HAL
open science

Le temps de l'auto-stop

Arnaud-Dominique Houte

To cite this version:

Arnaud-Dominique Houte. Le temps de l'auto-stop. 20 & 21. Revue d'histoire, 2021, N° 148 (4), pp.3-15. 10.3917/vin.148.0003 . hal-03265978

HAL Id: hal-03265978

https://hal.sorbonne-universite.fr/hal-03265978v1

Submitted on 21 Jun 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Le temps de l'auto-stop

Liberté, mobilité, sécurité en France des années 1930 aux années 1970

52.000 signes

Arnaud-Dominique Houte
(Centre d'Histoire du XIXe siècle, Sorbonne-Université)

Un homme seul grimpe dans un camion qui l'emmène sur une longue route désertique ou embrumée. Voici comment l'on pourrait résumer les scènes d'exposition, curieusement parallèles, de deux films sortis à quelques mois d'écart, *Le Quai des Brumes* et *Les Raisins de la Colère*[1]. L'un déserteur (Jean / Jean Gabin), l'autre libéré de prison (Tom Joad / Henry Fonda), les vagabonds des temps modernes font de l'auto-stop. Non sans difficulté : Tom Joad doit convaincre le conducteur de passer outre l'interdiction édictée par le patron et ostensiblement étiquetée sur le pare-brise (« no riders allowed »). Non sans tensions : Jean en vient aux mains avec le chauffeur qui a failli écraser un chien (« on va tout de même pas se bagarrer pour un clebs »). Mais tout finit bien pour nos héros qui descendent à destination et se dirigent vers de nouvelles (més)aventures.

Laissons-les à leur destin, et arrêtons-nous sur cette pratique de l'auto-stop qui émerge ainsi à la fin des années 1930. Le fait d'arrêter un véhicule pour se faire transporter gratuitement n'est pas inédit, et les chemins de foires étaient encombrés de piétons bien contents de trouver un « pays » équipé d'une carriole qui les ramènerait plus rapidement et plus confortablement à leur domicile. La radicale nouveauté du mot « auto-stop »[2] – anglicisme dérivé du *hitch-hiking* – traduit toutefois la transformation et l'intensification du phénomène à l'heure où l'essor inégalitaire de l'automobilisme rencontre une demande accrue de mobilités. Au temps de la Grande Dépression, il serait tentant d'y lire le triste reflet d'une crise économique qui contraint les budgets de transport. Mais le phénomène a sans doute davantage à voir avec la société des loisirs naissante, ainsi qu'avec la démocratisation des déplacements : « l'auto-stop est l'auto rêvée de ceux qui n'en ont pas », lit-on dans la presse, en 1937, dans l'une des toutes premières descriptions grand public de cette « variante du système D »[3]. Cette pratique populaire a donc partie liée avec les rapides progrès de l'émancipation juvénile, mais aussi avec le desserrement d'une morale traditionnelle soucieuse de la propriété, des convenances et des hiérarchies, autant de valeurs nécessairement ébranlées par le partage improvisé d'un habitacle réduit... Car l'auto-stop n'est pas un simple mode de locomotion ; son développement contrasté porte des fantasmes, des imaginaires et des débats qui disent beaucoup des mutations socio-culturelles du second tiers du XXe siècle.

Devant cet objet moins anecdotique et plus transversal qu'il n'y paraît, il faut assumer les imperfections et les lacunes d'une recherche exploratoire et pionnière[4], réduite à l'étude du seul cas

1 *Le Quai des Brumes* (Marcel Carné, 1938) sort aux États-Unis (*Port of Shadows*) en octobre 1939, trois mois avant *The Grapes of Wrath* (John Ford, 1940), qui ne sera diffusé en France qu'après-guerre, en 1947.

2 Une rapide enquête sur les bases de données lexicographiques (Google n gram, Retronews) confirme que c'est à la toute fin des années 30 qu'émergent vraiment, en anglais et en français, « hitch hiking » et « auto-stop ».

3 « Connaissez-vous l'auto-stop ? », *Le Journal*, 12 août 1937.

4 La pratique de l'auto-stop n'a fait l'objet d'aucune recherche spécifique et n'apparaît que de manière marginale dans la riche bibliographie consacrée à l'histoire des loisirs, des mobilités et de la sécurité routière.

français. On ne suivra donc pas la trace des auto-stoppeurs sur leurs chemins d'aventure, par-delà les frontières, mais on s'en tiendra prudemment à l'analyse des règlements qui les encadrent, des débats qui les escortent et des représentations qui lestent leur sac à dos. Enthousiastes ou réprobateurs, optimistes ou inquiets, les discours sociaux offrent une voie d'accès diffractée, mais féconde, pour comprendre, non seulement l'imaginaire d'une époque, mais aussi quelques facettes d'une pratique si informelle qu'elle ne laisse par définition guère de traces, en dehors des rares pics de crispation de l'opinion publique[5], des logiques hésitantes de la surveillance et de vagues projets d'institutionnalisation[6].

L'invention de l' « auto-stop » (1936-1939)

« Il y a cinq ou six ans, nous n'étions certainement pas plus de quelques dizaines en France à le pratiquer »[7], se souvient en 1938 le journaliste du *Peuple*, Léo Sauvage, lui-même jeune (23 ans), étudiant et natif d'Allemagne, de cette Europe médiane dont viennent alors nombre des pionniers de l'auto-stop[8]. C'est toutefois d'Hollywood et du film multi-oscarisé *New York Miami* (*It happened one night*, Frank Capra, 1934) que naît la popularité du phénomène. Dans l'une des plus célèbres scènes de cette comédie à succès, Clark Gable tente d'initier Claudette Colbert au « stop », mais il ne parvient pas à arrêter le moindre véhicule en dépit d'une large palette de gestes expressifs et comiques ; il suffit en revanche de quelques secondes, d'une jupe relevée et d'un bas dévoilé pour qu'une automobile ouvre ses portes à la belle jeune femme (et à son compagnon). Preuve qu'il faut savoir ruser pour pratiquer « l'auto-stop » que certains préfèrent appeler le « resquillage routier » en utilisant un mot à la mode des années 1930. Que l'on fasse confiance au charme et à la bonne mine ou que l'on force l'arrêt du véhicule en s'installant au milieu de la chaussée, les astuces ne manquent pas pour qui veut circuler gratis, et les journalistes s'amusent à les recenser[9].

Il est vrai que l'époque est propice au phénomène, et d'abord parce que l'automobile, de plus en plus convoitée, reste coûteuse et difficile d'accès (un véhicule pour vingt habitants dans la France du début des années 30), tout comme sont onéreux les billets d'autocar et surtout de chemin de fer[10]. S'il existe sans doute des amateurs de bolides qui font de l'auto-stop pour éprouver des sensations inédites[11], la plupart des voyageurs ne cherchent qu'à se déplacer à moindre frais sur un territoire que sillonnent, de plus en plus nombreux, touristes et vacanciers. Car cette fin de décennie inaugure le temps des congés payés et des auberges de jeunesse, dont l'essor devient emblématique du Front Populaire, d'un esprit de liberté, de fraternité et de nature[12]. « On apprend la France par la route, on

5 Facilitée par les nouveaux outils de recherche numérique, l'enquête a exploité aussi systématiquement que possible le large éventail des ressources médiatiques (Gallica, Ina, Retronews).

