

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1974-1975

Annexe au procès-verbal de la séance du 22 mai 1975.

RAPPORT

FAIT

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1)
sur la proposition de loi relative à la création d'une carte d'auto-stoppeur.

Par Mme Brigitte GROS,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Joseph Yvon, Marcel Lucotte, Michel Chauty, vice-présidents ; Jean-Marie Bouloux, Fernand Chatelain, Marcel Lemaire, Joseph Voyant, secrétaires ; Charles Alliès, Octave Bajeux, André Barroux, Charles Beaupetit, Georges Berchet, Auguste Billiemaz, Amédée Bouquerel, Frédéric Bourguet, Jacques Braconnier, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Paul Caron, Auguste Chupin, Jean Colin, Francisque Collomb, Jacques Coudert, Maurice Coutrot, Pierre Croze, Léon David, René Debesson, Hector Dubois, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Jean Filippi, Jean Francou, Léon-Jean Grégory, Mme Brigitte Gros, MM. Paul Guillaumot, Maxime Javelly, Pierre Jeambrun, Alfred Kieffer, Pierre Labonde, Maurice Lalloy, Robert Laucournet, Bernard Legrand, Louis Le Montagner, Léandre Létouart, Paul Malassagne, Louis Marré, Pierre Marzin, Henri Olivier, Louis Orvoen, Gaston Pams, Albert Pen, Pierre Perrin, André Picard, Jean-François Pintat, Richard Pouille, Henri Prêtre, Maurice PrévotEAU, Jean Proriot, Roger Quilliot, Jean-Marie Rausch, Jules Roujon, Guy Schmaus, Michel Sordel, René Travert, Raoul Vadepiéd, Jacques Verneuil, Raymond Villatte, Charles Zwickert.

Sénat : 267 (1974-1975).

Auto-stop. — Energie - Transports en commun.

Mesdames, Messieurs,

Depuis quinze ans nous avons vécu dans une société de consommation au sein de laquelle l'automobile s'est progressivement taillé la part du lion ; au cours de ces années, l'industrie automobile a acquis une place prépondérante dans l'économie nationale et elle a réussi à lancer sur le marché des véhicules de qualité à des prix accessibles. Ensuite, l'essence bon marché a favorisé le développement populaire de la voiture individuelle. Enfin, la priorité donnée à la construction des routes et des autoroutes, au cours du V^e et du VI^e Plan, a permis à l'automobile de jouer un rôle essentiel dans notre vie quotidienne. Ainsi la France, comme ses voisins européens, s'est orientée au fil des années, vers la civilisation automobile.

Le Français, pour sa part, se trouva ainsi tout entier saisi par ce démon. Il avait tendance de plus en plus à considérer son automobile comme une sorte de bien quasi sacré, destiné exclusivement ou presque à son usage personnel. Aussi aucun Français n'avait-il senti la nécessité de se poser en conscience la question suivante : « Ma chère voiture peut-elle être utilisée comme un moyen de transport collectif ? »

Mais, depuis la guerre du Kippour, qui a eu pour conséquence de quadrupler le prix des produits pétroliers et de provoquer la récession et le chômage, *l'attitude des Français peut-elle rester inchangée ?* Chacun d'entre nous sent bien, au fond de lui-même, que les événements l'obligent à modifier son système de référence, à changer ses habitudes et son comportement. La lutte contre le gaspillage ne doit-elle pas devenir pour tout citoyen conscient de ses responsabilités une nouvelle priorité ? Ne doit-elle pas s'imposer désormais à chacun comme *une sorte de nouveau et impérieux devoir civique ?*

L'évolution de notre époque nous invite donc à comprendre et à nous adapter à ses mutations. Elle nous contraint à nous dépouiller progressivement de nos préjugés et de nos partis pris. Elle nous incite, par exemple, à considérer désormais que « notre chère voiture » peut, non seulement nous servir à nous-mêmes, mais être utile également à notre prochain.

Aussi paraît-il opportun, dans les circonstances actuelles, de lancer **un nouveau mode de transport collectif : l'auto-stop**. Son rôle social peut devenir si important qu'il est souhaitable de l'organiser avec méthode et détermination. La France, en ce domaine, pourrait aller beaucoup plus loin que ses voisins. Elle pourrait tracer une voie nouvelle. Son exemple, s'il était couronné de succès, pourrait être suivi par d'autres pays touchés durement comme elle par la crise de l'énergie.

