

Collectif de réflexion sur le covoiturage périurbain

Bourg-en-Bresse

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

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

## L'autostop : une solution pour les derniers kilomètres

25/03/2015

Cette note explore le potentiel de l'autostop comme alternative à la voiture pour les déplacements périurbains. Elle s'appuie sur des enquêtes et des tests réalisés aux alentours de dix villes belges, françaises et italiennes dont Bourg-en-Bresse, ville où est basé notre collectif. Notre intérêt pour l'autostop est né d'une précédente étude sur l'autostop organisé, d'où le terme 'autostop libre' utilisé ci-après.

Au départ de notre réflexion, il y a eu la surprise de constater d'énormes écarts entre les différents tests effectués, avec des taux de succès variant entre 60 et 100% et des temps d'attente variant entre 22 minutes et une minute. Si l'on savait comment reproduire les meilleures réussites, alors l'autostop libre pourrait devenir une vraie option pour la mobilité périurbaine.

Aujourd'hui, l'autostop n'est pas une option. Dans une commune périurbaine mal desservie par le train ou le bus, c'est juste une solution de secours pour ceux qui n'ont pas de voiture et pas de proches pour les conduire. C'est aussi une solution qu'on abandonne dès que l'on n'y est plus contraint. Cependant, nous avons recueilli plusieurs témoignages de personnes qui pratiquent l'autostop libre par choix et en sont satisfaites. L'image négative de cette vieille pratique est donc susceptible de changer.

Comment se déplacer efficacement en autostop ? Tout d'abord il vaut mieux être une autostoppeuse qu'un autostoppeur car la probabilité de réussite est au moins doublée. Cependant même un autostoppeur a toutes ses chances s'il porte une tenue appropriée, s'il choisit un bon emplacement, s'il utilise une fiche de destination, s'il lève le pouce en terrain connu et sur un itinéraire où l'autostop est une habitude. Quand toutes ces conditions sont réunies, alors même un homme aura un taux de réussite de 100% et une attente maximum de cinq minutes. Nous l'avons vérifié.

Mais l'efficacité ne fait pas tout. En effet, l'autostop est perçu comme une pratique risquée et même si ses dangers sont beaucoup plus imaginaires que réels, cette perception a des racines très profondes qui seront bien difficiles à faire bouger. Il en résulte que l'autostop libre ne peut pas être proposé comme une alternative à la voiture pour les déplacements entre une ville et sa périphérie. En effet ces déplacements empruntent le plus souvent des routes à grande circulation où conducteurs et passagers ne se connaissent pas et ont l'impression d'être étrangers les uns aux autres.

Par contre, on peut proposer l'autostop libre pour assurer les derniers kilomètres des déplacements utilisant un autre mode de transport, par exemple pour rejoindre la gare d'une ligne TER, l'arrêt d'un bus à haut niveau de service ou le lieu de rendez-vous d'un covoiturage. Il s'agit alors de pratiquer l'autostop sur des routes de voisinages où l'on pense rencontrer des connaissances ou des personnes qui nous ressemblent. Ces routes se prêteraient bien à des opérations de 'familiarisation à l'autostop' réalisées de façon associative en partenariat avec les réseaux de transports en commun. Cette solution devrait cependant être complétée par d'autres modes de mobilité, peut-être sous forme de transport à la demande, pour les personnes que l'autostop continuera de rebuter.

## **Présentation**

### **Collectif de réflexion**

Le collectif de réflexion sur le covoiturage périurbain s'est constitué en octobre 2013. C'est un petit groupe de personnes habitant la périphérie de Bourg-en-Bresse et s'interrogeant sur les alternatives à la voiture individuelle en zone périurbaine. Nous enquêtons sur des expériences exemplaires d'écomobilité telles que le covoiturage, l'autostop organisé, l'autopartage entre voisins ou le transport public. Nous réalisons des visites, des tests et des analyses pour comprendre ce qui marche, pourquoi et comment. Nos réflexions sont suivies dans la durée et ouvertement partagées. Si cela est pertinent, nous développerons des propositions concrètes.

### **Pourquoi l'autostop ?**

Nous avons réalisé en 2014 une enquête sur l'[autostop organisé](#) incluant un examen approfondi de quatre expériences exemplaires en Belgique et en France. Lors des visites de ces réseaux, nos tests ont été décevants. En fait, il n'y avait pas encore assez de conducteurs inscrits pour garantir des temps d'attente acceptables. Dans ce contexte, nous avons six fois plus de chances d'être pris en autostop libre<sup>1</sup> que de monter dans la voiture d'un conducteur inscrit dans les réseaux d'autostop organisé. Un résultat paradoxal de notre enquête a donc été de produire des connaissances sur l'autostop libre, ce qui n'est pas négligeable car il s'agit d'une pratique plutôt mal connue. À côté de nos tests décevants, plusieurs témoignages faisaient état d'une efficacité très surprenante de ce bon vieux mode de transport à une époque où on attend tout des smartphones.