6 Outre une surveillance spécifique dont on retrouve quelques traces au détour des archives de la police et de la gendarmerie, on s'est intéressé aux fonds du ministère de l'Intérieur (Archives Nationales, 19880510) et de la Haute-Autorité de la Jeunesse (AN, 19790814).

7 Léo Sauvage, « La route », *Le Peuple*, 3 juin 1938.

8 Luc Decaunes, « De route en route... l'auto-stop », *Regards*, 4 août 1938.

9 Jean Alloucherie, « Les vacances en resquillant. Petit manuel pratique de l'auto-stop », *Ce Soir*, 28 août 1937.

10 Étienne Faugier, « Prendre le volant, prendre le pouvoir ? La longue route du peuple vers l'égalité de la mobilité : l'exemple du département du Rhône (1890-1960) », dans Mathieu Flonneau, Léonard Laborie et Arnaud Passalacqua (dir.), *Les transports de la démocratie : Approche historique des enjeux politiques de la mobilité,* Rennes, PUR, 2014. Sur le coût élevé du chemin de fer malgré les « billets Lagrange » à tarif réduit, Madeleine Rébérioux, « Le cinquantenaire du Front Populaire », *Le Mouvement Social*, n° 143, 1988, p. 119.

11 En témoigne l'intrigue du feuilleton d'Henry Aurenche, *Tistet Fialouze*, qui paraît dans les colonnes de *L'Auto* à partir du 19 septembre 1939**.**

12 Richez et Léon Strauss, « Un temps nouveau pour les ouvriers : les congés payés (1930-1960) », dans Alain Corbin (dir.), *L'Avènement des loisirs, 1850-1960*, Paris, Flammarion, 1995, p. 376-412 ; Pascal Ory, *La Belle Illusion. Culture et politique sous le signe du Front Populaire, 1935-1938*, Paris, Plon, 1994, p. 776-787 ; B. Cacérès, *Allons au devant de la vie. La naissance du temps des loisirs en 1936*, Paris, Maspéro, 1981.

se désintoxique de la ville par le grand air »[13] ; « voyager en 'auto-stop', être hébergé à peu de frais, la voilà la formule moderne des vacances ! »[14].

Salué à gauche, en tant qu'il facilite les congés populaires et l'esprit de solidarité, l'auto-stop séduit également ceux qui préfèrent y voir une école d'audace, sinon de fascisme : du pouce levé au bras tendu, il n'y a qu'un geste, à lire Robert Brasillach qui vante l'esprit volontariste du camping et de l'auto-stop, en rupture avec les conventions bourgeoises[15]. Dépassant les clivages politiques, la « mystique » de l'aventure est un phénomène générationnel qui culmine dans l'Entre-Deux-Guerres, sur une « terre rincée de son exotisme » (selon le mot d'Henri Michaux, en 1929). Maintenant qu'est actée la « disparition des confins » et des explorateurs, explique Sylvain Venayre, s'élaborent « des pratiques nostalgiques de l'espace »[16] et révélatrices d'un désir d'aventure intact. À défaut d'arpenter de nouveaux mondes, il reste à battre des records et à inventer de nouvelles manières de voyager. Les uns célèbrent l'incertitude de l'auto-stop, « cette poésie délicate du voyage à l'aventure »[17]. Les autres savourent la promesse d'un voyage ludique, compétitif et sportif, à la manière des jeux scouts dont la pratique s'étend et porte une expérience collective et populaire de l'aventure pour tous les âges et toutes les bourses[18]. Et l'on découvre ainsi, dans les colonnes de la presse, « comment un jeune Belge fit en France 7000 km en auto-stop », « comment aller de Paris à Marseille en quelques étapes » et même comment « faire le plus vite possible Rabat-Ifrane aller-retour » dans un « grand rallye-concours du système D »[19].

La brutale éclosion de l'auto-stop suscite cependant des réticences, dont témoigne d'abord la « décroissance du nombre de voitures qui s'arrêtent », signalée dès l'été 1938[20]. « L'automobiliste fait la première fois contre mauvaise fortune bon cœur, mais il ne se laissera vraisemblablement pas surprendre une deuxième fois », ajoute le chroniqueur sportif de *Paris-Midi*, qui pointe une « forme de mendicité » menée par des « solliciteurs acharnés et tentateurs »[21]. C'est contre ce « mendigotage conscient et organisé » que s'élève vigoureusement Pierre Marie, journaliste du *Populaire*, proche de Léo Lagrange et des milieux ajistes, déterminé à dénoncer « une habitude fâcheuse qui n'a que trop duré » et qui pervertit le bel essor des loisirs populaires : « est-ce que nos jeunes camarades ne sentent pas, qu'en arrêtant ainsi les automobilistes, ils donnent aux bourgeois, car quantité des conducteurs le sont, une piètre idée de la classe ouvrière » ? La vigueur du ton surprend sans doute une partie du lectorat du *Populaire*, sinon familier de l'auto-stop, du moins sensible aux vertus de la solidarité... « Ils ont tort, ceux qui persistent à défendre l'auto-stop ; ils ont tort quand ils me traitent de bourgeois », réplique Pierre Marie, qui invoque une haute conception de la morale socialiste. De même que l'on ne fait aucune concession avec les voleurs, il faut se défier des fraudeurs et escrocs : « Abus du système D, sans-gêne, resquillage, tout se tient, souhaitons que la lutte contre l'auto-stop ne soit qu'un commencement ! »[22]. Et l'idée est reprise dans les dessins humoristiques de *Regards*, où l'on trouve un passager de bus qui refuse de payer son ticket : « Puisque je vous dis que je fais de

---

13 Emmanuel Boursier, « Sur les routes de France avec les compagnons de l'AJF », *L'Intransigeant*, 6 juin 1939.

14 *Le Petit Provençal*, 29 mars 1937.

15 Robert Brasillach, *Notre avant-guerre*, Paris, Plon, 1941, p. 249-250. Sur cette image d'un « fascisme hygiénique », cf. Michel Winock, *Le siècle des intellectuels*, Paris, Seuil, 1997, p. 328-329, et Michel Lacroix, *De la beauté comme violence. L'esthétique du fascisme français, 1919-1939*, Montréal, PU. Montréal, 2004, chapitre 2.

16 Sylvain Venayre, *La Gloire de l'aventure. Genèse d'une mystique moderne, 1850-1940*, Paris, Aubier, 2002, p. 160 et 282.

17 Constantin Brive, « Pardon, Monsieur, n'allez-vous pas à Carpentras ? », *L'Auto-Journal*, 14 septembre 1937.

18 Christian Guérin, *L'Utopie Scouts de France. Histoire d'une identité collective, catholique et sociale, 1920-1995*, Paris, Fayard, 1997, p. 145.

19 Y. Dusser, « 7000 km en auto-stop », *L'Oeuvre*, 6 septembre 1937 ; « Conseil », *Le Journal*, 12 août 1938 ; Pierre Marie, « L'auto-stop devient une denrée coloniale », *Le Populaire*, 20 septembre 1938.

