

La présente fiche s'adresse aux communes et aux maîtres d'ouvrage publics qui souhaitent aménager une zone Kiss & Go auprès d'une école, d'un pôle de mobilité ou d'une gare.

P 11 ZONES KISS & GO

Foire aux questions (FAQ)

- > Où une zone Kiss & Go est-elle pertinente ?
- > Combien d'emplacements Kiss & Go sont nécessaires ?
- > Comment une zone Kiss & Go doit-elle être aménagée ?

Sujets

Avantages et défis des zones Kiss & Go	3
Exigences pour les zones Kiss & Go	4
Formes de zones Kiss & Go	7
Champ d'application des zones Kiss & Go	9
Recommandations et mesures contre-productives	14

Aperçu

Kiss & Go (ou « dépose-minute ») désigne un concept principalement utilisé auprès des établissements scolaires, des pôles de mobilité, des parkings P&R, des gares et des aéroports, où les passagers sont systématiquement déposés ou récupérés en voiture particulière. À cet effet, des zones de stationnement de courte durée spécialement signalées sont aménagées, permettant aux passagers de monter ou descendre sans gêner le reste du trafic - généralement sans que le conducteur ne quitte le véhicule. Il convient de distinguer « *drop-off* » (dépose) et « *pick-up* » (ramassage), car ces opérations imposent des exigences différentes en matière de conception et de capacité de la zone. D'autres appellations existent, telles que « Kiss & Rail » (près des gares) ou « Kiss & Fly » (près des aéroports).

FOIRE AUX QUESTIONS (FAQ)

Où une zone Kiss & Go est-elle pertinente ?

Les zones Kiss & Go sont pertinentes là où des **opérations de dépôt et de récupération non réglementées** entraînent régulièrement des bouchons, des voies de bus bloquées ou des conflits avec les piétons et les cyclistes, par exemple **aux gares, aux arrêts et aux pôles de mobilité** > voir page 9, ou **devant les écoles** > voir page 11. Un **excès d'emplacements Kiss & Go est contre-productif**.

Combien d'emplacements Kiss & Go sont nécessaires ?

Le nombre d'emplacements Kiss & Go dépend de **facteurs** tels que le volume de trafic, le nombre de passagers et le temps d'arrêt. Une **analyse du comportement réel** aux heures de pointe est déterminante :

- > Combien d'arrêts ont lieu simultanément ?
- > Où s'arrêtent les véhicules, pendant combien de temps et dans quel but ?
- > Les conducteurs descendent-ils du véhicule ou restent-ils à bord ?

Se la base de ces données, il est possible de déterminer si une zone Kiss & Go est réellement nécessaire, combien de places sont requises et leur emplacement idéal. Souvent, il est plus efficace **d'orienter le comportement Kiss & Go existant vers des emplacements plus appropriés**, plutôt que de favoriser des arrêts directement devant l'entrée principale. Auprès des écoles, les besoins dépendent surtout de **la tranche d'âge des élèves** : pour les enfants des **cycles 1 et 2**, qui sont accompagnés par un adulte jusqu'à l'entrée, une **zone Kiss & Go n'est pas adaptée**. Dans ce cas, des places de stationnement classiques, clairement séparées de la zone Kiss & Go, sont plus appropriées. **Pour les élèves plus âgés**, dont les conducteurs ne descendent pas du véhicule lors des dépôts et récupérations rapides, une zone Kiss & Go peut être appropriée. Ce principe s'applique de manière similaire à d'autres établissements tels que les écoles de musique ou les infrastructures sportives > voir page 11.

Comment une zone Kiss & Go doit-elle être aménagée ?

En pratique, les emplacements Kiss & Go sont **souvent utilisées comme stationnement prolongé**. Si cela ne peut être efficacement évité, il est préférable de renoncer à leur aménagement, car cela ne ferait **qu'ajouter un espace de stationnement longue durée à des endroits non prévus à cet effet**. Une **planification soignée** est donc nécessaire, avec une **disposition claire** incluant des traversées sûres, **une signalisation et un marquage précis**, ainsi qu'une **limitation du temps d'arrêt** au strict minimum > voir page 4. L'organisation séparée ou conjointe des **« pick-up »** et **« drop-off »** influence également les besoins en espace > voir page 6.