À la suite de notre enquête nous avons échangé avec les animateurs de deux autres réseaux d'autostop organisé à [Trento](#) (Italie) et à [Aubusson](#) et nous avons trouvé avec eux de fortes convergences à propos de l'autostop libre. Nous avons aussi réalisé des tests en périphérie de Bourg-en-Bresse avec une réussite spectaculaire dans certains cas. Il est maintenant possible de faire un point sur ce qui a été appris et c'est l'objet de cette note<sup>2</sup>.

## **Des différences des résultats surprenantes**

### **Des tests contrastés à Bruxelles, Liège, Romans et Toulouse**

Les tests effectués lors de nos visites à Bruxelles, Liège et Toulouse ressemblent beaucoup à de l'autostop libre. En effet sur onze conducteurs qui se sont arrêtés, trois seulement étaient inscrits ou sympathisants. Les huit autres arrêts s'apparentent à de l'autostop libre. Dans ce contexte un conducteur sur 148 s'est arrêté notre taux de succès a été de 60% seulement<sup>3</sup>.

Sur la base d'enquêtes et des tests réalisés dans les réseaux de Liège et Romans, nous avons pu estimer que les conducteurs non-inscrits prennent des autostoppeurs dans une proportion de un sur 110 et de un sur 50 respectivement. Dans ces deux cas, nous estimons le taux de succès à 70% et 99% respectivement. On constate donc de grands écarts entre les différents tests et le succès est parfois au rendez-vous, ce que confirment les témoignages qui vont suivre.

### **Des témoignages étonnamment positifs**

Voici plusieurs témoignages d'autostoppeurs heureux obtenus dans le cadre de nos différentes études.

---

<sup>1</sup> Le terme 'autostop libre' est utilisé dans cette note car il est nécessaire d'éviter la confusion avec l'autostop organisé. Dans un autre contexte, il suffirait de parler d'autostop tout court.

<sup>2</sup> La plupart des éléments de cette note développent et confirment des idées qui étaient déjà énoncées dans notre [synthèse](#) de juillet 2014 sur l'autostop organisé.

<sup>3</sup> Nous définissons le succès comme une attente de moins de quinze minutes, même si ces minutes paraissent bien longues quand on attend dans le froid ou sous la pluie. Un quart d'heure est aussi une marge de sécurité acceptable s'il s'agit d'aller au travail, à la gare ou à un rendez-vous.

### Trois ans d'autostop quotidien sans retard notable ni incident (Toulouse)

Une famille habite à 30 km au nord de [Toulouse](#) où Monsieur travaille. Madame travaille à 35 km dans la direction opposée. Une des deux voitures de la famille tombe en panne. Ils font alors le choix de ne pas la remplacer. Pendant trois ans, Madame fait la plupart de ses trajets domicile-travail en combinant le covoiturage avec des voisins, l'autostop libre (beaucoup) et l'autostop organisé (un peu). Pour un trajet qu'elle faisait en 45 minutes avec sa voiture, elle met maintenant 60 minutes, quelquefois avec quatre conducteurs successifs. Avoir un seul véhicule au lieu de deux représente une grosse économie qui justifie largement de payer un taxi le jour où l'autostop ne marche pas assez bien. Cela est arrivé une seule fois en trois ans. Quant aux retards, il y en a eu cinq ou six mais, aux dires de l'intéressée, pas pires que ceux de son mari lorsqu'il utilise le train.

### Une ligne de bus virtuelle fonctionnant en autostop (Liège)

À vingt kilomètres au sud de [Liège](#), une famille habite la commune d'Esneux, et plus précisément un hameau situé à quelques kilomètres du centre. Ce hameau est mal desservi par les bus (1 aller-retour par jour). La famille partage une seule voiture conduite selon les jours par Monsieur ou Madame. Celui ou celle qui n'est pas motorisé pratique l'autostop pour se rendre à la gare et de là à Liège en train (10 aller-retour par jour). Madame témoigne que cela marche très bien, notamment parce que les conducteurs savent qu'il n'y a pas de bus et sont habitués à prendre les nombreux autostoppeurs qui lèvent le pouce sur cette route.

### L'autostop permet de laisser sa voiture au garage (Liège)

Toujours au sud de [Liège](#), un retraité de Sprimont découvre un jour le réseau d'autostop organisé et décide laisser sa voiture au garage à titre d'essai. Il est rapidement pris en stop, généralement par des conducteurs non-inscrits, et renouvelle l'expérience de plus en plus souvent. Invité comme témoin lors d'une réunion organisée par les administrateurs du réseau, il s'y est rendu en autostop et n'a pas eu de retard.

### Trois ans sans voiture grâce notamment à l'autostop (Grenoble)

Une nouvelle habitante s'installe à [Mens](#), un village à 50 km de Grenoble. Elle vivait à Paris sans voiture et fait le pari de faire la même chose à la campagne. Trois ans après, le pari est gagné en combinant l'autopartage entre voisins et l'autostop pour se rendre à la gare, distante de 20 km. Comme les routes sont très peu fréquentées, elle fait de l'autostop de préférence aux heures favorables du matin et du soir et les jours de semaine. Son temps d'attente est toujours acceptable mais il lui arrive de monter dans quatre ou cinq voitures pour faire 20 km. Elle fait en moyenne deux déplacements par semaine, un en autopartage et l'autre en autostop et en train. Elle estime ainsi économiser 50 % de ce que lui coûterait une voiture et c'est la justification de son choix. Dans les conditions qui sont les siennes, vivre sans voiture est tout à fait possible mais elle n'a pas la possibilité de faire une sortie improvisée pour ses loisirs ni de faire un voyage de plusieurs jours à une distance un peu grande. Ces deux limitations lui pèsent.

