

État des lieux de la mobilité des élèves du canton de Genève et pistes d'amélioration

L'ATE Association transports et environnement réalise des Plans de mobilité scolaire (PMS) depuis plus de 2012. Elle a ainsi récolté de nombreuses données statistiques, tant sur la mobilité quotidienne de milliers d'enfants, que sur les souhaits des élèves.

En Suisse, les données sur la mobilité scolaire ont rarement été récoltées et les études incluant le point de vue des enfants, pourtant principaux acteurs et actrices du chemin de l'école, n'existent pas. Forte de ce constat, l'ATE a souhaité réaliser la présente étude afin de disposer d'une image claire et chiffrée des pratiques de mobilité des enfants et des familles sur le chemin de l'école.

Ce sont, dans un premier temps, les données du Canton de Genève qui ont été valorisées. C'est en effet à Genève que le nombre d'écoles ayant bénéficié d'un PMS est le plus élevé. Ainsi, plus de 11 000 questionnaires distribués aux enfants et à leurs parents ont été analysés par le bureau spécialisé 6t ainsi qu'un groupe d'expert-es issu-es des domaines de la mobilité, de la psychologie du comportement et de la santé, permettant d'avoir une compréhension approfondie des comportements de mobilité et d'émettre une série de recommandations pour améliorer concrètement le chemin de l'école.



Emilie Roux

Responsable des Plans de mobilité scolaire, ATE Association transports et environnement

MOBILITÉ D'AVENIR



La mobilité
d'avenir



© ATE Association transports et environnement, août 2026
Reproduction autorisée avec indication complète de la source

Rédaction
Alice Gentile et
Emilie Roux, ATE

Réalisation
Stéphane Pasche

Contact
ATE Association transports et environnement,
Aarberggasse 61, 3001 Berne
www.ate.ch/plan-mobilite-scolaire

Mobilité scolaire, quels enseignements et quelles améliorations?

Cette étude, financée par la Fondation MODUS et pilotée par l'ATE Association transports et environnement, s'appuie sur la riche base de données issue des Plans de mobilité scolaire du Canton de Genève entre les années 2017 et 2024. Elle a été réalisée en partenariat avec les bureaux 6t et Behaviour change expertise ainsi que la Haute école de santé Fribourg.

11 528 questionnaires ont été analysés, dont 6 241 questionnaires remplis par les enfants et 5287 par les parents. Ces nombreuses données permettent de comparer la perception du chemin de l'école des élèves avec celle de leurs parents et ainsi de relever des différences notables, notamment dans le choix du mode de déplacement.

Enfin, cette riche analyse permet de formuler des pistes d'amélioration du chemin de l'école.

Ci-contre, les résultats et recommandations à l'attention des instances décisionnelles et des aménagistes de l'espace public.

L'ensemble des données statistiques peut être consulté ici:



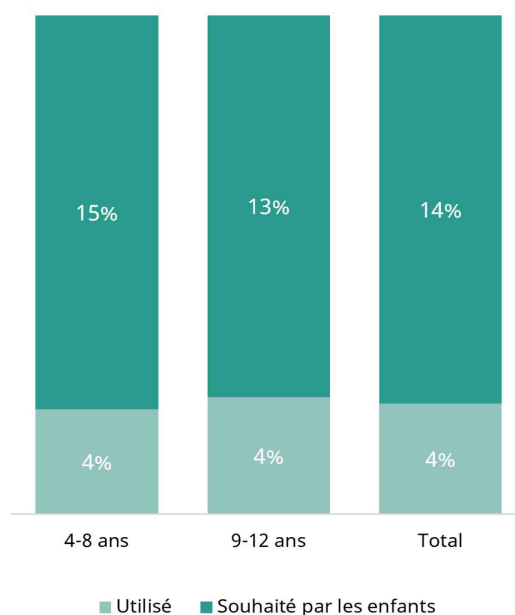
Un grand écart entre la mobilité utilisée et celle souhaitée par les enfants

Si le choix du moyen de transport leur était laissé, un grand nombre d'enfants aimeraient aller à l'école à vélo (14%) ou en trottinette (13%). Leur usage est pourtant limité (respectivement 4% et 3%). Cet écart est particulièrement marqué en milieu rural. Le vélo et la trottinette représentent ainsi un important potentiel inexploité dans la mobilité scolaire.