Pour l'Occident industriel, la formule de l'auto-stop présente un triple avantage :

— elle permet de lutter contre les consommations excessives de produits énergétiques en évitant l'utilisation individuelle systématique de la voiture personnelle pour les déplacements quotidiens effectués entre le domicile et le lieu de travail ;

— d'autre part, l'usage de l'auto-stop assure la desserte des zones résidentielles situées à la périphérie des villes et facilite l'accès des usagers aux réseaux de transports collectifs. L'un des buts prioritaires de cette proposition de loi est de faciliter, pour les personnes qui travaillent, l'auto-stop urbain, en particulier dans les communes de banlieue ;

— enfin, l'auto-stop permet d'organiser la solidarité entre, d'une part, les automobilistes qui bénéficient de revenus suffisants pour se permettre d'utiliser leur voiture comme moyen de transport permanent et, d'autre part, les Français de condition modeste touchés durement dans leur mode de vie par la crise économique.

Toutefois, la pratique de l'auto-stop, telle qu'elle est exercée à l'heure actuelle, rencontre **deux obstacles majeurs**. Le premier c'est la *méfiance instinctive et justifiée des automobilistes* à l'égard des auto-stoppeurs. En effet, l'automobiliste craint souvent de faire monter dans sa voiture une personne qu'il ne connaît pas et qui serait guidée par d'autres mobiles que celui de se faire transporter tout simplement. Le deuxième, c'est la *réticence de certaines personnes qui n'osent pas pratiquer l'auto-stop*, qui pourtant leur rendrait d'immenses services, parce que celui-ci est considéré en général comme une sorte de mendicité. Or, personne ne souhaite — et c'est normal — être considéré comme un mendiant.

La généralisation de la formule de l'auto-stop suppose donc la définition d'une cadre juridique susceptible de faire disparaître les nombreuses réticences que les Français témoignent envers cette forme nouvelle de transport collectif.

Les grandes lignes de ce régime reposent sur l'institution d'une carte d'auto-stoppeur qui bien entendu ne constituerait en aucun cas une pièce officielle d'identité.

*
**

Qui sera chargé de délivrer cette carte ?

C'est le Ministère de l'Intérieur qui sera chargé de délivrer cette carte nouvelle, sur leur demande, aux catégories de citoyens intéressés par la pratique de l'auto-stop en raison, soit de leurs activités professionnelles, soit de leur situation sociale. Comme pour les cartes grises,

sous l'autorité préfectorale, celle-ci serait établie par les services « auto » des sous-préfectures. Et l'usager pourrait se la procurer, soit dans les commissariats de police, soit dans les gendarmeries.

La demande de carte devrait comprendre les pièces suivantes :

- 1° une justification de l'état civil ;
- 2° le bulletin n° 3 du casier judiciaire ;
- 3° deux exemplaires de la photo d'identité ;
- 4° la justification de la qualité au titre de laquelle le demandeur sollicite la délivrance de la carte.

A titre d'exemple, cette justification résultera, pour les salariés, d'une feuille de paie et d'une attestation de l'employeur ; pour les commerçants, de l'inscription au registre du commerce ; pour les artisans, de l'inscription au répertoire des métiers ; pour les demandeurs d'emplois, d'une attestation de l'Agence nationale de l'emploi ; pour les personnes retraitées, d'un certificat de pension ou d'un relevé d'arrérages de pension.

*
**

En principe, la carte sera payante.

Le fait que cette carte soit payante est de nature à lever une partie des réticences des automobilistes. En effet, celui qui veut se procurer une carte accepte d'entreprendre les démarches administratives nécessaires et de faire l'effort financier demandé ; c'est donc *a priori* quelqu'un de solvable. L'achat de cette carte sera renouvelable chaque année. Le demandeur pourra s'acquitter de cette taxe annuelle, soit en espèces, soit par mandat-poste, soit par chèque postal ou bancaire établi à l'ordre du comptables du Trésor. C'est grâce aux recettes procurées par la délivrance de la carte que les Pouvoirs publics pourront couvrir les frais d'impression de celle-ci et renforcer en personnel les administrations qui seront chargées de l'établir.

C'est le Ministère des Finances qui fixera, le moment venu, par décret, le prix de la carte. Afin qu'elle soit accessible au plus grand nombre de citoyens, il paraîtrait souhaitable de fixer son prix à 30 F maximum.

La carte sera gratuite pour les handicapés physiques, les personnes âgées bénéficiaires du Fonds national de solidarité, les étudiants et les scolaires.

En effet, certaines catégories de citoyens, qui bénéficient déjà au regard du droit social français d'un régime spécial devraient pouvoir obtenir une carte gratuite d'auto-stoppeur. Il s'agit d'abord des handi-

capés physiques qui, d'après le régime général de la Sécurité sociale, sont incapables d'exercer une profession quelconque ; ensuite, des *retraités* qui perçoivent l'allocation-vieillesse accordée par le Fonds national de solidarité ; enfin, des *étudiants et scolaires* qui déjà ont droit à des tarifs réduits dans les transports en commun ; ils devront présenter un certificat de scolarité. Afin de permettre aux handicapés physiques et aux personnes âgées qui souvent éprouvent des difficultés pour se déplacer, les maires, s'ils le souhaitent, pourront délivrer eux-mêmes des cartes gratuites d'auto-stoppeur à leurs administrés.

