DICTIONNAIRE

Autostop

Par **Marie Huyghe** (Urbaniste) 25 Avril 2014

L'autostop classique, mode de déplacement informel, avait été marginalisé par la démocratisation de la voiture individuelle. Le développement du covoiturage poursuit cette marginalisation. Mais, parallèlement, depuis le début des années 2000, l'autostop « de proximité », variante sécurisée de l'autostop classique destinée aux déplacements du quotidien, se développe.

L'autostop « classique » est une pratique informelle [1], immédiate et libre qui s'est développée en Amérique du Nord et en Europe après la seconde Guerre Mondiale, essentiellement pour parcourir des longues distances. Le principe est simple : un autostoppeur se tient le long d'une route dans l'attente d'un conducteur qui l'amène vers sa destination. B. WECHNER [2] identifie trois motifs à ce mode de déplacement : économique (même si la gratuité du voyage se traduit par des trajets plus longs et plus fatigants) ; sociale (faire de l'autostop permet de voyager « seul » autrement) ; enfin, le goût pour le « risque » que procure l'autostop.

Comme le mentionne la sociologue Stéphanie VINCENT [3] , la démocratisation de la voiture, en particulier chez les jeunes, a fait perdre du terrain à l'autostop « classique » dans les années 1980. Néanmoins, cette pratique est encore présente dans les pays de l'Est et en Russie, où de nombreux clubs d'autostop existent, organisent des compétitions et font de cette pratique un véritable sport.

Plus qu'un mode de déplacement, l'autostop « classique » constituerait aujourd'hui surtout une expérience, une aventure qui permettrait de « se trouver, de laisser de côté le quotidien » [4]. Selon l'anthropologue Patrick LAVIOLETTE [5], le développement des nouvelles technologies de l'information et de la communication a beaucoup fait évoluer cette pratique, avant le voyage (en facilitant l'accès aux informations permettant de le préparer) et pendant (en permettant le maintien des contacts avec les personnes à distance).

L'autostop de proximité [6] se situe entre l'autostop classique et le covoiturage : à la différence du premier, il se pratique sur des distances courtes, quotidiennes. Particulièrement adapté aux territoires ruraux et périurbains, il peut y pallier le manque de services de transport en commun compétitifs avec la voiture.

La peur des « mauvaises rencontres » est un véritable frein à l'autostop. Les conducteurs sont rarement prêts à prendre un autostoppeur qu'ils ne connaissent pas. Si cette condition a peu de chance d'être remplie pour de l'autostop classique, c'est tout à fait envisageable dans le cas de l'autostop de proximité, pratiqué localement. Pour favoriser les rencontres entre conducteurs et passagers et garantir une sécurité maximale, des communautés sont créées autour de chaque réseau d'autostop : les membres s'inscrivent, s'identifient et signent une charte de bonne conduite. En échange, ils reçoivent un « kit de l'autostoppeur » aux couleurs de la communauté, qui leur permet de se reconnaître [7].

Les réseaux sont structurés autour d'arrêts de bus existants ou d'arrêts spécifiquement aménagés par les communautés ou collectivités locales à des endroits stratégiques, qui doivent permettre aux autostoppeurs d'attendre en toute sécurité et de trouver rapidement une voiture.

Précisions

Les réseaux d'autostop de proximité sont issus d'initiatives citoyennes ou développés par des intercommunalités. Depuis la création de la première association d'autostop de proximité - les VAP [8](Voitures A Plusieurs) en Belgique en 2005 - de nombreux réseaux ont vu le jour en France et en Belgique : Covoit'Stop [9]en Belgique (2008), RézoPouce [10]en Midi-Pyrénées (2010), EcoStop [11]à Floirac-33 (2012), Stop Covoiturage [12]dans le Val de Saône (2013), le réseau organisé par Brest Métropole Océane (2013), etc. A l'étranger, cette pratique semble peu répandue. Elle existe néanmoins en Russie : M. FERNANDEZ [13] mentionne le *urban hitchhiking*
, qui permet de se déplacer gratuitement dans les villes post-soviétiques russes.

L'intérêt de l'autostop de proximité est de désenclaver des territoires dépendants de la voiture et de permettre en particulier à des populations peu ou non mobiles d'augmenter leur périmètre quotidien. Le principe est de profiter des trajets effectués chaque jour par de nombreux conducteurs (souvent autosolistes, c'est-à-dire seuls dans leur voiture) vers les pôles d'attractivité (zones d'activités, grandes surfaces, établissements scolaires) ou lieux stratégiques en matière de mobilité (gares, arrêts de tramway ou bus). Certains réseaux

fonctionnent ainsi exclusivement sur des « lignes » spécifiques qui relient deux villages, ou desservent une zone d'attractivité (comme le réseau créé par Brest Métropole Océane [14]).