### Une voiture au lieu de deux grâce notamment à l'autostop (Grenoble)

Madame habite aussi à [Mens](#) et travaille sur place tandis que Monsieur utilise la voiture toute la semaine pour les besoins d'un emploi éloigné. La famille a aussi un second véhicule, assez vieux, permettant de faire quelques déplacements courts à un prix très raisonnable. Quand le moment est venu de remplacer ce second véhicule, la famille opte pour des solutions alternatives : autopartage et covoiturage entre voisins, plus de l'autostop pour se rendre à la gare ou en dépannage si l'autopartage n'a pas marché. L'autostop est efficace dans la mesure où Madame ne voit jamais passer plus de dix voitures avant d'être prise. C'est aussi une superbe occasion de rencontres. Par contre la circulation est parfois tellement faible que l'attente peu devenir longue.

## **Nos tests d'autostop libre en périphérie de Bourg-en-Bresse**

Intrigué par le contraste entre ces témoignages de réussite très convaincants et le piètre succès de nos tests à Bruxelles, Liège et Toulouse, nous avons cherché à en savoir plus en réalisant de nouveaux tests en périphérie de Bourg-en-Bresse dans une zone sans autostop organisé (Figure 1). Nous avons effectué une

trentaine de tests entre avril 2014 et mars 2015, répartis entre périodes de vacances et de travail, entre jours de semaine et week-ends, sur une plage de 8h à 19h, par bonne et mauvaise météo. Les points d'arrêts<sup>4</sup> ont été choisis pour garantir une bonne visibilité (toujours) et une bonne sécurité (95%). Pour chaque test, nous avons rejoint à pied le point d'arrêt le plus proche, commencé à lever le pouce, compté le temps d'attente et le nombre de véhicules et rempli une fiche (voir Annexe). Les résultats sont indiqués dans le Tableau 1.

Figure 1 – Itinéraires des tests



Tableau 1 – Résultats des tests

	Itinéraire A	Itinéraire B	
Distance	3 km	8 km	
Trafic	2 900	18 000	véhicules / jour
Déplacements	locaux	lointains	principalement
Nombre de tests	17	15	
Taux de succès	100%	93%	
Une voiture sur ...	moins de 2	25	... s'arrête en moyenne
Sur cent voitures ...	37	96	... ne s'arrêtent pas
Attente moyenne	1 minute	6 minutes	
Sur 10 conducteurs ...	5	1	... sont connus
Sur 10 conducteurs ...	2	1	... sont inconnus mais voisins
Sur 10 conducteurs ...	3	8	... ne sont ni connus ni voisins

<sup>4</sup> Les principaux sont marqués de 1 à 6 sur la Figure 1

Les résultats obtenus sur l'itinéraire A sont impressionnants. Ils font mieux que la ligne A du RER parisien et le temps nécessaire pour se rendre aux arrêts n'est généralement pas plus long. On discutera plus loin les raisons de ce succès.

Le résultat obtenu sur l'itinéraire B n'est pas excellent mais le taux de succès dépasse tout de même 90% et il a été obtenu par la même personne qui n'avait eu que 60% de succès dans les tests effectués à Bruxelles, Liège et Toulouse. On expliquera plus loin les raisons de cet écart.

### **Convergence avec l'expérience de Stop-en-Creuse**

En 2010, l'association 'Stop-en-Creuse' a monté un réseau d'autostop organisé desservant les périphéries d'Aubusson et Guéret. Les initiateurs ont réalisé une animation extrêmement dynamique pendant trois ans mais ils ont interrompu leur expérience en 2015. Ils font leur bilan en ces termes : « L'autostop [organisé], c'est fini parce qu'on n'est plus très nombreux à porter ce projet et qu'on est un peu fatigués, .... Par contre l'autostop, c'est top ! Remettre l'idée de stop sur le tapis c'est ultra-positif. Si vous saviez à quelle vitesse on arrive à décoller de Felletin ! (Y a qu'à venir tester!) ». Renseignement pris, ceux qui « décollent » de leurs villages de Creuse sont trois femmes et deux hommes qui n'attendent jamais plus de 5 minutes<sup>5</sup>.



## **Qu'avons-nous appris sur l'autostop en zone périurbaine ?**

### **L'autostop est généralement un pratique contrainte**

Nous n'avons pas trouvé d'étude empirique portant sur l'autostop libre et a fortiori sur sa pratique en zone périurbaine. Voici cependant quelques constats extraits d'études consacrées à d'autres sujets.

