

Collectif de réflexion sur le covoiturage périurbain

Bourg en Bresse

[www.autosbus.fr](http://www.autosbus.fr)

[autosbus@laposte.fr](mailto:autosbus@laposte.fr)

*Exploration des expériences de covoiturage périurbain*

## **Voitures à plusieurs (VAP)**

20/12/2013

En fonctionnement depuis 2009, ce système dessert la province du Brabant wallon, située dans un rayon de 40 km au sud de Bruxelles. La province comprend 27 communes dont la moitié entre 10.000 et 40.000 habitants, desservies par un réseau de bus avec une bonne fréquence sur les grands axes mais dans l'ensemble des quelque 60 villages qui composent les communes, la fréquence est le plus souvent de 3 allers-retours ou moins. Comme Bruxelles est une des villes les plus embouteillées d'Europe et qu'un réel effort est fait par les navetteurs pour prendre le train, l'autostop se pratique surtout en direction des gares qui permettent l'accès à la capitale.

L'initiative de l'autostop organisé a été prise par l'association VAP sous forme d'expérience pilote. Elle progresse grâce à la création d'antennes locales mais le système dépend essentiellement de l'engagement des communes qui créent les arrêts et qui assurent le suivi des inscriptions.

En 2013, les VAP affichent 2300 inscrits dans 25 des 27 communes de la province, soit 0,6% de la population. Ce taux reste inférieur ou égal à 2% pour toutes les communes sauf une. Les membres s'inscrivent le plus souvent comme conducteurs et passagers à la fois (45%), plutôt que comme conducteurs seulement (37%) ou passager seulement (18%). Selon une enquête réalisée en juillet 2012 six membres sur cent déclarent avoir déjà pratiqué l'autostop avec leur carte VAP. En majorité, ils ont été pris par des conducteurs non inscrits aux VAP. Le système n'a donc pas encore atteint la masse critique permettant aux passagers d'être assurés d'arriver à bon port.

Un espoir d'y parvenir apparaît à Ittre, une commune où 380 membres sont maintenant inscrits, soit 6% de la population. On approche du seuil de 10% considéré comme une condition de succès mais ce n'est pas encore gagné car, pour le moment, il n'y a pas assez de passagers parmi les inscrits.

### **Sources**

Entretien avec Mme Claire Laloux (VAP) le 27/11/13, vérifié le 16/12/13

Entretien avec M. Laurent Vier (animateur de l'antenne d'Ittre le 19/12/13)

Site Internet VAP <http://www.vap-vap.be/>

[L'auto-stop revisité](#) - Ruralités – Magazine n°14 – 2e trimestre 2012

Résultats d'une enquête de satisfaction sur le Système VAP – Région Wallonie Direction de la Planification de la Mobilité – juillet -2012

## Point sur l'expérience

### Situation

#### Villes:

Desservies directement

- Ottignies Louvain la Neuve (31.000 h)
- Nivelles (27.000 h)

Desservies indirectement

- Bruxelles (1.100.000 h), par les gares (voir Figure 1)