20 Luc Decaunes, « De route en route... l'auto-stop », *Regards*, 4 août 1938.

21 Jean de Lascoumettes, « Les ennuis et les périls de l'auto-stop », *Paris-Midi*, 7 août 1938.

22 Pierre Marie, « Contre l'auto-stop », Réponse à deux stoppistes », « Chercher la vérité et la dire », *Le Populaire*, 1er, 16 et 29 juillet 1938 ; « En vrac », « Toujours l'auto-stop », *Le Populaire*, 3 et 9 juillet 1939. Sur la forte imprégnation d'une morale de la propriété privée au sein du mouvement social, cf. Arnaud-Dominique Houte, *Propriété défendue. La société française à l'épreuve du vol du XIXe siècle à nos jours*, Paris, Gallimard, 2021.

l'auto-stop »[23]. Par crainte des abus et des dérives, les associations de tourisme populaire expriment à leur tour des condamnations de principe : « ceux qui se portent bien et quand il fait beau temps doivent aller à pied ; il faudrait, pour la dignité même des intéressés, que l'auto-stop *disparaisse* de nos moeurs »[24].

Prédominant à partir de l'été 1938, ce réquisitoire s'enrichit d'un nouveau type d'arguments, fondés sur l'insécurité de l'auto-stop. « Le transporteur risque de tomber sur des malandrins ayant l'aspect de braves gens. Le fait n'est pas rare, et de récents faits divers le montrent assez clairement. Il en est de même pour le transporté qui, en outre, risque d'être conduit par un chauffard vers l'accident »[25]. À feuilleter les journaux, on tombe en effet sur des vols, qu'il s'agisse de dérober le portefeuille ou, plus rarement, le véhicule du conducteur[26]. Et l'on mentionne « l'effroi rétrospectif » des automobilistes qui avaient fait grimper dans leurs véhicules « les gangsters de la route » dont les crimes font la une : « avant de jouer les Mandrin, les bandits s'entraînaient à l'auto-stop »[27]. Mais les risques encourus par les « auto-stoppeuses » inspirent davantage encore des journalistes qui citent (ou font mine de recueillir) leurs témoignages bruts : « Dès que ton conducteur prend un chemin de traverse, ça prouve qu'il a des desseins tortueux ; dès qu'il entre en sous-bois, il ne peut plus se tenir » ; « ne faites jamais d'auto-stop dans la région de Marseille, cela dépasse tout ce qu'on peut imaginer et il faut être très fort en jiu-jitsu ! »[28]. Oscillant entre l'humoristique et le graveleux, le ton de ces articles suggère qu'on n'accorde alors guère de crédit à la vertu des aventurières de la route, mais de tels récits contribuent à nourrir la légende noire naissante de l'auto-stop.

Faut-il donc en interdire la pratique ? C'est déjà souvent le cas à l'échelle des entreprises de transports routiers, dont les règlements internes proscrivent généralement « de prendre quelqu'un en charge »[29] – ce qui ne signifie évidemment pas qu'une telle prohibition soit réellement appliquée à la lettre, l'impératif de sécurité du convoi s'opposant au principe de solidarité et à la nécessité d'égayer l'ennui des longs voyages. Conséquence indirecte et imprévue du décret-loi du 12 novembre 1938 sur la coordination des transports, les automobilistes apprennent, quant à eux, qu'ils peuvent être poursuivis pour « concurrence déloyale » s'ils prennent à bord des passagers. Et même si les trajets strictement gratuits restent libres, ce n'en est pas moins un « rude coup porté à l'auto-stop », estime *Paris-Midi*, tant ce mode de locomotion repose sur « des petits échanges et services » désormais défendus[30]. Bien plus explicites et fortement médiatisés, de premiers arrêtés préfectoraux interdisent nommément la pratique de l'auto-stop. « Considérant que ce procédé est de nature à porter atteinte dans certains cas à la sécurité des usagers de la route, qui peuvent être victimes de leur trop grande confiance ; considérant en outre que les automobilistes, en présence de la répétition de ces appels injustifiés finiront par ne plus prêter attention aux signaux qui pourraient leur être adressés, même lorsque ceux-ci seront motivés par un besoin d'assistance », le préfet du Vaucluse prend appui sur la sécurité routière pour interdire de héler les automobiles « sans motif justifié par un besoin d'aide ou de secours » (30 juin 1939)[31]. Et un arrêté semblable est adopté en Haute-Savoie, un mois plus tard, signe que l'émergence rapide de l'auto-stop se heurte à de fortes résistances.

---

23 *Regards*, 24 novembre 1938.

24 « La clé des champs », *L'Auto-Journal*, 28 juin 1939. Dans la même logique, Louis Chauvet, « À bas l'auto-stop ! Une mode qui ne doit pas être encouragée », *Le Figaro*, 18 octobre 1938 ; « Enquête-express sur l'auto-stop », *L'Oeuvre*, 16 avril 1939 ; « La onzième plaie », *L'escargot. Bulletin mensuel du Touring-Club*, juin 1939.

25 « Auto-stop », *Ce Soir*, 17 septembre 1937.

26 Parmi d'autres exemples, *Ce Soir*, 13 janvier et 3 mars 1939 ; *Le Populaire*, 26 janvier 1939 ; *Le Petit Parisien*, 30 août 1939.

27 « Les bandits de grand chemin », *Le Journal*, 15 avril 1939.

28 Jean Nocher, « Petits avantages et grands dangers de l'auto-stop », *L'Oeuvre*, 21 août 1938 ; « Controverse sur l'auto-stop », *L'Oeuvre*, 24 août 1938. Voir aussi « Enquête-express sur l'auto-stop », *L'Oeuvre*, 16 avril 1939.

29 Luc Decaunes, « De route en route... l'auto-stop », *Regards*, 4 août 1938.

30 « Encore l'auto-stop », *Le Populaire*, 8 janvier 1939 ; « Le devoir d'être ingrat », *Paris-Midi*, 9 juin 1939.

31 *Le Matin*, 5 août 1939.

Nécessité fait loi : un âge d'or des années 1950 ?

« L'odieux auto-stop, honni en temps de paix, fait ses preuves en temps de guerre », lit-on sous la plume de Pierre Gosset, dans *L'Auto-Journal*, en plein cœur de la catastrophe de juin 1940 et de l'Exode : « ce qui, naguère, était muflerie est devenu appel à l'aide ; ce qui était une odieuse brimade s'est mué en appel à la fraternité, et la fraternité s'est manifestée en toutes circonstances »[32]. Le changement de ton était manifeste dès l'entrée en guerre. « Que diable, il faut bien s'entraider » et tolérer la pratique de l'auto-stop : « Messieurs les automobilistes, pensez à ceux qui n'ont pas de moyen de transport »[33], *a fortiori* quand il s'agit de militaires dont on veut faciliter les déplacements. Pas de doute, lit-on dans *Le Figaro*, l'auto-stop « a rendu les plus grands services au pays dans une période malheureuse ; (…) il a permis à l'officier dérouté de regagner son poste, au soldat isolé de répondre à son ordre en mission ». Mais cette réhabilitation a tous les airs d'une revanche posthume, sinon d'un éloge funèbre, car la pratique ne résiste ni à la raréfaction de la circulation automobile, ni au contrôle accru des mobilités[34].

