



Dépose-minute à proximité des écoles

Guide pratique

Avec le soutien du



Pour une mobilité
d'avenir



Avant-propos



L'ATE Association transports et environnement s'engage pour que les alentours des écoles soient des espaces sûrs, apaisés et agréables et pour sécuriser les déplacements des enfants à pied ou à vélo. C'est dans ce cadre que ce guide sur les dépose-minute est produit.

Ce document est avant tout une réponse pragmatique à la réalité du terrain. En Suisse, il n'existe pas de législation ni de recommandation concernant les dépose-minute. Leur réalisation est donc souvent aléatoire, insatisfaisante et crée parfois plus de problèmes qu'elle n'apporte de solutions. Ce guide vise à combler ce manque.

Il répond aux questions que se posent les communes, les directions d'écoles, les associations de parents et de quartier concernant la réalisation d'une zone de dépose-minute et son réel besoin. Il identifie les règles

qui permettront de la réaliser en limitant les dangers et en favorisant la création d'espaces sécurisés et agréables pour tous. Il met aussi l'accent sur l'indispensable travail d'information et de sensibilisation des parents et enfants qui doit accompagner toute création d'un tel aménagement.

La conception d'une zone de dépose-minute ne doit pas encourager les parents-taxis. Elle devrait toujours être précédée par une réflexion plus large sur les déplacements des écoliers. C'est par exemple ce que proposent les Plans de mobilité scolaire développés par l'ATE, une démarche complémentaire qui fournit des informations fondamentales pour évaluer la nécessité d'un dépose-minute.

Quels sont les critères qui justifient l'accompagnement en voiture d'un enfant ? Quelles sont les conditions qui nécessitent l'aménagement d'un dépose-minute ? Comment en évaluer le besoin ? Comment l'aménager et en assurer la bonne utilisation ? Telles sont les questions traitées dans ce guide. Nous espérons qu'il vous sera utile et vous en souhaitons une bonne lecture.

Françoise Lanci Montant
Responsable Bureau romand ATE
ATE Association transports et environnement

IMPRESSUM

ATE Association transports et environnement
Reproduction autorisée avec indication complète de la source.

Rédaction et recherches :
Françoise Lanci Montant
Responsable Bureau romand ATE

Rodrigo Luruena
Chargé de campagne

Claude Morzier
Ingénieur

Mylène Lepas, Noémie Urfer,
Alix Dettwiler, Daniela Rodriguez,
stagiaires

Crédits :
Niels Ackermann
Lundi13.ch

Impression :
Pressor

Mise en page :
Jan Slettenhaar

Tiré sur papier 100% recyclé
à 1000 exemplaires

Contact :
ATE Association transport et environnement
Bureau romand ATE
9, rue des Gares
1201 Genève
022 734 70 44

Août 2020

Table des matières

Avant-propos	2	
Introduction	4	
<hr/>		1
Les multiples enjeux du chemin de l'école	5	
Aller seul à l'école, à partir de quel âge ?	5	
Qu'est-ce qu'un trajet scolaire acceptable ?	7	
Chemin de l'école, quelles responsabilités ?	7	
L'accompagnement : un leurre contre le sentiment d'insécurité	8	
<hr/>		2
Analyser le besoin	9	
Une réflexion concertée	9	
Analyse du profil de l'école	9	
Comprendre les raisons de l'accompagnement	9	
Plans de de mobilité scolaire	10	
Comment évaluer le besoin	11	
<hr/>		3
Les règles de base de la réalisation	12	
Une action concertée	12	
Assurer le bon fonctionnement	12	
Quelle solution pour quel degré scolaire ?	12	
Le choix de l'emplacement	13	
L'aménagement	13	
La signalisation	14	
Quelle occupation des zones de dépose-minute en dehors des heures scolaires ?	15	
<hr/>		4
Mesures d'accompagnement	16	
Information	16	
Actions autour de la mise en œuvre	16	
Sensibilisation au cours de l'année scolaire	16	
Contrôle et verbalisation	17	
<hr/>		5
Conclusion	18	

Introduction

Environ 26% des écoliers romands, 22% des écoliers suisses alémaniques et 35% des écoliers suisses italiens sont accompagnés régulièrement en voiture à l'école.¹ Ces chiffres sont amplifiés par la tendance actuelle de centralisation des établissements scolaires qui rallonge les distances parcourues par les écoliers et augmente potentiellement le recours à la voiture.

Les écoles se situent souvent au cœur d'un trafic dense, renforcé par la présence des parents-taxis. Il n'est pas rare d'observer des accumulations de véhicules aux entrées et sorties des préaux, des voitures qui entravent la visibilité des enfants piétons ou des conducteurs opérant des manœuvres périlleuses.

Face à cette situation, il est urgent de réduire la présence des parents-taxis, de favoriser les déplacements à pied ou à vélo vers l'école et, si le besoin est avéré, d'aménager un dépose-minute. Il n'est donc pas question dans ce guide de favoriser les conditions d'accompagnement des enfants en voiture à l'école. Mais, si un dépose-minute s'avère vraiment nécessaire, il est alors important de l'aménager au mieux afin d'éviter de créer des dangers supplémentaires pour tous les piétons – petits et grands – qui se rendent à l'école. **La réalisation d'un tel espace doit donc s'inscrire dans un objectif plus général qui est de favoriser un chemin de l'école agréable et sécurisé.**

Le terme de parents-taxis

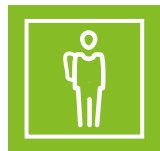
désigne les parents qui déposent ou reprennent leurs enfants à l'école, en voiture.



Le dépose-minute est une zone prévue pour que les parents déposent ou reprennent leurs enfants en voiture, dans laquelle ils doivent rester au volant de leur véhicule et respecter un temps limité à la stricte dépose ou reprise de leurs enfants.

¹ Daniel Sauter, « Mobilité des enfants et des adolescents Evolution entre 1994 et 2015 - Analyse basée sur les microrecensements " mobilité et transports " », Documentation sur la mobilité douce no 141, Office fédéral des routes OFROU, Urban Mobility Research, 2019.

Les multiples enjeux du chemin de l'école



Chaque année, en Suisse, environ 700 000 écoliers entre 4 et 15 ans fréquentent un établissement scolaire. Pour chacun de ces écoliers cela implique, avant toute chose, le choix d'un itinéraire et d'un moyen de déplacement.