Avantages et défis des zones Kiss & Go

Des zones Kiss & Go bien aménagées contribuent à une circulation plus fluide devant les écoles ou les pôles de mobilité.

Les avantages d'une zone Kiss & Go sont :

- > Réduction du stationnement illicite
- > Prévention des situations de circulation confuses
- > Sécurité accrue pour les piétons et les cyclistes
- > Fluidification du trafic grâce à la diminution du trafic lié à la recherche d'une place de stationnement
- > Montée et descente des passagers à proximité de leur destination

L'**utilisation abusive** des zones Kiss & Go, par exemple pour faire des courses ou d'autres démarches à proximité immédiate, constitue un défi majeur, car elle réduit la capacité de la zone. Si cela ne peut être efficacement évité, il est préférable de renoncer à l'aménagement de la zone, faute de quoi il ne se créerait qu'un **espace de stationnement longue durée supplémentaire à un endroit indésirable**.

Pour garantir le bon fonctionnement, des **mesures ciblées** de contrôle du temps d'arrêt et de l'utilisation réelle sont donc nécessaires. Dans les zones Kiss & Go organisées sur une voie séparée par une barrière physique ou des bornes, les arrêts se raccourcissent automatiquement : comme il est impossible de dépasser, les usagers suivants incitent à ne pas bloquer inutilement la voie. Cette forme d'autorégulation peut rendre superflu le recours à du **personnel supplémentaire** ou à des **systèmes numériques** (par ex. capteurs).

Une utilisation fluide suppose que tous les usagers **comprennent et respectent les règles**. Les zones Kiss & Go doivent donc être **clairement structurées, lisiblement aménagées et signalées de manière claire**

> voir page 4.



Zone Kiss & Go à la gare de Mersch avec marquage au sol vert

Exigences pour les zones Kiss & Go

Les exigences pour l'aménagement d'une zone Kiss & Go varient en fonction de l'emplacement et du type d'utilisation. Les conditions sont différentes selon qu'il s'agit d'une gare, d'un aéroport ou d'une école.

En général, la planification d'une zone Kiss & Go doit prendre en compte les points suivants :

Choix de l'emplacement

- > **Éviter les conflits** Les opérations de dépôt et de récupération des passagers doivent avoir lieu là où elles ne créent pas de conflits avec les autres usagers. Devant les écoles, la zone doit être située à l'écart de la cour principale pour éviter les conflits avec les piétons, les cyclistes et les bus scolaires. Dans les gares et les pôles de mobilité, l'emplacement doit permettre un accès sûr et accessible aux quais ou aux arrêts. La zone Kiss & Go doit toujours se situer plus près de l'entrée que les places de stationnement longue durée.
- > **Bonne accessibilité** La zone doit être facilement accessible en voiture sans bloquer ni croiser d'autres voies de circulation (piétons, cyclistes, etc.). Après le dépôt, la destination doit être facile et sûre à atteindre à pied.

Capacité

- > **Temps d'arrêt et rotation** Le nombre d'opérations de stationnement aux heures de pointe, pour le dépôt (« *drop-off* ») comme pour la récupération (« *pick-up* »), doit être estimé afin de déterminer la capacité nécessaire et d'éviter les embouteillages sur les voies d'accès. Plus la zone Kiss & Go est petite, plus le risque de mauvais usages est réduit.
- > **Tranches d'âge à l'école** Pour les enfants des cycles 1 et 2, la zone Kiss & Go n'est pas adaptée, car ils sont généralement accompagnés jusqu'à l'entrée principale, ce qui entraîne un stationnement prolongé du véhicule. Des places de stationnement classiques, distinctes de la zone Kiss & Go, sont donc plus appropriées. Une zone Kiss & Go s'avère utile pour les élèves plus âgés, car ils se rendent à l'école sans accompagnement.



