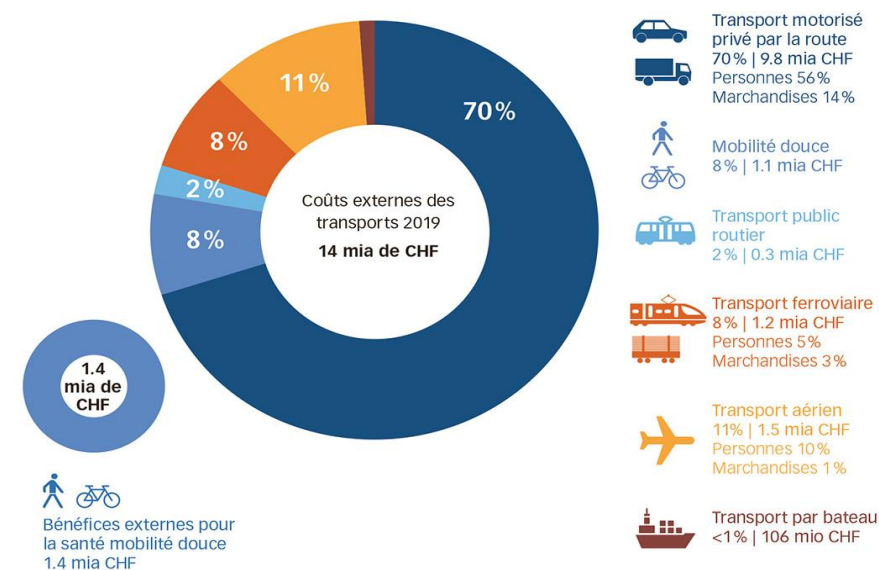
2. Les avantages de la marche comme moyen de transport

Avant d'examiner les chiffres clés de la marche à Genève, il s'agit ici de se récapituler les avantages connus de ce moyen de transport. Des avantages qui se situent tant sur le plan individuel que collectif.

- > **Un mode 100% décarboné** : la marche constitue le seul mode de déplacement qui ne génère aucune émission significative directe ou indirecte de gaz à effet de serre. Un atout extrêmement précieux à l'heure des défis extrêmement conséquents qui concernent la lutte contre le réchauffement climatique et la neutralité carbone.
- > **La marche ne génère aucune pollution locale** : aux vertus en termes de énergétique et donc climatiques s'ajoutent les avantages incontestables de la marche liés aux très faibles nuisances générées au niveau local: bruit, pollution atmosphérique (NOx et particules fines, pollution des sols, etc.). Des enjeux importants qui concernent non pas le climat, mais bien la qualité de vie dans nos villes et villages ;
- > **Des effets bénéfiques significatifs sur la santé** : il est aujourd'hui largement démontré l'activité régulière de la marche contribue à réduire et à prévenir de nombreuses maladies telles que les problèmes de poids, les maladies cardiovasculaires, l'ostéoporose ou encore la dépression. Ces effets bénéfiques se traduisent directement en économie pour le système de santé ou externalités positives (cf. ci-dessous).

- > **Le seul moyen de transport qui rapporte de l'argent à la collectivité** : les très faibles degrés de nuisances (CO2 et les nuisances locales) d'une part et ses bénéfices connus sur la santé d'autre part se traduisent in fine dans une balance positive entre coûts et bénéfices externes. La marche est bien le seul moyen de transport qui rapporte plus d'argent qu'il n'en coûte à la collectivité. L'ARE (2022) estime ainsi que la marche rapporte 481.2 millions de CHF par année (une différence positive entre des coûts de 445.7 mio et des bénéfices de 926.9 mio de CHF).

Figure n° 3 : Coûts et bénéfices externes totaux des transports en 2019



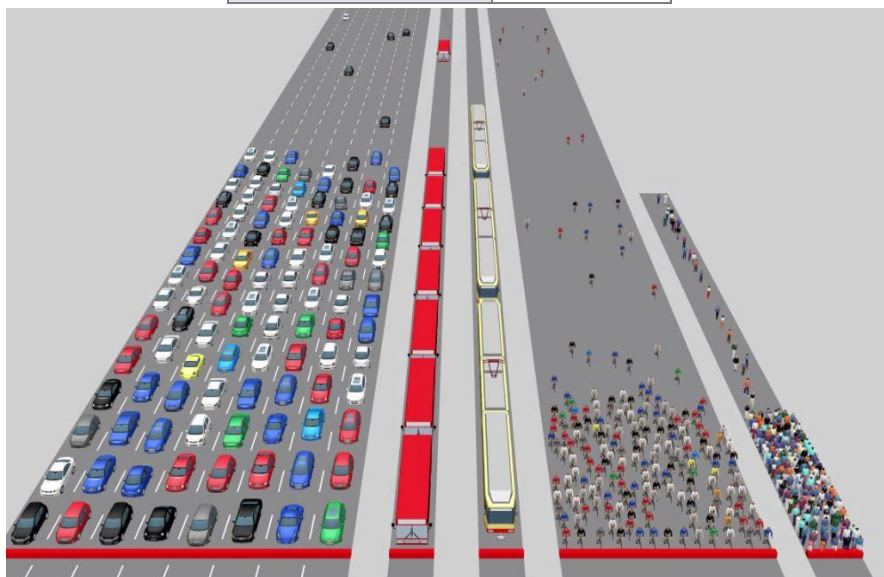
Coûts et bénéfices externes en mio de CHF	Marche	Vélo	Total mobilité douce
Coûts externes	445.7	625.9	1'071.6
Bénéfices externes	926.9	462.6	1'389.5
Solde (bénéfices-coûts)	+ 481.2	- 163.3	+ 317.9

Source : ARE 2022

- > **La marche est un moyen de transport d'une efficacité redoutable en milieu dense** : en mètres carrés, elle requiert l'espace le plus réduit pour transporter une personne. S'il faut en moyenne 18 m² pour transporter un individu qui se déplace en voiture, seuls **0,48 m²** sont nécessaires pour qu'une personne à pied puisse se déplacer, **soit 37.5 fois moins**. La marche est donc d'une efficacité remarquable pour déplacer un flux conséquent de personnes dans un espace réduit.