Chemin de campagne, route cantonale ou voirie urbaine, tous les parcours menant à l'école ne sont pas idylliques. Selon la durée et la difficulté du trajet, parents et enfants optent pour des déplacements à pied, en transports publics, à vélo ou en voiture.

L'utilisation ou non de la voiture pour l'accompagnement des enfants à l'école est liée à des questions fondamentales que se posent tous les parents. Cette première partie fournit des éléments de réponses à ces trois interrogations :

• À partir de quel âge mon enfant peut-il se rendre seul à pied à l'école ?



• Est-ce que la durée, les difficultés et dangers du trajet à pied sont acceptables pour lui ?



• Qui est responsable de la sécurité des enfants sur le chemin de l'école ?



Aller seul à l'école, à partir de quel âge ?

L'âge auquel un enfant peut se rendre à l'école sans être accompagné par un adulte est une question cruciale qui concerne une étape fondamentale du développement de l'enfant et de son accession à l'autonomie.

Selon plusieurs experts consultés par l'ATE c'est en général vers 7 et 8 ans qu'un enfant devrait pouvoir se rendre seul, à pied, à l'école. C'est à cet âge qu'il possède le discernement nécessaire pour estimer un danger ou juger de la sécurité d'une situation. Parmi les critères fondamentaux invoqués par les experts pour déterminer la capacité d'un enfant à se rendre seul à l'école, **la densité du trafic** et la **vitesse des véhicules** sont les plus importants. Le **comportement**

de l'enfant intervient également. Il doit être suffisamment autonome dans son développement pour effectuer un tel chemin, par exemple traverser une route équipée d'un passage piéton. C'est pour cela que le repérage du parcours, avec son enfant ou dans le cadre d'un Pedibus, est une étape indispensable pour l'apprentissage du chemin de l'école.



Gérard Duc, parent Pedibus

«Nous habitons en ville et un Pedibus a été mis en place en raison des dangers encourus par les enfants. Dans notre environnement, un enfant ne peut se rendre seul à l'école avant la 4P (8 ans), idéalement la 5P ou 6P (9-10 ans). Malgré le Pedibus, les dangers liés au trafic demeurent, mais certains éléments permettent de les réduire. Les critères décisifs sont : la durée des feux piétons, suffisante et synchronisée ; des trottoirs suffisamment larges ; des mesures limitant fortement la vitesse des véhicules et la lutte contre le stationnement illégal qui réduit la visibilité des enfants.»



Annik Kummer, parent Pedibus

«À la campagne, on a tendance à laisser nos enfants aller seuls avec une trottinette ou un vélo. Cela me rassure que mon enfant se rende à l'école à Pedibus. Dans notre environnement, il pourra aller seul à l'école à partir de 10 ans seulement.

À mon avis, la distance à parcourir et les dangers sur les chemins (trafic, traversée de route) sont les critères les plus importants.»



Brigitte Prati, psychologue

«Se rendre seul à l'école est une étape importante vers l'autonomie de l'enfant. De nombreux paramètres entrent en ligne de compte : l'éducation, la distance à parcourir, les caractéristiques du parcours (feux de signalisations, trafic sur la route, etc.).

Il est avant tout essentiel que l'enfant ait été accompagné un nombre suffisant de fois par un adulte, afin d'être familiarisé avec le parcours et d'avoir pu repérer les endroits qui demandent une attention particulière.

Nous pouvons considérer qu'autour de 8-9 ans, un enfant devrait être capable de se rendre par lui-même à l'école.»



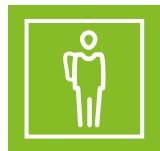
Stéphane Monbaron, Brigade d'éducation et de prévention – BEP, Police cantonale Genève

«Dans la pratique, nous constatons que les enfants sont accompagnés par un adulte généralement jusqu'à la 3P (environ 7 ans).»



Claude Morzier, ingénieur en sécurité routière

«À mon avis, les enfants ne devraient pas se déplacer sans accompagnement dans la circulation avant l'âge de 7 ans. Il s'agit bien entendu d'une valeur indicative dépendant du développement de l'enfant et des dangers de l'itinéraire.»



Qu'est-ce qu'un trajet scolaire acceptable ?

Selon les Plans de mobilité scolaire réalisés par l'ATE, la durée moyenne des trajets est de 7 à 8 minutes, avec toutefois une grande variabilité. L'ATE considère qu'un trajet de 10 à 15 minutes est acceptable pour les enfants entre 4 et 8 ans. Cette durée peut être augmentée à 20 minutes pour les enfants de 9 à 12 ans.

Cela suppose que l'accessibilité à pied de l'école soit garantie par des cheminements piétonniers et cyclables sûrs ou des transports publics ou scolaires adéquats. Il existe cependant des situations pour lesquelles les parents n'ont d'autre choix que d'amener leurs enfants en voiture à l'école. Parmi celles-ci, il convient de citer en particulier :

- Un bâti très dispersé, induisant des temps de déplacement élevés, pour lequel l'organisation de transports scolaires est peu envisageable dans des conditions économiques acceptables. C'est le cas essentiellement dans des communes rurales et de montagne.

- Des chemins de l'école qui ne peuvent pas être sécurisés par des mesures constructives (trottoirs, sentiers pédestres).

En milieu urbain, la pratique des parents-taxis se justifie rarement. En effet, les temps de parcours à pied sont généralement courts et les transports en commun offrent une réelle alternative à la voiture.

Chemin de l'école, quelles responsabilités ?

L'article 19 de la Constitution fédérale (Cst. art. 19) garantit le « droit à un enseignement de base suffisant et gratuit », dispensé dans les écoles infantine, primaire et secondaire.²

Selon une pratique courante et sur la base de la jurisprudence du Tribunal fédéral en lien avec cet article de la Constitution, l'accessibilité effective de l'école est indispensable pour garantir ce droit constitutionnel. Les collectivités sont ainsi responsables de l'accessibilité de l'école et de sa sécurité. Si, d'un point de vue objectif, le chemin de l'école n'est pas acceptable, il est de la responsabilité des pouvoirs publics compétents de prendre les mesures qui s'imposent pour le sécuriser.

La Loi fédérale sur la circulation routière (LCR, Art. 6a) précise que les impératifs de la sécurité routière doivent être pris en compte par les propriétaires de la route. Elle

charge également la Confédération et les cantons d'établir des prescriptions concernant, par exemple, les passages pour piétons.

La Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) établit des plans des réseaux communicants des chemins pour piétons qui, selon l'article 2, al. 3, desservent et relient notamment les jardins d'enfants et les écoles. Les cantons et les communes ont l'obligation d'établir des plans de réseau de chemins pour piétons et d'assurer ainsi un chemin de l'école dont les conditions sont acceptables.

Les lois cantonales, les lois scolaires et leurs règlements d'exécution précisent les tâches des communes

dans l'organisation des transports scolaires. Souvent, ceux-ci doivent être organisés lorsque le trajet présente des dangers pour les enfants ou que le temps de trajet à pied dépasse une certaine durée. Cette durée varie selon les cantons. Par exemple, la distance maximale parcourue par l'enfant ne doit pas excéder 2,5 km dans le canton de Vaud

et 3 km dans le canton de Fribourg. Dans le canton du Jura, elle dépend de l'âge de l'enfant et est comprise entre 2 km et 3 km. Des indemnités aux parents assurant eux-mêmes le déplacement en voiture entre le domicile et l'école sont parfois prévues dans les bases légales cantonales, si un transport scolaire est trop onéreux.

Sur le chemin de l'école, les enfants sont sous la responsabilité des parents, sauf si un transport scolaire est organisé. L'éducation et l'acquisition des bons comportements sur l'itinéraire scolaire restent de la responsabilité des parents.

²Article 19 – Droit à un enseignement de base : « Le droit à un enseignement de base suffisant et gratuit est garanti. » Constitution fédérale de la Confédération suisse, du 18 avril 1999 (état du 1^{er} janvier 2018).

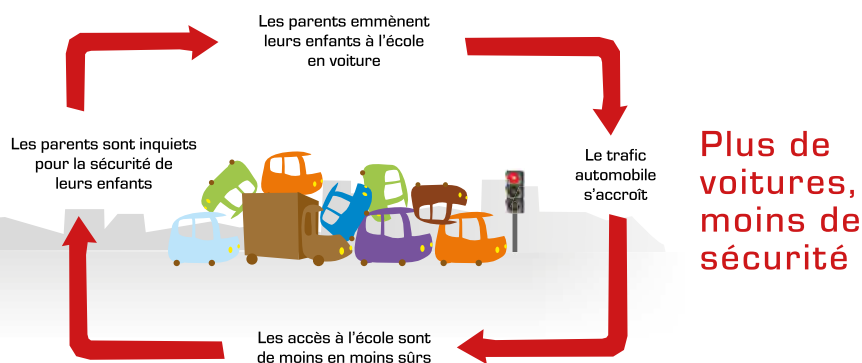
L'accompagnement en voiture : un leurre contre le sentiment d'insécurité

L'accompagnement des enfants en voiture est souvent motivé par le sentiment d'insécurité ressenti par les parents et par la crainte de l'accident. De ce fait, il prive les enfants d'une occasion d'acquérir les bons comportements et de développer de nombreuses compétences : motricité, indépendance, orientation, confiance en soi, capacité de réaction, sociabilité, etc. De plus, rien de tel que de se déplacer à pied ou à vélo vers l'école pour réduire le nombre de véhicules circulant ou stationnant aux abords directs de l'école, et donc les risques d'accident.

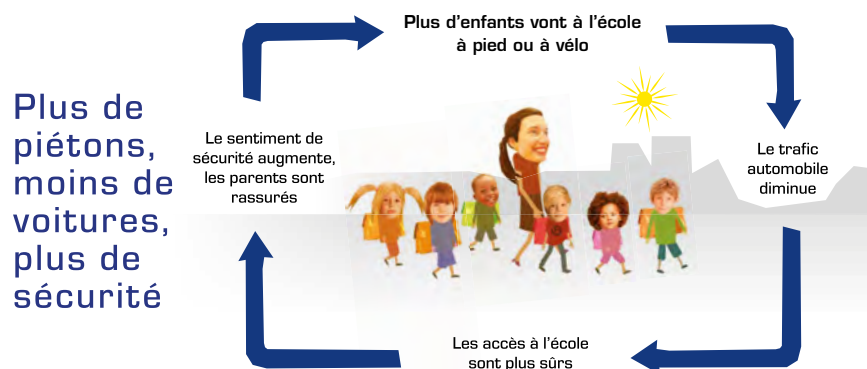
Il est vrai que les risques encourus par les enfants piétons restent trop élevés et que les piétons et cyclistes de moins de 15 ans sont largement plus vulnérables que le reste de la population. Les statistiques du Bureau de prévention des accidents (bpa) montrent une forte augmentation des risques vers l'âge de 7 ans, ce qui correspond à l'âge auquel les enfants commencent à se rendre seuls à l'école.³

Pour que cette étape importante vers l'indépendance se passe dans les meilleures conditions de sécurité possible et pour réduire la vulnérabilité des enfants, il est donc important qu'ils n'aient pas été privés de l'expérience et de l'apprentissage du chemin de l'école en étant déposés en voiture.

Cercle vicieux ...



... ou cercle vertueux ?



³ bpa - Bureau de prévention des accidents, Rapport SINUS 2016, Niveau de sécurité et accidents dans la circulation routière en 2015, Berne, bpa, 2016



Analyser le besoin

Un projet de dépose-minute est de la responsabilité de la commune. Il n'existe pas d'article de loi ou de normes spécifiques concernant les dépose-minute. Il est d'autant plus important d'en analyser le besoin avec rigueur et d'en soigner la réalisation.

Une réflexion concertée

La première question qui se pose est de **savoir si l'on a réellement besoin d'aménager un dépose-minute**. La réponse à cette question doit être le fruit d'une réflexion concertée.

La mise en place d'un **processus participatif**, dès le début de la réflexion, permet de favoriser l'appropriation et la bonne utilisation du dépose-minute. Dans le cas où l'on renonce à la réalisation de cet ouvrage, le processus participatif permet également de justifier ce choix et d'en comprendre les raisons.

Analyse du profil de l'école

Il est indispensable de **bien analyser les caractéristiques particulières de chaque école** pour trouver des solutions adaptées concernant la mobilité scolaire. D'autant plus lorsque la création d'un dépose-minute est envisagée. Des variables telles que l'emplacement géographique, le périmètre de scolarisation ou encore les degrés d'enseignement et l'âge des enfants font de chaque établissement une entité unique avec des besoins différents.