Ce n'est qu'au lendemain de la guerre que ce retour en grâce fait sentir ses effets. De plus en plus souvent abrégé en « stop », signe d'une acclimatation croissante, l'auto-stop revient en force. Et pour cause, « il y a trop peu de trains et les transports sont chers »[35] : la pénurie et la désorganisation des outils de communication renforcent la pratique, facilitée, qui plus est, par la « complaisance des unités motorisées alliées »[36] et par une valorisation de la débrouillardise et de la solidarité. Si les auto-stoppeurs sont encore ces « trimards » des temps modernes auxquels Jean Giono envisage de consacrer un roman, évocation de la route et des mythes qu'elle charrie[37], ils ont de plus en plus souvent, si l'on en croit les actualités cinématographiques, le visage banal des cyclistes rattrapés par la pluie, des touristes désargentés ou même celui des pèlerins en route pour Rome et « l'année sainte » 1950. Ne manquent plus que les grandes grèves qui jettent les usagers du métro dans la rue, pouce levé, en quête de l'automobile salutaire[38]. Environ quinze ans après son introduction sur les routes de France, la pratique de l'auto-stop est désormais banalisée.

Tout change cependant vite avec le retour à la normale des transports collectifs publics et surtout avec l'accélération de la démocratisation de l'automobile individuelle, dont le parc triple en dix ans, passant d'un million et demi (1950) à près de cinq millions de véhicules (1960)[39]. Même si l'expérience des vacances s'amplifie (notamment avec l'octroi, en 1956, d'une troisième semaine de congés payés), les Français utilisent désormais plus souvent leur propre véhicule, les 2CV et les 4L s'entassant sur les routes embouteillée des régions touristiques. Comme le note le Haut-Comité de la Jeunesse, c'est dans les années 1950 que périclite « l'auto-stop des adultes », tandis que cette forme de mobilité populaire « se maintient voire se développe chez les jeunes ». Selon une estimation dont la fiabilité prête toutefois à discussion, « un ajiste sur trois fait de l'auto-stop ». Loin des réticences des années trente, le mouvement associatif s'en réjouit et souligne les vertus d'un phénomène qui est avant tout « une expérience exaltante dont on aime ensuite à se glorifier », mais aussi et surtout une « réaction contre l'égoïsme individuel et une forme de solidarité entre les hommes, d'une génération

---

32 *L'Auto-Journal*, 16 juin 1940.

33 *Le Journal*, 5 septembre 1939 ; *Paris-Midi*, 23 septembre 1939.

34 « Réhabilitation et fin de l'auto-stop », *Le Figaro*, 16 juillet 1940 ; « Plein air », *L'Oeuvre*, 13 avril 1941.

35 Claude Sylvian, « Essai de réhabilitation du stop », série d'articles publiée dans *Combat*, du 18 mai au 1er juin 1947. Sur le coût élevé des transports, cf. « Une enquête par sondage sur le tourisme en France », *Études et conjoncture, INSEE*, 1949-4, p. 90-96.

36 AN, 19790814/7, « L'auto-stop », compte-rendu des travaux de la commission d'accueil et de relations internationales, Haut-comité de la jeunesse, 5 février 1965.

37 « Roman à écrire (à la première personne) sur un type qui trimarde en faisant de l'auto-stop de gros camions (itinéraires, auberges, aventures, routes, visions générales, misères particulières, portrait). Portrait général de l'époque » ; Jean Giono, « Journal inédit », note du 9 juin 1947, *Revue Giono*, 2008, p. 80.

38 Voir notamment *L'Aurore*, 27 février 1951 ; *Paris-Presse*, 21 mars 1951 ; Raymond Queneau, *Zazie dans le métro*, Paris, Gallimard, 1959, p. 143.

39 Et la croissance atteint même le quintuple si l'on mesure la distance parcourue ; Jean Orselli, *Requiem pour un million de morts. Usages et usagers de la route, 1860-2010*, Paris, L'Harmattan, 2012, p. 571.

envers l'autre »[40]. Pas de doute : « l'auto-stop est le moyen le plus pratique de locomotion, exempté d'horaires fastidieux (trains, cars), le plus économique aussi, le plus agréable (hasards, surprises, plaisir des conversations) »[41].

Cette légende rose de l'auto-stop se vérifie dans les actualités télévisées, qui filment avec un mélange d'humour et de sympathie ces jeunes vacanciers qui voyagent les mains vides, peigne et brosse à dents dans la poche : « l'improvisation ne manque ni d'audace, ni de mérite »[42]. Et le pouce levé s'insère même dans la littérature-jeunesse, dont on sait pourtant combien elle fait l'objet d'une stricte censure. L'oeuvre de Mitacq surprend ainsi le lecteur contemporain par sa présentation très favorable de l'auto-stop. Passe encore que le personnage de jeune adulte de Jacques Le Gall s'y livre dès le début de sa première aventure, randonneur rattrapé par la fatigue et par un ciel menaçant. Mais ce sont aussi les plus jeunes scouts de la Patrouille des Castors qui décident de gagner leur lieu de vacances « par leurs propres moyens et sans débourser un sou, honnêtement bien sûr : (…) le premier arrivé aura le prix et le titre de roi des débrouillards »[43]. Moins sensible à la mythologie scoute du « grand jeu », Paul-Jacques Bonzon préfère lancer ses « six compagnons » sur les routes avec leurs propres deux-roues, mais il n'hésite pas à les confier aux soins de routiers complaisants et sympathiques quand la distance s'allonge[44].

C'est pourtant sur le ton des illusions perdues que le cinéaste Jean-Paul Le Chanois confie, en 1955, sa nostalgie du Front Populaire : « on allait au devant de la vie », écrit-il, et « les voitures et camions s'arrêtaient encore au pouce de l'auto-stop »[45]. N'est-ce plus le cas ? Il est difficile d'en juger de manière objective, mais les représentations populaires mettent de plus en plus souvent l'accent sur la difficulté à arrêter un conducteur bienveillant. En témoignent les ressorts comiques des *strips* quotidiens de « Pif le chien », sous le trait d'Arnal et dans les pages de *L'Humanité* : Pif fait du stop à dix reprises entre 1952 et 1966. Dans un premier temps (1952-55), les gags se structurent autour du caractère pittoresque ou rocambolesque des véhicules d'accueil (un camion frigorifique, un vieux tacot, un chien méchant...), mais l'humour se déplace ensuite (1959-66), de manière systématique, vers l'incapacité de Pif à dénicher un automobiliste compatissant : « quand ils me voient, ils accélèrent » ; « ma parole, ils ne me voient pas »[46]. Adoptant les mêmes codes burlesques, les actualités télévisées s'amusent à comparer le temps d'attente d'un homme en kilt, d'une jeune femme, d'un militaire en uniforme et d'un abbé en soutane – celui-ci terminant à la première place de ce drôle de jeu (« parce qu'on a un peu plus confiance qu'avec tous les jeunes galopins qu'on a sur la route », explique le conducteur complaisant). Et le reportage de conclure : « l'auto-stop n'a plus la cote »[47].