On fait surtout de l'autostop quand on n'a pas le choix. Cette connaissance intuitive a été précisée par une [enquête](#) réalisée en 2010 auprès des usagers des 'maisons de la solidarité' du département Hautes Alpes. Le répondant typique était une personne seule bénéficiaire du RSA. Sur un total de 319 trajets périurbains, les modes de transport ont été dans l'ordre : voiture personnelle (64), covoiturage familial (45), bus (42), train (38), autostop (34), cyclomoteur ou vélo (18). Ces résultats s'interprètent de la façon suivante : dans une commune périurbaine mal desservie par le train ou le bus, l'autostop est une solution de secours pour ceux qui n'ont pas de voiture et pas de proches pouvant les conduire.

Une enquête réalisée par le réseau d'autostop organisé de [Liège](#) confirme que la pratique est contrainte plutôt que choisie. En effet, les personnes qui s'inscrivent en tant que passagers sont majoritairement sans emploi ou en études (environ 60%), c'est-à-dire vraisemblablement sans voiture.

On abandonne l'autostop dès que l'on n'y est plus contraint. C'est une des conclusions de la [thèse](#) de Stéphanie Vincent sur les déplacements alternatifs à la voiture individuelle. C'est particulièrement vrai pour les jeunes qui font du stop en attendant de pouvoir conduire (« l'usage de la voiture consacre et symbolise l'autonomie acquise par le jeune qui passe à l'état adulte grâce au rite du permis de conduire »).

Bien que l'autostop soit le plus souvent vécu comme une contrainte, il arrive qu'il soit choisi. C'est ce que montrent les témoignages présentés plus haut. Pour qu'un tel choix soit envisageable, il faut évidemment que l'efficacité soit suffisante. Il importe donc de comprendre ce qui fait que l'on est pris en stop ou pas.

### **Quand est-on pris en stop et pourquoi ?**

Ici, nous cherchons à expliquer les très grands contrastes entre les différents tests et témoignages cités plus haut.

---

<sup>5</sup> Entretien avec une des animatrices en février 2015

### Mieux vaut être une femme qu'un homme

Sur les cinq témoignages présentés ci-dessus, quatre sont apportés par des femmes, ce qui tend à confirmer l'idée reçue qu'il vaut mieux être autostoppeuse qu'autostoppeur. Cela a été confirmé statistiquement par les animateurs de Jungo, le réseau d'autostop organisé de [Trento](#) (Italie), dans le cadre des tests qu'ils réalisent tous les ans. En 2009, alors que leur réseau n'était pas encore lancé, les tests préliminaires ont montré un temps d'attente moyen de 11 minutes pour les femmes et de 22 minutes pour les hommes. Plus récemment, lors d'un concours d'autostop, le gagnant a eu 5,2 minutes d'attente en moyenne et la gagnante 2,8 minutes. Il semble donc que l'autostop soit un des rares sports où les femmes surclassent les hommes mais n'y a-t-il pas un biais à faire des statistiques dans un pays latin comme l'Italie ? Apparemment non si l'on examine les résultats d'un autre test réalisé en 2014 par deux hommes et trois femmes dans les environs de La Tour du Pin (Isère)<sup>6</sup>. Les femmes ont eu un taux de succès de 100% et un temps d'attente moyen de 4 minutes tandis que le taux de succès des hommes n'a été que de 50% et que leur temps d'attente moyen a été de 21 minutes. On admettra donc que la règle s'applique en France au moins autant qu'en Italie.

Pour que l'autostop puisse être une véritable alternative à la voiture, il faudrait donc qu'il garantisse un taux de succès suffisant pour les hommes.

### L'âge ne fait rien à l'affaire

Les tests de notre enquête à Bruxelles, Liège et Toulouse ont été effectués par un homme retraité et ils ont été décevants (un arrêt pour 148 voitures). Nous avons d'abord pensé que l'âge pouvait être une explication, d'autant plus que d'autres tests effectués à Romans par des jeunes volontaires du service civique avaient été bien meilleurs (un arrêt pour 50 voitures).

En réalité, cette hypothèse ne tient pas pour deux raisons. D'abord il y avait trois hommes et trois femmes parmi les autostoppeurs de Romans et il est normal que les résultats aient été meilleurs en raison de l'inégalité évoquée plus haut. Ensuite les tests réalisés en périphérie de Bourg-en-Bresse sur l'itinéraire 'B' ont été plutôt bons (un arrêt pour 25 voitures) alors que celui qui levait le pouce était le même homme retraité qui avait échoué à Bruxelles, Liège et Toulouse.

En parlant avec les conducteurs pendant les trajets, on note qu'ils n'abordent jamais le sujet de l'âge. Par contre ils évoquent volontiers 'l'allure', la 'tenue', la plus ou moins 'bonne tête', ou même le 'faciès'. En définitive, et jusqu'à preuve du contraire, nous concluons que l'âge de l'autostoppeur n'a pas d'incidence. Par contre, l'autostop risque de laisser sur le bord de la route les personnes appartenant aux minorités visibles.