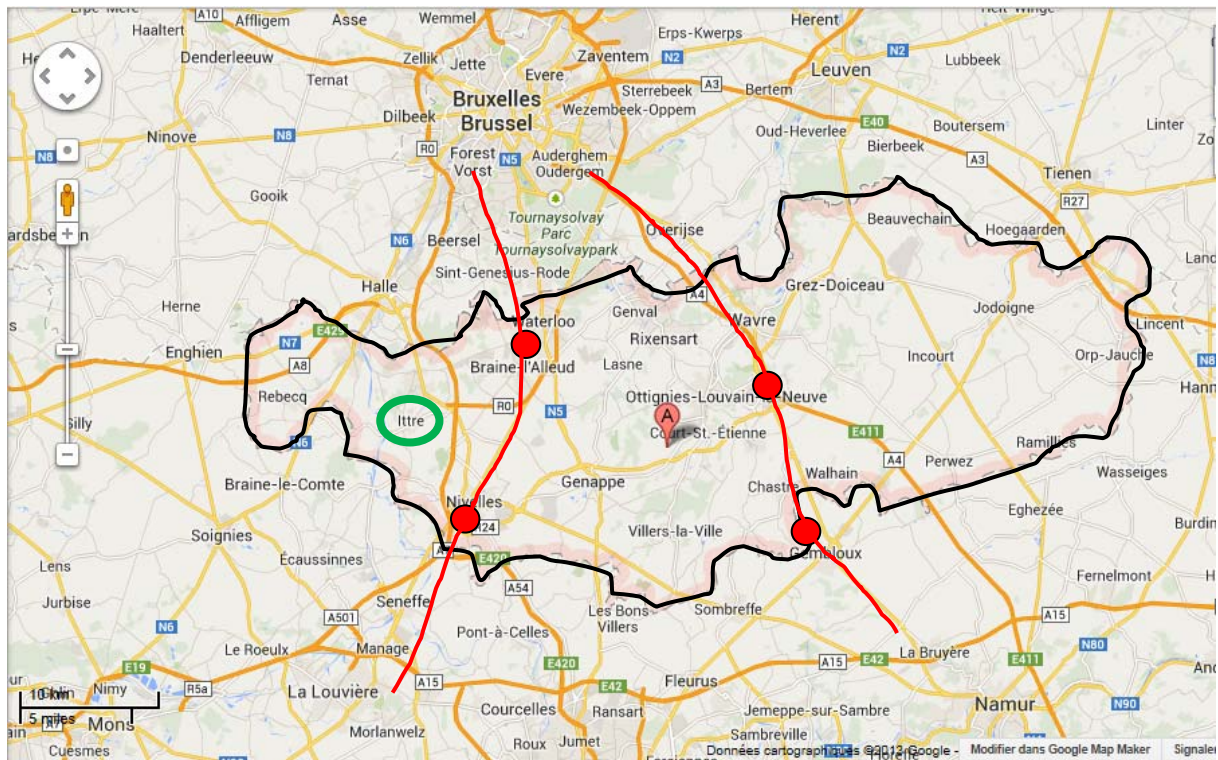
#### Zone périurbaine

La zone concernée est la province du Brabant wallon<sup>1</sup>

- 7 à 40 km au sud de Bruxelles
- Population : 380.000 h
- Densité : 350 h / km<sup>2</sup>

Les 125 arrêts sont implantés sur la quasi-totalité du territoire des 27 communes de la province. Les communes sont vastes et regroupent plusieurs villages chacune (60 villages au total). Au niveau des villages, l'habitat est bien regroupé.

Figure 1 – Bruxelles et la Brabant wallon



*en rouge les lignes ferroviaires et les gares*

<sup>1</sup> Entre la zone desservie et Bruxelles, il y a une frange de communes flamandes qui n'adhèrent pas encore aux VAP

## Axes

Les accès à Bruxelles sont saturés. Bruxelles est une des villes les [plus embouteillées](#) d'Europe. L'autostop ne se pratique donc pas tellement vers Bruxelles mais plutôt en direction des petites villes de la province et notamment des gares qui permettent l'accès à Bruxelles. Au retour les gens se retrouvent à la gare.

## Transports en commun

Il y a 77 lignes de bus dans la province, qui convergent principalement vers Ottignies. Les prix (avec abonnement) sont de l'ordre de 0,05 cts/km. Les meilleures lignes ont 45 AR par jour entre 5h30 et 23h30 mais environ la moitié des villages sont peu desservis avec typiquement 3 AR par jour et des horaires entre 7 et 17h. Par exemple, un élu d'Ittre (6500 h) déclare « on est assez mal desservi par les transports en commun, durant la journée. Il existe des grandes plages horaires sans bus. »

---

## **Historique**

C'est en 2005 que quelques habitants de Bruxelles et du Brabant wallon ont initié les VAP à l'occasion d'un appel à projet de la Région Bruxelles Capitale.

L'association a d'abord cherché à établir une coopération avec Taxistop, principal opérateur belge de covoiturage, mais cela n'a pas été possible car, après un premier essai dans les années soixante-dix, Taxistop avait décidé d'abandonner la promotion de l'autostop. Taxistop a d'ailleurs insisté pour se réserver la dénomination de 'covoiturage' et classer l'initiative VAP sous le nom 'd'autostop encadré'. Les deux concepts ainsi éclaircis, ils espèrent ne pas créer de confusion parmi les utilisateurs.