Figure n° 4: Espace nécessaire pour transporter 1 personne selon le moyen de transport en m²

Moyen de transport	Espace nécessaire en m ²
Voiture	18
Tram	3.4
Bus	2.3
Vélo	2
Marche	0.48



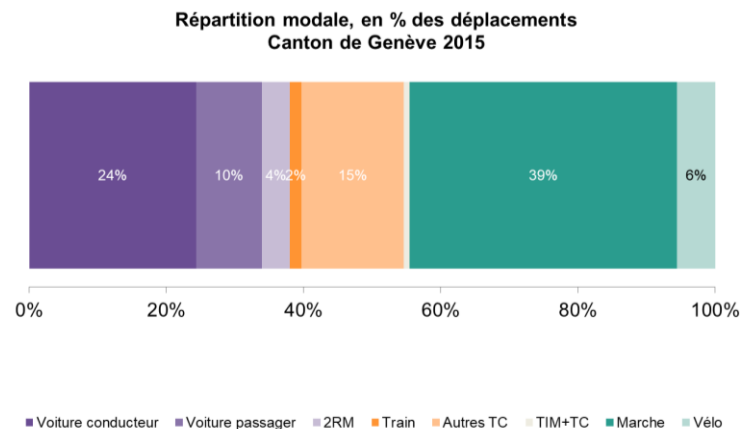
Source : PTV Group mobility <https://blog.ptvgroup.com>

- > **Les infrastructures pour les piétons sont très peu coûteuses** : elles ne nécessitent que peu d'investissements pour les collectivités tant pour leur réalisation que pour leur entretien en comparaison aux routes ou même à des infrastructures de transports publics ;
- > **La marche renforce l'attractivité commerciale et l'urbanité** : de nombreuses études soulignent l'association très significative entre accessibilité piétonne et chiffres d'affaires des équipements et services. En outre, elle est un des ingrédients importants de la rencontre ou des échanges informels constitutifs de l'ADN des villes ;
- > **La marche est un moyen de transport particulièrement inclusif** : lorsque les conditions d'accessibilité universelle sont remplies, la marche est garante d'une grande inclusivité, car elle nécessite beaucoup moins de ressources ou même de compétences que d'autres moyens de transport. Même en considérant les personnes en incapacité de marcher, rares sont les catégories d'individus qui ne pratiquent pas la marche au quotidien. Tous les autres moyens de transport sont beaucoup plus discriminants dans leur usages.

3. La place de la marche dans la mobilité des Genevois

- > En examinant en détail les parts de marché des différents moyens de transport à Genève un constat clair s'impose : la marche constitue de loin le principal moyen de transport des habitants du canton. **Sur l'ensemble de leurs déplacements, 39% sont réalisés à pied !** La marche est donc pratiquée dans un peu plus d'un déplacement sur trois. À titre de comparaison, la voiture en tant que conducteur représente 24% des déplacements et les transports publics (bus, tram et train) 17%.

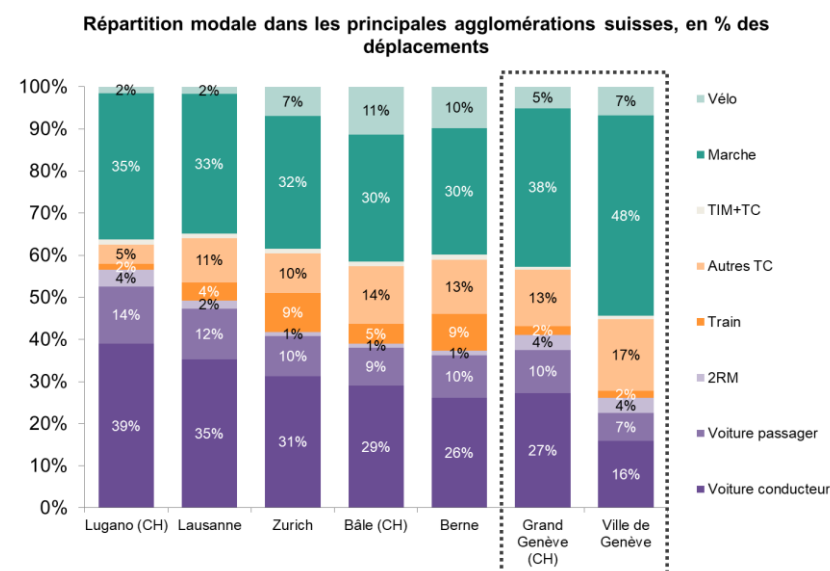
Figure n° 5 : Répartition modale en % des déplacements,



N déplacements totaux : 11'470

- > En ville de Genève, la part de la marche est encore plus importante puisqu'elle atteint **48% des déplacements**. La part de la voiture en tant que conducteur y est de 16% et celle des transports publics de 19%. **Les résidents de la ville de Genève se déplacent donc 3 fois plus à pied qu'en voiture en tant que conducteur.**

- > Ces proportions importantes font de Genève la capitale de la marche en Suisse. En effet, aucune autre agglomération du pays n'enregistre des parts de déplacements piétons plus élevées.



La compacité de Genève : la meilleure alliée de la marche

L'importance marquée de la marche à Genève est directement associée à la très grande compacité du cœur d'agglomération. La ville de Genève est, en effet, de loin la plus compacte de Suisse. En termes d'emplois et d'habitants par km² de surface bâtie, elle est presque deux fois plus compacte que Berne !

Certaines communes de la couronne genevoise sont plus compacte que d'autres villes-centres suisses.

Figure n° 6 : Indicateur de compacité (densité d'activité humaine) en Suisse.