Zone Kiss & Go couverte à la gare de Salzburg



Marquage au sol vert de la zone Kiss & Go près de l'école primaire à Diekirch



Signalisation purement informative (ne figurant pas dans le Code de la Route)

Circulation

- > **Entrée et sortie** Les accès doivent être clairement séparés et bien signalés.
- > **Principe de sens unique** Une circulation linéaire (entrée et sortie dans une seule direction) améliore le flux de trafic > voir page 7.
- > **Flux continu** La zone doit être conçue de manière à permettre aux véhicules d'entrer et de sortir rapidement et facilement.
- > **Aménagement clair et lisible** La zone doit être dégagée de tout obstacle afin d'assurer une bonne visibilité pour les conducteurs, les piétons et les autres usagers de la route.

Sécurité

- > **Séparation claire** La zone Kiss & Go doit être clairement séparée des cheminements piétons et des pistes cyclables afin de prévenir les accidents. Dans les zones où la voie doit être traversée, des passages pour piétons doivent être prévus.
- > **Éclairage** Un bon éclairage garantit la sécurité, notamment le matin et le soir.

Signalisation et marquage

- > **Signalisation claire** Les panneaux doivent indiquer clairement qu'il s'agit d'une zone Kiss & Go, y compris la durée maximale de stationnement autorisée (par ex. 1 minute ou 5 minutes).
- > **Marquages au sol** Les marquages permettent de distinguer clairement la zone Kiss & Go des autres zones (comme les places de stationnement longue durée). Au Luxembourg, la couleur verte est fréquemment utilisée, car elle met bien en évidence la zone Kiss & Go et la rend facilement identifiable dans l'espace routier.
- > **Passages pour piétons** Dans les endroits particulièrement peu visibles, des passages pour piétons supplémentaires peuvent être nécessaires.

Surveillance

- > **Limitation de la durée de stationnement** Le recours à des horodateurs, capteurs ou barrières (comme par exemple à l'aéroport de Findel) doit être envisagé si une utilisation abusive est constatée.
- > **Tarification** Au-delà d'une certaine durée de stationnement (par ex. 10 minutes), le stationnement dans la zone Kiss & Go doit être payant. En dehors des heures d'utilisation (par ex. dans les écoles l'après-midi ou le week-end), la zone peut être utilisée à d'autres fins, par exemple comme stationnement longue durée.
- > **Personnel sur place** Du personnel de surveillance peut être déployé pour assister et contrôler le bon déroulement des dépôts et récupérations.

Différences entre « drop-off » et « pick-up » au sein d'une zone Kiss & Go

Alors que le « **drop-off** » est conçu pour la **rapidité et l'efficacité**, le « **pick-up** » nécessite une planification supplémentaire des temps d'attente et des flux de circulation. Dans des zones Kiss & Go bien conçues, **les deux flux doivent être optimisés et coordonnés** afin de garantir une utilisation efficace.

	Caractéristiques	Aménagement
DROP-OFF (Dépose de passagers) 	> Les véhicules s'arrêtent brièvement pour permettre aux passagers (p. ex. enfants à l'école, voyageurs ferroviaires) de descendre. > Les conducteurs restent dans le véhicule et repartent immédiatement. > À l'école, cette pratique est particulièrement importante le matin, au début des cours.	> Des petites zones d'arrêt sont suffisantes, car le processus se déroule rapidement. > Près des aéroports et des gares desservant des liaisons longue distance, il faut s'attendre à ce que les passagers soient parfois accompagnés par le conducteur jusqu'au contrôle de sécurité ou au quai. Pour ce type de stationnement, il convient de renvoyer vers d'autres emplacements.
PICK-UP (Ramassage de passagers) 	> Les conducteurs restent en règle générale dans le véhicule. > Le processus dure plus longtemps, car il dépend du moment où les passagers sont prêts à monter. En cas de retard (p. ex. dû à un train en retard ou si les enfants restent encore dans l'établissement après la fin des cours), le véhicule doit attendre. > À l'école, cette pratique est particulièrement importante l'après-midi, à la sortie des classes.	> Il convient de prévoir une zone d'attente plus grande afin de réduire les retards et les encombrements.