L'association VAP a lancé un appel aux 27 communes de la province qui, progressivement, ont presque toutes rejoint le système VAP. Les autorités de la Province et de la Région wallonne ont apporté des soutiens, y compris financiers. Le système a alors démarré en 2009 et s'est développé progressivement depuis en termes de nombre d'arrêts et d'inscrits.

---

## **Système de covoiturage**

### Pratique de l'autostop encadré

Les points de rencontres entre passager et automobilistes sont signalés par des panneaux en bord de route et indiqués sur une carte accessible sur le site web de l'association. Il est toujours possible de lever le pouce en dehors des arrêts.

Les utilisateurs s'inscrivent gratuitement comme membre passager et/ou conducteur auprès de leur antenne communale. Le coût d'un nouveau membre (4 €) est pris en charge par la commune. L'inscription et son coût sont pris en charge par l'association VAP pour les membres des communes limitrophes, qui n'adhèrent pas encore au système.

Le « kit du vappeur » comprend une carte de membre, une vignette à coller sur le pare-brise pour les conducteurs, des cartes de destinations pré-imprimées au format A5 (gare, métro, centre, ...) pour les passagers, et deux dépliants d'information à distribuer à ses voisins. Pour rassembler ses cartes de destination, on peut trouver en grande surface des albums photos plastifiés au format 10/15 cm (1 à 2 €). L'association a également fait fabriquer des brassards et gilets réfléchissants, et même des parapluies avec le logo VAP.

Les membres ont accès à un espace personnel sur le site qui contient plusieurs outils :

- Bibliothèque des trajets permettant aux membres d'une même antenne de se contacter par mail, d'identifier les lieux de rencontre passager-conducteur recommandés par les membres, et exceptionnellement, de mettre en place des covoiturations plus régulières.
- Forum de discussion (commentaires et témoignages sur des expériences de stop VAP).
- Carte d'autostop nominative permettant d'imprimer ses cartes de destination qui font également office de carte de membre.
- Liste des membres par antenne.

**Figure 2 – Panneau, carte de destination et vignette sur le pare brise**



*ici, la carte de destination est pré-imprimée avec le logo du métro*

Le « vappeur » passager montre sa carte de destination de façon bien visible et attend les conducteurs membres aux arrêts identifiés par des panneaux ou en dehors des arrêts.

### Recrutement

La communication passe par différents canaux :

- Des stands VAP sont installés à la journée dans les gares et lors d'évènements locaux tels que la semaine de la mobilité ou des jeux inter-village (en une journée, les deux personnes présentes sur le stand recrutent typiquement 25 membres).
- Le site Internet qui reçoit 1500 visites par mois a recruté 300 membres en 2013.
- Le bouche-à-oreille entre voisins
- L'effet 'boule de neige' par lequel un passager pris en stop pousse le conducteur à s'inscrire
- La presse et les bulletins communaux

Lors d'une enquête réalisée en 2012, 235 membres ont déclaré<sup>2</sup> avoir connu les VAP par l'intermédiaire

- |  |      |
|--|------|
| - de leur commune (site internet, journal communal, ...) | 68 % |
| - de l'association VAP                                   | 65 % |
| - d'une connaissance                                     | 42 % |
| - des médias   | 35 % |

### Charte

Une [charte](#) est disponible sur le site. Voici quelques dispositions spécifiques aux VAP :

- Le conducteur amène le passager aussi loin que possible en fonction de son propre itinéraire. Aucun détour n'est demandé. Le passager sera parfois amené à faire plusieurs étapes pour arriver à destination.
- La pratique des VAP n'occasionne aucun frais, ni pour le passager ni pour le conducteur. Il s'agit donc d'une activité entièrement conviviale et gratuite. Pas d'échange de monnaie pour un trajet ponctuel donc, mais un merci, voire un chocolat à partager est toujours apprécié !
- Si un conducteur et un passager s'organisent pour des trajets réguliers, ils n'agissent plus dans le cadre de l'ASBL et sont libres de fixer une rétribution au profit du conducteur dans les limites légales (1).