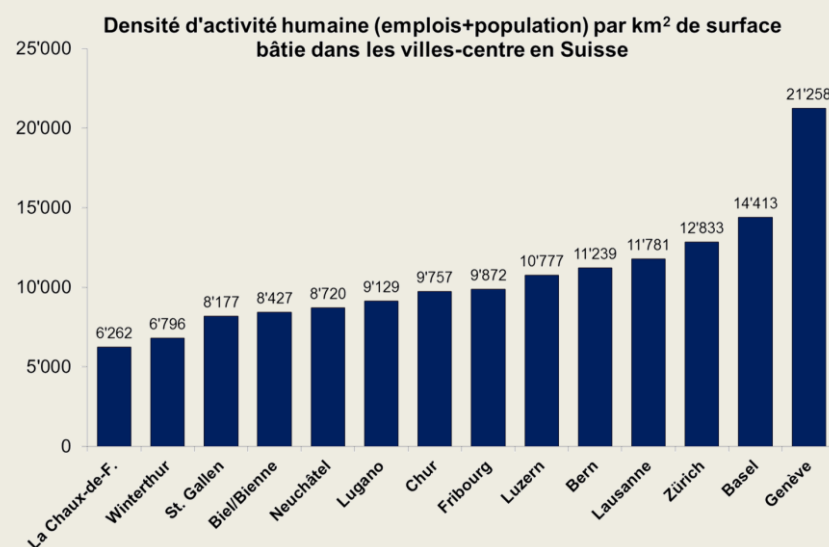
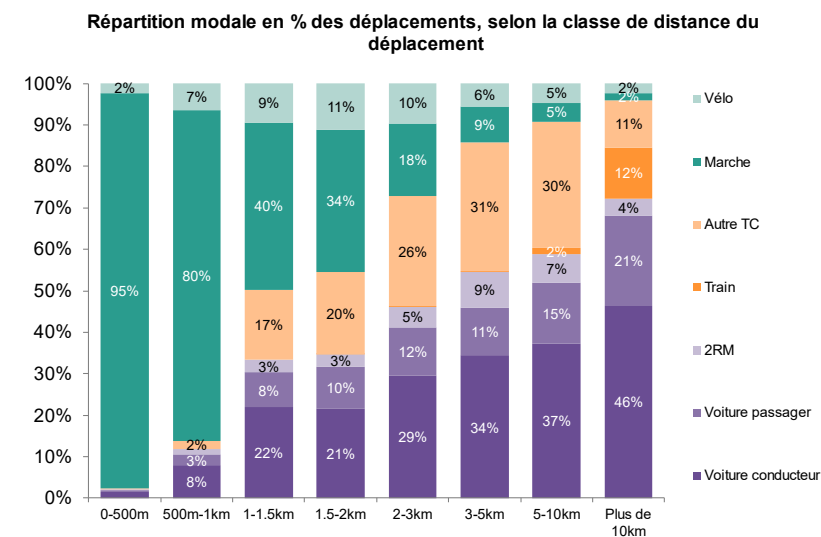


Figure n° 7 : Indicateur de compacité (densité d'activité humaine) pour les communes de couronne genevoises

Carouge	17'252
Lancy	10'672
Onex	9'992
Vernier	8'482

- > La pratique de la marche s'inscrit fortement dans le cadre de déplacements réalisés en proximité. En effet, **respectivement 95% et 80% des déplacements de moins de 500 mètres et entre 500 mètres et 1 kilomètre sont réalisés à pied**. La marche constitue toujours le moyen de transport le plus utilisé dans pour les déplacements compris entre 1 et 1,5 km (40%) et entre 1,5 et 2 km (34%). Son usage décroît en revanche sensiblement au-delà de 2 km.

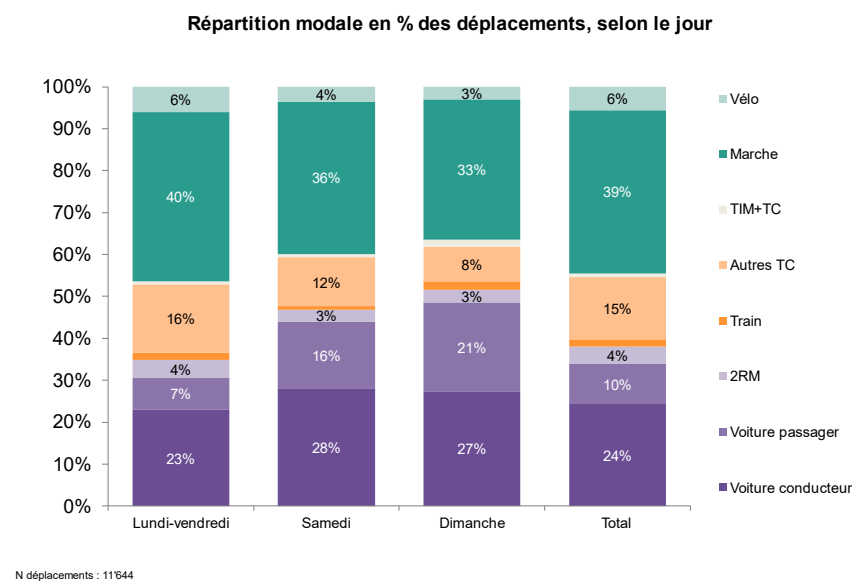
Figure n° 8 : Répartition modale en % des déplacements, selon la classe de distance du déplacement



N déplacements : 11701

- > **La marche est intensément pratiquée en semaine comme en week-end.** Elle représente en effet 40% de l'ensemble des déplacements des résidents genevois du lundi au vendredi. Cette proportion est un peu plus réduite le samedi (36%) et le dimanche (33%), mais reste supérieure à celle de la voiture en tant que conducteur (respectivement 28 et 27%).

Figure n° 9 : Répartition modale en % des déplacements, selon le jour



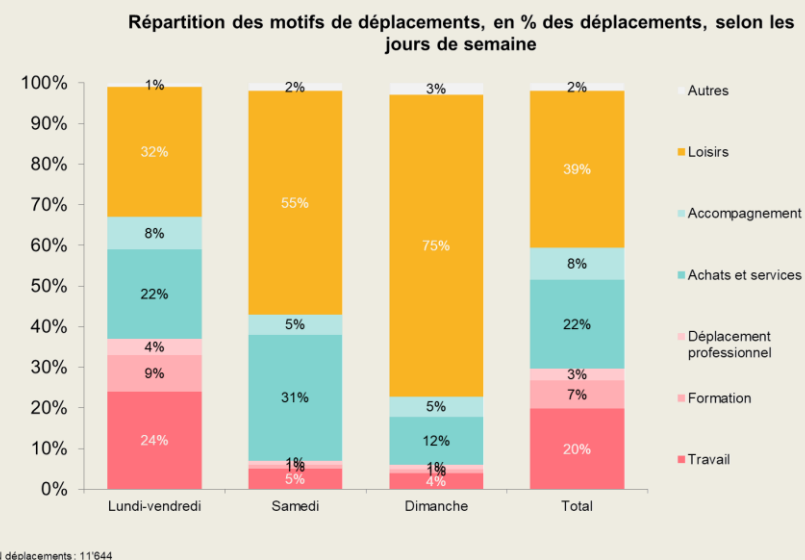
Les motifs de mobilité à Genève : les loisirs représentent deux fois plus de déplacements que le travail

Contrairement à une idée largement répandue, le travail ne représente de loin pas le principal motif de déplacement de la population. Ce sont les loisirs qui représentent, le premier motif de mobilité, que cela soit en semaine ou en week-end. Les loisirs représentent 39% des motifs de déplacement, contre 20% pour le travail et 22% pour les achats et services.