Zone de stationnement courte durée (à gauche) et zone de stationnement longue durée (à droite) à la gare centrale de Luxembourg

Formes de zones Kiss & Go

Dans la conception des zones Kiss & Go, on distingue de manière générale deux concepts de circulation : le système séparé et le système combiné.

Système séparé

Caractéristique

- > Il existe une **voie de « drop-off » séparée** (optionnellement avec sa propre baie d'arrêt) ainsi qu'une **zone « pick-up » distincte**, où les conducteurs peuvent attendre plus longtemps, le cas échéant, sans gêner la circulation dans la zone de « drop-off ». Si un stationnement de longue durée est déjà présent, la zone « pick-up » peut y être intégrée.

Avantage

- > La séparation spatiale **réduit le potentiel de conflits**. Les conducteurs dans la zone « pick-up » peuvent attendre sans perturber le déroulement dans la zone de « drop-off ».

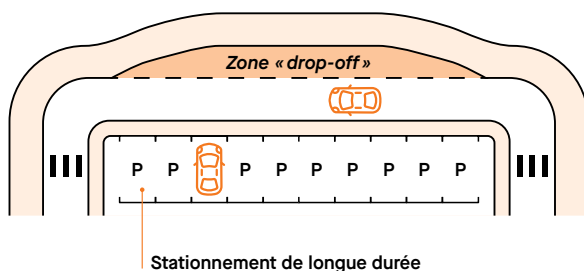
Inconvénient

- > En raison des zones et accès séparés, une **surface plus importante** est nécessaire.

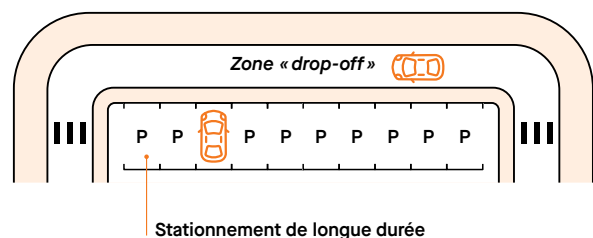
Domaines d'application

- > Particulièrement adapté aux endroits avec une **forte demande et des flux de dépôt et de récupération simultanés**, comme **les gares et les pôles de mobilité très fréquentés** > voir page 9 ou les **aéroports**.

Système séparé – « drop-off » avec une baie d'arrêt dédiée ⬇



Système séparé – « drop-off » en sens unique à voie unique ⬇



Système combiné

Caractéristique

- > Les flux de « *pick-up* » et de « *drop-off* » **partagent la même voie** et la même baie d'arrêt. Si la zone est conçue comme **voie unique en sens unique**, le processus est plus rapide, car le dépassement n'est pas possible, contrairement à une configuration à deux voies.

Avantage

- > Le système combiné, en particulier en version à voie unique, **nécessite moins d'espace** que le système séparé.

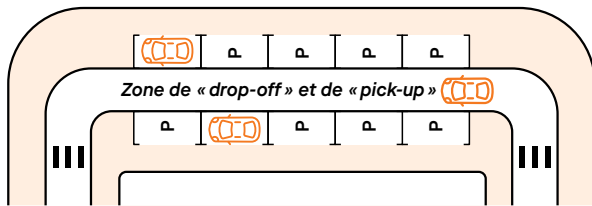
Inconvénient

- > **En cas de forte demande** ou de temps d'attente prolongé dans le véhicule, des **surcharges, encombrements et conflits** peuvent rapidement survenir.