---

<sup>2</sup> Plusieurs réponses possibles

## Prix

L'association a fait le choix de la gratuité. Parmi les justifications avancées, on retient que le conducteur ne fait pas de détour et que près de la moitié des membres s'inscrivent à la fois comme passagers et conducteurs.

## **Gestion du système**

---

### Noyaux de citoyens

Une antenne se crée à l'initiative d'un noyau de personnes motivées. Les noyaux de citoyens peuvent cependant être volatiles et connaître de fortes hausses ou baisses d'énergie d'une année sur l'autre.

Un noyau de citoyens est censé évoluer en antenne communale grâce à la signature d'une convention avec la municipalité, à condition que 30 personnes au moins se soient déclarées intéressées.

### **Encadré 1 - Une animation particulièrement réussie à Ittre**

Ittre est une commune de 6000 habitants composée de quatre villages. Un noyau de cinq habitants s'est lancé en 2012 dans le développement des VAP. Ils ont participé depuis à une demi douzaine d'évènement communaux. En particulier, ils ont tenu un stand VAP pendant deux jours à la fête des associations de 2012 (« la Saint Rémy ») et y ont enregistré 150 inscriptions. Les VAP ont alors acquis de la notoriété mais les habitants les mieux disposés sont maintenant inscrits et il devient plus difficile d'en recruter de nouveaux. Fin 2013, le nombre d'inscrits atteint 380 membres soit 6% de la population, de loin le meilleur taux d'inscription dans toute la province.

Plusieurs des animateurs font partie du 'Conseil Consultatif Mobilité' de la commune qui se réunit une fois par mois. C'est donc sans difficulté que la municipalité a accepté de signer une convention avec l'association VAP. L'élue responsable de la mobilité a plaidé que « devant un tel dynamisme, les autorités locales se devaient d'être partenaires » et une antenne communale a été créée.

L'emplacement des arrêts VAP va être décidé après discussion au Conseil Consultatif Mobilité'. Les animateurs reconnaissent qu'il n'est pas simple de trouver les bons emplacements. Il faut que les voitures puissent s'arrêter sans danger aussi bien d'un côté de la route (aller) que de l'autre (retour). La commune va acheter et installer les panneaux. Pour des raisons administratives, ce processus est assez long (de l'ordre de un an).

À défaut de convention avec la commune, le noyau de citoyens intéressés, son animateur et l'association peuvent poursuivre le travail de promotion du système.

### Association<sup>3</sup>

L'association assiste les communes dans la mise en place du système, entretient le site Internet, possède la marque VAP, produit les kits, organise les achats groupés de panneaux, fournit le matériel de communication et gère le numéro de téléphone 3455 (qui coûte 30 €/ mois).

### Communes

Lors de la signature d'une convention entre la commune et l'association VAP, l'association s'engage à

- fournir les kits à remettre aux cent premiers membres
- ouvrir une page 'communale' sur son site
- accompagner les responsables locaux dans la gestion quotidienne de l'antenne.

De son côté, la commune s'engage à :

- désigner un responsable VAP
- envoyer des "kits du vappeur" aux nouveaux membres.
- identifier des lieux propices (sécurité, visibilité) aux arrêts et créer des lignes
- acquérir, installer et entretenir les panneaux (prix d'un panneau = 70 €)

---

<sup>3</sup> En Belgique, le terme utilisé est ASBL (Association Sans But Lucratif)

- présenter les VAP sur son site dans une page "Mobilité dans la commune"
- relayer l'info VAP vers les associations, mouvements de jeunesse, écoles secondaires et supérieures, déposer des dépliants VAP dans les commerces, les syndicats d'initiative, centres culturels et sportifs, diffuser l'info VAP lors des manifestations communales (accueil des nouveaux habitants, rencontres citoyennes, ...)
- réaliser une animation spécifique et / ou réunion conviviale entre membres VAP lors de la semaine de la Mobilité
- envoyer une lettre collective d'infos 3 ou 4 fois par an aux 'vapeurs' de la commune.
- verser une contribution de 500 € par an à l'association, plus 4 € par membre au delà de 100 membres.