Peu diserts sur le sujet, les pouvoirs publics n'en partagent pas moins cette impression, sinon de déclin, du moins de perte de vitesse. Du côté de la direction de la gendarmerie, on souligne, après l'été 1961, que l'auto-stop est « toujours aussi répandu, surtout aux abords des agglomérations urbaines ». « Plus encore que les nationaux, ce sont toutefois les étrangers (Britanniques, Danois, Allemands, Hollandais) qui recourent à ce procédé », ajoute le rapport, qui relève la montée d'une

---

40 AN, 19790814/7, « L'auto-stop », compte-rendu des travaux de la commission d'accueil et de relations internationales, Haut-comité de la jeunesse, 5 février 1965.

41 Témoignage de Marcel Farjon, cité par *L'Ami de la Nature. Revue du tourisme populaire*, juin 1958.

42 « L'heure des premiers départs en vacances », 3 juin 1959, et « Partez mais revenez en pleine forme », 29 juin 1960, *Actualités Françaises*, INA.

43 Mitacq, *Jacques Le Gall contre l'ombre*, planches 1-2, pré-publié dans *Pilote*, octobre 1959 ; Mitacq, *Le traître sans visage*, planches 3-6, pré-publié dans *Journal de Spirou*, juillet 1960.

44 Paul-Jacques Bonzon, *Les Six Compagnons et l'émetteur-pirate* (1968) ; *Les Six Compagnons à la Tour Eiffel* (1972), Hachette-Bibliothèque Verte.

45 Jean-Paul Le Chanois, « Le Front Populaire et les intellectuels », *La Nouvelle Critique*, 1er décembre 1955.

46 Arnal, « Les aventures de Pif le chien », *L'Humanité*, 22 décembre 1952, 15 juin 1954, 22 septembre 1955, puis 2, 3 et 22 juillet 1959, 28 février, 1er mars et 5 avril 1966. Ce recensement quasi-exhaustif a été rendu possible par l'entreprise de numérisation du corpus menée par Henri Garric et Jean Vigreux (université de Bourgogne).

47 Selon un reportage de 1961 (cité dans le reportage rétrospectif « Retour vers l'info », *FranceTVInfo*, 3 juillet 2018) dont les images sont partiellement reprises dans « L'auto-stop, ses risques, ses surprises, ses secrets », *Les Actualités Françaises*, 24 juillet 1963. Sur l'attente croissante des stoppeurs, voir aussi « Vacanciers de Pâques, nationale 7 », *Les Actualités*, 24 mars 1967.

certaine « circonspection », aussi bien chez les automobilistes que chez les solliciteurs : ceux-ci « semblent avoir renoncé à la hardiesse, voire à l'effronterie, qui marquait naguère leurs demandes de transport bénévoles ». Encore hésitantes, ces inflexions s'accentuent à la suite de l'été 1962 (en « nette régression », « l'auto-stop n'est pratiqué le plus souvent que sur de petites distances ») et surtout en 1963 ; « ce moyen commode et économique de déplacement n'est plus guère employé que par les étrangers ; les automobilistes se montrent d'ailleurs de moins en moins sensibles aux sollicitations des individus ». Loin de s'en réjouir, la gendarmerie suggère qu'il y aurait une corrélation à établir entre le recul de l'auto-stop et la hausse spectaculaire des vols de voitures[48], comme si le pouce servait désormais à crocheter des véhicules mal verrouillés. Passons outre cet étonnant raccourci, mais retenons le constat de recul qui se dégage également d'une enquête pilotée par le secrétariat d'État de la Jeunesse en 1964. « Trop chargés pour pouvoir prendre des passagers supplémentaires », les automobilistes se montrent « peu amicaux », explique-t-on dans le Gard. « Les jeunes sollicitent de moins en moins les véhicules », écrit-on dans l'Hérault où l'on souligne que les auto-stoppeurs prennent soin de leur sécurité en voyageant de préférence par groupes49. Car la question des risques (re)devient cruciale au début des années 1960.

Les risques du stop

« Deux jeunes Anglaises faisaient de l'auto-stop, la voiture percute un arbre » ; « Parties secrètement en auto-stop, Yvette et Nicole (vingt ans) meurent sur la route des vacances »[50]. En cette période des années 1950-60 où la mortalité routière atteint des sommets inédits et quasi-indépassés, les gros titres racoleurs et les petits entrefilets suggèrent qu'il peut être déraisonnable de confier sa vie à un conducteur inconnu. Mais ce sujet reste paradoxalement secondaire, signalé sans insistance par les pouvoirs publics[51], traité sous l'angle étroitement juridique des assurances et de la responsabilité civile[52] ou détourné de manière comique. C'est sur un ton burlesque, on l'a dit, que la bande dessinée raconte les mésaventures des passagers livrés à des conducteurs excentriques, tandis que le cinéma popularise, sous la forme d'un *running gag*, l'angoisse du gendarme de Saint-Tropez (Louis de Funès) pris en stop par l'étonnante religieuse (France Rumilly), dont la cornette surmonte une 2CV lancée à tombeau ouvert[53]. La peur de l'auto-stop ne s'articule pas (du moins pas encore[54]) avec la question à peine émergente de la sécurité routière.

Comme c'était déjà le cas à une bien moindre échelle à la fin des années 1930, la légende noire du stop s'alimente surtout de l'accumulation des faits divers criminels. Non que le phénomène soit objectivement dangereux : alors qu'ils sont surveillés de près dès le début des années 1960, dans le cadre d'une volonté de contrôle des déviances juvéniles, les incidents liés à l'auto-stop ne suscitent pas de recensement systématique avant le milieu des années 1970, dans un contexte de renforcement de l'appareil statistique policier55. Ce n'est qu'à cette date qu'un tableau regroupe « les méfaits graves commis annuellement du fait de la pratique de l'auto-stop », sans que l'on

48 SHD, GR 1 R 1555, rapports sur l'action entreprise par la gendarmerie pour la prévention de la délinquance juvénile, 10 novembre 1961, 15 janvier 1963 et janvier 1964 (consulté sur dérogation).

49 AN, 19790814/7, rapports des services de la Jeunesse et des Sports du département du Gard, 7 novembre 1964, et de l'Hérault, 30 septembre 1964.

50 *La Bourgogne Républicaine*, 11 avril 1952 ; *Paris-Presse*, 31 décembre 1965.

51 AN, 19880510/6, circulaire du ministre de l'Intérieur aux IGA, 7 juillet 1960.

52 Voir notamment *Paris-Presse*, 21 mars 1951.

53 Le personnage apparaît dans tous les épisodes de la série des *Gendarme* (Jean Girault, 1964-1982).

54 De manière significative, ce n'est qu'à partir des années 1970, et surtout dans les années 1980, que se développe la légende urbaine des « auto-stoppeur fantômes », dont la version la plus courante met en scène un mystérieux passager qui disparaît juste après avoir annoncé un danger routier dont il a autrefois été victime ; Frédéric Dumerchat, « Les auto-stoppeurs fantômes. Des récits légendaires contemporains », *Communications*, 1990, n° 52, p. 249-281.

55 Philippe Robert et alii, *Les comptes du crime. Les délinquances en France et leur mesure*, Paris, Sycomore, 1985.

puisse tirer de véritable conclusion des chiffres bruts (six homicides, 127 viols, plus de 200 vols, entre 1970 et 1974)56.