L'aménagement d'un dépose-minute doit être précédé par une **analyse des comportements afin de déterminer les habitudes de déplacement des parents, le taux d'accompagnement et les distances parcourues**. Cette analyse peut être réalisée sur la base d'un sondage auprès de la police locale, du responsable du bâtiment scolaire, de la direction de l'école et de l'association de parents d'élèves qui sont généralement de bons observateurs de la situation.

Comprendre les raisons de l'accompagnement

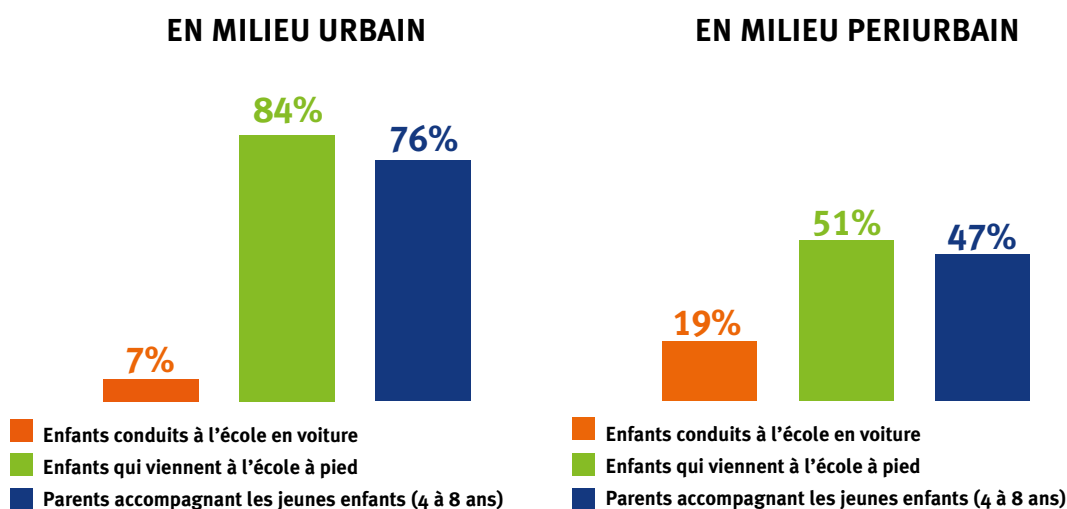
Il est important de comprendre quelles sont les raisons qui poussent les parents à accompagner leurs enfants. Ces raisons sont souvent liées à l'insécurité routière mais aussi au manque d'infrastructure, au risque de mauvaises rencontres ou à l'âge des enfants. Dans une moindre mesure, les parents accompagnent leurs enfants parce que l'école se trouve sur le chemin de leur travail, par plaisir ou en raison de la météo.



Plans de mobilité scolaire

Les Plans de mobilité scolaire permettent d'obtenir un éclairage instructif sur les raisons qui motivent les choix des parents en matière d'accompagnement. Basés sur une consultation de toute la communauté scolaire (écoliers, parents, enseignants et autres acteurs du quartier) les Plans de mobilité scolaire apportent **une image claire et chiffrée ainsi qu'une analyse détaillée des déplacements générés par les établissements scolaires**. Ils permettent de mieux comprendre comment fonctionnent les déplacements des écoliers et les raisons d'accompagnement des enfants. Ces chiffres sont très utiles pour l'évolution des besoins du dépose-minute.

Les Plans de mobilité scolaire réalisés entre 2013 et 2020 ont permis d'établir que :



Un Plan de mobilité scolaire se divise en 5 étapes

1. **L'enquête de mobilité** sous forme de questionnaire distribué aux parents, aux enfants et aux enseignants de l'établissement
2. Le **bilan de mobilité**, qui fournit une analyse et un état des lieux sur l'accompagnement, les modes de déplacement, les itinéraires empruntés et les dangers perçus et réels
3. Les **recommandations**, pour résoudre les problèmes identifiés : mesures d'aménagement, de signalisation, d'accompagnement, de sensibilisation
4. L'**information** et la **sensibilisation** par des activités pédagogiques dans les écoles et des campagnes d'information et de sensibilisation pour les familles
5. Le **suivi** et l'**évaluation** de la mise en place des recommandations









Pour plus d'information : www.mobilitescolaire.ch



Comment évaluer le besoin ?

Les dépose-minute ne sont applicables que dans des situations particulières et complexes.

Diverses expériences en Suisse et à l'étranger permettent d'établir une série de critères pour évaluer leur pertinence. Le tableau ci-dessous décrit et analyse chaque critère. **La présence d'un ou de deux de ces critères seulement ne justifie pas leur réalisation. Mais ce n'est pas tant leur nombre qui importe que leur pertinence en fonction du contexte.**

Critère	Commentaire
Situation 	Les dépose-minute sont à éviter dans les zones urbaines où ils sont très rarement justifiés car les distances entre la maison et l'école sont généralement faibles et donc réalisables à pied, plus rapidement qu'en voiture.
Bassin d'attraction 	Un bâti très dispersé, occasionnant des temps de déplacement élevés entre la maison et l'école, peut rendre les dépose-minute concevables. Mais, cela seulement si l'organisation de transports scolaires est peu envisageable dans des conditions économiques acceptables. C'est le cas essentiellement des communes rurales et de montagnes.
Chemin de l'école 	Les dépose-minute sont pertinents si le chemin de l'école n'est pas adapté aux enfants (par exemple un taux élevé d'accidents, un trafic important, de la violence, etc.), si les chemins de l'école ne peuvent pas être sécurisés par des mesures constructives (trottoirs, sentiers pédestres, etc.) et/ou par la présence de personnes ressources comme les patrouilleur-ses scolaires, agents municipaux, parents d'élèves ou autres.
Âge des élèves 	Les dépose-minute sont essentiellement envisageables pour les enfants des écoles primaires entre 5 et 8 ans. Les enfants doivent être capables de descendre seuls de la voiture (voir page 12 « Quelle solution pour quel degré scolaire ? »).
Transports publics 	L'absence de transports publics peut rendre les dépose-minute nécessaires si le bassin d'attraction est important. Dans le cas contraire, il faut sensibiliser la communauté scolaire sur les divers moyens de transport à disposition.
Pression de stationnement 	Si dans un rayon de 50 à 100 mètres de l'école il y a une forte pression de stationnement et que les parents ne peuvent pas se garer, les dépose-minute peuvent être envisagés.
Systèmes d'accompagnement 	Il est important d'identifier si des systèmes d'accompagnement favorisant les déplacements à pied et à vélo, comme le Pedibus ou le Vélobus, constituent des alternatives à l'utilisation de la voiture et du dépose-minute.
Plan de mobilité scolaire 	Il est conseillé d'inscrire le projet de dépose-minute dans un Plan de mobilité scolaire qui amène à une réflexion globale et participative de la mobilité scolaire, tout en encourageant les modes de transport les moins polluants (voir page 9 « Comprendre les raisons de l'accompagnement » et www.mobilitesscolaire.ch).