En pratique, les communes n'ont pas la connaissance qui leur permettrait de bien localiser les arrêts. Elles prennent beaucoup de temps pour les choisir. En 2013, les lignes d'autostop ne se sont pas encore concrétisées, notamment parce qu'elles impliqueraient des collaborations entre plusieurs communes.

### Province

La Province du Brabant wallon a versé une aide annuelle de 5000 € jusqu'en 2013.

Elle a été sollicitée pour coordonner l'identification des itinéraires les plus propices aux VAP et pour réaliser une carte reprenant ces « lignes VAP » sur l'ensemble de la province.

### Région wallonne

La Région wallonne suit le projet depuis le départ. Son financement a varié de 1.000 à 10.000 € selon les années. Il est de 5.000 € pour 2013.

### Transport en commun

La zone est couverte par l'opérateur de transport public TEC, dont le [site web](#) présente l'autostop entre voisins comme une bonne manière de rejoindre une gare ou un arrêt de bus : « le TEC, en partenariat avec les VAP, soutient cette mobilité alternative ».

En réalité, les choses sont plus compliquées. Une convention avec le TEC a été signée en 2009. Il était convenu que les arrêts dans les communes seraient choisis par le TEC. Or l'opérateur s'est efforcé d'éloigner les arrêts VAP de ses propres arrêts de bus, ce qui a pu conduire à installer des panneaux VAP dans des endroits inadaptés. La convention s'est interrompue en 2011. À présent l'opérateur est simplement informé de la création des nouveaux arrêts VAP.

---

## **Utilisation**

En 2013, le site affiche 2300 inscrits dans 25 des 27 communes de la province, soit 0,6% de la population. Huit communes sur 25 ont un taux d'inscription supérieur ou égal à 1%. Seule une commune a un taux supérieur à 5%.

Les membres se sont le plus souvent inscrits comme conducteurs et passagers à la fois (45%), plutôt que comme conducteurs seulement (37%) ou passagers seulement (18%).

Une enquête a été réalisée par la Région wallonne en juillet 2012 auprès de 1088 membres avec 239 réponses utilisables dont 105 passagers et conducteurs, 100 conducteurs et 30 passagers<sup>4</sup>. Voici quelques constats :

- 70% des membres savent où sont placés les panneaux VAP dans leur commune
- 20% seulement pensent que les panneaux sont mal placés
- 90% des conducteurs n'ont pas vu de passagers aux arrêts VAP
- 60% des passagers n'ont pas vu de voitures avec la vignette VAP
- 15 personnes sur 239 déclarent avoir déjà pratiqué l'autostop avec leur carte VAP. En majorité, ils ont été pris par des conducteurs non inscrits aux VAP.

---

<sup>4</sup> 4 personnes n'ont pas répondu à cette question

Ces constats de faible utilisation sont confirmés par les rapports quotidiens du 3455 qui sont le plus souvent vides.

Quelques tests sont disponibles (Annexe 1). Ils confirment que le système n'a pas encore fait une vraie différence avec l'autostop usuel.

#### **Encadré 2 – Peu de passagers actifs parmi les membres recrutés à Ittre**

Le recrutement des nouveaux membres a été particulièrement réussi à Ittre, mais presque tous les nouveaux inscrits sont des conducteurs. Ce n'est pas surprenant dans la mesure où les stands VAP ont été installés dans des événements associatifs et culturels fréquentés par des ménages aisés beaucoup plus que par des habitants sans voiture.

Du coup les animateurs vont chercher à joindre les personnes sans voiture, notamment par l'intermédiaire de la Commission communale d'aide sociale (CPAS en Belgique).

## **Perception**

### Moteurs

L'enquête réalisée en 2012 donne les raisons qui incitent à la pratique des VAP comme suit :

- Souci écologique (70%)
- Avantage économique (70%)
- Possibilité de se déplacer plus facilement en milieu rural (60%)
- Rencontres conviviales avec les habitants de la commune (50%)
- Nécessité de trouver des solutions aux embouteillages (40%)
- Accès rapide aux transports publics (gare, arrêt de bus) (40%)
- Difficulté de trouver du stationnement à certains endroits (30%)

### Freins

La même enquête révèle les freins suivants :

- Peur de ne pas trouver de conducteur VAP prêt à s'arrêter (60%)
- Peur de rencontrer un inconnu (30%)
- Réputation qui reste accrochée à l'autostop (30%)
- Gêne de demander à être emmené (15%)

Par ailleurs la moitié des conducteurs n'avaient pas collé la vignette sur leur pare brise et la première raison invoquée était « Je n'aime pas coller d'autocollant sur la voiture ».