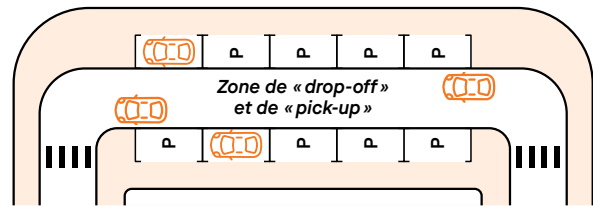
Domaines d'application

- > Particulièrement adapté aux sites où la **demande est faible** ou lorsque les flux de « *drop-off* » et de « *pick-up* » ne se produisent pas simultanément, comme dans les **écoles** (le matin « *drop-off* », l'après-midi « *pick-up* », [> voir page 11](#)) ou aux **arrêts de bus** en milieu rural [> voir page 9](#).

Système combiné –
voie unique en sens unique ↓



Système combiné –
deux voies en sens unique ↓



Champ d'application des zones Kiss & Go

Les zones Kiss & Go sont particulièrement adaptées aux sites où la demande pour les trajets de « *drop-off* » et de « *pick-up* » est élevée, comme les gares, les arrêts et les pôles de mobilité très fréquentés, ainsi qu'auprès des établissements scolaires.

Zones Kiss & Go aux gares et aux pôles de mobilité

En particulier, aux **gares et aux pôles de mobilité très fréquentés**, les flux de véhicules entrants et sortants se croisent. C'est pourquoi un **système séparé** > [voir page 7](#) constitue la solution la plus efficace pour organiser les flux de « *drop-off* » et de « *pick-up* » de manière sûre et ordonnée. Lorsque **la demande est faible** ou que peu de flux de « *drop-off* » et de « *pick-up* » se produisent simultanément, un **système combiné** > [voir page 8](#) peut être préférable, car il est plus flexible et plus économe en espace.

Dans les gares ou les aéroports, il faut prévoir des **temps d'attente plus longs** lors du « *pick-up* », car les passagers peuvent arriver en retard à la zone Kiss & Go. Pour le « *drop-off* », il convient de distinguer les conducteurs qui déposent simplement leurs passagers et repartent immédiatement de ceux qui accompagnent leurs passagers jusqu'au quai ou au contrôle de sécurité. La **taille de la zone doit être adaptée** à ces situations. Aux petits arrêts de transport en commun, la zone Kiss & Go peut être réduite.



Zone Kiss & Go à la gare de Kleinbettingen

Dépose – « drop-off »

Afin de permettre une descente rapide et efficace des passagers, la zone de « drop-off » doit être située **plus près de l'entrée que les places de stationnement de moyenne ou de longue durée**. Le temps d'arrêt doit être **limité à cinq minutes maximum** afin d'assurer un flux de circulation continu.

Une zone de « drop-off » à **voie unique** peut être utilisée de manière ciblée pour réduire la durée d'arrêt des véhicules, puisqu'**aucun dépassement n'est possible** et que les usagers suivants incitent à libérer la voie.

Ramassage – « pick-up »

La zone de « pick-up » peut être aménagée à **une plus grande distance de l'entrée**. Des **temps d'arrêt plus longs** (p.ex. jusqu'à 30 minutes) doivent y être prévus afin d'offrir davantage de flexibilité lors du ramassage des passagers. Les véhicules dont les conducteurs souhaitent **s'arrêter plus longtemps lors du ramassage** doivent être orientés vers la zone de « pick-up » > [voir page 7](#).

Exemple : Kiss & Go à la gare centrale de Luxembourg

À la gare centrale de Luxembourg, **des observations et des comptages** ont été réalisés en 2024 afin d'optimiser les flux au sein de la zone Kiss & Go. En 2025, en collaboration avec les CFL, l'aménagement Kiss & Go à l'intérieur du parking a été complété par une zone « drop-off » **matérialisée en vert** devant le bâtiment voyageurs. Cette configuration permet d'identifier clairement depuis la voirie la zone de « drop-off » (4 places, arrêt gratuit limité à 1 minute) ainsi que la zone de « pick-up » située dans le parking (8 places, arrêt gratuit jusqu'à 30 minutes).