### Choisir de bons emplacements

Pourquoi les tests effectués par la même personne sont-ils plutôt bons à Bourg-en-Bresse (itinéraire 'B') et mauvais ailleurs, alors même qu'ils ont été réalisés sur des routes comparables ? Nous proposons l'explication suivante : lors de nos tests dans les réseaux d'autostop organisé à Bruxelles, Liège et Toulouse, nous nous sommes placés quand c'était possible aux arrêts choisis par les organisateurs et signalés par des panneaux. De façon surprenante, notre taux de succès a été moins bon lorsque nous nous sommes placés aux arrêts des réseaux (44%) et meilleur lorsque nous avons choisi les emplacements nous-mêmes (70%). Lors de nos tests à Bourg-en-Bresse, nous avons progressivement repéré les bons emplacements et le taux de succès a été bien meilleur (93%).

À l'expérience, il a deux types d'emplacements favorables<sup>7</sup> :

- Sur une route de voisinage, l'idéal est de se placer à la sortie d'un village dans la direction souhaitée (maximum de circulation) et à l'emplacement d'un ralentisseur.
- Sur une route à grande circulation, l'idéal est de se placer à la sortie d'un rond-point dans la direction souhaitée car les voitures ont déjà ralenti.

---

<sup>6</sup> Test réalisé par l'Agence de Mobilité du Nord-Isère dans le cadre de la mise en place d'un réseau d'autostop organisé

<sup>7</sup> Expérience [confirmée](#) par les animateurs de 'Stop-en-Creuse'

Les bons emplacements ont généralement été faciles à trouver lors de nos tests à Bourg-en-Bresse. En particulier, l'itinéraire 'B' ne comporte pas moins de six ronds-points sur 8 km et presque toutes leurs sorties disposent de beaux espaces d'arrêt visibles et sûrs. Cependant, la sortie de ville pose problème. À l'expérience, un seul emplacement permet de quitter facilement la zone urbaine en autostop. C'est un rond-point marqué (5) sur la Figure 1 mais on ne peut l'atteindre qu'en marchant une demi-heure le long d'une route désagréable ou en prenant un bus qui passe toutes les 35 minutes.

### Utiliser de bons signaux

Faut-il indiquer sa destination sur une fiche ? Les réseaux d'autostop organisé le recommandent à Toulouse (fiche A4) et à Bruxelles (fiche A5) mais pas à Liège. Pour nos tests à Bourg-en-Bresse, nous avons systématiquement utilisé des fiches A4 (bien visibles) écrites et imprimées à partir du [site](#) de RezoPouce (Toulouse), et rangées dans une pochette plastique transparente. La fiche indique la destination de façon compréhensible par les conducteurs. Par exemple, la destination (3) sur la Figure 1 est connue des habitants comme 'La Nationale', 'La Vavrette' ou 'Station Avia' et nous avons opté pour la troisième appellation. Plusieurs conducteurs et conductrices nous ont dit que la fiche de destination les avait aidés à s'arrêter, soit parce qu'ils allaient au même endroit, soit parce que la fiche imprimée 'fait sérieux'.



La destination indiquée sur la fiche doit être proche pour multiplier les chances d'être pris, quitte à prolonger le parcours avec le même conducteur s'il va plus loin dans la bonne direction. Le risque est évidemment de faire le trajet sous forme de plusieurs 'sauts de puce', ce qui nous est arrivé, mais ce risque est acceptable si l'attente est très courte. Cet avis est aussi partagé par les témoins cités plus haut et par les animateurs de 'Stop-en-Creuse'.

### Mieux vaut faire du stop en terrain connu

Si l'on fait du stop en terrain connu, cela permet de choisir de meilleurs emplacements et de faire de meilleures fiches de destination mais cela permet surtout d'être pris par des conducteurs locaux. C'est évidemment la cause principale du succès de nos tests sur l'itinéraire 'A' de la Figure 1. Parmi les conducteurs qui se sont arrêtés, un sur deux était une connaissance ou un ami, y compris quelques personnes qui ne prennent 'jamais' d'autostoppeurs.

Par ailleurs, le Tableau 1 montre qu'un conducteur inconnu s'arrête beaucoup plus souvent sur une route de voisinage que sur une route à grande circulation. Cela peut s'expliquer à la fois par une plus grande confiance et le sentiment que le trajet en commun va être très court. Dans ce cas, la peur de l'inconnu joue beaucoup moins.

### Des habitudes d'autostop peuvent s'installer sur un itinéraire

Dans son témoignage, l'habitante d'Esneux (Liège) affirme qu'elle est loin de connaître tous les conducteurs qui s'arrêtent mais que ceux-ci « savent qu'il n'y a pas d'alternative au stop pour se déplacer ». La route concernée est une route de voisinage où la peur de l'inconnu est probablement faible. Cependant, nous pensons qu'il y a une explication supplémentaire à ce témoignage de réussite : les conducteurs s'arrêtent parce qu'ils en ont pris l'habitude.