La part des loisirs dans les motifs de déplacement est logiquement plus importante le week-end. Elle représente ainsi respectivement la moitié et les trois quarts des déplacements réalisés le samedi et le dimanche.

Cette donnée est importante pour la marche, car les déplacements de loisirs, mais aussi d'achats ou d'accompagnement se déploient d'abord et avant tout dans la proximité (alors que les déplacements pour le travail un peu moins). Les déplacements à pied y jouent donc un rôle prépondérant.

Figure n° 10 : Répartition des motifs de déplacement en % des déplacements, selon le jour de semaine

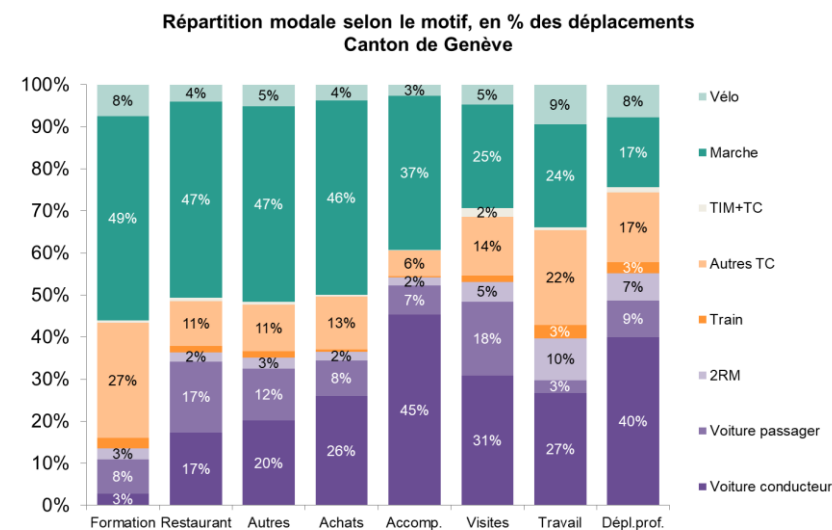


- > **La marche est utilisée pour tous les motifs de déplacement.** Sa part est particulièrement marquée pour la formation (49%), la visite de restaurants et bars (47%), les autres loisirs (47%) ou encore les achats et services (46%).
- > Même pour les déplacements domicile-travail, généralement plus longs, la marche est très utilisée à Genève. 24% de ce type de déplacements sont entièrement réalisés à pied dans le Canton.
- > **En ville de Genève, ces parts sont encore plus élevées. On s'y déplace 2.8 fois plus à pied qu'en voiture pour réaliser ses achats (58% contre 21%).** La part de la marche pour les trajets de formation est de 57% et celle pour accéder à un restaurant ou un bar de 56% ! Pour le trajet domicile-travail, la part de la marche est 1.8 fois plus importante que pour celle de la voiture (en tant que conducteur ou passager).



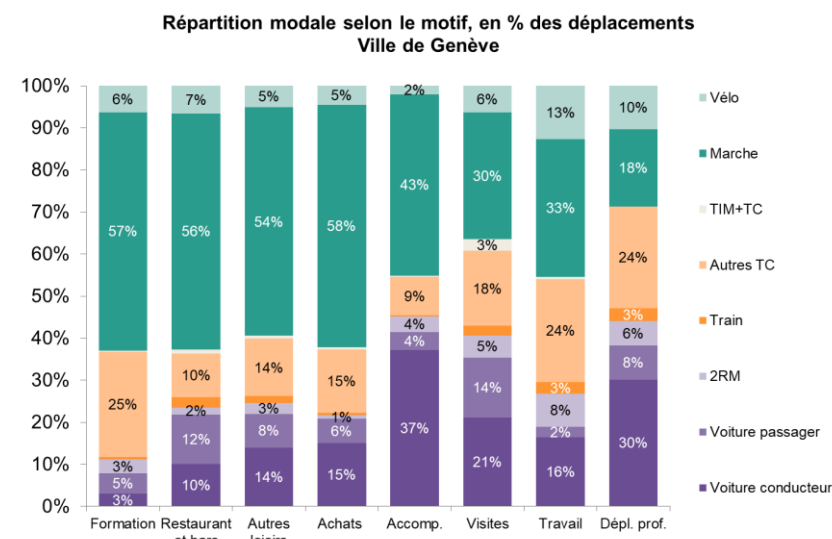
Les résidents de la ville de Genève utilisent **2,8 fois plus la marche que la voiture** pour faire leurs achats

Figure n° 11 : Répartition modale en % des déplacements, selon le motif dans le Canton de Genève



N déplacements : 11'664

Figure n° 12 : Répartition modale en % des déplacements, selon le motif en ville de Genève



N déplacements : 4'761

4. L'intensité de la pratique de la marche

- > Les résidents du canton de Genève effectuent chaque jour **3.5 déplacements** au total. **Parmi eux, 1,4 en moyenne est réalisé à pied.**
- > Sur les 30,3 km parcourus quotidiennement en moyenne par les résidents du canton de Genève tous modes confondus, **2,3 km sont réalisés à pied.** La marche représente ainsi **7% des distances quotidiennes parcourues** par ces derniers.
- > Cette distance est considérable. Pour donner un ordre de grandeur, elle correspond à un rayon qui engloberait aisément toute la ville de Genève depuis un point central situé à Bel-Air.
- > Sur la base des étapes, les résidents du canton de Genève passent en moyenne **83,5 min par jour à se déplacer** (tous modes confondus). **La marche occupe la majeure partie de ce temps moyen consacré au déplacement, la durée de sa pratique s'élevant, par jour et par personne, à 24,7 min** (soit 30% du temps total de déplacement).
- > À titre de comparaison, la durée moyenne du temps passé quotidiennement en voiture (conducteur) et en transports en commun (hors train) chez les résidents du canton de Genève est de respectivement 19,3 et 18,2 minutes.



Les résidents du canton de Genève parcourent en moyenne **2,3 km** en marchant chaque jour

Le temps qu'ils consacrent à leurs déplacements à pied s'élève à **24,7 minutes** par jour

Figure n° 13 : Exemple d'un périmètre couvert par un rayon de 2.3 km, la distance moyenne parcourue à pied chaque jour par les Genevois.



Source : <https://map.geo.admin.ch>

- > **La répartition des étapes** (les composantes des déplacements) réalisées à pied selon leur distance montre une médiane située à 400m. 30% de ces étapes concernent même des distances de 200m ou moins.
- > La répartition en matière de durée montre elle que **50% des étapes durent 5 minutes ou moins**. 78% des étapes concernent des durées de 10 minutes ou moins.