Zone Kiss & Go à la gare centrale de Luxembourg (circulation à sens unique à une voie)

Après des gares et pôles de mobilité proposant des **commerces** dans le bâtiment ou à proximité immédiate, il existe un **risque d'un usage détourné** des zones Kiss & Go. Au lieu d'être utilisées pour la descente et la montée rapides des passagers, ces zones servent alors de stationnement gratuit pour des courses ou des arrêts prolongés. **Une signalisation claire, une surveillance et une réglementation stricte** sont donc essentielles pour garantir la fonction initiale des aménagements.

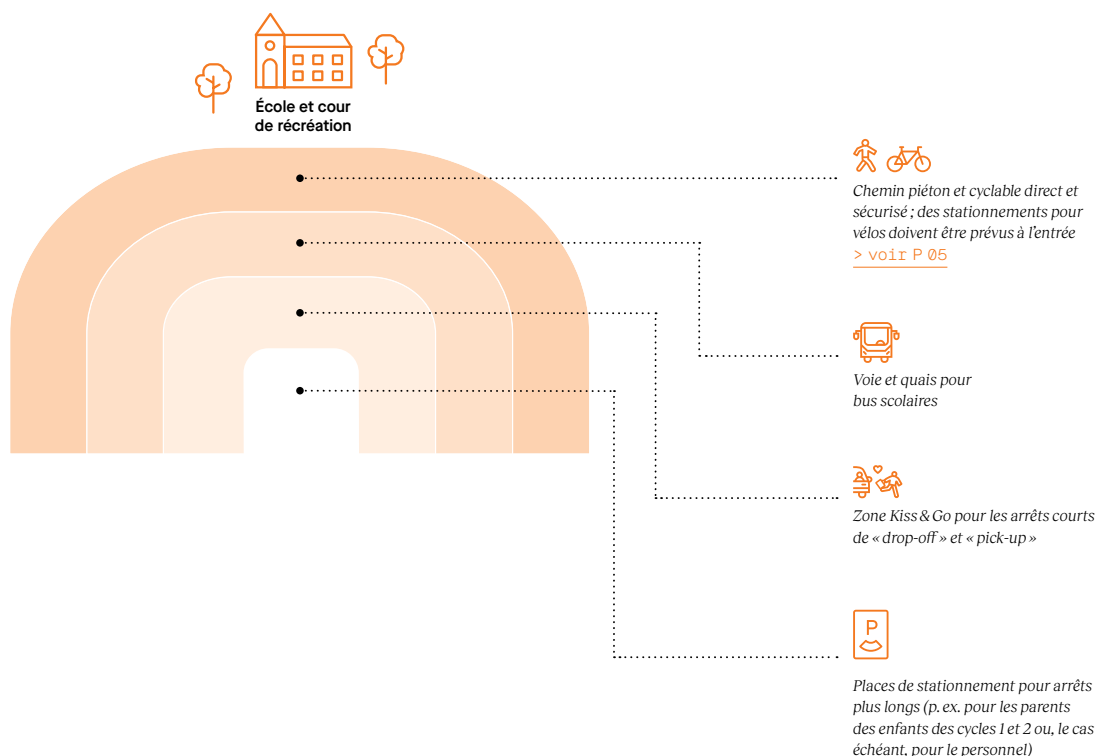
Si les zones Kiss & Go ne sont pas dimensionnées de manière adéquate, cela entraîne souvent des **conflits indésirables** : des voies bloquées, un usage détourné des places (p.ex. stations de taxis, zones de livraison ou arrêts de bus), ainsi que des risques pour les piétons et les cyclistes causés par des arrêts désordonnés dans des zones inadaptées. **Des installations surdimensionnées sont également contre-productives**, car elles favorisent le stationnement longue durée supplémentaire.

Zones Kiss & Go auprès des établissements scolaires

Les **exigences** en matière d'infrastructure et d'organisation de la circulation **varient selon le cycle scolaire**. Pour les enfants à partir du cycle 3 de l'école primaire, l'arrivée et le départ se font généralement rapidement : les parents s'arrêtent brièvement, laissent descendre leurs enfants et repartent immédiatement. Pour les enfants plus jeunes, en particulier ceux de moins de six ans, une planification adaptée est nécessaire.