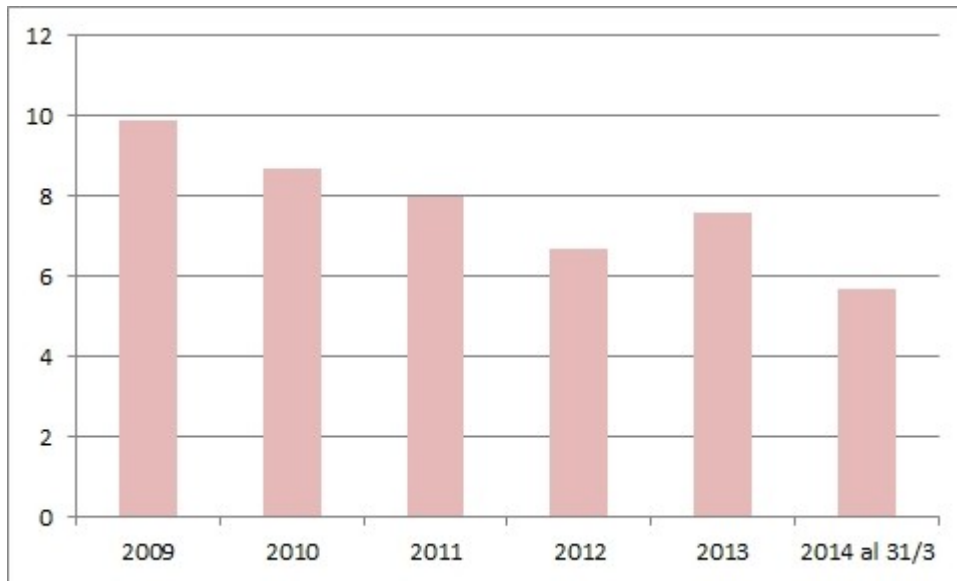
Le témoignage précise en effet que les autostoppeurs sont nombreux sur cet itinéraire. Il est donc vraisemblable que les conducteurs s'habituent à voir et à prendre des passagers qui lèvent le pouce aux mêmes endroits et aux mêmes heures. Cette familiarité avec l'autostop joue probablement un rôle important si l'on pense à la décision du conducteur qui s'arrête. En une fraction de seconde, il juge s'il peut faire confiance à la personne qui lève le pouce, s'il a de la place pour s'arrêter et s'il peut freiner sans prendre le risque d'une collision arrière. Quand sa décision est prise, il est bien souvent trop tard pour s'arrêter. C'est cette difficulté qui disparaît quand il existe une habitude d'autostop sur un itinéraire.

Ce mécanisme de familiarité avec l'autostop est confirmé par les animateurs de Stop-en-Creuse<sup>8</sup> et démontré par l'expérience de [Trento](#) (Italie). Les tests qui sont effectués annuellement par les organisateurs montrent deux choses :

- Le temps d'attente a régulièrement baissé d'année en année (voir Figure 2).
- La quasi-totalité des conducteurs qui s'arrêtent ne sont pas inscrits au réseau d'autostop organisé.

La seule explication à ce double constat est que des habitudes d'autostop se sont installées progressivement et qu'elles ont réduit l'attente de dix à six minutes en moyenne.

**Figure 2 – Le temps d'attente diminue quand les habitudes d'autostop s'installent**



*Temps d'attente moyen dans la province de Trento en minutes*

Ayant compris ce mécanisme, les organisateurs du réseau de Trento l'ont intégré dans leur façon de promouvoir l'autostop. Ils recommandent maintenant de créer des micro-initiatives locales réunissant 6 ou 7 volontaires qui vont pratiquer l'autostop quotidiennement pendant un mois aux heures pleines sur un itinéraire choisi. Ces autostoppeurs distribuent des tracts aux conducteurs qui les prennent. Des affiches (120 x 160 cm) sont également collées le long de l'itinéraire. Il s'agit de faire évoluer l'attitude des conducteurs qui circulent sur la route concernée et de les familiariser avec l'autostop. On espère que les conducteurs verront assez souvent des autostoppeurs aux mêmes endroits, apprendront à leur faire confiance et prendront le réflexe de s'arrêter pour les embarquer.

### **Quels sont les freins ?**

#### *Une image plutôt négative*

Dans sa [thèse](#) déjà citée, Stéphanie Vincent note que l'autostoppeur est perçu négativement comme une personne qui ne peut pas se débrouiller normalement comme les autres. Cette perception est confirmée par un des membres de notre collectif qui n'envisage pas d'avoir recours à l'autostop à cause de « ce que les gens penseraient de lui ». Malgré tout, les anciens autostoppeurs devenus conducteurs ont une plus grande propension à prendre des passagers qui lèvent le pouce, par fidélité à leur propre passé.

---

<sup>8</sup> Quand les conducteurs d'un itinéraire sont familiarisés avec l'autostop, « on est pris immédiatement. Sinon on est pris rapidement ».



### Difficile d'être demandeur

Faire de l'autostop par choix, c'est économiser sur le carburant, l'usure ou même l'achat de sa voiture et reporter toutes ces charges sur les conducteurs qui s'arrêtent. À la longue, cette pratique peut-elle créer une gêne pour le conducteur, notamment si c'est une connaissance qui se sent obligée de ne pas vous laisser au bord de la route ? Peut-elle aussi créer une gêne pour quelqu'un qui serait toujours passager et jamais conducteur ? La réponse est 'oui' et elle avait été clairement exprimée dans le cadre d'une très ancienne [expérience](#) d'autostop organisé pour laquelle nous avons établi un principe de gratuité.