Qu'importe : le sentiment d'insécurité n'a pas besoin d'assise statistique pour prospérer. « Pas question que je m'arrête la nuit : vous lisez les journaux ? », explique ainsi un conducteur interrogé par *Paris-Presse*. Tout aussi hostile à l'auto-stop, un second chauffeur récalcitrant évoque « les conclusions normalement tirées de la lecture des journaux »[57]. Laissons de côté les nombreuses unes sensationnalistes de la presse populaire et limitons-nous aux articles du *Monde*, qui ne signalent que les faits les plus graves et meurtriers : « Un automobiliste est grièvement blessé par un inconnu qu'il prenait à bord de sa voiture » ; deux prêtres sont tués, à trois ans d'écart et dans des circonstances bien distinctes, par des auto-stoppeurs, l'un invoquant la légitime défense, les autres avouant avoir voulu voler leur cible. Et les conducteurs ne sont pas les seuls à encourir des risques : « un couple est victime d'un camionneur » ; « l'automobiliste complaisant était un fou évadé de l'asile »[58]... Quel titre résume mieux l'insécurité croissante de l'auto-stop ? Au moins cinq affaires spectaculaires en quinze ans : la chronique médiatico-judiciaire pèse lourd dans la construction des préjugés.

La perception des dangers du stop reste extrêmement genrée, comme le rappelle l'arrestation d'un violeur multirécidiviste, « qui empruntait un camion chez son ancien patron afin de séduire des jeunes filles pratiquant l'auto-stop »59. Prend-on vraiment au sérieux ces violences sexuelles ? Rien n'est moins sûr si l'on en juge par le ton complaisant des journalistes qui transforment une agression caractérisée (et punie de prison) en une tentative de flirt maladroit menée par un « frôleur de genou qui tenait à faire voir qu'il avait le bras long et de la suite dans les idées »60. Les plaintes sont très rares – aucune pour tout l'été 1961 selon le recensement de la gendarmerie, qui concède néanmoins « que les jeunes filles victimes d'automobilistes trop entreprenants adoptent le plus souvent une attitude discrète sur ce genre de mésaventures »61. Ne les soupçonne-t-on pas d'aguicher les chauffeurs ? Selon les services académiques de la Jeunesse et des Sports, en 1964, « si l'on regrette la galanterie excessive des conducteurs avec les auto-stoppeuses, il faut noter que ces incidents sont souvent provoqués par la passagère elle-même, si l'on excepte certains maniaques »62. Dix ans plus tard, l'avocate féministe Odile Dhavernas doit encore batailler ferme contre la présomption de consentement sexuel tacite ou de provocation au viol qui pèse sur les passagères : « un accord implicite et profond s'établit entre les hommes pour considérer que la responsabilité du viol incombe à la femme »63.

Car elles font peur et secouent les préjugés, ces aventurières de la route, emblématiques d'un nouveau rapport féminin à la mobilité et donc à l'émancipation. « Voir l'Italie et coucher avec qui me plaira, sans me retenir mais sans m'attacher », tel est le programme revendiqué par une étudiante américaine qui confie son récit de voyage à Simone de Beauvoir, en 195864. Cet élan de liberté, c'est aussi celui d'Albertine Sarrazin, qui fuit Marseille et la pension du Bon Pasteur, le jour de l'oral du bac, faisant du stop jusqu'à Paris. Deux ans plus tard, évadée de prison, elle reprend la route, pied brisé mais pouce levé, et rencontre l'amour dans sa folle cavale improvisée65. Comme le

---

56 AN, 19790814/7, lettre du ministre de l'Intérieur au secrétaire d'État à la Jeunesse et aux Sports, 9 juin 1975.

57 « Êtes-vous pour ou contre l'auto-stop », *Paris-Presse*, 4 mars 1953.

58 *Le Monde*, 3 novembre 1955, 6 mars 1959, 16 mars 1962, 10 octobre 1962, 6 août 1970.

59 « Deux jeunes filles font arrêter un pseudo-routier », *Le Monde*, 7 août 1970.

60 « L'auto-stop n'est pas prétexte aux transports », *Qui ?*, 7 novembre 1946. Dans un registre voisin, cf. Gilles Margaritis, *Les Actualités Burlesques*, Panthéon Productions, 24 mars 1949, INA.

61 SHD, GR 1 R 1555, rapport sur l'action entreprise par la gendarmerie pour la prévention de la délinquance juvénile, 10 novembre 1961.

62 AN, 19790814/7, rapport du services de la Jeunesse et des Sports du département des Pyrénées-Orientales, 18 septembre 1964.

63 Selon des propos de 1976, cités par Jean Bérard, *La justice en procès. Les mouvements de contestation face au système pénal (1968-1983)*, Paris, Presses de Sciences-Po, 2013, p. 155.

64 Blossom Margareth Douthat, *Un amour de la route : lettres à Simone de Beauvoir, août-octobre 1958*, éditions du Mauconduit, 2020.

65 Albertine Sarrazin, *L'Astragale*, Paris, Pauvert, 1965. Preuve d'un succès fulgurant, ce roman autobiographique est

suggèrent les archives de la justice des mineures, nombreuses sont les « mauvaises filles » qui osent l'aventure du stop et de la fugue pour échapper aux contradictions d'une société patriarcale tenaillée par des désirs d'émancipation. La plupart se heurtent aux rigueurs de la surveillance : si le vagabondage en tant que tel n'est plus un délit depuis 1935, la notion de « protection en vagabondage » « autorise un contrôle doux des mobilités adolescentes », comme l'explique Véronique Blanchard. Tolérée jusqu'à un certain point pour les garçons, la liberté de mouvement reste inaccessible aux filles, et la pratique du stop tient lieu de circonstance aggravante, tant elle est associée aux périls de la dépravation66.

Il existe en effet un réel « danger moral de l'auto-stop », explique la gendarmerie, qui relate, parmi d'autres exemples édifiants, « l'odyssée d'une mineure de quinze ans qui s'était évadée d'un établissement du Bon Pasteur à Strasbourg ; en l'espace de quinze jours, cette jeune fille a accompli le périple Strasbourg Paris Marseille Lille Paris Marseille, en accordant ses faveurs à des transporteurs bénévoles » avant de se rendre spontanément à la gendarmerie, « se disant 'dégoûtée' de la vie de prostituée qu'elle menait depuis sa fugue du centre de rééducation »67. Ce sont surtout les « équipes d'action contre la traite des femmes et des enfants » qui veulent sensibiliser l'opinion publique aux dangers de l'auto-stop. Créée en 1956, cette association diffuse des tracts qui recensent les faits divers (vols, agressions, viols et même assassinats68) liés aux fugues de mineurs : « bien des chauffeurs n'ont pas la vocation de faire le taxi gratuitement et pensent que les auto-stoppeuses sont des dégourdies, des affranchies et donc prêtes à les payer en nature ». Pire, « les souteneurs ont des voitures grandes comme ça, qui vont vite et dont on ne s'échappe pas » : la traite des blanches est au bout de cet « auto-stop pour l'esclavage »69.

Peut-on organiser le stop ?