Figure n° 14 : La voie verte entre les Eaux-Vives et Annemasse. Un axe largement utilisé par les piétons et sur des distances considérables



Photo : CC - RdA Suisse, 2019

Figure n° 15 : Répartition des étapes réalisées à pied en fonction de leur distance

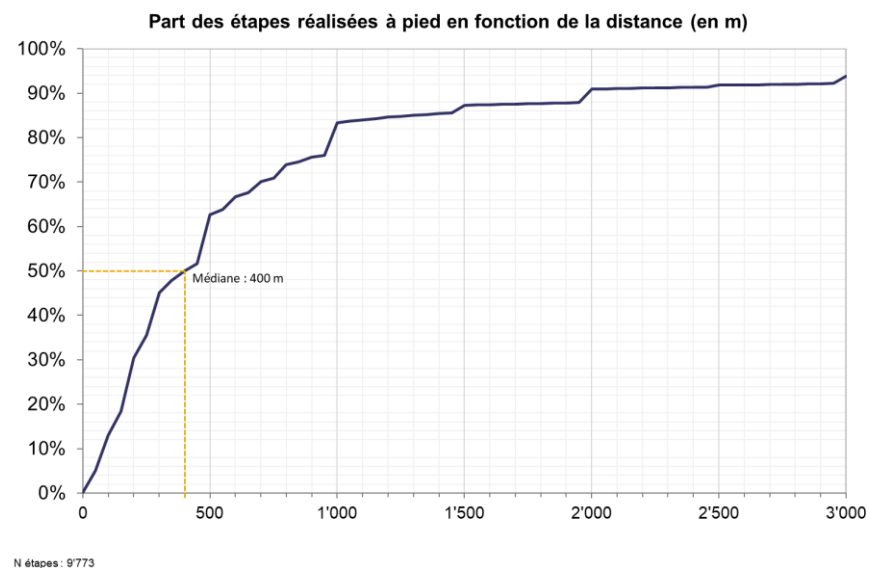
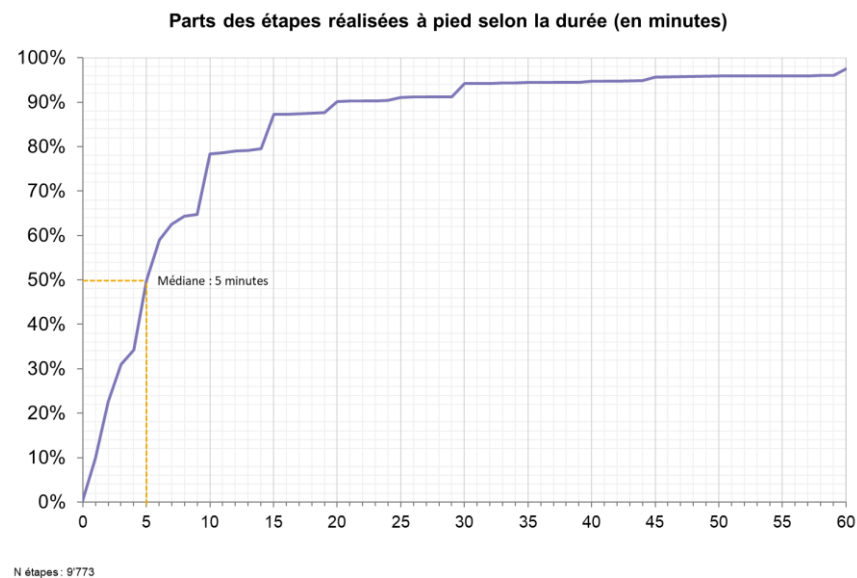


Figure n° 16 : Répartition des étapes réalisées à pied en fonction de leur durée (minutes)



- > **L'intensité de la pratique de la marche diffère selon les périodes de la journée et de la semaine.** En semaine, les pics de fréquentation sont visibles, le matin dès 7h, puis de 12h à 14h et enfin entre 16h30 et 20h. Le samedi, la pratique de la marche est plus lissée entre 9h et 17h alors que le dimanche, une pratique matinale est couplée à une intensité élevée entre 15h et 18h.

Figure n° 17 : Temporalité des déplacements réalisés à pied

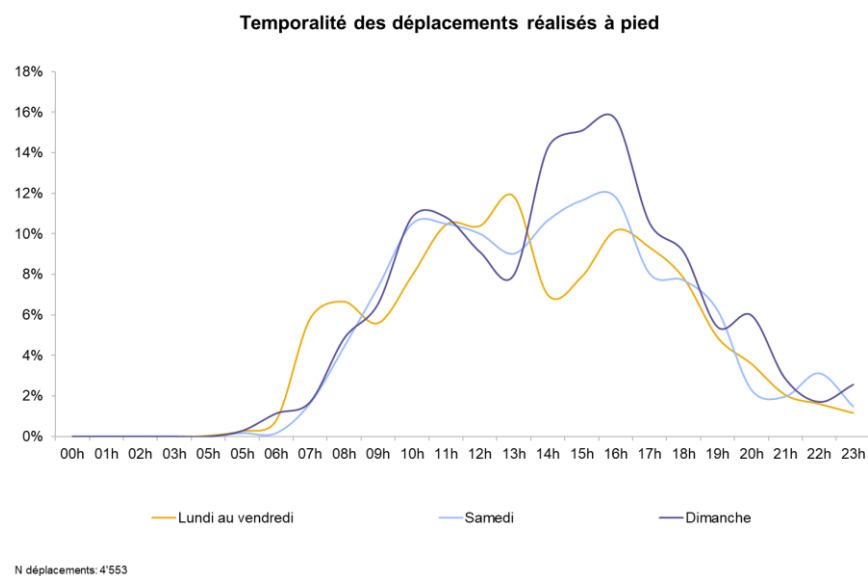


Figure n° 18 : Les rues basses à Genève, un lieu important de la marche dans le canton en lien avec l'offre commerciale dense