Intellectuellement, on devrait tenir le raisonnement suivant : la pratique de l'autostop est socialement avantageuse car elle contribue à limiter le réchauffement climatique et les embouteillages ; le mérite de cette bonne action revient beaucoup moins au conducteur qu'au passager car choisir l'autostop est bien plus difficile que de monter dans sa voiture. C'est donc le conducteur qui devrait être moralement redevable envers l'autostoppeur. De fait nous avons rencontré des conducteurs qui expriment cette opinion : « en vous prenant, je paie ma dette à la planète ».

Sans passer par un raisonnement compliqué, on peut résoudre simplement cette difficulté si l'autostoppeur propose un paiement. C'est ce qui est recommandé dans les réseaux d'autostop organisé de Toulouse et de Trento. Lors de nos tests à Toulouse, nous avons toujours proposé le prix recommandé (généralement 0,5 €) en remettant le montant au conducteur, ... qui a toujours refusé. La même chose s'est produite dans le cas de la personne qui a voyagé tous les jours pendant trois ans dans la périphérie de Toulouse. C'est également le même retour que font les 300 autostoppeurs italiens de la périphérie de Trento.

### Une pratique perçue comme risquée

Plusieurs témoignages recueillis au cours de nos enquêtes confirment l'idée assez répandue que l'autostop libre est une pratique à risque. Ainsi, un conducteur inscrit à Romans affirme qu'il ne laissera jamais une autostoppeuse sur le bord de la route de peur qu'il lui arrive quelque chose. À Mens (Grenoble) une femme qui pratique couramment l'autostop interdit à sa fille de 16 ans d'en faire autant. En parlant avec les conducteurs pendant les trajets, on entend des phrases telles que « d'habitude, je ne prends personne quand je suis seule - c'est idiot mais c'est comme ça », « j'ai eu plusieurs mauvaises expériences d'autostop », « c'est dangereux », « c'est déconseillé aux jeunes ». Dans une enquête réalisée auprès des personnes inscrites au réseau de Bruxelles, 30% des réponses citent « la peur de rencontrer un inconnu ».

Une enquête réalisée en Italie vient éclairer cette question d'une façon originale. Deux groupes de personnes ont été interrogées : (1) des membres et sympathisants du réseau d'autostop organisé de Trento et (2) des étudiants de l'Université de Bergamo. Dans le groupe des autostoppeurs, les personnes enquêtées ressemblent à celles qui sont impliquées dans les systèmes d'échanges locaux ou les échanges de maisons pour les vacances. Ils achètent des produits bio et des produits du commerce équitable. Ils sont sensibles à leur consommation d'énergie et trient leurs déchets. Ce même profil se retrouve chez la moitié des étudiants seulement. Ces derniers sont donc en moyenne un peu plus 'conventionnels'. De façon surprenante, la question qui distingue le plus les deux groupes est « considérez-vous les étrangers comme une menace ? ». Les autostoppeurs répondent non à 94 % et les étudiants répondent oui à 78 %. On retrouve le même clivage dans les réponses à la question « considérez-vous que l'on peut faire confiance à la majeure partie des gens ? » avec respectivement 78 % de oui chez les autostoppeurs et 82 % de non chez les étudiants.

Ces résultats montrent que ce n'est pas l'autostop en soi qui est perçu comme un risque, mais « les gens » en général. En dehors d'une petite minorité de population non conventionnelle, la crainte de l'inconnu a des racines bien plus profondes que la simple peur de l'autostop. Ces racines seraient certainement bien difficiles à faire bouger.

### Une insécurité imaginée beaucoup plus que réelle

S'il s'agissait de plaider rationnellement pour la sécurité de l'autostop, on pourrait rassembler de nombreux arguments. Parmi les témoignages cités plus haut, on notera que l'autostoppeuse de Liège « n'a jamais ressenti d'insécurité ». Quant à l'autostoppeuse toulousaine, elle s'est rendue à son travail « tous les jours pendant trois ans sans incident ». Cependant, à la moindre gêne, elle n'hésitait pas à demander de descendre et cela est arrivé fréquemment.

Il va sans dire que tous nos tests se sont déroulés sans incident mais une anecdote mérite d'être racontée. La voiture qui s'arrête est vieille et occupée par deux jeunes hommes parlant mal français. La discussion fait apparaître qu'ils sont kosovars, un pays qui n'est pas à l'abri des mafias, d'où un malaise qui s'installe. À l'arrivée, le conducteur fait un large détour pour rendre service à son passager et le dépose en centre ville, honteux de s'être laissé piéger par une peur fantasmée.

Pour aller au-delà de ces témoignages, on notera que les 300 usagers pratiquant l'autostop à Trento (Italie) ont presque toujours voyagé sans problème alors qu'ils sont le plus souvent pris par des conducteurs non inscrits. En cinq ans, un seul incident a été signalé : une jeune femme s'est aperçue que son conducteur était ivre et a demandé à descendre immédiatement.