Les **enfants des cycles 1 et 2**, ainsi que ceux de la Maison Relais, nécessitent généralement **l'accompagnement d'une personne adulte** lors de l'arrivée et du départ. Les parents ou les accompagnateurs doivent donc accompagner l'enfant jusqu'à l'entrée principale ou le prendre en charge à cet endroit. Si l'accompagnement ne peut être assuré par le personnel, des places de stationnement supplémentaires doivent être prévues, distinctes des zones Kiss & Go et clairement signalées.

Principe de circulation auprès d'un établissement scolaire ↓



Étant donné que les flux de « *drop-off* » et de « *pick-up* » sont clairement séparés dans le temps (le matin pour le « *drop-off* », l'après-midi pour le « *pick-up* »), un **système combiné** > voir [page 8](#) est généralement suffisant à proximité des écoles.

Par ailleurs, il peut être utile de mettre en place des **zones de circulation apaisée** > voir www.apaisement.lu ou des **restrictions d'accès temporaires** pendant les heures d'arrivée et de départ, afin d'accroître la sécurité des enfants.

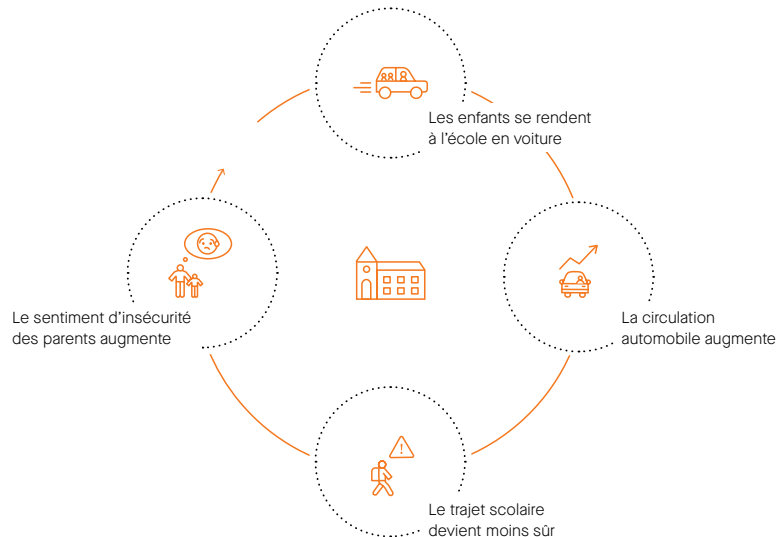


Zone Kiss & Go matérialisée en vert près de l'école primaire à Steinsel

Déplacements en voiture des parents : un cercle vicieux

L'accompagnement des enfants à l'école en voiture est souvent motivé par le **sentiment d'insécurité des parents**. Toutefois, ces trajets en voiture devraient être réduits autant que possible, voire évités, afin de favoriser une mobilité scolaire sûre, durable et saine. L'arrivée et le départ des enfants en voiture entraînent régulièrement des **situations confuses et dangereuses devant les écoles**, en particulier pour les enfants qui se déplacent à pied ou à vélo. De plus, les trajets motorisés pour se rendre à l'école privent les enfants de l'occasion de développer précocement leurs compétences en matière de mobilité autonome.