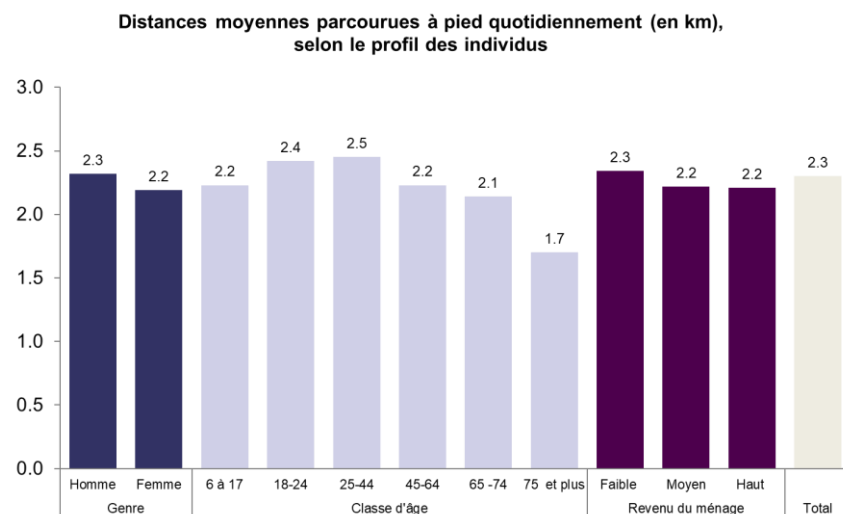


Photo : CC - Daniel Jolivet, 2013

5. Le profil des marcheurs

- > **Tout le monde marche à Genève** ! Même les personnes âgées de 75 ans et plus parcourent en moyenne 1,7 km par jour à pied !
- > Les différences entre profil sont assez tenues. Les catégories qui enregistrent les moyennes un peu plus élevées sont les hommes les 25-44 ans et les revenus faibles (situé dans le premier quartile de la distribution). Il est intéressant de noter que le revenu n'influe qu'à la marge sur les distances moyennes parcourues quotidiennement à pied.

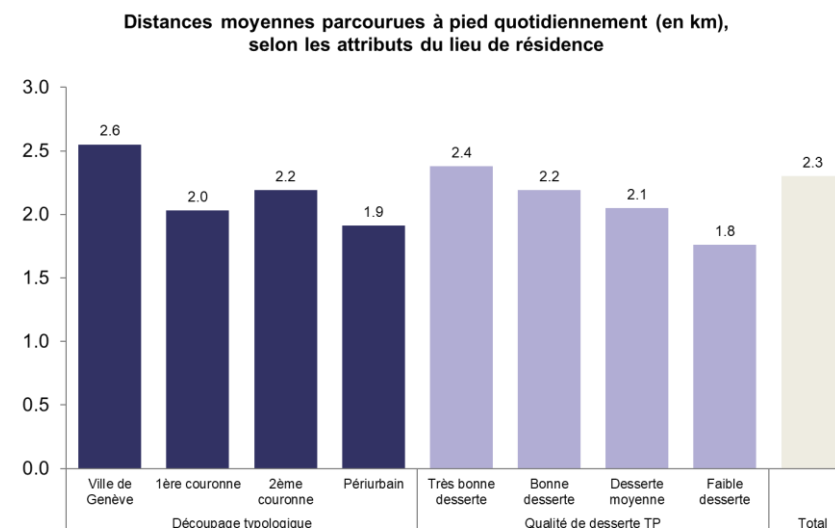
Figure n° 19 : Distances moyennes parcourues par personne par jour à pied (en km) en fonction du profil des individus



N individus : 3'330

- > Le lieu de résidence impacte aussi les distances parcourues à pied. **Les résidents de la ville de Genève sont ceux qui parcourent dans le canton la plus longue distance moyenne quotidienne à pied (2,6 km).** Les résidents du périurbain sont ceux dont la pratique de la marche est la moins importante dans le canton de Genève. Ils enregistrent cependant une distance moyenne de 1.9 km par personne et par jour, ce qui reste considérable.
- > Les habitants du canton de Genève résidant dans des territoires pourvus d'une très bonne qualité de desserte en transports publics parcourent en moyenne davantage de distance à pied que ceux étant moins bien desservis. Une association qui souligne bien la complémentarité des deux modes. L'usage des transports publics est en effet quasi systématiquement associé à la marche.

Figure n° 20 : Distances moyennes parcourues par personne par jour à pied (en km) en fonction du lieu de résidence



N individus : 3'330

6. Où marche-t-on le plus à Genève

- > Comme déjà souligné plus haut, si la marche est largement pratiquée dans tout le canton, sa pratique est néanmoins largement corrélée avec les caractéristiques des territoires, en particulier la compacité.

Carte n°1

- > Pour rendre compte des spatialités de la pratique de la marche, une carte des flux origine-destination (à vol d'oiseau) de toutes les étapes réalisées à pied dans le canton de Genève a été produite. Elle permet de montrer la distribution spatiale inégale de l'intensité de la pratique piétonne (Cf carte n°1 ci-dessous).
- > **La ville de Genève et Carouge concentrent une très grande partie des étapes réalisées à pied dans le canton.** Les flux piétons se structurent autour des pôles d'échange importants (Cornavin, Bel-Air, Rive, Plainpalais) et dessinent aussi des axes forts : rues basses, Servette, rue de Lausanne et les Pâquis, Coulouvrenière et James Fazy, rue de Carouge, Jonction, rues des Eaux-Vives ou encore les axes du Vieux-Carouge.
- > **Cependant la pratique de la marche est également très intense et donc visible au sein des communes de couronne.** Se dessinent ainsi très bien les polarités de Versoix, Meyrin, Vernier (Village, Châtelaine, Lignon), Grand-Saconnex, Onex, Petit-Lancy, Grand-Lancy, Plan-les-Ouates, Chêne-Bourg et Thônex. Des

polarités structurées autour des offres de commerces et de services de proximité

- > Dans les communes périurbaines, la pratique est moins visible quoique non négligeable à Bernex, Chancy, Satigny (en rabattement sur la gare), Vandoeuvres ou encore Puplinge. En lien, là aussi, avec les centralités d'équipements et de services qui s'y localisent.