À plus grande échelle, il convient de citer l'expérience américaine. Dans ce pays, l'autostop se pratique en périphérie de plusieurs grandes villes sur des voies autoroutières réservées aux voitures occupées par plusieurs personnes (*slugging*). À Washington, ville pionnière dans ce domaine, la police n'a reçu aucun signalement de violence pendant de nombreuses années jusqu'en 2010, quand un militaire retraité a bousculé un de ses passagers après que ce dernier ait menacé de porter plainte à cause de sa conduite dangereuse. Cela représente un incident sérieux sur plusieurs dizaine de milliers de trajets. Les incidents sont d'ordinaire plutôt bénins comme ce passager qui s'est plaint d'être « pris en otage » par un conducteur qui tentait de l'évangéliser.

## **En conclusion : une solution pour les derniers kilomètres**

Les conclusions que nous présentons ont été déduites rigoureusement des tests réalisés par trente autostoppeurs en périphérie de dix villes belges, françaises et italiennes. À cela s'ajoute l'expérience de plusieurs centaines d'autostoppeurs enquêtés à Liège et Trento, ainsi qu'un aperçu de la pratique massive observée à Washington. Sur cette base, nous considérons nos conclusions comme solides jusqu'à preuve du contraire.

Certaines connaissances mériteraient cependant d'être vérifiées. Il s'agit en particulier du succès de l'autostop sur les routes de voisinage dont on se doute qu'il a des limites si le trafic est très faible. L'efficacité des opérations de familiarisation avec l'autostop mériterait également d'être vérifiée. Enfin, nos conclusions sur la peur de l'inconnu reposent sur une seule enquête italienne dont la qualité méthodologique est incertaine.

À l'issue de notre étude nous concluons que l'autostop libre ne peut pas être une alternative à la voiture pour les déplacements entre une ville et sa périphérie, et ceci pour plusieurs raisons :

- Les axes routiers donnant accès à une ville sont le plus souvent des routes à grande circulation sur lesquelles la plupart des conducteurs sont inconnus ;
- En plus de ne pas se connaître, conducteurs et passagers ont plutôt l'impression d'être étrangers les uns aux autres, ce qui mobilise un sentiment d'insécurité dont les racines sont très profondes ;
- Il serait difficile de créer des habitudes pour rendre l'autostop familier sur une route à grande circulation car les conducteurs sont nombreux et beaucoup d'entre eux n'effectuent pas des trajets réguliers ;
- Par ailleurs, la sortie de ville posera probablement un problème durable aux autostoppeurs.

Il n'empêche que tous ces obstacles s'effacent si l'autostop se pratique sur des routes de voisinage. Dans ce cas, il arrive souvent que les conducteurs et passagers se connaissent. Même s'ils ne se connaissent pas, ils peuvent avoir l'impression de rencontrer des personnes qui leur ressemblent et se sentent donc plus en confiance. Enfin, ces itinéraires se prêtent bien à des opérations de 'familiarisation avec l'autostop' comme celles qui se pratiquent en Italie (voir plus haut) et qui réduisent fortement le temps d'attente. De telles opérations collectives et médiatisées seraient de nature à changer localement l'image négative de l'autostop, à lever, pour ceux qui le pratiquent, la crainte du qu'en-dira-t-on. Quand tous ces facteurs positifs s'additionnent, le temps d'attente se réduit de façon spectaculaire, même pour un homme.

Du coup, on peut imaginer d'utiliser l'autostop libre pour rejoindre, par des routes de voisinage, la gare d'une ligne TER, l'arrêt d'un bus à haut niveau de service ou le lieu de rendez-vous d'un covoiturage. Cette

formule pourrait marcher à condition de sélectionner des routes de voisinage sur lesquelles seraient conduites des opérations de 'familiarisation avec l'autostop'. Il faudrait donc passer par des initiatives associatives. Il faudrait alors une coordination entre les associations locales qui promeuvent l'autostop et les réseaux de transport en commun, mais on imagine mal une autorité publique prendre une quelconque responsabilité dans la promotion de l'autostop libre. Il serait donc nécessaire d'établir un partenariat dont le réglage serait assez délicat.

Par ailleurs, certaines personnes continueront inévitablement de redouter les risques de l'autostop pour eux-mêmes ou pour leurs enfants. Il faut aussi penser aux personnes âgées qui n'auraient plus l'agilité physique et mentale requise par l'autostop. Sur un itinéraire d'autostop de voisinage, il faudrait donc proposer aussi d'autres modes de mobilité, par exemple sous forme de transport à la demande.

## Annexe 1 – Fiche de test

Date		
Période		Normale / vacances
Jour		Semaine / Samedi / Dim & férié / Pont
Heure début		
Météo		TB/B/M/TM
N° Itinéraire		
Route		Voisinage / locale / grande / urbaine
Lieu depart		
Lieu destination		
Distance		
Arrêt matérialisé		Bus/Autostop/rien
Visibilité		TB/B/M/TM
Sécurité		TB/B/M/TM
Passager H/F		
Passager âge		
Brassard		Oui/non
Fiche destination		Oui/non
Attente (min)		
Nb de voitures		(hors camions et taxis)
Succès		Oui si attente <15 minutes
Conducteur H/F		
Conducteur âge		
Conduct. vient de		Près /loin
Conducteur va à		Près /loin
Trajet régulier		Oui/non
Autres passagers		Nombre
Conduct. connu		Oui/non
Déjà pris		Oui/non
Prend en stop		Toujours / qqfois / jamais
Commentaire		