L'autostop de proximité est une « solution parmi d'autres qui s'inscrit dans une culture multimodale » [15], en complément d'autres modes de transport existants : covoiturage, services de transport en commun... Il peut notamment faciliter le franchissement du « dernier kilomètre », pour rejoindre une gare ou un lieu d'emploi (comme le réseau créé par Nantes Métropole [16] et ses « points stop » sur le trajet vers l'aéroport). En zones peu denses, un réseau performant d'autostop de proximité peut remplacer des services de transport en commun souvent faiblement rentables : le développement de la pratique est peu coûteux pour la structure ou la collectivité qui le met en place, en termes d'infrastructures (qui se réduisent à l'aménagement de quelques arrêts) et de fonctionnement.

Le coût pour les usagers est déterminé par chaque communauté : l'autostop de proximité étant une pratique ponctuelle et sur de courtes distances, la tendance est à la gratuité, comme pour l'autostop classique. Sur vingt communautés recensées [17], cinq demandent une participation aux frais de trajet (environ 0,05€ par km), deux (dont l'association VAP, qui a de nombreuses antennes en France et en Belgique) demandent uniquement des frais d'adhésion ; les autres ne demandent aucune participation.

Potentiel de développement de l'autostop de proximité :

Pour se développer, l'autostop de proximité doit gagner en visibilité en diffusant son concept. En effet, il est aujourd'hui peu connu des populations, élus ou autres acteurs des territoires sur lesquels il se déploie, bien qu'il arrive à de nombreuses personnes de prendre dans leur voiture des « jeunes du village qu'ils connaissent » [18]. Il s'agirait alors de communiquer sur la formalisation de l'autostop et sa structuration sous forme de communautés regroupant autostoppeurs et conducteurs, en mettant l'accent sur le côté sécurisé de cette pratique.

Les kits distribués par les communautés jouent un grand rôle dans leur visibilité, en particulier les macarons fournis aux conducteurs : en se déplaçant, les véhicules font connaître le réseau dans tout le territoire parcouru. Les arrêts d'autostop, où sont apposés les logos des réseaux, sont également des vecteurs de visibilité.

L'autostop de proximité : une ouverture vers d'autres altermobilités?

Etre sûr de trouver une voiture et d'arriver à l'heure est le principal problème qui se pose aux autostoppeurs. Pour augmenter les chances de trouver une voiture, des applications Smartphone ont été créées, telles Covivo [19], pour proposer du « covoiturage en temps réel » [20] : ce concept de covoiturage dynamique n'est adapté qu'aux axes sur lesquels circulent suffisamment de voitures.

Pour les déplacements quotidiens, l'autostop de proximité peut également être un préalable à du covoiturage régulier. Trouver un covoitureur n'est pas toujours possible sur les sites de covoiturage existants, où une faible partie des trajets réellement effectués est indiquée : ceci amène beaucoup de personnes intéressées à renoncer. Faire de l'autostop de proximité peut conduire à trouver un ou plusieurs covoitureurs réguliers : si les autostoppeurs se déplacent régulièrement sur les mêmes axes aux mêmes horaires, ils sont susceptibles d'être pris en charge par le(s) même(s) conducteur(s). Après quelques trajets, cet autostop de proximité « informel » peut donc se muer en covoiturage régulier.

Deux exemples : Covoit'Stop et RézoPouce, les principaux réseaux d'autostop participatif :

Covoit'Stop	17 communes belges (22 de plus à venir dans les mois qui viennent)	1900 inscrits : - 21% de passagers - 52% de conducteurs - 27% de passagers et conducteurs
RézoPouce	80 communes partenaires	1000 usagers : - 30% de passagers - 70% de conducteurs

Profil des passagers autostoppeurs

Les passagers sont essentiellement des « captifs » : des personnes non motorisées sans réelle alternative en termes de déplacement individuel. Ce sont des populations qualifiées d'« assignés territoriaux » (LE BRETON, DUPUIS), dont la motilité est réduite pour des raisons financières, physiques, culturelles, linguistiques ou cognitives :

- ce sont en majorité des jeunes entre 16 et 25 ans, en particulier des lycéens (53% des passagers de Covoit'Stop par exemple), non-motorisé.

ce sont également des personnes en situation de précarité énergétique et financière, et des personnes à mobilité réduite ;

enfin, ce sont des femmes, (70% des passagers de RézoPouce), essentiellement âgées de 30 à 60 ans.

Certaines personnes âgées aimeraient pratiquer l'autostop de proximité, mais les différents tests effectués par RézoPouce ont montré que le système n'était pas adapté à leurs pratiques et besoins.

Certains passagers (identifiés par RézoPouce) sont des « cadres flexibles », des cadres supérieurs qui peuvent adapter leurs horaires de travail à leurs contraintes et « prendre le risque » de se déplacer en autostop.

Profil des conducteurs

Ils sont essentiellement âgés de 25 à 64 ans (91% appartiennent à cette catégorie dans Covoit'Stop), et se caractérisent notamment par une sensibilité aux questions environnementales.

parmi les 700 conducteurs de RézoPouce, 60% sont des femmes : elles se définissent comme « bienveillantes » et ont souhaité s'inscrire pour « protéger » les jeunes qui font de l'autostop.

parmi les conducteurs hommes, majoritairement des actifs, beaucoup travaillent dans le bâtiment, et partagent une culture du covoiturage.