#### **Encadré 3 – Il est important de se connaître entre voisins : leçon d'un test effectué à Ittre**

Avant que le système VAP ait réellement démarré à Ittre, les cinq animateurs ont fait un test d'autostop. Certains d'entre eux ont été pris beaucoup plus facilement que d'autres et l'explication était évidente. Les personnes connues dans le village ont été favorisées en comparaison des inconnus (nouveaux habitants, personnes ayant leurs réseaux de relations ailleurs).

Cela peut s'expliquer à la fois par des motifs de sécurité (peur de l'inconnu) et par des motifs de convivialité (plaisir de parler avec quelqu'un que l'on connaît). Les animateurs pensent que les VAP fonctionneront mieux là où il y a déjà beaucoup de relations entre voisins. Dans cette perspective, ils envisagent d'organiser des rencontres entre voisins (apéros ?).

## **Sécurité**

L'association a mis en place un numéro de téléphone (3455) auquel le passager peut envoyer un SMS indiquant le n° d'inscription du conducteur qui apparaît au dos de la vignette collée sur le pare brise, ou à

défaut le n° d'immatriculation. Le prix du SMS est de 15 cts. Chaque soir, la responsable de l'association reçoit un état des appels permettant de savoir qui a voyagé avec qui. La moitié des répondants à l'enquête de 2012 pensent que c'est une bonne mesure.

L'association propose une charte spécifique pour l'autostop des ados avec les recommandations suivantes :

- Tiens tes parents au courant de tes trajets en VAP.
- Place-toi à un endroit sécurisé, où la voiture peut facilement s'arrêter. Choisis des lieux ouverts où on te voit. Ne fais pas de stop dans un quartier que tu ne connais pas.
- Vérifie que ton gsm est chargé et crédité pour pouvoir envoyer le SMS au numéro payant !
- Envoie un SMS avec le N° de la plaque au 3455, à tes parents ou à un ami dès que tu es en stop dans une voiture inconnue. Il faut toujours que quelqu'un soit au courant !
- Vérifie que le conducteur qui s'arrête a bien sa carte VAP. Si tu as une mauvaise impression envers un conducteur, suis ton instinct et refuse. Il y en aura d'autres !
- Vérifie que le conducteur va bien où il a dit et qu'il roule prudemment. Sinon, demande à t'arrêter !
- Le stop à 2, c'est toujours mieux !
- Pas de VAP la nuit, ni sur l'autoroute

## Perspectives

La responsable de l'association considère que les VAP sont une initiative pilote qui a permis d'explorer et d'expérimenter beaucoup de choses. Pour l'avenir, elle imagine plusieurs pistes pour développer la pratique de l'autostop organisé :

- Faire changer l'image négative de l'autostop (pratiqué par des personnes défavorisées) en une image positive 'branchée' (nouvelles tendances d'économie partagée),
- Renforcer le rôle des communes et des groupes locaux en vue d'atteindre le seuil de un membre pour dix habitants, considéré comme critique pour le succès de l'autostop,
- Intégrer l'autostop organisé dans une 'fiche communale de mobilité' à l'exemple de ce que fait [DAMIÉR](#) (Dispositif d'Accès à la Mobilité Immédiate pour l'Emploi en Région Rurale) dans les Ardennes,
- Créer des lignes d'autostop coordonnées par la province.

## Diffusion

De 2009 à 2011, l'association VAP a principalement prospecté les communes du Brabant wallon, mais elle restait attentive aux habitants ou associations d'autres communes qui s'intéressaient à la formule. En Belgique, le système a été étendu à la province de Liège sous le nom de COVOITSTOP. En France, il a été décliné à Romans et dans la Baie de Somme.