*
**

Comment se présenteront la carte d'auto-stoppeur et le macaron de l'automobiliste ?

Les cartes d'auto-stoppeur seront répertoriées dans chaque préfecture annuellement sur un registre spécial. Elles devraient être de couleur verte, couleur de l'espérance et de la solidarité européenne. Elles se présenteraient sous forme recto-verso de 15 centimètres de large et de 10 centimètres de haut.

Il sera recommandé à tout automobiliste qui accepte le principe d'une prise en charge des auto-stoppeurs titulaires de cartes, d'apposer sur son véhicule un macaron auto-collant de couleur blanche ayant un diamètre d'environ 20 centimètres et porteur de l'inscription auto-stop en lettres majuscules.

Des modèles de ces deux documents sont présentés en annexe.

*
**

Codifier l'auto-stop.

L'utilisation de la carte devra comporter des garanties aussi bien pour l'auto-stoppeur que pour l'auto-stoppe. Dans le but d'éviter toute confusion et principalement de ne pas déranger inutilement les automobilistes dont l'itinéraire ne correspondrait pas au parcours souhaité par l'auto-stoppeur, ce dernier devra se munir d'un écriteau indiquant le lieu de sa destination. Enfin, le titulaire de la carte se placera à proximité des feux réglementant la circulation ou aux emplacements qui pourraient être aménagés à cet effet afin de solliciter sa prise en charge par les automobilistes, notamment par ceux dont le véhicule affichera un macaron distinctif signalant leur acceptation du principe de l'auto-stop. En définitive, ce nouveau régime se présente sous la forme d'une option permettant aux personnes le souhaitant de pratiquer plus aisément l'auto-stop sans cependant faire obstacle à l'auto-stop traditionnel qui s'exercera comme par le passé.

Comment l'assurance couvre-t-elle l'automobiliste et l'auto-stoppeur ?

En cas d'accident survenant au cours ou à l'occasion du transport, la responsabilité éventuelle de l'automobiliste vis-à-vis de l'auto-stoppeur sera appréciée conformément aux règles de droit commun.

La loi du 27 février 1958 et le décret du 7 janvier 1959 ont rendu obligatoire l'assurance automobile pour les dommages corporels ou matériels causés à des tiers. Ainsi donc est couverte la responsabilité civile du conducteur à l'égard de l'auto-stoppeur qu'il transporte. Trois arrêts de principe rendus par la Cour de cassation le 20 décembre 1968 ont admis que la victime d'un accident imputable à un transporteur bénévole pouvait obtenir réparation sans avoir à prouver la faute de celui-ci, en se fondant sur la présomption de responsabilité de l'article 1384, alinéa 1, du Code civil. Sauf cas de force majeure, fait d'un tiers ou faute de la victime, l'auto-stoppeur accidenté pourra donc être indemnisé par l'assurance de l'automobiliste qui l'aura transporté. Si l'accident met en cause le transporteur bénévole et un autre automobiliste responsables tous deux en application de l'article 1384, alinéa 1, du Code civil, les coauteurs de l'accident seront solidairement responsables à l'égard de l'auto-stoppeur victime. En cas de partage de responsabilité entre les deux conducteurs, chacun sera tenu pour sa part à l'égard de l'auto-stoppeur.

Il apparaît donc que, quelles que soient les circonstances de l'accident, sauf cas de force majeure ou faute de sa part, *l'auto-stoppeur pourra prétendre à une indemnité.*

Ainsi pensons-nous avoir démontré l'intérêt économique et l'intérêt social de la généralisation, dans notre pays, de la pratique de l'auto-stop. Enfin, il ne faut pas négliger l'aspect psychologique de l'auto-stop qui peut, en effet, aider de nombreux Français à sortir de l'isolement et de l'anonymat, leur permettre de se rencontrer, de se connaître et sans doute de mieux se comprendre pour s'entraider. On pourrait ainsi contribuer à créer une nouvelle solidarité collective.

Si nous savons donner à l'auto-stop une nouvelle image et une autre dimension, cette pratique peut contribuer, à sa manière, à resserrer la cohésion sociale, à réduire les inégalités et à améliorer les conditions de la vie moderne.

EXAMEN DES ARTICLES

Article premier.