Il est important de rappeler aux parents que le seul gain de temps, par exemple entre le domicile et le travail en passant par l'école, ne devrait pas constituer un motif suffisant pour amener les enfants en voiture à l'école.

Une analyse plus approfondie des besoins est toujours recommandée, voir annexe 2.

Les règles de base de la réalisation

Les dépose-minute représentent un concept relativement nouveau en Suisse.

Une action concertée

La réalisation d'un tel aménagement devrait se faire dans le cadre d'une collaboration entre l'établissement scolaire, les services techniques de la commune, la Police locale (notamment les instructeurs du trafic) et les associations de parents d'élèves.

Dès le début du processus, il est important de communiquer sur les objectifs, de prévenir qu'il ne s'agira pas de répondre sans autre à la demande ni de couvrir tous les besoins. Un consensus devra être trouvé, en particulier sur le choix de l'emplacement du dépose-minute. Cette communication servira également à informer très tôt les parents usagers sur les règles à respecter lors de l'utilisation (voir annexe 3 « Règlement d'usage »).

Si la communauté scolaire s'est engagée dans le processus et a été écoutée, le bon fonctionnement du dépose-minute en sera facilité (voir annexe 2 « Étapes à suivre et instructions pour l'analyse du besoin »).

Assurer le bon fonctionnement

Un dépose-minute est une zone où les parents s'arrêtent pour déposer ou embarquer leurs enfants en voiture. **Au sens strict, cette zone ne devrait être utilisée que pour déposer et venir rechercher les enfants. Idéalement, les parents doivent rester au volant de leurs véhicules.**

- **Lors de la dépose**, les parents s'arrêtent, en général, le temps de laisser descendre leurs enfants. La zone peut ainsi fonctionner correctement.
- **Par contre, lorsqu'ils viennent rechercher les enfants**, les parents stationnent souvent plus longtemps pour attendre leurs passagers. Les expériences à l'étranger montrent toutefois que cette situation est rarement problématique, car les moments de sortie d'école sont souvent plus étalés.

Quelle solution pour quel degré scolaire ?

- **Le dépose-minute au sens strict est approprié pour les enfants du primaire qui peuvent se déplacer seuls de la voiture à l'école.** S'il est un peu éloigné de l'école, il est possible d'impliquer des élèves plus âgés, pour accueillir les plus jeunes et les accompagner vers les bâtiments scolaires.
- Les parents des plus jeunes enfants, notamment ceux qui vont à la crèche, souhaitent accompagner leurs enfants jusque dans l'école. Dans ce cas, un dépose-minute

seul n'est pas approprié. Il faut prévoir soit un stationnement de courte durée, soit une zone de dépose-minute complétée par un accompagnement jusqu'à l'entrée de l'école ou de la crèche.

- Un dépose-minute ne devrait pas être aménagé à proximité d'une école secondaire, car les élèves plus âgés, et donc plus autonomes, devraient être incités à utiliser d'autres moyens de déplacement.





Il existe plusieurs possibilités pour aménager un dépose-minute :



Au bord de la chaussée, sous forme de cases d'arrêt dédiées à cette pratique.



Sur la chaussée, sans marquage des cases mais avec signalisation. (voir page 14)



En site propre, sur une partie d'un parking existant, sur une contre-allée ou sur un espace dédié essentiellement au dépose-minute.

Le choix de l'emplacement

- Lors de la rentrée ou de la sortie des classes, les abords de l'école constituent le lieu où la concentration de piétons est la plus forte et devraient constituer un espace particulièrement sécurisé et apaisé pour les piétons. **Il est donc recommandé d'aménager un dépose-minute à une certaine distance de l'entrée de l'école.** Cela permet d'éviter les conflits avec les enfants piétons et de ne pas créer des dangers supplémentaires aux alentours de l'école.

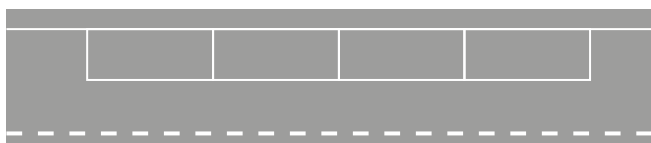
- Le préau, espace de jeu privilégié, ne doit pas être utilisé comme dépose-minute ni comme lieu de stationnement.

- **La sécurité du cheminement piétonnier entre l'école et le dépose-minute importe plus que la distance qui les sépare.** Toutefois, la distance a son importance car, trop grande, elle peut dissuader les parents de l'utiliser.

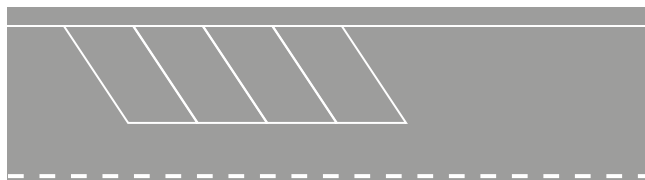
- Si le dépose-minute se trouve le long d'un trottoir situé sur le même côté que l'école (cas souhaitable), cette distance ne devrait pas excéder 50 m. Pour un cheminement en site propre, cette distance peut être de 100 m ou plus.

L'aménagement

- Il convient de limiter au maximum les conflits potentiels entre les enfants descendant ou montant de la voiture et les manœuvres des autres véhicules. De ce point de vue, un arrêt longitudinal est préférable. Les enfants montent et descendent à la droite du véhicule.



- **Un parcage** en épi est également envisageable, mais il convient alors de donner aux places de parc une largeur généreuse, correspondant au niveau de confort C de la norme SN 640 291, Stationnement, disposition et géométrie des installations de stationnement. Les enfants pourront ainsi rejoindre le trottoir, respectivement le véhicule, dans des conditions de sécurité « acceptables », en limitant les conflits avec les autres véhicules.