En Belgique, l'association propose d'ouvrir le système à de nouvelles zones.

## Coordonnées

ASBL VAP

- Claire Laloux
- Rue des Marcassins, 3 – B 1170 Bruxelles
- +32 2 675 05 88 ou +32 2 474 97 04 27.
- [info@vap-vap.be](mailto:info@vap-vap.be)

Antenne d'Ittre

- Laurent VIER (animateur)
- + 32 4 75 950 390



- laurent.vier@swing.be

## Annexe 1 – Tests

**30 novembre 2013**

Vendredi, temps gris et doux

Passager : homme retraité - brassard VAP – cartes de destination imprimées en A5

### Bousval > Court St Etienne

- 7 km, bus toutes les 10 minutes
- Arrêt : pas trouvé – Choisi un bon emplacement en sortie de bourg
- Début à 9:45, attente 14 minutes, 20 voitures
- Conducteur : homme, retraité, habite Court St Etienne, a fait du stop dans sa jeunesse. Lit (difficilement) la destination avant de s'arrêter. « C'est bien d'indiquer la destination ». Ne connaît pas les VAP

### Court St Etienne Gare > Ottignies

- 2 km, bus ou train toutes les 30 minutes
- Arrêt : panneau bien visible et bien situé
- Début à 10:20, attente 15 minutes, 60 voitures
- Abandon

### Court St Etienne Est > Ottignies Gare

- 2 km, bus toutes les 10 minutes
- Arrêt : pas trouvé – Choisi un bon emplacement en sortie de bourg
- Début à 11:00, attente 1 minute, 3 voitures
- Conductrice : femme, active, habite Court St Etienne. « Le brassard et la carte de destination rassurent. Je ne vous aurais pas pris si vous ne les aviez pas ». Connaît les VAP parce qu'elle a souvent croisé les panneaux sur sa route, mentionne spontanément « Voitures à plusieurs », mais ne peut pas expliquer le fonctionnement du système. « Vous êtes mon premier passager ».

**20 septembre 2011**

[Article](#) Le Soir : Les conducteurs de VAP restent souvent seuls

Greis, jeune étudiante à l'ULB, souhaite se rendre à la station de métro Demey. Elle s'est inscrite sur le site des VAP voici quelques mois mais n'a pour le moment utilisé le système qu'une seule fois pour aller de Bruxelles à Louvain-La-Neuve, un trajet souvent emprunté par les auto-stoppeurs. A 18 heures, un mardi, le rond-point des Trois Tilleuls est un lieu de passage moyennement fréquenté. La jeune fille attend en montrant sa carte dès qu'une voiture s'approche. Certains conducteurs lui adressent un petit sourire gêné, d'autres ne la regardent même pas. « Pour le moment, une seule voiture avait le macaron mais Demey ne devait pas être sur sa route. » Au bout de 8 minutes, une conductrice s'arrête et propose de la prendre. Elle n'a pourtant pas la carte VAP. « Je travaille à l'école Heiligenborre et ce quartier est très mal desservi en transports en commun. Cela m'est déjà arrivé plusieurs fois de prendre des Vapeurs même si je ne suis pas inscrite. Le principal est de se rendre service. ».

**Septembre 2011**

---

[Article](#) Dernière Heure

À l'occasion de la semaine de la mobilité, nous avons fait le test : pendant une heure, nous avons exhibé le carton VAP aux conducteurs qui passaient à Court-Saint-Etienne... et aucun ne s'est arrêté.

## **Annexe 2 – Autostop à Louvain la Neuve**

Lorsque la célèbre Université de Louvain a été coupée en deux par la querelle linguistique, la moitié francophone s'est implantée dans les champs en Brabant wallon. Avant de devenir une vraie ville Louvain la Neuve était une sorte de bout du monde sans train ni bus et ses étudiants étaient les rois de l'autostop. C'est en leur honneur qu'un cafetier mécène a fait sculpter la statue d'Augustin l'autostoppeur. Ironie de l'histoire : Augustin continue de lever le pouce au beau milieu d'une gare routière qui lui permettrait d'aller à peu près partout avec un bus toutes les cinq minutes.