Bibliographie-vidéographie

Covoit'Stop (2013). Conférence de presse 15 mars 2013, in http://www.covoitstop.be/ [août 2013]

DUPUY G. (2001). Les pauvres entre dépendance automobile et assignation territoriale : comparaison France/Grande-Bretagne, in PREDIT PUCA n°5

FNE Midi-Pyrénées. « Les bonnes pratiques de la mobilité : REZOPOUCE ». www.rezopouce.fr [28/08/2013]

LE BRETON E. (2002). Les raisons de l'assignation territoriale, Quelques éléments d'appréhension des comportements de mobilité de personnes disqualifiées

MARTINEZ F. (2013). Modes of hitchhiking in Russia, in materialworldblog.com [20 janvier 2014]

PREDIT (2010). Développer une infrastructure de covoiturage ?, Rapport complet

VINCENT S. (2013). L'autostop est une façon de réintroduire de l'étrangeté dans un monde globalisé, in Le Temps, 29 juin 2013

WECHNER B. (1996). The Pros and Cons of Hitch-Hiking

Notes

1 Une pratique informelle est une pratique non réglementée.

2 WECHNER B. (1996)

3 VINCENT S. (2013)

4MARTINEZ F. (2013)

5 MARTINEZ F. (2013)

6 On parle également d'autostop participatif, ou d'autostop organisé.

7 Selon les communautés, ce kit comprend : une carte de membre, des cartons pour les autostoppeurs, et un macaron que les conducteurs doivent apposer sur leur pare-brise
.

8 *https://www.autosbus.org/sites/default/files/Bruxelles_131220.pdf*

9 www.covoitstop.be/

10 www.rezopouce.fr/

11 www.ville-floirac33.fr
(onglet Agenda 21 – L'Agenda 21 en actions)

12 www.territoire-saone-mont-dor.fr (onglet Se Déplacer en Val de Saône)

13 FERNANDEZ M. (2013)

14 www.cotebrest.fr/2013/07/02/l%E2%80%99auto-stoppeur-a-ses-stations/

15
FNE Midi-Pyrénées (2012)

16 m.lesechos.fr/redirect_article.php?id=0202257363012

17 Recensement réalisé dans le cadre de l'écriture de cet article.

18 HUYGHE M. et al (2013)

19 www.covoiturage-dynamique.eu/

20
Conducteurs et passagers entrent leur destination dans l'application : celle-ci envoie alors une proposition de trajet au conducteur le plus proche, qui a 20 secondes pour accepter ou refuser
d'emmener le passager.

Thématiques associées :

MODES DE VIE

Altermobilités

Autos / Motos

POLITIQUES

Automobile

THÉORIES

Concepts

Urbaniste

Marie Huyghe est docteure en Aménagement de l'espace et Urbanisme et consultante indépendante. Ses thèmes de recherche concernent les modes d'habiter ruraux, en particulier les pratiques mobilitaires et leur potentiel d'évolution, qu'elle interroge à travers une approche comportementale. Avec les collectivités, elle travaille à l'élaboration et la mise en œuvre de politiques de mobilité durable.

Du même auteur -

Les trajectoires mobilitaires : une notion clef pour penser et accompagner les changements de modes de déplacements
Vidéo par Laurent Cailly, Marie Huyghe, Nicolas Oppenchaim

Pour citer cette publication :

Marie Huyghe (25 Avril 2014), « Autostop »,
Préparer la transition mobilitaire
. Consulté le 17 Mai 2024, URL: https://forumviesmobiles.org/dictionnaire/2308/autostop

Les Dictionnaire
du Forum Vies Mobiles sont mis à disposition selon les termes de la
licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 3.0 France
.
Les autorisations au-delà du champ de cette licence peuvent être obtenues en nous contactant via ce formulaire de contact.

Autres publications

Mobilité et environnement : l'Europe ambigüe... La France aussi

Yves Crozet

Politiques locales de transition mobilitaire. Le cas de Belfort-Montbéliard

Robert Belot, Fabienne Picard, Régis Boulat, Bénédicte Rey

Enquête sur l'aspiration à quitter l'Île-de-France

Forum Vies Mobiles, L'Obsoco (l'Observatoire Société et Consommation)

Technologie et voiture familiale : l'usage des media dans la vie de famille

Chandrika Cycil

[1] https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&ved=2ahUKEwi68frhtqfjAhVWA2MBHSL3AMQQFjABegQIABAC&url=https%3

[2] http://www.covoitstop.be/

[3] http://www.rezopouce.fr/

[4] http://www.ville-floirac33.fr

[5] http://www.territoire-saone-mont-dor.fr

[6] http://www.cotebrest.fr/2013/07/02/l%E2%80%99auto-stoppeur-a-ses-stations/

[7] http://m.lesechos.fr/redirect_article.php?id=0202257363012

[8] http://www.covoiturage-dynamique.eu/

[9] http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/fr/

[10] http://forumviesmobiles.org

[11] http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/fr/

[12] http://fr.fvm.localhost/modal_forms/nojs/contact