- Un dépose-minute sur une contre-allée est un cas plus rare, mais qui présente l'avantage d'être éloigné du trafic. Par contre, il nécessite plus de place, surtout si le dégagement des véhicules s'arrêtant derrière est souhaité.

- **Le nombre de places** d'arrêt à mettre à disposition dépend de prime abord du nombre de parents désirant déposer ou prendre des écoliers en voiture. Cet aspect doit faire l'objet d'une étude minutieuse. Pour évaluer ce besoin, les analyses menées dans le cadre des Plans de mobilité scolaire constituent une aide précieuse (voir page 10). De plus, une observation détaillée des pratiques en cours avant l'aménagement permet d'estimer le besoin maximal.

Cependant, il ne convient pas de couvrir l'ensemble des besoins exprimés. Une offre trop généreuse de places de dépose-minute aurait un effet attractif pour ce mode de déplacement à l'école et créerait plus de dangers, ce qui n'est pas le but recherché. On estime habituellement qu'une couverture de 50 à 60% des besoins exprimés ou observés peut être prise en considération. Pour une étude plus détaillée, il convient de prendre en compte notamment :

- **Le nombre d'élèves de l'établissement concerné**
- **La répartition des horaires d'entrée et de sortie**
- **L'offre en moyens de transports et les possibilités de transfert modal vers d'autres moyens de déplacement**
- **Les possibilités de co-voiturage**

La signalisation

Les zones de dépose-minute n'existent pas dans l'Ordonnance sur la signalisation routière. Il s'agit d'un concept dont la valeur légale sera donnée par le signal OSR 2.50 (interdiction de parquer, arrêt autorisé pour laisser monter ou descendre des passagers).

Pourtant, la signalisation, qu'elle soit verticale ou au sol, est indispensable au bon fonctionnement du dépose-minute.

Une plaque complémentaire, ou signal OSR 2.50, comprenant le texte «Dépose-minute de l'école» peut être placée sous le signal ou sur un autre poteau séparé du signal. L'ATE propose un panneau indiquant clairement le dépose-minute, avec un pictogramme bien reconnaissable et approprié à la situation, comme ci-dessous.



Le panneau proposé par l'ATE, en complément du panneau de signalisation routière.



Dans le tableau ci-dessous sont énumérés les critères d'aménagement d'un dépose-minute.

Conditions d'aménagement / typologies des aménagements

Critère		Recommandation
1	Distance entre le dépose-minute et l'école	30 à 100 m
2	Localisation sur route de quartier (route d'intérêt local), trafic faible ou contre-allée	Pas de marquage des places de parc, signalisation
3	Localisation sur route (route à orientation trafic)	Marquage des places de parc, signalisation
4	En site propre	En général, pas de marquage des places de parc, signalisation
5	Itinéraire dépose-minute – école par trottoir sans traversée ou en site propre	Balisage de l'itinéraire entre le dépose-minute et l'école
6	Itinéraire dépose-minute – école avec traversée de chaussée	Organisation d'aide à la traversée
7	Cases d'arrêt longitudinales	Marquage et signalisation, selon localisation
8	Cases d'arrêt en épis	Marquage indispensable, grande largeur (norme SN 640 291)

À contrôler !

- Les mesures d'incitation à un transfert modal sont-elles prises ?
- Le nombre de places nécessaires est-il optimal ?
- La signalisation est-elle mise en place ?

Quelle occupation des zones de dépose-minute en dehors des heures scolaires ?

L'utilisation des zones de dépose-minute comme stationnement peut être envisagée uniquement les jours sans école, soit les week-ends et les périodes de vacances scolaires.

Il convient d'adopter des règles qui garantissent au mieux la disponibilité des déposes-minute pour leur fonction première. Or, la permission du parcage à certaines heures de la journée ne permet pas d'assurer que le dépose-minute soit libéré lorsque les écoliers et leurs parents en ont besoin. Cela implique des mesures de contrôle et de répression accrues, souvent peu disponibles.

Mesures d'accompagnement

Dès les premières réflexions, il est indispensable que la réalisation du dépose-minute soit accompagnée de mesures qui vont permettre d'en assurer le bon fonctionnement. Les mesures d'accompagnement seront plus faciles à mettre en place si une réflexion commune et un processus participatif sont à l'origine du dépose-minute.

Les mesures d'accompagnement se composent de quatre volets :

1. **Information auprès des usagers**
2. **Actions *in situ* la première semaine**
3. **Sensibilisation tout au long de l'année**
4. **Contrôle**

Information

La réalisation d'un dépose-minute est accompagnée par une **campagne d'information** qui sensibilise les usagers.

La campagne doit **informer sur l'existence du dépose-minute et les règles à respecter**, tout en incitant les parents à laisser leurs enfants se déplacer à pied et à vélo pour aller à l'école. Elle **met l'accent sur l'usage limité du dépose-minute** : il doit rester un recours exceptionnel pour que les trajets à pied et à vélo, bons pour la santé, ne disparaissent pas au bénéfice de la voiture. La campagne d'information permet de communiquer surtout les règles d'usage à tous les parents. Un exemple de règlement d'usage est proposé en annexe de ce document (voir annexe 3 « Règlement d'usage »). Il peut être repris ou adapté.

Actions autour de la mise en œuvre

Pour tous les écoliers : pendant la première semaine, il est conseillé que chaque enseignant puisse se rendre sur place, accompagné d'un policier ou d'un représentant de la sécurité routière, pour donner aux enfants des conseils *in situ*. Si le dépose-minute n'est pas à côté de l'école, c'est l'occasion de mettre l'accent également sur la sécurité de l'itinéraire du lieu de dépose jusqu'à l'école.

Pour les parents et enfants usagers : la présence *in situ* de la direction de l'école, de la Police, voire du concierge ou d'autres surveillants, les premiers jours, permet aussi de répondre aux questions des parents et de s'assurer que le fonctionnement du dépose-minute est bien compris par les usagers.

S'il existe une association de parents ou un conseil d'établissement, leurs membres peuvent être impliqués pour assurer une présence sur place et fournir une information sur l'emplacement du dépose-minute.

Sensibilisation au cours de l'année scolaire

Il faut **prévoir une information à plusieurs moments de l'année**, par exemple après chaque vacances scolaires, pour s'assurer que les bonnes habitudes soient bien ancrées.

Les règles d'utilisation du dépose-minute (comment s'y rendre, où attendre, accompagnement, etc.) doivent être intégrées à l'enseignement dispensé par les instructeurs du trafic.