Carte n°2

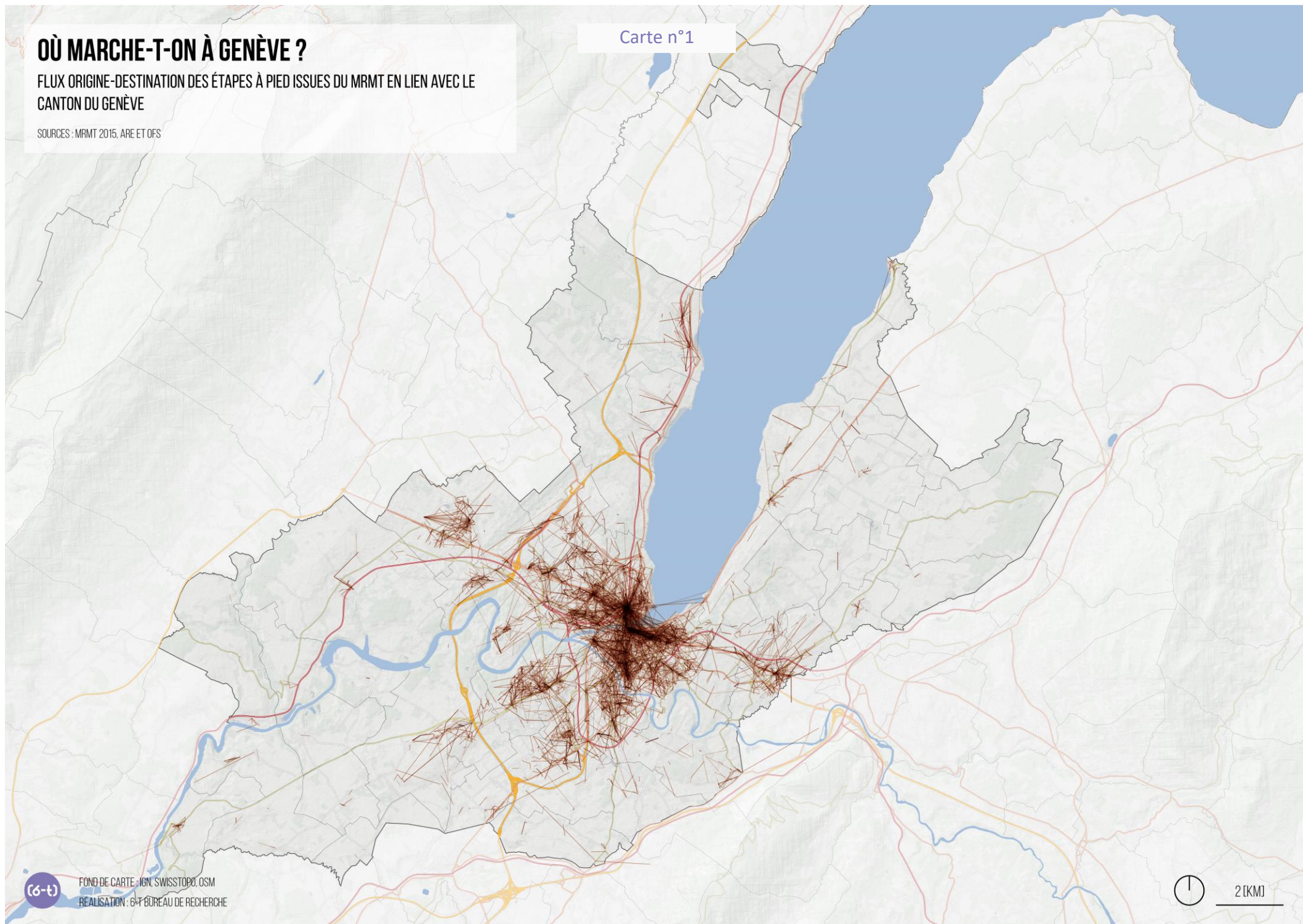
- > À partir de l'analyse spatiale des étapes OD effectuées à pied sur le territoire genevois, il a été possible de définir une gradation de l'intensité de la pratique de la marche et d'identifier les zones les plus concernées par des flux piétons en origine et/ou en destination.
- > Cette lecture par zone confirme la lecture de la carte précédente. **Dans le centre de l'agglomération, les zones les plus fréquentées sont ainsi les Pâquis, les rues Basses et la vieille ville, Plainpalais, les Acacias, Carouge, les Eaux-Vives, le vieux Carouge, mais aussi la Jonction, les Charmilles ou encore Grand-Pré.**
- > En couronne, **les zones de Vernier village, Châtelaine et du Lignon, Balexert, Meyrin-Cité et Meyrin village, du Grand-Saconnex village, d'Onex-Cité, du Petit-Lancy ou celle de Thônex autour de Moillesulaz** sont très visibles.
- > Enfin, en périphérie, les secteurs de **Satigny, de Bernex et de Chancy se démarquent.**

OÙ MARCHE-T-ON À GENÈVE ?

FLUX ORIGINE-DESTINATION DES ÉTAPES À PIED ISSUES DU MRMT EN LIEN AVEC LE CANTON DU GENÈVE

SOURCES : MRMT 2015, ARE ET OFS

Carte n°1



(6-t)

FOND DE CARTE : IGN, SWISSTOPO, OSM
RÉALISATION : 6-T BUREAU DE RECHERCHE



2 [KM]

OÙ MARCHE-T-ON À GENÈVE ?