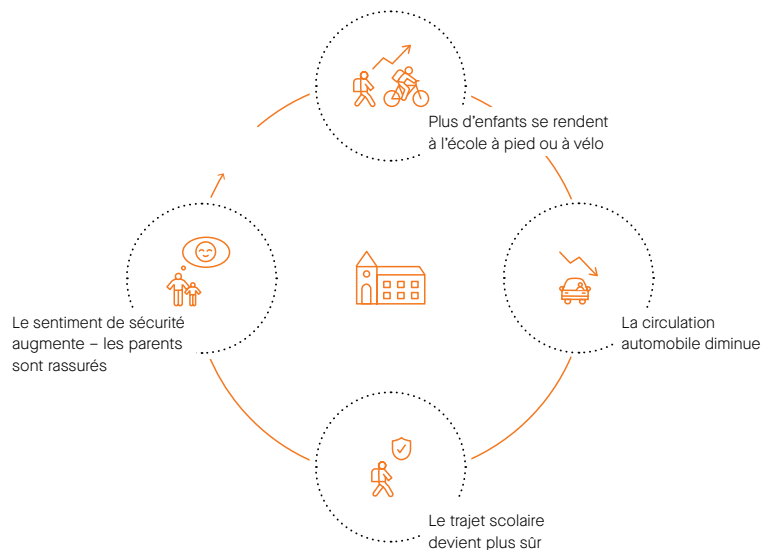
Le cercle vicieux du trajet scolaire – plus de voitures, moins de sécurité ↓



Pour briser ce cercle vicieux, diverses mesures peuvent être mises en œuvre, telles que :

- > Identification d'itinéraires scolaires sûrs
- > Mise en place de concepts « Pedibus » et « Vëlobus »
- > Apaisement de la circulation à proximité des écoles pour renforcer la sécurité et réduire la charge de trafic
- > Optimisation des arrêts de bus scolaires
- > Trottoirs larges, accessibles et bien éclairés
- > Pistes cyclables sécurisées, séparées de la circulation motorisée
- > Campagnes de sensibilisation pour parents, enfants et enseignants

Briser le cercle vicieux – plus de piétons et de cyclistes, moins de voitures, plus de sécurité ↓



Recommandations et mesures contre-productives

RECOMMANDATIONS DE LA STRATÉGIE NATIONALE DE STATIONNEMENT

- > Près des grandes gares, le système Kiss & Go séparé (zones de « *drop-off* » et « *pick-up* » distinctes) est avantageux pour assurer un bon déroulement.
- > Aux pôles de mobilité avec une faible demande et un espace limité, un système combiné (même voie pour le « *drop-off* » et le « *pick-up* ») est suffisant, car il est plus compact et économe en espace.
- > Les aménagements à voie unique, sans possibilité de dépassement, sont généralement préférables. Ils permettent de traiter plus rapidement les flux de « *drop-off* » et « *pick-up* », car les usagers suivants incitent naturellement à libérer la voie.
- > Lors de la planification de la circulation autour des écoles, les priorités doivent être claires: d'abord des itinéraires et traversées sûrs pour les piétons et cyclistes, ensuite des stationnements vélo proches de l'entrée, puis les arrêts de bus à proximité immédiate, ensuite les zones Kiss & Go, et enfin des places de stationnement plus éloignées. Cela permet d'éviter le trafic automobile inutile devant l'école et de réduire les risques de conflit.
- > Une signalisation claire, un marquage au sol, un bon éclairage et des accès faciles sont indispensables pour garantir un usage sûr et fonctionnel des zones Kiss & Go.

MESURES CONTRE-PRODUCTIVES

- > Des installations surdimensionnées sont contre-productives, car elles favorisent le stationnement longue durée supplémentaire à des endroits inappropriés. Une analyse détaillée de l'existant et des besoins est donc indispensable.
- > Une capacité insuffisante entraîne rapidement des situations de surcharge et de désordre, notamment le matin et l'après-midi auprès des établissements scolaires.
- > Les zones Kiss & Go situées directement devant l'entrée de l'école ou à proximité immédiate des passages piétons augmentent le risque d'accidents.
- > Pour les enfants des cycles 1 et 2, les zones Kiss & Go ne sont pas adaptées, car les parents laissent le véhicule plus longtemps pour accompagner leur enfant jusqu'à l'entrée. Des places de stationnement classiques, clairement séparées des zones Kiss & Go et correctement signalées, sont plus appropriées.
- > En l'absence de signalisation claire, de limitation temporelle ou de contrôle, le risque d'utilisation inappropriée (p.ex. stationnement gratuit pour des courses ou des arrêts prolongés) augmente.