À chaque début d'année scolaire, le règlement d'usage sera rappelé aux parents et une information plus détaillée sera fournie aux nouveaux parents d'élèves.



Contrôle et verbalisation

Le fonctionnement du dépose-minute devrait faire l'objet de contrôles réguliers, par la Police locale et le concierge de l'école. Ces contrôles porteront notamment sur :

- Le comportement des parents : durée de l'arrêt, manœuvre d'entrée et de sortie des places, dépose et prise en charge des enfants
- Le comportement des enfants : éloignement rapide de la zone de dépose, attention aux dangers le long de la route, traversée éventuelle d'une chaussée, attitude lors de l'attente de la prise en charge

Le tableau en annexe 1 « Liste de contrôle pour le fonctionnement » liste les critères à prendre en compte dans cette évaluation. Ce contrôle peut être mené deux fois par an pour bien évaluer le fonctionnement du dépose-minute.

Ces contrôles devraient avoir, dans un premier temps, un rôle correctif et informatif (voir annexe 2 « Étapes à suivre et instructions pour l'analyse du besoin »). Au besoin, les comportements inadéquats et répétitifs de la part des parents devraient être sanctionnés. La verbalisation devrait pouvoir être évitée par une bonne information mais son recours ne doit pas être écarté.

L'information peut être communiquée par différents biais selon le public cible auquel elle s'adresse :

- **Par l'école et / ou la Police ... usagers :**

Information sur le site du dépose-minute, par la présence de signalisation claire, renforcée si possible par un marquage au sol et/ou un panneau en expliquant l'usage (voir page 13-14)



- **Par l'école ... communauté scolaire :**

Information générale sur la mise en service du dépose-minute

Distribution à tous les parents des règles d'usages, avec un talon à signer et à rendre à l'école

Information complémentaire aux parents dans le journal de l'école, le site internet de l'école, sur les panneaux dans l'école, etc.



- **Par la commune ... riverains :**

Information par un tout-ménage dans le quartier, à l'intention des riverains.

La sensibilisation peut aussi continuer en cours d'année, par une nouvelle information, si les règles d'usages ont besoin d'être rappelées



Conclusion

On l'aura compris à la lecture de ce guide, une zone de dépose-minute est plus qu'un simple aménagement et n'est pas une solution clé en main pour régler les problèmes des parents-taxis aux abords des écoles. Pour en justifier sa réalisation, il doit permettre d'améliorer durablement la sécurité de tous les usagers, petits et grands.

La création d'un dépose-minute est le résultat d'un processus dont la première étape est une analyse approfondie du contexte dans lequel il sera réalisé et de la mobilité générée par l'établissement scolaire. Une fois la zone bien pensée, réalisée et sécurisée, sa bonne utilisation dépendra de l'usage qu'en feront parents et enfants. Pour cela, des actions d'information et de sensibilisation ainsi qu'un suivi de son fonctionnement sont indispensables.

Enfin, pour éviter que la création d'un dépose-minute ne génère un afflux de parents-taxis, il est important de rappeler à tous que les déplacements à pied, à vélo, en Pedibus, en Vélobus ou en transports publics ou scolaires sont toujours à privilégier pour la santé, le développement et la sécurité des enfants.



Suite au Plan de mobilité scolaire, la commune de Montreux a réaménagé la zone de dépose-minute proche de l'école de Chernet. Située sur un parking existant, elle permet aux véhicules de s'arrêter le long de la bande verte. L'espace de dépose ou d'attente pour les enfants est protégé par les potelets.



Annexes

Annexe 1 : Liste de contrôle pour le fonctionnement

Ce tableau fournit une liste indicative des critères à prendre en compte pour évaluer le fonctionnement du dépose-minute. Nous recommandons de mener cette évaluation deux fois par an.

Critères	Objectifs	Contrôle
1. Voitures utilisant le dépose-minute en dépose		
Nombre de voitures		
Durée moyenne de l'arrêt		
2. Voitures utilisant le dépose-minute en prise en charge		
Nombre de voitures		
Durée moyenne de l'arrêt		
3. Nombre de manœuvres d'introduction et de sortie incorrectes		
4. Nombre d'enfants sortant / entrant côté route		
5. Nombre d'enfants restant / jouant sur la zone après la dépose		
6. Nombre d'enfants attendant / jouant sur la zone avant prise en charge		
7. Nombre d'enfants sur l'itinéraire entre le dépose-minute et l'école		
8. En cas de traversées : nombre d'enfants ne respectant pas les consignes des aides		
9. Parcage en épi : nombre de conflits entre enfants et voitures		

Annexe 2 : Étapes à suivre et instructions pour l'analyse du besoin

Décrire la problématique, identifier les besoins et évaluer la pertinence des déposer-minute d'une manière plus détaillée. Ce tableau résume les étapes à suivre et les instructions pour l'élaboration d'une telle démarche. À noter qu'un Plan de mobilité scolaire permet notamment de répondre à ces questions (voir page 10).

Description	Objectifs	Notes
<p>1. Identifier les motifs de l'analyse et les acteurs impliqués</p> <p>Définir les motifs pour lesquels un déposer-minute est envisagé.</p> <p>Identifier les acteurs impliqués dans la mobilité scolaire et le rôle de chacun (parents, élèves, association de parents d'élèves, maison de quartier, école, commune, service technique, police, voirie, experts, etc.).</p> <p>Les parents et élèves en tant que bénéficiaires directs du déposer-minute jouent le rôle des usagers et doivent être considérés comme le groupe cible de cette analyse. L'école, l'association des parents d'élèves, la Commune, le service technique et d'autres tiers joueront respectivement le rôle de facilitateurs ou de maîtres d'œuvre.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Quels sont les motifs de cette démarche ? • Qui sont les acteurs concernés ? • Quel est le rôle de chaque acteur ? 	
<p>2. Identifier les besoins</p> <p>Dans cette étape, l'objectif est de faire un état des lieux pour connaître les besoins des parents en termes de mobilité et plus spécifiquement les raisons pour lesquelles ils amènent leurs enfants en voiture.</p> <p>Chercher l'information auprès des acteurs identifiés précédemment, par le biais d'interviews, de groupes de discussion et/ou la distribution et l'analyse de questionnaires.</p> <p>Bien que la priorité soit accordée aux parents et aux élèves, il est très important de discuter avec le reste des acteurs impliqués pour avoir une vision diversifiée et envisager toutes les solutions possibles.</p> <p>Avec les informations obtenues les variables ci-dessous peuvent être décrites :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Situation géographique de l'école • Âge des élèves • Bassin d'attraction • Trafic autour de l'école • Modes de déplacement utilisés • Systèmes d'accompagnement en place • Accès aux transports publics • Moyen de transport préféré par les parents et raisons de leurs choix • Existence d'un Plan de mobilité scolaire 	<ul style="list-style-type: none"> • Distance entre domicile et école ? • Moyen de transport utilisé ? • Possibilité d'utiliser les transports en commun ? • Quelles sont les raisons pour l'utilisation de la voiture ? 	