Lever les obstacles à l'utilisation du vélo et de la trottinette est une piste d'action à encourager. Des aménagements cyclables sécurisés, de qualité et séparés des flux piétons sont essentiels, tout comme un nombre suffisant de places de stationnement. La réduction du trafic automobile aux abords des écoles peut aussi jouer un rôle important.



Vélo: usage et souhait



Parents-taxis pour des raisons pratiques et de dilemme social»

La première raison invoquée par les parents accompagnant leur enfant en voiture est que l'école se situe sur le chemin du travail ou des activités (40%). Un résultat surprenant en regard d'autres études qui mettent plutôt en avant la distance¹. Dans le contexte spécifique genevois, cette dépendance à la voiture est difficile à contrer quand on sait que plus de la moitié des personnes actives du canton peuvent disposer d'une place de stationnement sur leur lieu de travail².

L'influence de ce que les psychologues appellent le « dilemme social » est une composante qu'il ne faut pas négliger. Le dilemme réside dans l'aspect collectif de la situation : si un individu abandonne la voiture pour que son enfant utilise un mode actif, il s'expose au risque posé par le fait que les autres continuent de venir en voiture. Ce mécanisme peut pousser la personne à venir

elle aussi en voiture, ce qui engendre un cercle vicieux où les personnes amènent leurs enfants en voiture car le trajet est dangereux, alors que le trajet est dangereux car les gens viennent en voiture.

Afin de rompre ce processus, des mesures qui améliorent la sécurité devant l'école et réduisent la présence de véhicules ont donc un impact certain sur les parents, qui vont plus facilement intégrer la possibilité de laisser leur enfant aller à l'école autrement qu'en voiture. Des campagnes qui permettent de constater que les autres parents s'engagent également, peuvent aussi contribuer à cet objectif. La mise en place de rues scolaires, c'est-à-dire un aménagement qui « force » l'absence de voitures devant l'école peut avoir un impact important sur la coopération des parents et les encourager à laisser leurs enfants se rendre à l'école par des modes de déplacement actifs.

1 Predicting Children's Travel Modes for School Journeys in Switzerland: A Machine Learning Approach Using National Census Data, Hannes Wallimann and Noah Balthasar, University of Applied Sciences and Arts Lucerne, 2025, p.10

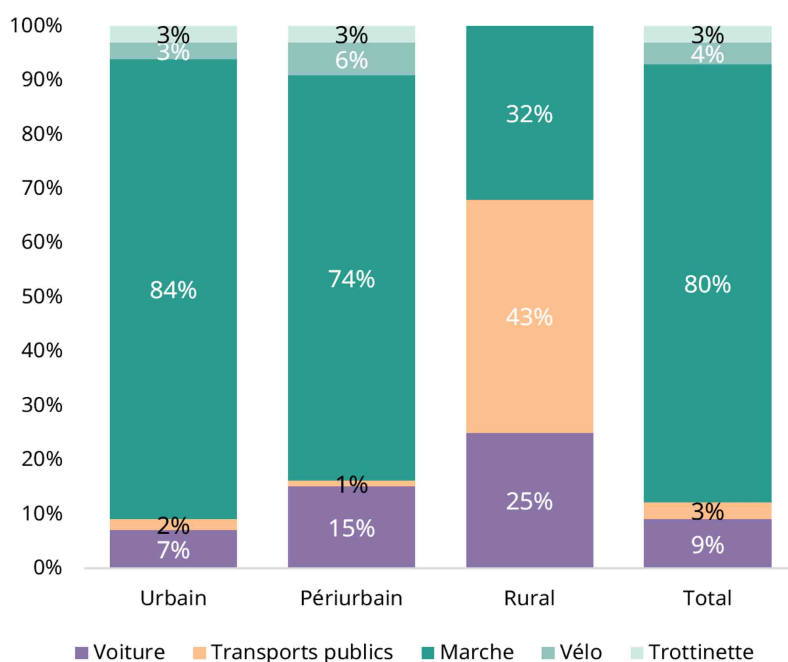
2 La mobilité des habitants du canton de Genève en 2021, OCSAT, 2023, p.10

La mobilité scolaire est dépendante du territoire

Comme le montre le graphique ci-contre, l'étude des disparités territoriales souligne clairement une spécificité des territoires périurbains/ruraux en matière de mobilité scolaire. L'utilisation plus prononcée de la voiture en milieu rural ou périurbain (20% contre 7% en milieu urbain) est frappante.