Faut-il interdire l'auto-stop ? Abandonnée après guerre, l'idée rejaillit au début des années 1960. Consultés[70], les préfets penchent souvent en faveur de mesures restrictives, qu'elles soient de portée générale ou limitées aux filles71. Prenant acte « de la régression très nette de la pratique » le ministère de l'Intérieur préfère toutefois renoncer à engager un processus réglementaire qui semble peu compatible avec le respect des libertés publiques. Et la réflexion accouche d'une mesure technique qui interdit l'auto-stop « aux mineurs de moins de dix-huit ans hébergés dans des centres de vacances » (arrêté du 21 novembre 1963)72. C'est dans un même esprit de compromis que le ministère des Armées aborde le sujet, particulièrement sensible pour les conscrits, en 1965 : « il n'existe pas d'interdiction générale ; cependant, en de nombreux cas particuliers, le commandement local interdit cette pratique »73. Dans un contexte de relative libéralisation du statut militaire, c'est dans le sens d'une large tolérance que s'opère l'uniformisation des règles : l'auto-stop est de plus en

---

adapté au cinéma dès 1968.

66 Véronique Blanchard, *Vagabondes, voleuses, vicieuses. Adolescentes sous contrôle de la Libération à la libération sexuelle*, Paris, Éd. Françoise Bourin, 2019, notamment p. 155-156 et 182 ; Guillaume Perissol, *Le droit chemin. Jeunes délinquants en France et aux États-Unis au milieu du XXe siècle*, Paris, PUF, 2020, p. 308-309.

67 SHD, GR 1 R 1555, rapport sur l'action entreprise par la gendarmerie pour la prévention de la délinquance juvénile, 15 janvier 1963 (consulté sur dérogation).

68 Trois meurtres sont signalés et documentés par des articles de presse ; *Paris-Jour*, 25 juin 1960 ; *Ici Paris*, 29 juin 1960 ; *Le Figaro*, 7 août 1962.

69 AN, 19790814/7, lettre et tracts des Équipes d'action adressés au secrétariat d'État à la Jeunesse, 13 juillet 1965. Voir aussi « Les dangers de l'auto-stop », *En avant. Bulletin hebdomadaire de l'armée du salut*, 13 août 1966, et AN, 20000028/96, « enquête sur l'auto-stop », menée par les Équipes d'action, septembre 1966.

70 AN, 19880510/6, circulaire du ministre de l'Intérieur aux IGA, 7 juillet 1960 ; « Attention à l'auto-stop », *Le Monde*, 22 juillet 1960.

71 AN, 19790814/7, « L'auto-stop », compte-rendu des travaux de la commission d'accueil et de relations internationales, Haut-comité de la jeunesse, 16 mars 1964.

72 AN, 19790814/7, lettre du ministre de l'Intérieur au secrétaire d'État à la Jeunesse et aux Sports, 7 juillet 1965.

73 AN, 19790814/7, note à l'attention du chef de service de la Jeunesse et de l'Éducation Populaire, 26 mai 1965.

plus systématiquement accepté[74].

Peut-on, du moins, encadrer cette pratique ? Les projets d'organisation naissent sous une forme associative dès le début des années 1950, avec la création, à l'initiative d'enseignants du lycée de Troyes, d'une « Union fédérale stoppiste dont l'un des objectifs est de promouvoir un code de l'auto-stop ayant force de loi ». Vaste ambition qui se résume plus concrètement à la négociation de contrats de responsabilité civile avec les assureurs[75]. Cette volonté de bâtir un statut du stoppeur inspire bientôt le Haut-Comité de la Jeunesse, dirigé par Maurice Herzog. À la suite de la campagne de presse hostile de 1963-64, il est décidé de mener une large concertation afin de préparer la création d'une « carte nationale d'auto-stoppeur » dont le projet se calque, pour partie, sur l'exemple polonais, lancé dès 1957 et qui rencontre un vif succès.

Il s'agit de répondre à un double, voire un triple objectif : avant tout la signature d'un contrat d'assurance qui exclut tout recours du passager contre le « transporteur bénévole » ; ensuite, un gage de sécurité qui repose sur l'établissement d'une identité fiable ; enfin, mais c'est un point qui fait davantage discussion, une forme de rétribution qui pourrait prendre la forme de bons de tombola. Soutenu par les associations de jeunesse et par le Touring-Club, le projet est très avancé à l'été 1965[76], mais il se heurte aux « réserves sérieuses » de l'Intérieur et des Finances, dont le directeur des Assurances, Michel Poniatowski, pointe « les risques de fraude ». À quoi s'ajoutent la colère des transporteurs routiers, qui redoutent une concurrence déloyale[77], et les réticences d'une partie de l'opinion publique, toujours gênée par une telle « prime à la resquille »[78].

Le dossier de la carte du stoppeur est exhumé dix ans plus tard, à l'initiative de la sénatrice-maire de Meulan : sensible aux problèmes de la mobilité quotidienne en région parisienne[79], Brigitte Gros veut lutter contre le recours à l'automobile individuelle. L'idée d'exploiter « les places laissées vides dans les innombrables voitures qui occupent indûment une part disproportionnée du domaine public » avait déjà été avancée en 1965 ; hétérodoxe, elle avait alors été rayée d'un trait de plume (et annotée d'un double point d'exclamation indigné)[80], mais elle fait son chemin au lendemain du choc pétrolier qui justifie une politique de lutte contre le gaspillage. C'est donc dans le double objectif de réduire la consommation d'essence et de faciliter les trajets de proximité que Brigitte Gros fait voter au Sénat une proposition de loi « relative à la création d'une carte d'auto-stoppeur »[81]. L'idée en reste toutefois là, car les services ministériels ne parviennent pas – ou ne cherchent pas – à défendre un projet qui souffre avant tout de sa complexité pratique[82].

Faute de statut légal, peut-on au moins faciliter la mise en relation des auto-stoppeurs et des automobilistes ? C'est la raison d'être d'une association (à but non lucratif) créée en 1958, Provoya. « Quelques jours avant votre votre départ, vous composez le mot Provoya sur le cadran de votre téléphone, aussi bien pour proposer une ou plusieurs places si vous êtes automobiliste que pour chercher un véhicule si vous êtes piéton »[83]. La plupart des articles de presse saluent le succès d'une association qui organise 200 voyages l'année de sa création, mais près de 1000 dès 1962 et jusqu'à 25.000 dix ans plus tard, réussissant à satisfaire trois demandes sur cinq. Plusieurs organismes adoptent d'ailleurs le même modèle, décliné dans d'autres régions (Allotau à Lille, Viastop à Troyes, DIJ à Grenoble, etc.) et bientôt coordonné au sein d'une Fédération nationale des

---

74 « La pratique de l'auto-stop n'est plus interdite aux militaires », *Le Monde*, 24 janvier 1968.

75 « Êtes-vous pour ou contre l'auto-stop », *Paris-Presse*, 4 mars 1953 ; « L'auto-stop », *La Bourgogne républicaine*, 10 mars 1953 ; André Léveuf, « Auto-stop », *Le Monde*, 30 mars 1953.