Description	Objectifs	Notes
<p>3. Évaluer les besoins</p> <p>En premier lieu, il est nécessaire de prioriser les besoins des parents. Pour ce faire, il faut :</p> <ul style="list-style-type: none">• Distinguer ce qui est indispensable de ce qui ne l'est pas (par exemple : est-ce que les parents amènent leurs enfants en voiture parce qu'ils habitent trop loin et qu'il n'y a pas de réseau de transport public à disposition ou plutôt parce que l'école est sur la route de leur travail ?).• Distinguer les besoins objectifs et subjectifs (par exemple : est-ce que les parents amènent leurs enfants en voiture parce qu'il y a un réel problème de sécurité sur le chemin de l'école et parce que l'enfant ne peut pas aller à pied ?).• Identifier les besoins qui entrent en conflit avec d'autres besoins (par exemple : est-ce que certains parents aimeraient pouvoir déposer leurs enfants en voiture alors que d'autres préféreraient réduire le trafic autour des écoles ?).• Analyser si les acteurs concernés partagent les mêmes besoins et s'ils leur accordent la même importance. <p>Ensuite, évaluer la pertinence du dépose-minute en comparant les résultats obtenus avec la grille d'évaluation du tableau en page 19</p>	<ul style="list-style-type: none">• Quels sont les besoins les plus importants ?• Les besoins identifiés entrent-ils en conflit entre eux ?• Les acteurs ont-ils des besoins différents ?• Un dépose-minute est-il la solution la plus appropriée ?• Y a-t-il d'autres solutions à explorer à part des dépose-minute ?• Des solutions ont-elles été proposées ?	
<p>4. Affiner l'analyse</p> <p>L'analyse de la situation et le spectre des solutions à disposition peuvent être enrichis par le recours à une entité externe, par exemple l'ATE.</p>		
<p>5. Communiquer / sensibiliser</p> <p>Il est important de communiquer les résultats obtenus à tous les acteurs identifiés au préalable pour les informer et les sensibiliser sur les mesures qui seront prises.</p>		

Annexe 3: Règlement d'usage

Nous listons ci-dessous quelques éléments incontournables d'un tel règlement

Les parents, à travers le conseil d'établissement ou l'association des parents d'élèves, peuvent être parties prenantes dans la rédaction du règlement d'usage.

- Une zone de dépose-minute n'est pas un stationnement de courte durée
- La conductrice / le conducteur doit idéalement rester au volant de la voiture et l'enfant doit sortir seul du véhicule
- Les enfants ne montent et descendent du véhicule qu'au dépose-minute
- Les enfants ne doivent pas monter / descendre du véhicule côté route

Lors de la dépose

- Le véhicule ne doit s'arrêter que le temps nécessaire à la dépose de l'enfant
- Les enfants ne doivent pas rester dans la zone de dépose-minute

Lors de la reprise

- Les automobilistes ne doivent pas attendre trop longtemps l'enfant à l'arrêt, ce qui bloque l'accès à d'autres véhicules
- Les enfants attendent leurs parents à l'emplacement du dépose-minute, éventuellement sous la surveillance d'un adulte ou d'enfants plus âgés

Itinéraire du dépose-minute à l'école

- Si le dépose-minute est un peu éloigné de l'école, le règlement d'usage doit comporter un plan d'accessibilité qui indique l'itinéraire sécurisé entre le dépose-minute et l'école
- Si un accompagnement est prévu entre le dépose-minute et l'école, il doit être précisé

Ces points peuvent être complétés par les autorités communales ou scolaires, selon les cas.



L'essentiel en bref

- La création d'un dépose-minute n'est pas une solution clé en main pour régler les problèmes des parents-taxis aux abords des écoles : la marche, le Pédibus, ou les transports publics ou scolaires sont à privilégier.
- Un état des lieux de la mobilité des enfants (Plan de mobilité scolaire) ou une analyse du besoin est indispensable pour bien évaluer la nécessité d'un dépose-minute.
- La forme, le nombre de places et la localisation du dépose-minute varie selon chaque école.
- Un dépose-minute ne devrait pas être aménagé à proximité directe de l'école.
- En milieu urbain, la création d'un dépose-minute ne se justifie que rarement car les distances de parcours sont souvent courtes et l'offre de transports publics riche.
- Un dépose-minute n'est pas approprié pour les écoles secondaires, les élèves plus âgés pouvant utiliser de manière autonome divers moyens de déplacement.
- Un dépose-minute n'est pas un parking, les parents doivent rester au volant de leurs voitures et ne pas y stationner leur véhicule.
- Pour signaler le dépose-minute, on peut avoir recours au signal OSR 2.50 complété par un panneau séparé indiquant le dépose-minute.
- Une campagne d'information et de sensibilisation sur l'utilisation correcte du dépose-minute doit être réalisée, si possible à plusieurs reprises dans l'année, afin de sensibiliser les parents à son bon usage.

ATE Association transports et environnement
Bureau romand
9, rue des Gares
1201 Genève
022 734 70 44
www.ate.ch
bureau-romand@ate.ch

L'ATE Association transports et environnement est active sur le plan politique et à travers des campagnes de sensibilisation pour développer, en Suisse, une politique des transports respectueuse de l'humain, de l'environnement et de la santé. Créée en 1979, elle compte plus de 100 000 membres.

L'ATE préconise une mixité et un équilibre entre les différentes formes de mobilité que sont la voiture, les transports publics et les mobilités actives (à pied et à vélo).

Les campagnes actuelles de l'ATE portent, entre autres, sur :

- La mobilité sans carburants fossiles
- La sécurité du chemin de l'école
- La mobilité des seniors
- La réduction du bruit et des émissions liés au trafic
- La promotion des déplacements à pied et à vélo

Avec le soutien du



Pour une mobilité
d'avenir

ate