Ces territoires nécessitent une attention particulière et bénéficient d'importantes marges d'amélioration pour créer des conditions favorables à la mobilité active, là où ils sont confrontés à un fort trafic automobile, des vitesses de circulation élevées (le 30 km/h est encore peu présent sur les routes cantonales ou à fort trafic), ainsi que des traversées piétonnes et des trottoirs dangereux.

Modes utilisés par les enfants dans leurs déplacements vers l'école par typologie territoriale





L'analyse des nombreuses données issues des Plans de mobilité scolaire genevois entre 2017 et 2024 montre que les enfants se rendent principalement à l'école à pied. Si le choix du mode de déplacement répondait aux vœux des enfants, nous pourrions observer une plus grande part d'écopier·ères se rendant à l'école quotidiennement à vélo ou en trottinette. Cette envie s'observe quel que soit le contexte territorial analysé, et même assez fortement en milieu rural.

Favoriser ces modes de déplacement répond à de nombreux intérêts face à la baisse de l'activité physique dans la population : amélioration des fonctions cognitives, amélioration générale de la santé cardio-vasculaire et mentale, lutte contre l'obésité, etc.

Il est ainsi essentiel de lever les freins à l'utilisation du vélo et de la trottinette. Réduire le trafic automobile et sa vitesse est un outil puissant, qui agit sur la sécurité réelle et sur sa perception. En réduisant le trafic aux abords des écoles et en augmentant la sécurité, par exemple avec une rue scolaire, il est possible d'augmenter le nombre d'enfants à pied, en trottinette ou à vélo.

Agir sur le lieu de destination des parents revêt aussi un intérêt pour limiter l'utilisation de la voiture. La raison principale de l'accompagnement en voiture est que l'école se trouve dans la chaîne de déplacement des parents vers une autre activité ; des mesures qui agissent sur les places de parking liées au lieu de travail ou qui rendent l'étape « école » moins facile d'accès en voiture devraient donc être envisagées, par exemple avec la mise en place de rues scolaires.

La disparité entre les territoires le montre bien, des aménagements de qualité et en nombre suffisant

sont tout aussi essentiels pour promouvoir la mobilité active. Les infrastructures actuelles ne le permettent malheureusement que rarement.

Enfin, la psychologie du comportement nous donne aussi des pistes d'actions, notamment en agissant sur le dilemme social. Ce dernier peut être contré par des initiatives comme les actions « walk to school » ou la mise en place de rues scolaires.

Ces données ont permis de mettre en évidence des éléments clés pour la compréhension de la mobilité des élèves du canton de Genève et de déterminer des mesures à tester. L'évaluation après mise en place de rues scolaires permettra de proposer des mesures efficaces et d'encourager les communes et les cantons à les réaliser. Certaines expériences ou politiques de mobilité d'autres cantons ayant réalisé des Plans de mobilité scolaire pourraient donner d'autres pistes d'actions. La dépendance à la voiture pour les déplacements scolaires dans les milieux ruraux ou périurbains s'observe-t-elle aussi ailleurs ? Les raisons de l'accompagnement en voiture sont-elles les mêmes partout ? En analysant de manière similaire les données d'autres cantons, il sera possible d'effectuer des comparaisons, mais également de s'inspirer de ce qui se fait ailleurs.

À n'en pas douter, les nombreuses données récoltées dans toute la Suisse dans le cadre des Plans de mobilité scolaire continueront à nourrir la réflexion et à permettre d'améliorer les conditions de déplacement des élèves. Ainsi, cette présentation des analyses basées sur les données genevoises peut être comprise comme une première étape, qui sera suivie par des analyses dans d'autres cantons, en fonction de l'intérêt des communautés territoriales concernées.