

Fiche : Le stop « organisé »

Définition

Le stop est une forme de « covoiturage spontané », reposant sur le principe d'un geste gratuit et solidaire entre citoyens. À la différence du stop « classique » se pratiquant spontanément à des endroits « informels », le stop organisé propose à ses usagers des lieux de spécificités pour faciliter la prise en charge et/ou la dépose des passagers. Les espaces ainsi signalés sont appelés « points stop » et ne sont pas nécessairement aménagés : ils s'appuient au contraire au maximum sur les infrastructures routières existantes (accotements, arrêts de transport collectif, ...). Au-delà de l'aspect de sécurité routière, il s'agit aussi de valoriser le mode de déplacement aux yeux de l'ensemble des usagers.

Contrairement au covoiturage « anticipé » opéré spontanément entre collègues ou via des opérateurs de covoiturage du type Ouestgo.fr ou Blablacar.fr, il n'y a pas de mise en relation préalable entre les utilisateurs. Ceci étant, certains points stop sont ou peuvent devenir des lieux « naturels » de rendez-vous entre covoitureurs, notamment aux sorties des agglomérations (exemple du point stop du Cardo en sortie nord de Nantes)

Les enjeux

Le stop informel, pratiqué depuis longtemps, a connu un fort essor dans les années 60-70 puis a progressivement chuté parallèlement à la hausse de la motorisation des ménages : il pâtit aujourd'hui d'une mauvaise image. D'une part il est pratiqué par un public parfois « en marge » de la société, d'autre part il est souvent associé à la rubrique des « faits divers » et suscite une certaine crainte de l'inconnu. Enfin, l'arrêt de l'automobiliste afin de prendre l'auto-stoppeur est bien souvent jugé dangereux.

Si ce dernier frein peut être levé dans le cadre du stop organisé grâce à la mise en œuvre de points de prise en charge sécurisés et signalés par l'implantation de panneaux, sécurisant ainsi le prise de contact entre l'auto-stoppeur et l'automobiliste, « la peur de l'inconnu » semble aujourd'hui plus difficile à lever en ce qu'il touche au rapport à l'autre. Pour pallier à cela, des signes de reconnaissance pour les conducteurs et les stoppeur peuvent être envisagés pour ancrer localement le dispositif et in fine rassurer l'ensemble des usagers.

A contrario, le stop peut contribuer au développement du lien social. En effet, malgré des individus de plus en plus connectés, l'isolement est, avec le vieillissement de la population, un phénomène grandissant qui concerne toutes les catégories socioprofessionnelles. Basée sur la solidarité, cette forme de covoiturage spontané facilite les déplacements pour les personnes, tout en limitant les coûts, mais encourage également au dialogue, aux échanges, aux rencontres des habitants d'un même secteur.

Au-delà de l'avantage social de la pratique, le stop, tout comme les autres formes de covoiturage, participe également à la réduction de l'impact environnemental des déplacements. Même si les transports collectifs font partie intégrante des politiques publiques pour la transition écologique et énergétique, il est difficile de les rendre efficaces en zone peu dense. Dans ces espaces souvent dépendant de la voiture, le stop organisé peut ainsi être une véritable solution de mobilité peu onéreuse et complémentaire des offres de mobilité existantes.

La mise en œuvre du dispositif : **établir une démarche participative et avoir une approche expérimentale**

Pour mettre en place un tel dispositif, il est nécessaire d'engager une démarche de co-construction avec les collectivités : les élus et les services techniques, mais également et surtout les citoyens, parmi lesquels se trouveront les utilisateurs et « ambassadeurs » du dispositif local. S'il existe sur le territoire, il peut être intéressant d'intégrer le conseil de développement¹. L'objectif ici est de maximiser les chances d'appropriation du dispositif par les citoyens et les futurs utilisateurs, sachant que les populations ont une bonne connaissance des besoins réels et des lieux opportuns sur le territoire.

Le choix d'implantation des points stop : impliquer les citoyens et les usagers.

Il ne faut pas hésiter à s'inspirer des pratiques de stop existantes. Les emplacements utilisés régulièrement et de manière spontanée sont intéressants à étudier, en vérifiant l'angle sécurité routière. Les points stop doivent être visibles, placés sur l'accotement de la voie de circulation ou au plus proche, et capter l'ensemble de la circulation en transit : les parkings sont notamment à éviter. Il est possible de s'appuyer sur un aménagement existant comme les abris bus. Il est important de faire des tests sur la pertinence d'un site avant sa pérennisation. L'expérimentation est la clé du succès. Il est également important de penser au trajet retour : une bonne visibilité du réseau dans les deux sens de circulation est rassurant et un atout pour le développement de la pratique (idem avec le positionnement au niveau d'un réseau de transport inter urbain). Pour autant, il convient de faire attention à ne pas mettre trop de points stop qui risquent d'être inutilisés : cela pourrait finalement avoir un effet négatif sur l'image du dispositif.

Le choix du panneau doit être facilement identifiable pour les usagers, et compris des automobilistes d'un territoire à l'autre. Le panneau utilisé par le département de Loire-atlantique, ci-contre, associe le symbole du pouce, bien lié au stop, à celui du covoiturage. Ce panneau peut également être associé à un panneau de destination, sachant que d'autres systèmes peuvent également être imaginés (exemple de [CocliquO](#) sur Orvault) et participer à l'identité du réseau local, à une certaine « animation » de celui-ci. Il faut cependant avoir à l'esprit que le panneau ne dispense pas le stoppeur de lever le pouce, et que les regards entre conducteur et stoppeur se croisent reste primordial. En cas d'indication de destination il faut une police de caractères assez grande, et des endroits à plus faible vitesse sont indiqués pour une meilleure compréhension par les automobilistes notamment en l'absence de stoppeur.



La communication sur le dispositif est nécessaire notamment pour lever les préjugés et les freins à la pratique. Au niveau local, des kits stop (carte de membre, autocollant pour pare-brise, badge, fiches ou cartes « destination »...) peuvent aider à créer un sentiment de communauté et à accroître la confiance dans la pratique. Les utilisateurs se reconnaîtront entre eux. Pour la distribution de ce kit, il est souvent intéressant de s'appuyer sur les commerçants et les associations qui sont au contact des futurs utilisateurs. Enfin, ces démarches sont expérimentales et difficilement évaluables : il ne faut pas hésiter à tester les différents dispositifs sur plusieurs années.

Contact

Marc Letourneux, Chargé de mission nouvelles mobilités, Conseil Départemental Loire-Atlantique.
marc.letourneux@loire-atlantique.fr

¹ Les Conseils de développement sont des instances de démocratie participative. Ces assemblées, constituées de membres bénévoles issus de la société civile, sont créées par les métropoles, communautés urbaines, d'agglomération, de communes (à fiscalité propre de plus de 20 000 habitants), pays et PETR en tant qu'instances de consultation et de proposition sur les orientations majeures des politiques publiques locales.