Cet article énonce le principe de la création de la carte d'auto-stoppeur. Celle-ci pourra être utilisée par les personnes qui désirent être transportées bénévolement par des véhicules privés circulant sur la voie publique.

Cette carte ne fera pas obstacle à la pratique traditionnelle de l'auto-stop.

Article 2.

A l'origine, le texte de la proposition de loi contenait une énumération des catégories de personnes susceptibles de demander une carte d'auto-stoppeur.

« La carte d'auto-stoppeur est délivrée aux personnes qui occupent un emploi salarié ou qui sont inscrites au répertoire des métiers et au registre du commerce, aux demandeurs d'emploi, ainsi qu'aux personnes retraitées âgées de plus de soixante ans et aux handicapés physiques. »

Nous entendions ainsi ouvrir la faculté de l'auto-stop réglementé aux personnes actives, aux retraités, aux handicapés et avons proposé d'ajouter à cette liste *les étudiants et les scolaires*.

Votre Commission a décidé de ne pas limiter par la loi les catégories de personnes qui pourront obtenir une carte d'auto-stoppeur, afin de n'exclure *a priori* personne.

Elle vous propose donc d'adopter l'article 2 dans sa *nouvelle rédaction* :

« La liste des catégories d'attributaires de la carte d'auto-stoppeur sera fixée par décret en Conseil d'Etat. »

Article 3.

La carte d'auto-stoppeur sera payante. Ce principe comporte deux exceptions : les retraités bénéficiaires de l'allocation du Fonds national de solidarité et les handicapés physiques qui perçoivent une pension d'invalidité au taux minimal de 60 % ou qui sont dans l'incapacité absolue d'exercer une activité professionnelle ou ont besoin de l'aide d'une tierce personne.

Votre Commission vous propose d'adopter cet article *en supprimant toute référence à l'âge pour les personnes retraitées* et en ajoutant les étudiants et les scolaires à la liste des bénéficiaires de la carte gratuite d'auto-stoppeur.

Article 4.

Les incidents qui peuvent se produire à l'occasion de l'utilisation de la carte d'auto-stoppeur ne peuvent bien évidemment engager la responsabilité de l'autorité administrative. Les actes mettant en cause la responsabilité civile ou pénale des automobilistes ou des auto-stoppeurs sont imputables à leurs seuls auteurs. Le système institué par la présente proposition est essentiellement fondé sur *le volontariat*.

Article 5.

Le décret en Conseil d'Etat prévu par cet article fixera notamment les conditions de délivrance et d'utilisation de la carte d'auto-stoppeur.

*
**

Votre Commission vous demande donc d'adopter cette proposition de loi avec *une nouvelle rédaction* des articles 2 et 3.

PROPOSITION DE LOI

Article premier.

Il est institué une carte d'auto-stoppeur délivrée sur leur demande aux personnes qui souhaitent être prises en charge par le conducteur d'un véhicule automobile privé en circulation sur la voie publique.

Art. 2.

La liste des catégories d'attributaires de la carte d'auto-stoppeur sera fixée par décret en Conseil d'Etat.

Art. 3.

La délivrance de la carte d'auto-stoppeur est soumise à un droit d'établissement et à une taxe annuelle de renouvellement dont les montants sont fixés par décret pris sur le rapport du Ministre de l'Economie et des Finances.

Les personnes retraitées bénéficiaires de l'allocation vieillesse accordée par le Fonds national de solidarité, les étudiants et les scolaires ainsi que les handicapés physiques attributaires d'une pension d'invalidité civile ou militaire au taux minimal de 60 % ou bien appartenant aux catégories visées par l'article L. 310 (alinéas 2 et 3) du Code de la sécurité sociale, sont dispensés du paiement de tout droit et taxe.

Art. 4.

La responsabilité de l'administration ou des collectivités locales ne peut en aucun cas être engagée du fait de l'utilisation de la carte d'auto-stoppeur.

Art. 5.

Les conditions d'application de la présente loi seront fixées par décret en Conseil d'Etat.

ANNEXE I

MODÈLE DE CARTE D'AUTO-STOPPEUR

15 centimètres

10 cm

Département de		PHOTO
CARTE D'AUTO-STOPPEUR		
n°		
Nom :		
Prénom :		
Date et lieu	Fait à	le
de naissance :		Le préfet,
Domicile :		
Signature :		
Cette carte ne constitue pas une pièce officielle d'identité.		

recto

RENOUVELLEMENT DE LA CARTE				
La perte ou le vol de la présente carte doit être déclarée dans les quinze jours au commissariat de police ou à la gendarmerie de votre domicile.				

verso

ANNEXE II

MODÈLE DE MACARON A APOSER SUR LES AUTOMOBILES

