Autostop

Par **Marie Huyghe** (Urbaniste)

L'autostop classique, mode de déplacement informel, avait été marginalisé par la démocratisation de la voiture individu
2000, l'autostop « de proximité », variante sécurisée de l'autostop classique destinée aux déplacements du quotidien, se

---

L'autostop « classique » est une pratique informelle [1], immédiate et libre qui s'est développée en Amérique du Nord et er
simple : un autostoppeur se tient le long d'une route dans l'attente d'un conducteur qui l'amène vers sa destination. B. W
des trajets plus longs et plus fatigants) ; sociale (faire de l'autostop permet de voyager « seul » autrement) ; enfin, le goût

Comme le mentionne la sociologue Stéphanie VINCENT [3], la démocratisation de la voiture, en particulier chez les jeune
dans les pays de l'Est et en Russie, où de nombreux clubs d'autostop existent, organisent des compétitions et font de cet

Plus qu'un mode de déplacement, l'autostop « classique » constituerait aujourd'hui surtout une expérience, une aventure
développement des nouvelles technologies de l'information et de la communication a beaucoup fait évoluer cette pratic
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 su
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 u
c'est tout à fait envisageable dans le cas de l'autostop de proximité, pratiqué localement. Pour favoriser les rencontres en
d'autostop : les membres s'inscrivent, s'identifient et signent une charte de bonne conduite. En échange, ils reçoivent u

Les réseaux sont structurés autour d'arrêts de bus existants ou d'arrêts spécifiquement aménagés par les communautés
et de trouver rapidement une voiture.

Précisions

Les réseaux d'autostop de proximité sont issus d'initiatives citoyennes ou développés par des intercommunalités. Depui
de nombreux réseaux ont vu le jour en France et en Belgique : Covoit'Stop [9] en Belgique (2008), RézoPouce [10] en Midi-Py
Métropole Océane (2013), etc. A l'étranger, cette pratique semble peu répandue. Elle existe néanmoins en Russie : M. FEF
russes.

L'intérêt de l'autostop de proximité est de désenclaver des territoires dépendants de la voiture et de permettre en particul
effectués chaque jour par de nombreux conducteurs (souvent autosolistes, c'est-à-dire seuls dans leur voiture) vers les p
mobilité (gares, arrêts de tramway ou bus). Certains réseaux fonctionnent ainsi exclusivement sur des « lignes » spécifiq
).

L'autostop de proximité est une « solution parmi d'autres qui s'inscrit dans une culture multimodale » [15], en complément
franchissement du « dernier kilomètre », pour rejoindre une gare ou un lieu d'emploi (comme le réseau créé par Nantes
proximité peut remplacer des services de transport en commun souvent faiblement rentables : le développement de la p
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
recensées [17], cinq demandent une participation aux frais de trajet (environ 0,05€ par km), deux (dont l'association VAP,
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
nombreuses personnes de prendre dans leur voiture des « jeunes du village qu'ils connaissent » [18]. Il s'agirait alors de co
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
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 augme
« covoiturage en temps réel » [20] : ce concept de covoiturage dynamique n'est adapté qu'aux axes sur lesquels circulent s

Pour les déplacements quotidiens, l'autostop de proximité peut également être un préalable à du covoiturage régulier. Tr
réellement effectués est indiquée : ceci amène beaucoup de personnes intéressées à renoncer. Faire de l'autostop de pr
sur les mêmes axes aux mêmes horaires, ils sont susceptibles d'être pris en charge par le(s) même(s) conducteur(s). Apr

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)
RézoPouce	80 communes partenaires

Profil des passagers autostoppeurs

Les passagers sont essentiellement des « captifs » : des personnes non motorisées sans réelle alternative en termes de d
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 e
- ce sont également des personnes en situation de précarité énergétique et financière, et des personnes à mobilité r
- 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 RézoPouc

Certains passagers (identifiés par RézoPouce) sont des « cadres flexibles », des cadres supérieurs qui peuvent adapter le

Profil des conducteurs

Ils sont essentiellement âgés de 25 à 64 ans (91% appartiennent à cette catégorie dans Covoit'Stop), et se caractérisent nc

- parmi les 700 conducteurs de RézoPouce, 60% sont des femmes : elles se définissent comme « bienveillantes » et c
- parmi les conducteurs hommes, majoritairement des actifs, beaucoup travaillent dans le bâtiment, et partagent un

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/Gran
- 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 comporteme

- 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, 2
- 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)

4 MARTINEZ 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 q

8 *https://www.autosbus.org/sites/default/files/Bruxelles_131220.pdf* (https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&ved=2ahUKEwi68frhtqfjAhVWA2MBHSL3AMQQFjABegQIABAC&url=https%3

9 www.covoitstop.be/ (http://www.covoitstop.be/)

10 www.rezopouce.fr/ (http://www.rezopouce.fr/)

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

12 www.territoire-saone-mont-dor.fr (http://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/ (http://www.cotebrest.fr/2013/07/02/l%E2%

15 FNE Midi-Pyrénées (2012)

16 m.lesechos.fr/redirect_article.php?id=0202257363012 (http://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/ (http://www.covoiturage-dynamique.eu/)

20 Conducteurs et passagers entrent leur destination dans l'application : celle-ci envoie alors une proposition de trajet a

---

Thématiques associées :

MODES DE VIE

POLITIQUES

THÉORIES

Pour citer cette publication :

Marie Huyghe (25 Avril 2014), « Autostop », Préparer la transition mobilitaire. Consulté le 19 Avril 2025, URL: https://forum

(http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/fr/)
Les Dictionnaire du Forum Vies Mobiles (http://forumviesmobiles.org) sont mis à disposition selon les termes de la licer
(http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/fr/).
Les autorisations au-delà du champ de cette licence peuvent être obtenues en nous contactant via ce formulaire de con

[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