76 AN, 19790814/7, rapport de Robert Briche, haut-comité de la jeunesse, 29 juin 1965.

77 AN, 19790814/7, lettres du ministre de l'Intérieur, 7 juillet 1965, et du ministre des Finances, 24 août 1965 ; lettre de la Fédération nationale des transports routiers, 1er septembre 1965.

78 « La carte d'auto-stoppeur », *Le Monde*, 9 et 24 août 1965.

79 Maire d'une commune à la forte croissance démographique, Brigitte Gros est aussi l'auteure d'un roman (*Quatre heures de transport par jour*, Paris, Denoël, 1970 ; adapté au cinéma en 1973 sous le titre *Elle court, elle court la banlieue*) qui popularise les difficultés de transport des banlieusards.

80 AN, 19790814/7, notes préparatoires du service de la jeunesse et de l'éducation populaire, sd (printemps 1965).

81 Présentée le 29 avril 1975, la proposition de loi est votée, sans opposition et avec le soutien du gouvernement, le 6 juin 1975.

82 AN, 20000028/96, notes de Marc Eyrolles, président du Touring-Club, 15 mai et 30 juin 1975.

83 « L'auto-stop au bout du fil », *Le Monde*, 18 juillet 1962.

associations d'auto-stop (créée à l'été 1977)84. Preuve du succès de ce mécanisme de « stop sur rendez-vous », la célèbre émission *Les routiers sont sympas*, animée par Max Meynier sur RTL, met en place, à partir de 1975, son propre dispositif de mise en relation et organise ainsi une quarantaine de trajets chaque soir85.

Mais le « stop sans pouces »86 a-t-il encore quelque chose à voir avec l'esprit d'improvisation et de liberté de cette aventure de « la route » qui fascine plus que jamais à l'aube des années 1970 et du rêve hippie ? C'est le temps des frontières ouvertes et des grands voyages, dont André Brugiroux – dix-huit ans de stop à travers 129 pays – fait l'apologie87, tandis que l'on relit Jack Kerouac et son hymne beatnik, *On the Road* (traduit en français en 1960). C'est l'époque du *Guide du Routard*, qui franchit la barre des cent mille exemplaires au milieu des années 1970. Et qu'importe si « chaque fois que quelqu'un s'arrête, c'était pas la fête », comme le chante Maxime Le Forestier : « Quatre jours plus tard, on était toujours là, abrités, pourquoi pas, avec un verre de vin »88. Car c'est bien l'esprit de liberté qui compte par-dessus tout, comme le rappelle un auto-stoppeur interrogé en 1975 : « Le stop est le seul moyen de transport qui n'a pas été catalogué, officialisé, récupéré par le système, alors svp n'essayez pas d'en faire une chose trop compliquée ou trop établie »89.

Cette célébration de l'esprit routard et auto-stoppeur concorde peut-être avec l'image rêvée des *seventies* au parfum de liberté. Mais elle traduit davantage la nostalgie d'un âge déjà révolu et des illusions perdues de la route émancipatrice. Comme le chantait dix ans plus tôt Bob Dylan, les temps changent, et le balancier sécurité/liberté semble désormais s'inverser au mitan d'une décennie marquée par l'éclosion de nouvelles peurs. Il faudrait mesurer ce que la prise en compte des terribles chiffres de la mortalité routière fait à la pratique de l'auto-stop : quelle compatibilité entre l'esprit d'aventure et le port désormais obligatoire de la ceinture de sécurité (en 1973 hors agglomération, puis en 1979 pour le conducteur et l'occupant de la « place du mort ») ? Plus spectaculaires, quoique infiniment plus marginaux dans la réalité, les récits de crimes toujours plus atroces prospèrent sur le terreau d'une nouvelle fascination pour les *serial killers*[90]. Peu avant que s'épaississe le mystère des disparus de Mourmelon, au début des années 1980[91], on se passionne pour des films d'horreur qui popularisent la figure effrayante de l'auto-stoppeur criminel[92]. En France comme partout, l'heure est à la rapide montée d'un sentiment d'insécurité largement partagé[93]. Ce n'est toutefois pas le seul (ni même le principal) frein à la pratique de l'auto-stop, qui souffre également de la démocratisation de l'automobile – et plus encore des cyclomoteurs, dont l'essor offre aux plus jeunes une autonomie de mobilité. Si l'on y ajoute le développement des tarifs réduits sur les trajets ferroviaires (et même aériens), on comprend qu'il devient plus facile de voyager, donc moins nécessaire de recourir à des expédients incertains et risqués. Si l'histoire de l'auto-stop ne s'arrête pas avec les années 1970[94],

---

84 « Stopper n'est pas jouer », *L'Express*, 14 juillet 1965 ; *Le Monde*, 17 août 1977.

85 Patrice Lestrohan, « Le stop sur rendez-vous », *Le Nouvel Observateur*, 25 août 1975.

86 « Le stop sans pouces », *Le Monde*, 27 juillet 1974.

87 André Brugiroux, *La route et ses chemins*, Paris, Robert Laffont, 1978.

88 Maxime Le Forestier, « L'auto-stop », dans *Saltimbanque*, 1975.

89 AN, 19790814/7, « Rapport sur l'enquête auto-stop », Alliance internationale de tourisme, septembre 1975 (enquête menée auprès de cent auto-stoppeurs rencontrés dans des auberges de jeunesse suisses).

90 Philippe Chassaigne, *Les années 1970. Fin d'un monde et origine de notre modernité*, Paris, Armand Colin, 2008, p. 109-112.

91 Sur les rumeurs qui entourent l'affaire dans les années 1980, Jean-Noël Kapferer, « Les disparitions de Mourmelon », *Revue française de sociologie*, 1989-1, p. 81-89. En raison du suicide de Pierre Chanal et des lenteurs de la justice, l'affaire n'a jamais été complètement élucidée, mais au moins huit conscrits ont été enlevés par cet adjudant, le plus souvent quand ils faisaient de l'auto-stop, puis violés et assassinés.

92 Les chefs d'oeuvre du genre sont *The Texas Chain Saw Massacre*, connu en France sous le titre éloquent, *Massacre à la tronçonneuse* (Tobe Hooper, 1974), et *La Proie de l'auto-stop* (Pasquale Festa Campanile, 1977), d'une violence telle qu'il est aussitôt classé X.

93 Parmi une riche bibliographie, Philippe Robert, *Le citoyen, le crime et l'État*, Genève, Droz, 1999.

94 Michel Berry et Christophe Deshayes, « L'auto-stop réinventé par Rezo Pouce : au-delà de la belle histoire », *The*

elle change alors d'ampleur et de nature.

Se referme ainsi une séquence qui s'était ouverte quarante ans plus tôt, dans une société qui exprimait de nouvelles aspirations à la mobilité, impossibles à satisfaire dans le cadre traditionnel des transports privés et publics. Ancrée dans son temps, la pratique du pouce levé relève donc de la nécessité pratique, mais elle charrie également tout un imaginaire de la jeunesse, de la liberté et de l'aventure qui accompagne les transformations accélérées de la société française. Elle incarne cette spontanéité des rapports sociaux qui paraissait inconcevable au début du XXe siècle ou même cette tolérance à la resquille dont certains s'indignent, mais que la plupart acceptent comme une preuve de débrouillardise. En cela, elle reflète une

Conversation, 8 décembre 2019.

pro