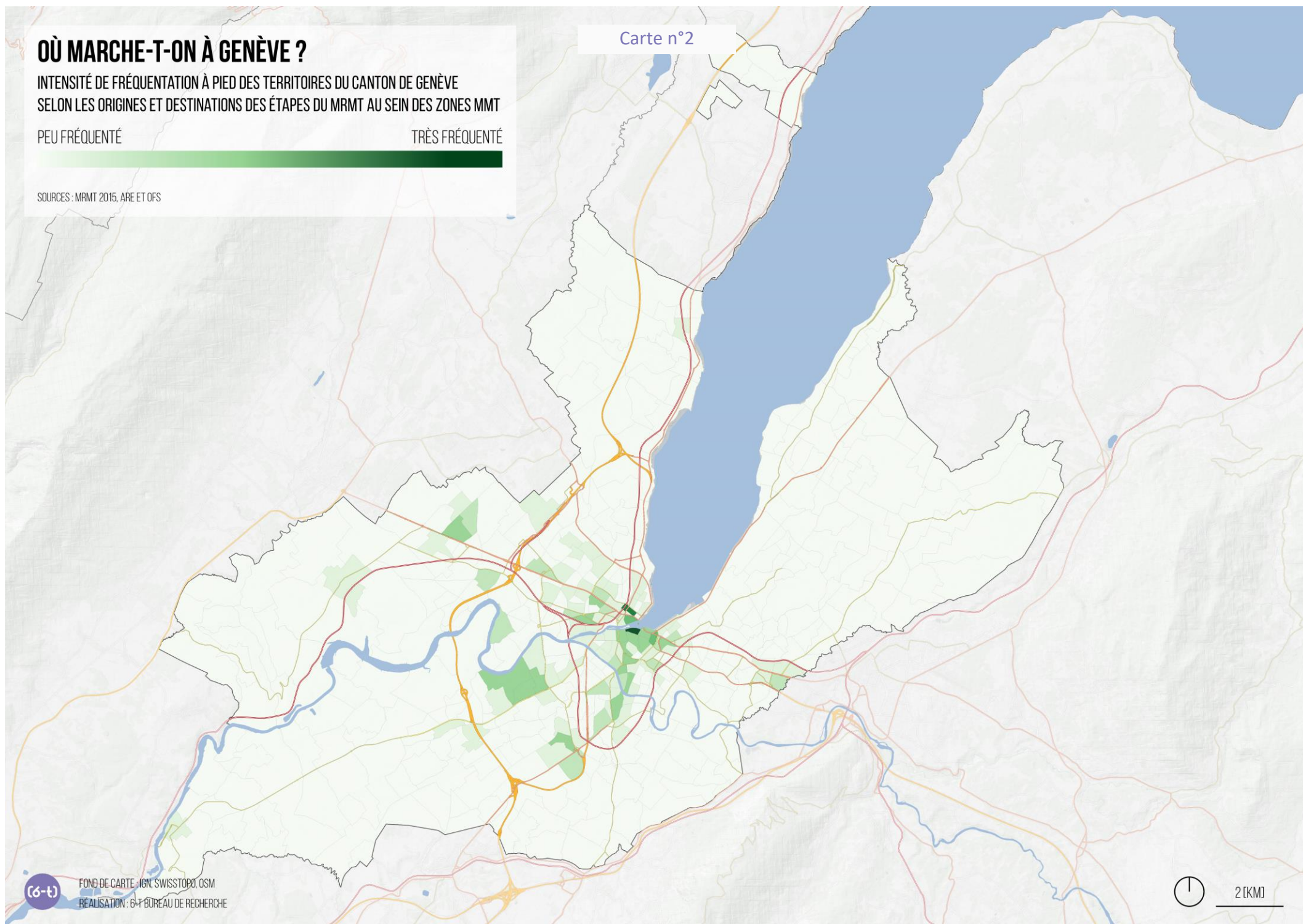
INTENSITÉ DE FRÉQUENTATION À PIED DES TERRITOIRES DU CANTON DE GENÈVE
SELON LES ORIGINES ET DESTINATIONS DES ÉTAPES DU MRMT AU SEIN DES ZONES MMT

PEU FRÉQUENTÉ

TRÈS FRÉQUENTÉ

SOURCES : MRMT 2015, ARE ET OFS

Carte n°2



(6-t)

FOND DE CARTE : IGN, SWISSTOPO, OSM
RÉALISATION : 6-T BUREAU DE RECHERCHE



2 [KM]

7. Synthèse et enseignements

- > La marche est un moyen de transport bien souvent oublié lorsque l'on aborde la problématique des transports et les enjeux urbains en lien avec la mobilité. Pourtant elle représente non seulement un moyen de transport massivement utilisé par la population, mais elle comporte aussi des avantages très nombreux : écologie, santé, économie, urbanité et qualité de vie.
- > À Genève, les chiffres du Microrecensement Mobilité de Transport que nous avons analysés permettent de souligner l'ampleur de cette pratique.
- > Avec une part de 39% des déplacements, **la marche constitue bien le principal moyen de transport des résidents du Canton. En ville de Genève, cette part modale est encore plus élevée puisqu'elle s'élève à 48% des déplacements !**
- > **Ces proportions importantes font de Genève la capitale de la marche en Suisse.** Une donne en lien avec la compacité élevée du cœur d'agglomération.
- > **La marche est largement pratiquée en semaine comme en week-end.** Il faut ainsi rappeler qu'elle est particulièrement utilisée pour les déplacements de loisirs, mais aussi d'achats ou d'accompagnement qui représentent des motifs de déplacement plus importants que les trajets domicile-travail. Ces derniers ne représentent, en effet, que 20% des déplacements (contre 39% pour les loisirs).
- > La population genevoise réalise en moyenne **1,4 déplacement** entièrement à pied par jour. **Ils parcourent au total une distance de 2.3 km et une durée de 24.7 minutes par jour à pied.**
- > **Tout le monde marche à Genève !** Les différences entre profil sont assez tenues. Même les personnes âgées de 75 ans et plus parcourent en moyenne 1,7 km par jour à pied ! Les catégories qui enregistrent les moyennes un peu plus élevées sont les hommes les 25-44 ans et les revenus faibles.
- > La cartographie de l'intensité piétonne à Genève permet de mettre en évidence à quel point **les villes de Genève et de Carouge concentrent une très grande partie des étapes réalisées à pied dans le canton.** Cependant, la pratique de la marche est également très intense et donc particulièrement visible au sein des communes de couronne **Versoix, Meyrin, Vernier, Grand-Saconnex, Onex, Lancy, Plan-les-Ouates, Chêne-Bourg et Thônex** ainsi que dans certaines polarités périphériques telles Satigny, Chancy, Vandoeuvres ou Puplinge en lien avec les centralités d'équipements et de services qui s'y localisent.

L'enseignement global peut tenir en une phrase et une question : la marche est un moyen de transport de masse, pratiqué par tous, particulièrement efficace pour répondre à la demande de mobilité, qui apporte une réponse concrète aux enjeux environnementaux locaux et globaux, qui coûte très peu, qui rapporte de l'argent à la collectivité, qui a des bienfaits sur le bien être des individus, sur l'activité commerciale et l'urbanité et dont Genève est déjà la capitale en Suisse grâce à sa compacité. Dès lors, comment expliquer qu'elle ne fasse l'objet d'aucune réelle préoccupation et qu'aucune politique ambitieuse dotée de moyens financiers conséquents ne soit menée pour l'encourager et la stimuler davantage ?

8. Références

ARE - Office fédéral du développement territorial. 2022. Coûts et bénéfices externes des transports en Suisse. Transports par la route et le rail, par avion et par bateau 2019.

ARE - Office fédéral du développement territorial. 2018. Densité et comportement de mobilité : Analyse du Microrecensement mobilité et transport.

ARE - Office fédéral du développement territorial ; OFS - Office fédéral du développement territorial (2017) : Comportement de la population en matière de transports. Résultats du Microrecensement mobilité et transports 2015, Neuchâtel et Berne

6t-bureau de recherche. (2018). Analyse du Microrecensement mobilité et transports 2015 et comparaison avec les années 2000, 2005 et 2010. Canton de Genève et Vaud. Rapport final