

# Auto-stop et covoiturage : faciliter la prise en charge en sécurité

## Contexte et enjeux

Le cœur des agglomérations - depuis un passé récent qui a tendance à se perpétuer - a gagné nettement plus d'emplois que d'actifs.

Par ailleurs, la majeure partie des communes rurales et périurbaines continuent à accueillir plus d'actifs que d'emplois.

Ce fort décalage entre dynamiques économiques et résidentielles a alimenté l'allongement des déplacements quotidiens.

Pour leur part, les espaces ruraux et périurbains se caractérisent par des contraintes de mobilité importantes et largement dépendantes de la voiture, compte tenu des distances à parcourir et d'un maillage plus éparé des transports en commun (TC).

Une grande majorité d'automobilistes, dans le cadre de leurs trajets domicile-travail, se déplacent seul pendant que la part modale très majoritaire de la voiture alimente la congestion à l'entrée des grandes agglomérations.

Cette situation présente pourtant l'intérêt potentiel de nombreux sièges vides pour des infrastructures routières, somme toute, souvent bien développées.

Si la voiture apparaît comme un problème, la solution se trouve bien dans son usage : le problème est bien l'usage. Il y a donc lieu de faire dialoguer « anciens » et « nouveaux » acteurs de la filière automobile en associant ces problématiques aux potentialités offertes par les nouveaux services de mobilité collaborative.

Une **lueur de solution** se dessine par le développement du partage de la voiture, entre autres, l'autopartage, le covoiturage et l'auto-stop organisé. Effectivement, nous sommes bien en présence de 2 formes de partage, d'une part le partage de la voiture et d'autre part celui des sièges inoccupés dans les voitures.

C'est ce dernier partage qui nous intéresse dans la rédaction de cette note, essentiellement pour ce qui concerne les courtes distances pour lesquelles les systèmes de plateforme ne sont pas efficaces.

De l'énoncé de ce contexte nous retiendrons 5 enjeux<sup>1</sup> liés à l'aménagement du territoire :

- **la solidarité et le lien social ;**
- **le désenclavement rural ;**
- **le rabattement vers les TC ;**
- **la diminution de la congestion routière ;**
- **la diminution des émissions de polluants et de gaz à effet de serre.**

## Deux notions imbriquées

### Le covoiturage

L'activité de covoiturage est juridiquement définie comme « *l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux [...]* », Cf. art. L.3132-1 du Code des transports. Cette définition générique est à rapprocher de la notion de remplissage des voitures.

---

<sup>1</sup> d'après Rezo-Pouce, *Comprendre le dispositif et prévoir sa mise en place*, oct. 2016

## L'auto-stop organisé

L'auto-stop « classique » est une pratique plus informelle de covoiturage, immédiate et libre, *a priori* sans mise en relation préalable, qui avait été marginalisée par la démocratisation de la voiture individuelle.

Depuis le début des années 2000, l'auto-stop organisé, dit « de proximité », variante sécurisée de l'auto-stop « classique » destinée aux déplacements du quotidien, se développe.

Il peut être semi-organisé. Dans ce cas, un auto-stoppeur attend sur une « ligne de covoiturage » définie comme une ligne TC.

Il peut être semi-spontané. Dans ce cas, un auto-stoppeur attend à une borne en brandissant un signe de reconnaissance d'une communauté, un conducteur, possesseur du même signe, peut le prendre en charge...

Pour ces 2 points d'embarquement, notamment, on conçoit bien qu'une signalisation commune, donc réglementaire, de repérage serait nécessaire..

## Objectifs pour leur facilitation

Plusieurs freins entravent le **développement indispensable** du covoiturage et de l'auto-stop organisé parmi lesquels un aspect réglementaire d'aménagement primordial pour la sécurité : satisfaire **les besoins en points d'embarquement** (sécurité et repérage).

L'auto-stop classique était souvent pratiqué à la volée, au bord des routes. La circulation de l'époque le permettait.

Depuis cette époque, le Code de la route n'a pas évolué concernant le chargement des personnes : seuls les usagers des TC sont pris en compte.

De son côté, le transporteur national et ferroviaire SNCF a créé dans nombre de ses gares des « dépose-minute ». Ces aires d'attente et d'embarquement, copiées par d'autres gestionnaires, n'ont cependant pas été reprises dans le Code de la route.

Dans les agglomérations, d'autres besoins ont suscité d'autres formes d'aires : dépose-minute devant les écoles, arrêts-courts devant un commerce, *etc.*

Des pays voisins ont intégré dans leur réglementation. Les « kiss and ride », bien nommés lorsqu'ils concernent les écoles, voire les gares, sont apparus en Angleterre et en Belgique.

Une réflexion nationale serait donc nécessaire sur la facilitation de la prise en charge de passagers dans les voitures aux sièges vides en regard des 5 enjeux précités.

Pour permettre la création de points d'embarquement dûment signalés et sécurisés, un groupe de travail devrait se réunir en vue de proposer au ministère de l'Intérieur une signalisation ostensible universelle. Bien entendu, les auto-stoppeurs classiques pourront toujours tenter leur chance sur ces « arrêts ».

Concomitamment, les mêmes acteurs pourraient travailler avec le Cerema sur la rédaction d'un cahier des charges pour la création d'aires d'embarquement (avec aire de prise en charge, aire d'attente, éventuellement abri-voyageurs), dans une approche multimodale (TC, vélo, *etc.*).

Bertrand CHRISTIAN, *consultant*